

ВОЙНА И МЫ

ГЕННАДИЙ ДРОЖЖИН



АСЫ
И ПРОПАГАНДА

ГЕННАДИЙ ДРОЖЖИН

АСЫ
И ПРОПАГАНДА

Мифы подводной войны

ВОЙНА и МЫ

ВОЕННОЕ ДЕЛО ГЛАЗАМИ ГРАЖДАНИНА

В серии

ВОЙНА и МЫ

Ю.И. Мухин

Крестовый поход на Восток

А.З. Лебединцев, Ю.И. Мухин

Отцы - командиры

А.В. Исаев

Антисуворов

Г.Г. Дрожжин

Асы и пропаганда

Ю.И. Мухин

Верховный главнокомандующий

Ю.И. Мухин

Генеральские мозги

Г. Дрожжин

АСЫ И ПРОПАГАНДА

*Военное дело
просто и вполне
доступно здравому
уму человека.
Но воевать сложно.
К. Клаузевиц*



МОСКВА
«ЯУЗА»
«ЭКСМО»
2004

ББК 63.3(2)62
Д 72

Оформление художника *П. Волкова*

Дрожжин Г.
Д 72 Асы и пропаганда. Мифы подводной войны. — М.: Яуза, Эксмо, 2004. — 640 с., ил.

ISBN 5-699-07025-7

Считается, что лучшими подводными асами были хваленые «Псы Деница». Дрожжин считает по-другому, и вот почему. Собрав и проанализировав архивные материалы, свидетельства ветеранов, мемуары русских и зарубежных моряков Второй мировой войны, автор доказывает, что советские подводники воевали не только не хуже, но и лучше всех. Действуя в невероятно жестких условиях, которые и не снились немецким «асам», они показали такой уровень оперативно-тактического мастерства, который был недоступен ни прославленным на весь мир подводникам «Кригсмарине», ни тем более бойцам других воевавших стран.

ББК 63.3(2)62

ISBN 5-699-07025-7

© Г.Г. Дрожжин, 2004
© ООО «Издательство «Яуза», 2004
© ООО «Издательство «Эксмо», 2004

К читателям

В 2006 г. наша страна будет отмечать 100-летие отечественного подводного флота. Много золотых страниц вписали наши славные подводники в героическую и трагическую историю Родины. Навечно останутся в народной памяти подвиги советских подводников в годы Великой Отечественной войны. Действуя в неимоверно жестоких условиях, которые и не снились никаким другим подводникам стран, участвовавших во Второй мировой войне, они показали такие образцы отваги и мужества, такой уровень оперативно-тактического мастерства, которые были недоступны ни прославленным на весь мир подводным асам «Кригсмарине», ни тем более подводникам Италии, США, Англии или Японии.

Вступив в период «холодной войны» с большим отставанием от США в области морских ракетно-ядерных вооружений в 50-е — начало 60-х годов, мы сумели к середине 70-х — началу 80-х достигнуть океанского паритета с ними. Наши ученые, конструкторы, инженеры, рабочие в рекордно короткие сроки сумели разработать и построить самые современные подводные атомоходы и создать их неотразимое оружие. Некоторые образцы того и другого были выдающимися достижениями в мировом научно-техническом прогрессе, «прорывными» не только в XXI, но, возможно, и в XXII век. Кое-что недоступно нашим вероятным противникам в области уникальных технологий и конструкторских достижений и до сей поры, по прошествии 20 — 30 лет.

Не уронили чести и достоинства своих отцов и старших братьев — подводников Великой Отечественной войны наши подводники периода «холодной войны».

Они не только успешно освоили новые подводные лодки и их оружие, но и во время многочисленных регулярных авто-

номных походов («боевой службы») постоянно держали под контролем основные силы морской ракетно-ядерной составляющей американской «триады» и в случае необходимости в любой момент готовы были нанести неотразимый удар возмездия.

Развертывание наших подводных сил и демонстративное присутствие их в районах региональных конфликтов существенным образом сдерживало агрессоров и не давало возможности разрастись этим конфликтам до мировых масштабов.

Наши подводники периода «холодной войны» совершали выдающиеся по сложности и длительности походы, среди которых немало уникальных и рекордных достижений, достойных занесения в Книгу рекордов Гиннеса, вызывающих зависть и восхищение подводников других стран.

Вот обо всем этом и рассказано в книге, которую вы держите в руках. Автор, прослуживший в ВМФ 32 года, бывший свидетелем и участником многих событий периода «холодной войны», знает флот не понаслышке. За «кормой» — десятки тысяч миль, пройденных за время одиннадцати автономных походов на подводных лодках различных проектов, участие в многочисленных торпедных стрельбах и пусках баллистических ракет подводных лодок, участие в разного рода испытаниях новых подводных лодок, их технических систем и оружия, учеба в ВМА (факультет радиоэлектроники), служба в штабе Тихоокеанского флота и в Главном управлении навигации и океанографии Министерства обороны.

Являясь членом Президиума Объединенного совета ветеранов-подводников ВМФ, автор активно работает в области исследования «белых пятен» в истории ВМФ, публикует статьи в газетах и журналах, раскрывающие некоторые неизвестные или забытые страницы его героического прошлого, защищающие честь и достоинство русских и советских военных моряков, в частности подводников, от клеветнических выводов и измышлений «новых» историков, пытающихся рассматривать классическую историю ВМФ с «новых» позиций.

Собрав, глубоко проанализировав, сравнив и обобщив весьма объемный исторический материал (документы из Центрального архива ВМФ, архива Военно-морского музея, капитальные труды по истории войн на море отечественных и иностранных авторов, свидетельства живых участников Великой

Отечественной войны, информацию из мемуаров русских и зарубежных участников Второй мировой войны), автор убедительно доказывает, что советские подводники во время Великой Отечественной войны воевали не только не хуже, чем подводники других стран — участниц Второй мировой войны, но и лучше их.

Рассматривая состояние подводного флота вероятного противника периода «холодной войны», приводя примеры выдающихся достижений в области НТП, связанного со строительством подводного флота, рассказывая о некоторых уникальных походах и рекордах, установленных во время разного рода испытаний новых лодок, их технических систем и оружия, автор доказательно и убедительно констатирует, что подводники отечественного ВМФ ни в чем не проигрывали «холодную войну», что «поражение» в этой «войне» мы «потерпели» в результате предательства партийно-государственной номенклатурной «верхушки», руководимой зарубежными «кукловодами».

Анализируя современное состояние Вооруженных сил России и результаты т. н. «реформ», автор приводит удручающие факты и цифры, свидетельствующие о продолжающемся разрушении армии и флота, о критическом состоянии уровня их боеготовности.

Приводя фактические данные по затратам сил и средств зарубежных стран на усиление своих ВМС, опираясь на выдержки из американских государственных и военных документов, опубликованных в открытой зарубежной печати, автор приводит неопровержимые доказательства развертывания в США невиданной ранее гонки вооружений и подготовки американских Вооруженных сил, в частности ВМС, к большой ядерной войне против России с опорой на удар крылатых ракет различных носителей.

Делясь своими размышлениями о будущем России и ставя перед читателем вопросы, на которые без труда может ответить каждый думающий человек, автор призывает очнуться «от спячки», не быть равнодушным к тем безобразиям, что продолжают твориться вокруг. Между прочим, эти «простые» вопросы, как торпедные залпы подводной лодки по врагам Отечества: по тем, кто развалил великую империю — Советский Союз, кто продолжает разваливать теперь уже Россию,

кто своими «гробокопательскими» изысками по истории страны способствует этому нечестивому и гибельному делу.

Книга представляет несомненный интерес не только для тех, кто как-то связан с ВМФ и интересуется его историей, но и для широкого круга читателей, кому небезразлична и история нашей страны, и ее судьба.

Особенно интересна она будет молодым людям, которым жить и творить будущую историю Отечества в XXI веке. Не только интересной, но и полезной, в частности, для воспитания патриотического духа, неизбывной любви к своей Родине и своему народу, преданности Делу служения Отечества.

От редакции

*Автор благодарит контр-адмиралов **Валентина Степановича Козлова** и **Николая Тарасовича Иванова** за предоставленные материалы, контр-адмирала **Василия Федоровича Иванова** и **Александра Романовича Контарева** за моральную и материальную поддержку, капитанов 1-го ранга **Николая Ивановича Соколовского** и **Владимира Константиновича Рассказова**, а также **Наталью Владимировну Щербакову** и **Татьяну Анатольевну Полотникову** за помощь в подготовке рукописи к печати.*

ВОЛЧЬЯ СТАЯ ДЕНИЦА

Нигде нет и не может быть такого равенства перед лицом смерти, как среди экипажа подводной лодки, где все вместе либо побеждают, либо все погибают.

*Магомет Гаджиев, Герой Советского
Союза, командир ПЛ советского ПМФ*

Смерть постоянно ходит рядом с нами, лучше бы это произошло при выполнении воинского долга в море. Именно это отличает братство подводников: ощущение единства, которое рождается от сознания того, что либо мы все добьемся успеха, либо все вместе погибнем.

*Вольфганг Лют, кавалер Рыцарского
креста с дубовыми листьями, мечами и
бриллиантами, командир ПЛ
«Кригсмарине»*

Аксиома — что любая война, будь она захватническая или освободительная, — это убийство. Прежде всего война — это смерть, которая всегда неразборчива и безлика. Но именно война является, в своем роде, чистилищем, выявляющем в человеке не только ранее скрытые низменные черты его сущности — эгоизм, трусость, способность предать, но именно война может оказать на человека и благотворное воздействие, открывая в человеке лучшие черты характера и души: самоотверженность, честность, отвагу, преданность в дружбе, доведенную до высшей стадии — способности за друга отдать свою жизнь.

Примеров проявления этих двух сторон человеческой сущности во время Второй мировой войны не счесть. И нигде так отчетливо это не проявилось, как среди подводников и летчиков. Только, если смалодушничал во время воздушного боя летчик, то он поставил под удар, как правило, одного своего товарища (ведомого или ведущего) или нескольких, если велся групповой бой (атака или ее отражение), на подводной лодке ошибка, растерянность или трусость одного может погубить весь экипаж.

Никто не может отрицать, что во время Второй мировой войны подводники военно-морских флотов всех стран, участвовавших в войне, воевали весьма мужественно и эффективно.

но, независимо от того, на чьей стороне они были — фашистской Германии или ее противников.

Вот какие данные приводит в своем капитальном трехтомном труде «Флот и война» известный английский историк профессор С. Роскилл: «Из всех потопленных судов и кораблей во время Второй мировой войны доля подводных лодок составляет **65%**, авиации — **20%**, надводных кораблей — **6%**, а от минного оружия погибло **8%** кораблей и судов. Добавлю к этому, что из **43** погибших во время Второй мировой войны авианосцев **20** приходится на долю подводных лодок. В Англии из **10** погибших авианосцев **7** пошли на дно от атак подводных лодок».

Против немецких подводных лодок, по мнению Роскилла, действовало **5,5** тысячи противолодочных кораблей специальной постройки, а на одну подводную лодку приходилось **25** кораблей и **100** самолетов противника. На каждого немецкого подводника в море — **100** англичан и французов.

Кстати, интересные данные приводятся в труде «Операции подводных лодок» (А.С. Александров, И.С. Исаков и В.А. Белли) по результативности действий надводных лодок всех стран, участвовавших в Первой мировой войне, против боевых подводных кораблей: с 1914 по 1918 г. подводные лодки потопили **105** боевых кораблей, в числе которых **12** линкоров, **23** крейсера, **32** эскадренных миноносца, **30** подводных лодок, **4** канонерские лодки, **3** минных заградителя и **1** монитор.

Бывший главком «Кригсмарине» гросс-адмирал Карл Дениц в своей книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне», ссылаясь на американский справочник по подготовке личного состава авиации США (Training Manual prepared by Airasdeulant, Naval, Air Station, Quonset Point, Rhode Island), приводит следующие сведения: «Если подводная лодка потопит два судна по **6000** тонн каждое и один танкер в **3000** тонн, то можно считать, что при этом погибло **42** танка, **8** 152-мм гаубиц, **88** 87,6-мм орудий, **40** 40-мм орудий, **24** автобронемашины, **50** пулеметов крупного калибра, **5210** тонн боеприпасов, **600** винтовок, **428** тонн запасных частей для танков, **2000** тонн разных продуктов и предметов снабжения, **1000** канистр бензина.

Во что вылились бы боевые действия, если б суда доста-

*вили эти грузы в порт выгрузки? Для уничтожения этого военного имущества силами бомбардировочной авиации противнику потребовалось бы совершить **3000** налетов».*

Как видим, результативность действий подводных лодок исключительно высока. Однако именно подводники за всю Вторую мировую войну из всех родов войск понесли самые тяжкие потери. Всего за время боевых действий всеми воюющими флотами было потеряно свыше **1200** подводных лодок. Из общего числа **1170** подводных лодок, находившихся в строю за время войны, **1150** ПЛ были укомплектованы экипажами, из которых **863** ПЛ участвовали в боевых действиях. Погибло **779** ПЛ, попали в плен **2** ПЛ, **186** лодок капитулировали в конце войны по приказу Деница. **215** ПЛ были взорваны или затоплены своими экипажами. Из числа капитулировавших лодок по **10** единиц получили СССР, США и Англия, остальные были затоплены по условиям перемирия.

В Советском Союзе в боевых действиях участвовало **130** подводных лодок, из которых **108** было потеряно по разным причинам. От воздействия противника погибло **98** подводных лодок, т.е. **90%** от всех погибших, или **76%** от всех участвовавших в боевых действиях.

В Японии в войне участвовала **251** подводная лодка, погибло **130**, или около **50%**.

Итальянцы из **136** подводных лодок, участвовавших в боях, потеряли **79**, или около **60%**.

В США в войне участвовало **288** ПЛ, из которых потеряно было **52**, т.е. **18%**.

Каждый из подводных флотов может гордиться своими подводниками. Есть выдающиеся победы и у подводников Японии, и у подводников США, и, разумеется, у подводников Германии и Советского Союза. Каждый из воевавших подводных флотов претендует на т. н. «атаку века», и в каждом из них действительно были такие выдающиеся атаки. О некоторых из них я кратко расскажу позже.

По количеству потопленных судов и их суммарному водоизмещению, безусловно, на первом месте стоят подводники «Кригсмарине». На счету немецких подводников **2759** потопленных судов общим водоизмещением **14 119 413** тонн.

Американские подводники потопили **1314** судов общим водоизмещением **6 013 000** тонн.

Подводники Страны восходящего солнца потопили **150** судов общим водоизмещением **780 000** тонн.

Итальянские подводники потопили **135** судов и кораблей общим водоизмещением **842 000** тонн.

Было бы несправедливым промолчать о финских подводниках. В войну с Советским Союзом Финляндия вступила, имея в составе своих ВМС всего **5** подводных лодок. За время первой (советско-финской) войны их подводные лодки совершили всего **12** боевых походов (в Финском заливе и в Балтийском море), и за это время лишь одна финская лодка вышла в атаку против лидера «Ленинград».

Однако в войне против нас на стороне фашистской Германии финские подводники «показали свои зубы»: помогая немцам осуществлять блокаду Ленинграда, они действовали в качестве противолодочных сил и добились серьезных успехов.

В октябре 1942 г. подводная лодка «Весинхиси» потопила шедшую в надводном положении советскую лодку «С-7». Через несколько дней отличилась подводная лодка «Ику-Турсо», потопив советскую ПЛ «Щ-308», возвращавшуюся с боевого патрулирования.

Через месяц подводная лодка «Ветсхинен» атаковала советскую ПЛ «Щ-305», которая в надводном положении делала зарядку аккумуляторных батарей. Атаковала безуспешно — торпеды прошли мимо. Но именно эта лодка, несколько позднее, столкнувшись в тумане с нашей ПЛ «Щ-305», своим форштевнем, приспособленным для плавания во льдах, таранила нашу ПЛ и потопила ее. И хотя никаких других побед финских ПЛ за всю войну не было, но и эти внушают уважение, если даже признать, что противолодочная оборона со стороны нашего командования была организована из рук вон плохо. Не отличалась своим блеском и тактика наших ПЛ, разработанная штабом Балтийского флота: длительное время назначались одни и те же районы боевого патрулирования, не менялись районы зарядки аккумуляторных батарей. Без учета реальной обстановки в начале войны одна за одной посылались подводные лодки на прорыв из Финского залива в Балтийское море, несмотря на катастрофические потери.

Советские подводники потопили **463** судна и корабля противника общим водоизмещением около **1 500 000** тонн.

Как было сказано выше, ни один из родов войск не понес таких больших потерь (в процентном отношении к числу участвовавших в боевых действиях сил), как подводный флот. Но в то же время ни один другой род войск не достиг таких успехов, как подводный флот, если сравнивать нанесенный врагу урон в расчете на число погибших подводников на фоне общих людских потерь в других родах войск.

В информационной войне, которая началась после Великой Отечественной войны и которую к концу XX столетия мы полностью проиграли, позволив противнику развалить Советский Союз, пропаганда, направленная на обольванивание народа, разложение армии и флота, сыграла особую роль. Осмеяние и опорочение Вооруженных сил, обливание грязью всего их советского периода, клевета и ложь о Великой Отечественной войне — вот что было одной из основ успехов наших врагов, сумевших сделать то, что не сумел сделать Гитлер.

В массе другой пропагандистской информации не последнюю роль сыграла и продолжает играть ложь о подводных силах, участвовавших в войне. Отечественными «новыми» историками в первую очередь акцент делается на «блестящие победы» немецких подводников, о которых они пишут с большим восторгом. О наших подводниках, как правило, или — ничего, или — с пренебрежением.

Особенно гнусный вклад в «новую историю» нашего подводного флота в Великой Отечественной войне вносят питерские «гробокопатели», переворачивая все «с ног на голову». Кое-кто из них «докопался» до того, что наши подводные лодки за всю войну потопили лишь один-единственный боевой корабль. Почему и для чего они это делают? Постараюсь ответить на этот вопрос позже.

По количеству потопленных судов и кораблей, общему их тоннажу результаты немецких и советских подводников вроде бы несопоставимы. Количество потопленных судов и кораблей немцами в 6 раз больше, чем потопили наши подводники, а общий потопленный тоннаж различается на целый порядок (почти в 10 раз).

Но именно с «феноменальными» победами немецких подводников я буду сравнивать «скромные» победы наших командиров подводных лодок.

Во-первых, потому что самые большие потери понесли немецкие и советские подводные флоты (**95%** и **76%**) — соответственно от всех подводных лодок, участвовавших в боевых действиях, если вести речь только о лодках, потопленных от боевого воздействия противника.

Из **39 000** немецких подводников погибло **33** тыс. У нас погибло **3636** человек. Как видим, количество погибших подводников у нас и у немцев относится как **1 к 9**, а с учетом подводников «Кригсмарине», сдавшихся в плен (а их было **4103** человека из всех **5000** человек, попавших в плен из состава ВМФ Германии). Соотношение это будет **1 к 12**.

Если возвратиться к тому, что по числу потопленных кораблей и судов соотношение, как выше сказано, у нас с немцами **1 к 6**, то и количество подводных лодок, участвовавших в боевых действиях с нашей стороны, относится к количеству таких же немецких лодок тоже как **1 к 6**. Это еще один аргумент в пользу того, что сравнение действий немецких и советских подводных лодок вполне обоснованно и правомерно.

Таким образом, даже эти предварительные статистические данные дают нам повод говорить, что наши подводники воевали не хуже немецких.

Немецкие подводники в общей сложности отправили на дно почти в **10 раз** больше судового и корабельного тоннажа, но и погибло немецких подводников в **10 раз** больше, чем наших (без учета пленных). О том, что ущерб от факта попадания немецких подводников в плен значительно больший, чем от их гибели, я постараюсь показать в конце второй главы, когда речь пойдет об оценке боевых действий немецких и советских подводников на основе объективных и доказательных критериев, которые предложу и обосную.

Все это во-первых. Во-вторых, **и это главное**, условия, в которых добивались своих побед наши и немецкие подводники, по своей сложности и жестокости не идут ни в какое сравнение. Только во второй половине войны немецкие подводники попали в условия, приближенно сопоставимые с условиями боевых действий наших подводников. О том, в каких условиях воевали итальянские, японские и американские подводники, не говорю вообще, т. к. никому из них и не снилось, в каких условиях воевали наши (и немцы в конце войны).

Заранее прошу прощения у читателей за большое количе-

ство фактов и цифр, но цель моя в том и состоит, чтобы на основе этих фактов и цифр достоверно оценить и степень противодействия, которое испытывали немецкие и наши подводники в разные периоды войны, уровень оперативно-тактического мастерства «крутых» немецких подводных асов и скромных наших командиров подводных лодок. Именно эти факты и цифры и дадут возможность объективно оценить и сравнить боевые действия немецких и наших подводников на основе тех критериев, о которых упомянуто выше.

Взявшись за тему оценки действий подводников во Второй мировой и Великой Отечественной войне, не могу обойти молчанием действия нашего подводного флота в период «холодной войны». Постараюсь показать, что мы не проиграли «холодную войну» под водой, как твердят об этом приверженцы либерально-демократических «преобразований».

В отдельной главе будет кратко рассказано об «атаках века» подводных лодок различных стран и о последней «атаке века» XX, проведенной советской атомной подводной лодкой в Тихом океане против американского авианосного ударного соединения во главе с единственным тогда в мире (в конце 60-х годов) авианосцем «Энтерпрайз». Кроме того, кратко расскажу о достойных восхищения подвигах советских подводников в послевоенный период и на основе всего изложенного постараюсь вывести на чистую воду эту перестроечную «гнусь» (выражение В. Высоцкого) — «новых» историков, пишущих о советском ВМФ с «новых» позиций, обосновывая свою ложь и клевету, отвергая невиданные в истории флотов мира мужество и отвагу, проявленные нашими подводниками во время войны, единственным критерием: *«победы наших подводников не подтверждены противником»*.

Не особенно вдаваясь в детали, расскажу о современном состоянии подводного флота России, доведенного «до ручки» демократическими «реформами». Попытаюсь открыть глаза некоторым соотечественникам, кто уверовал в блеф о том, что американцы теперь стали лучшими нашими друзьями, более близкими, чем наши братья по крови — белорусы. В связи с этим кратко раскрою содержание некоторых официальных государственных документов США по программам вооружений и стратегии ВМС.

В последней главе выскажу некоторые выстраданные мысли

о нынешнем состоянии нашего отечества с полным убеждением, что путь, по которому мы идем сейчас, — путь тупиковый. Без изменения направления движения Россию ждет гибель.

Не пытаюсь навязывать читателю своего субъективного мнения, хочу добиться только одного: чтобы тот, кто прочтет все нижеизложенное, задумался и самостоятельно попытался ответить на вопросы, которые поставлены в последней главе. А ответив на эти вопросы, понял, что быть пассивным и равнодушным в сложившейся ситуации — преступление.

Глава 1 «Стальные волки «Кригсмарине»

Жестокость не может быть спутницей доблести.

М. Сервантес

Пропаганда и «цвет нации»

«Мои подводники!

У нас за спиной остались шесть лет военных действий. Вы сражались, как львы.

Но теперь подавляющие силы противника почти не оставили нам пространства для действий. Продолжать сопротивление невозможно.

Подводники, чья военная доблесть не ослабла, теперь складывают оружие — после героических сражений, не имеющих себе равных в истории.

Мы чтим память тех из наших товарищей, которые подтвердили преданность фюреру и Родине своей смертью.

Товарищи! Пусть боевой дух подводников, долгие военные годы помогавший вам сражаться в море, не поколеблется в будущем.

Да здравствует Германия!» — так было сказано в последнем приказе гросс-адмирала Карла Деница, обращенном к подводникам, который подписал он 5 мая 1945 г. (за 3 дня до капитуляции Германии). В этом приказе предписывалось всем командирам подводных лодок прекратить огонь и подготовиться к сдаче в соответствии с инструкциями, которые будут получены позже.

Историки Второй мировой войны и, в частности, те, кто занимается историей военно-морских сил, до сих пор не знают, отдавал ли Дениц приказ о затоплении подводных лодок. По некоторым источникам, такой приказ был передан на все подводные лодки 5 мая из штаб-квартиры ВМС (г. Фленсбург), но якобы через несколько минут он был отменен Деницем или кем-то из его заместителей.

Как бы там ни было, **215** подводных лодок затоплены своими командами, а **186** капитулировали.

Все! На этом закончилась подводная эпопея подводного флота «Кригсмарине». Боевые действия немецких подводников, начатые в первый день объявления Англией войны (3 сентября 1939 г.) потоплением английского пассажирского лайнера «Атения» командиром ПЛ «U-30» обер-лейтенантом Фрицем Джулиусом Лемпом, завершились.

Предпоследнюю атаку по судам союзников провел 24-летний командир подводной лодки «U-530» Отто Вермут во время патрулирования у берегов Норвегии. В течение 3 суток (с 4 по 7 мая) он пытался потопить хотя бы один из транспортов конвоя «ON-28», выпустил по ним 9 торпед, но неудачно — все торпеды прошли мимо цели.

Последними судами, потопленными немецкими подводниками во Второй мировой войне, были норвежское судно «Sneland 1» и английский транспорт «A ondale Park». Потопил эти суда одним залпом не подчинившийся приказу Деница о сдаче корветтен-капитан Э. Клусмеер, командир «U-2336» «XXIII» серии в заливе Ферт-оф-Форт в Северном море. Было это 8 мая 1945 г. — в день капитуляции Германии. В этот же день сама подводная лодка «U-2336» была уничтожена авиацией союзников.

Предпоследним выходом на боевое патрулирование был выход кавалера Рыцарского креста Альберта Шнее на «U-2511» «XXI» серии. Получив приказ Деница о капитуляции, он, как и подавляющее большинство командиров лодок, находящихся в это время на патрулировании, принял решение сдаваться. Однако не удержался и провел учебную, как теперь говорят, «виртуальную» атаку встретившегося на пути английского крейсера в сопровождении эсминца. Он успешно провел эту атаку, «произведя» залп из всех 6 носовых торпедных аппаратов. При этом атака прошла скрытно, чем подтвердились хорошие

тактико-технические характеристики подводных лодок этой (новой) серии.

Последний выход на боевое патрулирование в северную Атлантику совершил позже кавалер Рыцарского креста Эрих Топп (ныне здравствующий контр-адмирал в отставке) на подводной лодке «U-2513» тоже «XXI» серии. В море он вышел 1 мая, а 8 мая поход закончился. Вот как он записал в своем дневнике: *«8 мая. Флаг спущен. 9 мая. Все торпеды потоплены. Уничтожена вся новейшая аппаратура, секретные документы. 10 мая. Указаны точные границы района, в пределах которых разрешено находиться подводным лодкам...»*

«Указаны точные границы района, в пределах которых разрешено находиться», **156** лодок из числа капитулировавших потоплено, **30** новейших лодок поделены между союзниками.

Вот таким унижением и позором закончилась для «Кригсмарине» война и боевая деятельность их подводников.

А привел их к этому унижению и позору их кумир, который (по выражению Гюнтера Прина — первого из немецких подводников кавалера Рыцарского креста) *«чувствовал унижение своей страны, как свое собственное»*. Речь идет о позоре и унижении Германии в Первой мировой войне и подписанном Версальском договоре. Гитлер, человек, начавший свою деятельность, чтобы увести страну от позора, привел ее к еще большему позору.

Среди тех, кто был самым верным и до самого конца преданным своему фюреру, были подводники, которых Дениц называл «цветом нации».

Как в период между двумя последними войнами, так и особенно в период Второй мировой войны хорошо отработанная пропаганда Германии раздувала успехи немецких подводников до небес. Еще бы: количество потопленных в Первую мировую войну судов и кораблей просто поражало воображение. Было потоплено около **5000** судов и кораблей общим водоизмещением **12 026 324** тонны. В числе крупных боевых кораблей оказались потопленными **12** линкоров, **23** тяжелых и легких крейсера.

Сразу же после подписания Версальского договора в стране появилась масса литературы, где не только отвергались унижительные для Германии условия (пункты) договора, но и утверждалось, что Второй рейх был на грани победы, которую

могли принести подводные лодки «Рейхсмарине» (так тогда назывались ВМФ), если бы не «тормозил» строительство субмарин морской министр гросс-адмирал Адольф фон Тирпиц, если бы Германия успела к началу войны построить **300** подводных лодок, если бы не тратились громадные средства на постройку крупных надводных кораблей, в частности, линкоров.

Немецкая пропаганда в конце 20-х и с началом 30-х годов прошлого века очень искусно сумела воспитать в населении жажду реванша за поражение в Первой мировой войне. Особенно болезненно восприняли «соль на раны» ветераны Военно-морского флота Второго рейха.

Да и как иначе могло быть, если по Версальскому договору 28 июня 1918 г. Германия возвращала Франции Эльзас и Лотарингию, управление всем Саарским бассейном передавалось Лиге Наций на 15 лет, а все угольные копи этого бассейна передавались Франции. Часть Шлезвиг-Гольштейна отошла к Дании, два пограничных округа отошли к Бельгии. В пользу Польши отказывалась Германия от некоторых районов Померании, Познани, большей части Западной Пруссии и части Восточной Пруссии. Данциг с областью переходил к Лиге Наций, а район на юге Верхней Силезии — к Чехословакии.

Все немецкие колонии разделили между собой Англия, Франция, Япония, Бельгия и другие страны. Кроме того, Германия обязывалась выплатить громадную контрибуцию, **отдать все свои суда водоизмещением более 1600 тонн (взамен потопленных), половину судов водоизмещением свыше 1000 тонн, одну четверть рыболовного флота.**

Обязывалась Германия в течение 5 лет строить ежегодно для победителей суда общим водоизмещением **200** тыс. тонн, поставлять Франции, Бельгии и Италии в больших количествах уголь и т. д. и т. п.

Ветераны — военные моряки особенно были удручены условиями военной стороны договора, т. к. считали, что война на море ими проиграна не была.

Союзники обязали Германию сдать им **10** линкоров (взамен **10** потопленных), **6** линейных крейсеров, **8** крейсеров, **50** эсминцев, **300** подводных лодок. Немцы сделали заявление, что у них имеется только **100** подводных лодок, однако сданы были **172** лодки.

Весь сдававшийся флот должен быть переведен для капитуляции в Скапа-Флоу. Туда пришли **10** линкоров, **5** линейных крейсеров, **7** крейсеров, **49** эсминцев, а также еще один линейный корабль «Баден».

Корабли, собранные в Скапа-Флоу, немецкие экипажи потопили по условному сигналу в знак протеста против невыполнения союзниками условий договора. Большая часть этих кораблей, потопленных на мелководье, была поднята и использовалась для различных вспомогательных целей при боевой подготовке ВМФ.

Унижение ветеранов войны было вдвойне мучительнее, т. к. Германия обязывалась отменить военную повинность, армия только из добровольцев не должна была превышать **100** тыс. человек. Должны быть разрушены все военные укрепления, распущен Генеральный штаб. Калибр германской артиллерии не должен быть свыше **105** мм. Личный состав флота не должен превышать **15** тыс. человек. В «Рейхсмарине» оставались только **10** легких крейсеров, **6** старых линейных кораблей типа «Дойчланд».

Германия имела право строить новые корабли только взамен устаревших и выведенных из строя. Водоизмещение новых кораблей не должно превышать: для линейных кораблей **10** тыс. тонн, для крейсеров — **6** тыс. тонн; для эскадренных миноносцев — **200** тонн. При этом даже устанавливался срок службы: для линейных кораблей и крейсеров — не менее **20** лет, для эсминцев — не менее **15** лет. *Постройка подводных лодок запрещалась вообще.*

Более унижительных условий капитуляции для флота трудно было придумать. Особенно унижительно это было для подводников, которые знали, что их подводные лодки нанесли союзникам особенно большой урон. Именно в подводном флоте были наиболее успешные операции и победы, составившие славу и честь нации.

Идея об «утраченных победах», зародившаяся после заключения Версальского договора, запрещавшего Германии строить подводный флот и резко ограничивавшего постройку надводных кораблей, начала приобретать среди военных моряков все большее распространение.

Мизерное количество боевых кораблей и личного состава ВМФ (**1500** офицеров и **13 500** старшин и матросов) по срав-

нению с флотами Англии, Франции и США, запрет на строительство подводного флота было невыносимо для тех офицеров, кто связал свою жизнь с флотом.

А немецкая пропаганда старалась вовсю. Особенно преувозносила она действия подводного флота. Да в общем-то было о чем писать и говорить.

Именно подводные лодки были главным средством для действий на морских коммуникациях противника. Именно лодки практически парализовали систему морской торговли. Они заставили тратить громадные силы и средства на мероприятия по защите морских перевозок, расширению воспроизводства тоннажа взамен потопленного. Они вынудили коренным образом менять трассы традиционных путей, задерживать перевозки, вызвали повышение фрахтов и страховок судов и грузов.

Именно подводные лодки заставили союзников провести ряд оперативных, тактических и организационных мероприятий по охранению тяжелых боевых кораблей в море, в базах, на выходе из баз. Например, английский Военно-морской флот (Гранд-Флит) в полном составе мог выходить в море только в охранении не менее **100** эскадренных миноносцев. Выходить из баз и возвращаться туда можно было только в темное время суток. Необходимость двигаться противолодочным зигзагом, вынужденное снижение скорости движения боевых эскадр, сложность их управлением из-за большого количественного состава, общее снижение скорости из-за вынужденного зигзагирования — все это результат угрозы ударов подводных лодок.

Пропагандируя высокую результативность немецких подводных лодок, описывая отдельные блестящие победы своих подводников, немецкая печать подчеркивала, что действия подводников стран — противников Германии никуда не годятся и ни в какое сравнение с действиями немецких подводников не идут.

Например, к началу 1916 г. «Рейхсмарине» имели **68** подводных лодок; с марта ежемесячно вступало в строй **10** лодок. При том, что к концу года погибло **25** лодок, в строю их стало **138**; постоянно на боевых позициях в море одновременно в среднем находилось **20** лодок.

Итог боевых действий к концу 1916 г.: потоплено **1187** судов общим водоизмещением **2 823 688** тонн.

Конечно, результат таких грандиозных успехов — ***исключительно слабая, плохо организованная противолодочная оборона союзников.*** Вот красноречивые данные, приводимые адмиралом Битти в докладе на имя главкома Гранд-Флита: за сентябрь — октябрь 1916 г. число потопленных подводными лодками судов **154** и **145**, соответственно всего **299**), а число случаев активного противолодочного воздействия — **8** и **10** соответственно, т. е. всего **18**. Следовательно, ***только*** в 6% из всех случаев обнаружения немецких подводных лодок они получили какое-то противодействие.

Впечатляет результат боевых действий немецких лодок и в 1917 г. Только за апрель Англия потеряла **881** тыс. тонн потопленных судов (рекордный результат за один месяц во время Второй мировой войны будет **700** тыс. тонн), в июне — **603,4** тыс. тонн.

Уже в апреле 1917 г. в Англии начался кризис тоннажа: она не успевала пополнять свой транспортный флот вновь построенными судами взамен потопленных.

Положение несколько изменилось к лучшему с вступлением в войну США (такое же обстоятельство повторится во Вторую мировую войну: США существенно помогут Англии противолодочными силами и вновь вводимыми в строй судами для перевозки грузов. Во время Второй мировой войны все решалось в основном в переписке Черчилля и Рузвельта, а в Первой англичане отправили в США делегацию во главе с Бальфуrom).

В ноябре 1917 г. против **178** немецких подводных лодок, из которых в море постоянно находилось около **55 — 60** единиц, действовало **2286** кораблей различных классов. Из этого числа **277** были эсминцами, **30** — сторожевые корабли, **44** дозорных корабля, **65** подводных лодок.

Кроме того, на восточном побережье Англии было задействовано против лодок **9** авиастанций (**110** самолетов) и **5** станций с **24** дирижаблями. **12** авиастанций (**80** самолетов), **3** станции (**17** дирижаблей) и авиаматка «Ривьера» с **4** самолетами были задействованы в Ла-Манше. К тому же и в Ирландии были сформированы **3** авиастанции и **2** станции с **9** дирижаблями.

Усиление конвоев заставило немцев перебросить часть подводных лодок к берегам США (повторилось это и в период Второй мировой войны).

Всего за 1917 г. немецкие подводники отправили на дно **2734** судна стран союзников и нейтралов. Общее водоизмещение потопленных судов — **57 952** тыс. тонн. Потеряли немцы за это время **63** подводные лодки, а ввели в строй **87** новых лодок.

А у союзников дела были неважные. Несмотря на усиленное строительство новых судов в Англии и США, потери тоннажа превысили тоннаж построенных судов на **2** млн. тонн.

В 1918 г. немецкие подводники потопили суда общим водоизмещением **2648,2** тыс. тонн. Потеряли немцы **69** лодок. Вступили в строй **85** новых лодок.

Как видим, результаты боевых действий подводников впечатляют. Естественно, все это, распропагандированное в немецкой печати, «било по мозгам», особенно действовало на энергичную немецкую молодежь, воспитываемую в духе рваншизма.

О подводниках противника писалось в ироническо-издевательском тоне. Подводные лодки союзников действовали, в основном, в целях разведки у немецких морских баз, против немецких подводных лодок в совместных операциях с надводными кораблями. Действий лодок против морских перевозок почти не было (не было объектов для атак), поэтому и результаты были довольно скудны.

Например, за весь 1918 г. только одна лодка «NB-4» добилась успеха, потопив немецкую ПЛ «UB-52» в Дринском заливе (в Адриатическом море).

Значительно ниже, чем в подводных силах Германии, был у подводников союзников уровень боевой подготовки по всем ее направлениям.

Чрезвычайно плохо было организовано взаимодействие между морскими силами союзников. Это нередко ставило подводные лодки на край гибели, а то и приводило к ней. Например, 16 апреля 1918 г. английская подводная лодка «NB-1» потопила итальянскую «N-5», а 25 апреля английские самолеты атаковали французскую лодку «Артеми». Эту же «невезучую» подводную лодку атаковали позднее английские эсминцы.

Французские эсминцы обстреляли из орудий свою подводную лодку «Вольта».

28 мая 1918 г. английские эсминцы едва не подверглись атаке французской подводной лодкой «Ле Веррье»: подводная лодка уже приготовилась выпустить торпеды, когда обнаружилось, что атакуемые эсминцы — союзники.

Конечно, на слуху немецкой молодежи были имена прославленных немецких подводников, такие, как Веддиген, Залтведел, Эсман, Вегенер, и др. Знали немецкие молодые люди и такого подводника, как Карл Дениц.

А сам К. Дениц, уже будучи отставным главкомом «Кригсмарине» и отсидев 10 лет в заключении по приговору Нюрнбергского трибунала, напишет об этом времени (начале 30-х годов): *«...В целом же подводная лодка является в Англии устаревшей силой. Считали даже, что другим нациям не стоило строить подводные лодки.*

Исходя из этих соображений, и в германских военно-морских силах в 1935 году стали сомневаться в боевой ценности подводных лодок, хотя опасности подводной службы, самостоятельность действий и не померкшая со времен Первой мировой войны слава германских подводных лодок по-прежнему привлекали к службе на подводных лодках способных молодых офицеров, унтер-офицеров и матросов».

Получив большинство мест в рейхстаге, сторонники Гитлера (нацисты) сделали все, чтобы сместить с поста президента престарелого Гинденбурга. Став рейхсканцлером, Гитлер развернул интенсивную работу по «возрождению нации», подъему «великой Германии» на 1-е место в мире по всем вопросам, начиная с промышленности (машиностроение, авиация, флот, химия), кончая культурой и спортом. Он открыто поставил цель — создать мощное милитаристское государство, а это значит: сильную армию и мощный военно-морской флот.

Почти ежедневно выступая на разного рода совещаниях, собраниях и массовых сборищах, он все чаще и чаще говорит о необходимости для Германии «жизненного пространства», которого нет (по Версальскому-то договору Германию действительно здорово «пообкусали»). А если этого «пространства» нет, его «надо завоевать». В одну дуду с Гитлером начинает дуть интеллигенция. Рабочий класс, получивший ра-

бочие места и минимально приличные жизненные условия, очень быстро забыл о «революционной Германии» начала 20-х годов.

И вот уже сотни тысяч и миллионы юношей и девушек рвутся туда, куда зовет их фюрер. Мальчишки под влиянием пропаганды рвутся в воздушные силы, мечтают стать офицерами «Кригсмарине». Особенно — офицерами подводного флота, чтобы «пустить торпеду в борт линкора» или отправить на дно громадных размеров многотысячетонный сухогруз. И с восторгом увидеть, как они переворачиваются и тонут.

Для мечтающих о подводном флоте не имеет никакого значения то, что из **351** подводной лодки, участвовавшей в войне 1914 — 1918 гг., более половины (**178**) ушли на дно, унеся с собой жизни почти **5000** подводников. Это обстоятельство, наоборот, создает ореол героев «подводным рыцарям».

Передача врагам Германии (Англии, Франции, Италии и Бельгии) **179** подводных лодок, из которых **106** получила Англия, а **40** Франция, преподносится пропагандой как тяжелейшее оскорбление и унижение не только подводников — героев войны, не только всего военно-морского флота, но и всей немецкой нации. Этого оскорбления забывать нельзя. *«Молодые немцы не только должны помнить это»,* но и *«взять реванш — отомстить»*.

Желающих поступить в морские школы, а потом готовиться для службы на подводных лодках множество. Но отбор идет очень строгий. Не только отбор, но и подготовка в этих учебных заведениях. Суровая, нередко не только жесткая, но и жестокая. Выдерживают не все. Разумеется, речь идет не только о физической подготовке, не уступающей по уровню подготовке офицеров СС, но и идеологической.

«Промывание мозгов», воспитание в духе верности идеалам великой Германии и преданности фюреру проводится интенсивно, грамотно, целенаправленно и убедительно.

Не случайно же незадолго до своей гибели именно К. Деница, душой и телом преданного подводному флоту, Гитлер назначает своим преемником (при этом надо иметь в виду, что К. Дениц формально не был членом нацистской партии). Не случайно и для собственной охраны Гитлер распорядился

в свое время выделить подразделение (часть), состоящее из подводников.

Именно подводники оказались преданными фюреру до конца. Не только лично фюреру, но и его нацистским идеям, хотя большинство из них формально не состояли в его партии, как, например, подводный ас № 2 из списка лучших командиров по потопленному тоннажу Вольфганг Лют (первый и один из двух офицеров «Кригсмарине», награжденный наивысшей наградой Третьего рейха — Рыцарским крестом с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами).

В связи с этим нельзя забывать, что немецкие подводники никогда не были простыми «овечками», «винтиками» в гитлеровской машине. Они никогда не были «простыми профессионалами», хорошо делающими свое дело, как пишут некоторые «демократические» историки. Подводники «Кригсмарине» были именно «цветом нации», опорой фашистского режима. Они хорошо сознавали, куда, зачем и с кем они шли.

Не случайно не только те из немецких подводников, кто успел написать свои воспоминания еще при жизни Гитлера, такие, как, например, Г. Прин и В. Лют, но и те, кто писал свои книги после войны, вольно или невольно выражают сочувствие идеям фюрера, прославляют верность ему и преданность.

Вот, например, как пишет в книге «Мой путь в Скапа-Флоу» о своей встрече с Гитлером Г. Прин, первый в «Кригсмарине», получивший Рыцарский крест из рук фюрера: *«Едва мы пришвартовались, явился офицер и вручил мне приглашение фюрера прибыть в Берлин. Командир и команда будут его гостями в рейхсканцелярии. Затем последовал полет на личном самолете фюрера, приземление в Темпельхофе и триумфальная поездка по улицам, вдоль которых десятки тысяч человек стояли, ликуя и приветствуя нас. Мы прибыли в рейхсканцелярию. Команда выстроилась в большом кабинете. С улицы доносились приглушенные крики толпы. Вошел адъютант и объявил о прибытии фюрера.*

Фюрер вошел. Я часто видел его раньше, но никогда не ощущал его величия так сильно, как в эти минуты. В том, что я тоже стою здесь, рядом с ним, осуществилась мечта моей юности. А осуществление юношеских мечтаний, возможно, — лучшее, что может подарить жизнь. Но я был ничем по срав-

нению с этим человеком, который чувствовал унижение своей страны, как свое собственное, который мечтал о свободном и счастливом отечестве. Неизвестный никому среди миллионов соотечественников, он мечтал и действовал. Его мечты осуществились, его деяния выковали мир. Я строевым шагом подошел к фюреру. Он пожал мне руку и приколот на грудь Рыцарский Железный крест, награждая тем самым не только меня, но и всю мою команду. В эти минуты я чувствовал гордость и счастье... Для людей важно лишь то, что человек должен иметь сердце борца и забывать о себе, выполняя свое дело.

Фюрер шел вдоль короткого строя людей, благодаря каждого и каждому пожимая руку. Я шел за ним и смотрел на всех них, человека за человеком, и мое сердце билось в унисон с их сердцами».

Примерно те же чувства испытывал и Отто Кречмер, подводник № 1 «Кригсмарине», кавалер Рыцарского креста с Дубовыми листьями, когда он получал награду из рук фюрера, прибыв в рейхсканцелярию по его приглашению. При этом Кречмер с особой гордостью подчеркивал, что в тот день в списке первых, приглашенных на встречу с Гитлером, стоял министр иностранных дел СССР В. Молотов, однако первым к себе в кабинет Гитлер пригласил именно его, командира знаменитой подводной лодки «U-99».

А вот что говорит В. Лют, упоминавшийся выше, в своей лекции «Экипаж подводной лодки», прочитанной на курсах военно-морских офицеров-подводников в 1943 г.: *«Люди должны знать, за что они воюют, сознательно и с готовностью рисковать своими жизнями...»* Будучи ярым, хотя формально не состоящим в партии, нацистом, он воспитывал офицеров не только дисциплинированными и умелыми исполнителями команд начальства, но и сознательными людьми, готовыми «рисковать своими жизнями» за идеи фюрера.

Вот такими «высокоидейными» были командиры подводных лодок, такими быть их учил гросс-адмирал К. Дениц, такими быть учили они своих подчиненных.

После того как Гитлер застрелился, а К. Дениц принял на себя его обязанности, как преемник, он обратился по радио ко всем военным. В этом обращении он сказал, в частности:

«Мои товарищи!

Фюрера больше нет. Верный своей великой цели спасения европейской культуры от большевизма, он посвятил этому всю свою жизнь, а теперь героически встретил смерть. В его лице мы потеряли одного из величайших гениев немецкой истории... Ситуация требует от вас, уже совершивших немало подвигов и желающих окончания войны, новых неослабленных усилий. Я требую от вас дисциплины и послушания... Трус и предатель тот, кто уклоняется от выполнения своего долга и тем самым обрекает на смерть и рабство немецких женщин и детей.

Ту преданность, в которой вы поклялись фюреру, вы теперь должны перенести на меня как на преемника, назначенного самим фюрером. Солдаты Германии, выполняйте свой долг! На ставке — жизнь народа». И сказано это было менее чем за неделю до капитуляции Германии. Вот таким «упертым», правее самого папы римского, был этот очередной «спаситель» Европы «от большевизма».

А несколько ранее, 11 апреля 1945 г., будучи еще главнокомом «Кригсмарине», он произнес речь, в которой превознес фюрера и нацизм до небес: «Я хочу возразить безответственным и близоруким людям, слабовольным людям, которые говорят: «Если бы у нас не было национал-социалистов, ничего бы не случилось». Если бы у нас не было национал-социалистов, у нас бы в Германии давно бы уже воцарился коммунизм и привел бы к дальнейшему росту безработицы и политическому хаосу. Если бы фюрер не начал перевооружение, Германия давно была бы растоптана русскими... Так что рассудительным руководителям необходимо было предотвратить нападение на нас своевременным началом войны с Россией...

Лишь фюрер уже много лет назад понял, какую угрозу представляют большевики. И он сумел справиться с нашей разобщенностью и чудовищной безработицей, он сделал нас сильными, он поставил нас вровень с просвещенной Европой...»

Воюя своими подводными лодками с перевозками союзников на Атлантике и много раз подчеркивая, что именно «Битва за Атлантику» — главное во всей Второй мировой войне, Дениц говорит об «угрозе большевизма», которую «уже много

лет назад» понял фюрер. И это Дениц говорит уже после того, как представители «просвещенной Европы» вместе с такими же «просвещенными» западными союзниками — американцами буквально стерли с лица земли один из самых культурных центров Европы — г. Дрезден. Организовав невиданный по масштабам массовый налет авиации, абсолютно не вызывавшийся необходимостью, эти «цивилизованные» за одну ночь уничтожили значительно больше мирных жителей, чем американцы двумя атомными бомбами, сброшенными на Хиросиму и Нагасаки, — **320** тыс. человек.

И К. Деница, и воспитываемых им командиров немецких подводных лодок можно понять: они были убежденными нацистами, за редким исключением.

А вот как понять тех «демократов» из «просвещенной» Европы, судей «свободной» Германии, которые отказали в иске отцу командира подводной лодки «U-154» Оскара-Хайнца Куша, который был расстрелян 29 января 1943 г. за то, что называл Гитлера «сумасшедшим, маньяком и утопистом, страдающим патологическими амбициями», как написал в доносе на своего командира первый вахтенный офицер лодки У. Абель, ярый нацист и поклонник Гитлера? Заметим, что иск отца расстрелянного командира лодки, поддержанный бывшим командиром лодки, а после войны контр-адмиралом «Бундесмарине» Э. Топпом, подан был в конце пятидесятих годов, когда нацизм был осужден всеми «цивилизованными демократиями» мира.

И как нам всем понимать нынешних «демократов», реализовавших мечту Гитлера (избавили и Россию, и Германию, и всю «цивилизованную Европу» от «коммунизма»)?

Вот только с «безработицей» и «политическим хаосом», о которых предупреждал Дениц, неувязка вышла. Не только они воцарились в России (при «коммунизме»-то их не было), но наступило «царствие» много чего и другого «цивилизованного»: разрухи, болезней, преступности, разврата... Расцвел пышным цветом и т. н. «терроризм», о котором в России лет 70 — 80 ничего и слышно не было.

После окончания Второй мировой войны вся архивная документация «Кригсмарине», которая не была своевременно уничтожена немцами, досталась союзникам. Как при захвате штаб-квартиры в пригороде Парижа — Шарлоттенберге, ко-

гда союзники освободили Францию, так и при захвате Флексбурга, где находилась штаб-квартира ВМФ в 1945 г.

Несмотря на то, что существовало соглашение об обмене архивными сведениями между СССР, США и Англией, никаких серьезных архивных материалов о «Кригсмарине» мы не получили.

Кроме того, руководство ВМС США, Англии и Канады засекретили все материалы, касающиеся подводных лодок Германии, и наложили запрет на публикацию сведений о них. То же относится и к подводным лодкам Италии, и к подводным лодкам Японии.

Рассекречено было (далеко не все) только в середине 70-х годов прошлого века. В результате первые публикации о немецком и японском подводном флоте появились из уст представителей нацистской Германии, а также милитаристской Японии, таких, как Г. Прин, В. Лют, Х. Буш, Ф. Ругге, К. Дениц, Т. Робертсон, В. Франке, Й. Бренке, Х. Хосимото, С. Симонди и др.

Естественно, эти авторы не только не способствовали публикацией своих мемуаров и исследований развенчанию мифа о подводном флоте «Кригсмарине», но, наоборот, способствовали восхвалению «доблести» немецких подводников, раздули их подвиги до космических масштабов. При этом командиры немецких подводных лодок преподносятся читателям такими благородными «рыцарями глубин», воюющими «по всем правилам» и чуть ли не противниками Гитлера.

А историки стран — наших союзников по Второй мировой войне, замороженные астрономическими числами потопленных немецкими лодками судов и их тоннажа, тоже не смогли объективно оценить роль подводного флота «Кригсмарине» и вслед за немецкими историками тоже подлили масла в огонь, поддерживая миф о «крутости», как теперь говорят, немецких подводных асов.

Даже такие авторитетные специалисты по истории войн и военно-морских флотов, как Т. Роско, У. Холмс, Сэмюэль Элиот Морисон и др., проводя свои исследования, либо мало обращают внимания на то, в каких условиях достигали командиры немецких лодок этих «поражающих воображение» результатов, либо вообще молчат об этом.

Естественно, и о советском Военно-морском флоте все

они упоминают только вскользь, хотя наиболее объективные из них признают и роль подводников-балтийцев, и роль подводников-североморцев в срыве стратегических перевозок необходимого для промышленности Германии сырья из Швеции и Норвегии.

За западными мемуаристами и историками пошли и наши доморощенные историки-«демократы». Но они не только повторяют все хвалебное о немецких подводниках и негативное о наших, но и своими писаниями побили все рекорды лжи и клеветы, недостижимой планкой которых раньше казалась пропаганда ведомства Геббельса.

Печальный конец

«**33** тысячи немецких подводников нашли смерть в морских глубинах. Ни в одном из других видов вооруженных сил немцы не боролись неизменно лицом к лицу со смертью с большей самоотверженностью, чем в подводном флоте» — так писал о подводниках «Кригсмарине» немецкий историк генерал К. Типпельскирх в своей книге «История подводной войны», вышедшей в 1951 г.

Начав войну с **57** подводными лодками, Германия закончила ее, имея в составе «Кригсмарине» **410** подводных лодок, из которых **215** были затоплены своими экипажами, а **186** капитулировали.

За время войны немцы сумели ввести в строй **1113** подводных лодок (**1099** были вновь построены на немецких верфях, **4** построены на иностранных верфях и **10** трофейных лодок иностранной постройки). Общее число лодок, находившихся в строю за время войны, было **1170**.

Как видим, несмотря на громадные потери (особенно во второй половине войны), немцы смогли наладить производство такими темпами, что в течение всей войны количество вновь вводимых в состав ВМФ лодок превышало количество погибавших.

Однако несмотря на то, что за время войны (к концу ее) количество подводных лодок увеличилось более чем в **7** раз, ни «Кригсмарине», ни в целом Третий рейх это не спасло. Потерпев сокрушительное поражение на сухопутных фронтах, особенно на Восточном, они проиграли и битву на море.

Мало кто сомневается в том, что Германия в любом случае должна была проиграть войну объединившимся союзникам. Однако трудно сказать, сколько еще тысяч, а возможно, и миллионов человек погибло бы, если б не стремительное наступление Красной Армии на Восточном фронте, сорвавшее грандиозные немецкие планы по созданию новых видов оружия и их носителей, по ускоренному развитию «чудо-оружия», о котором говорили Гитлер и Дениц.

Среди этих новых видов вооружений были и подводные лодки «XXIII» и «XXI» серий (прибрежные и океанские — соответственно).

Став главнокомандующим «Кригсмарине» 30 января 1943 г. вместо гросс-адмирала Редера, подавшего в отставку, Дениц тут же провел некоторые существенные преобразования, связанные со строительством подводных лодок. Помогло Деницу положительно решить несколько поставленных вопросов, добившись согласия Гитлера, то обстоятельство, что в январе 1943 г. на совещании (конференции) союзников в Касабланке было принято решение о том, что первейшей задачей союзников является уничтожение подводных лодок и что верфи и базы подводных лодок должны стать важнейшими объектами для ударов союзной авиации. Это решение тут же стало достоянием английской прессы, объявившей подводную лодку врагом номер один. Одновременно союзники приняли решение о резком усилении темпов строительства торговых судов.

До конференции в Касабланке тоннаж торговых судов союзников от воздействия немецких подводных лодок начал значительно уменьшаться, и только в результате принятых решений тоннаж вновь построенных судов превысил потери.

«Если бы не удалось добиться этой победы в строительстве новых судов, потери эскортных эсминцев, авиации и экипажей торговых судов были бы напрасными. До тех пор, пока враг топил больше судов, чем мы могли построить, окончательная победа оставалась под вопросом. И немцы прекрасно понимали это» (С. Роскилл в книге «Война на море»).

Несмотря на то что общая военная обстановка на всех фронтах в 1943 г., начиная с февраля месяца, серьезно осложнилась (в частности, немецкие войска отступали под ударами Красной Армии, а на Тунисском плацдарме (в Африке) — под ударами англичан), Дениц сумел добиться увеличе-

ния выделения стали на строительство подводных лодок, подготовив хорошо продуманный и аргументированный доклад Гитлеру, в котором обосновал и доказал, что «...даже если подводным силам не удастся полностью преодолеть нынешние трудности и добиться прежних успехов, нужно не жалеть сил для помощи подводникам, так как их действия во многом способствуют уничтожению или сковыванию потенциала противника...».

Дениц, во-первых, добился решения Гитлера о выделении на строительство подводных лодок дополнительно **45 000** тонн стали ежемесячно, и таким образом на строительство лодок стало ежемесячно поступать до **165 000** тонн.

Во-вторых, получил одобрение Гитлера на свое предложение бронирования квалифицированных рабочих, занятых на строительстве подводных лодок.

В-третьих, он добился согласия министра военной промышленности Шпеера взять на себя ответственность за значительное увеличение производства морского вооружения (до этого вооружением флота занимался сам флот).

Громадные усилия прикладывал Дениц и для ускоренного введения в строй подводной лодки совершенно нового принципа движения под водой (двигатель, работающий на основе перекисеводородной смеси для выработки тепла). Речь идет о подводной лодке Вальтера, по идее, выдвинутой им еще в 1937 г.

Однако в 1943 г. лодка Вальтера для боевого использования еще не готова, и тогда было принято решение об оснащении уже освоенных в строительстве и использовании подводных лодок серий «VII» и «IX» «шнорхелем» — устройством для обеспечения работы двигателя под водой (кстати, тоже предложенном профессором Вальтером) и об ускоренной разработке подводных лодок традиционного типа, но со значительно лучшими ТТХ — лодок серий «XIII» и «XI». Отмечу, что первое в мире подобное устройство было предложено и разработано еще в период Первой мировой войны русским подводником.

Министр военной промышленности нашел талантливого человека — генерального директора заводов «Магирус» Маркера и назначил его руководителем главного комитета кораблестроения. Маркер предложил отказаться от строительства

подводных лодок традиционным способом — на эллингах верфей и изготовлять их секциями на различных заводах, а верфям поручить только сборку готовых секций — заключительную стадию строительства.

Опыт показал, что скорость строительства подводных лодок новым методом увеличилась в **1,7 — 1,9** раза.

Уже во второй половине 1944 г. вступило в строй **98** новых подводных лодок «XXI» серии и «XII» серии, а за **3** месяца 1945 г. еще **83** лодки.

А в целом, начиная с весны 1944 г., немцы сумели построить **186** новых лодок разных серий.

Кроме **59** подводных лодок «XIII» серии, спущенных на воду к маю 1945 г., еще **900 (!)** лодок находились на разных стадиях постройки.

Кроме **121** лодки «XI» серии, спущенной на воду к маю 1945 г., на разных стадиях строительства находилось еще **1000 (!)** подводных лодок.

Итого, более 2000 подводных лодок могли бы войти в строй в ближайшие полтора — два года.

Можно только представить, что могли бы натворить **600 — 700** лодок из этого состава, находясь одновременно в боевом патрулировании: это в **5 — 6** раз больше, чем было в самые напряженные периоды «Битвы за Атлантику».

К тому же эти новые лодки, особенно «XXI» серии, на тот период по своим тактико-техническим характеристикам были лучшими в мире, способными противодействовать самым современным надводным кораблям и подводным лодкам противника. Они обладали и скоростью большей, чем скорость самых быстроходных конвоев, и лучшей гидроакустикой, и новыми системами обнаружения работы радиолокационных станций. И главное — они длительное время способны были находиться под водой, не всплывая в надводное положение.

Что бы там ни писали в более поздние времена разные критики о недостатках лодок этих серий, надо признать, что это был целый этап в подводном кораблестроении, некий **переломный момент**.

Достаточно сказать, что подводная лодка «XI» серии способна была, находясь на ходу, погрузиться за **20 — 30** секунд, а ПЛ «XXIII» серии — за **17** секунд. Таких скоростей погружения не имела ни одна подводная лодка в мире.

Много неприятностей и бед могли бы натворить эти лодки, если бы не Советский Союз и стремительное наступление Красной Армии.

После всего здесь сказанного понятным становится промелькнувшее сообщение о том, что ветераны Второй мировой войны Великобритании выносят предложение поставить памятник на их родине Александру Ивановичу Маринеско, потопившему около **100** подготовленных экипажей подводных лодок.

Асы и «ассы»

В соответствии со «Словарем иностранных слов» (М.: Гос. изд-во иностранных словарей, 1955) «ас» (от франц. «as» — мастер своего дела, букв. — туз) — выдающийся своим мастерством летчик-истребитель, мастер воздушного боя, сбивший во время войны определенное число самолетов.

По аналогии с летчиками так стали называть и других мастеров своего дела, достигших выдающихся результатов в других профессиях, в других областях деятельности. Коснулось это и подводного флота.

Именно в подводном флоте (в разговорах и литературе) понятие «ас» закрепилось так прочно, как нигде. Выражение «подводный ас» стало признаком выдающегося мастерства подводных атак, проводимых командиром подводной лодки во время войны.

Подводными асами **после войны** стали называть во всех подводных флотах мира командиров подводных лодок, проявивших свое мастерство и мужество при выполнении задач подводного флота в мирное время: проведение учебных торпедных и ракетных стрельб, слежение за кораблями вероятного противника при патрулировании в океане, уклонение от противолодочных сил и средств, проведение дальних походов особой сложности, например, подо льдами Арктики, вокруг света, или при переходе с одного театра боевых действий на другой (либо северным маршрутом подо льдами Арктики, либо южным — с огибанием нескольких континентов).

«Асс» — в соответствии с тем же «Словарем иностранных слов» — «от латинского as (asis) — древнеримская самая легкая монета и единица веса, равная 12 унциям меди» (в рус-

ской весовой метрической системе соответствующая 29,86 грамма).

В буквальном переводе с английского «ass» — осел, а в просторечии, особенно распространенном среди «морских волков», ругательное — «задница». Я не знаю, что имеют в виду английские моряки в этом латинском «ass», но, называя своих коллег этим ругательным словом, они весьма точно и кратко определяют, что это «дешевка», бездарь, дурак.

Ни в коей мере не ставлю своей задачей опорочить немецких подводников или принизить их роль во Второй мировой войне, в частности, в проигранной ими «Битве за Атлантику». Не хочу и превозносить достижения немецких кораблестроителей и вооруженцев подводных лодок (а достижения эти, безусловно, были значительные). Не ставлю своей задачей и, наоборот, доказать, какие немецкие подводные асы были порядочные и честные «труженики моря» и «подводные рыцари», воевавшие по всем правилам подводной войны. Хочу только попытаться объективно оценить, кто есть кто: кто действительно ас, а кто всего лишь «асс».

Война была беспощадная и жестокая. Было в ней место всему: жестокостям, грязи, несправедливости, ошибкам, промахам, обману и заблуждениям, хитрости и коварству. Но было, конечно, место и отваге, мужеству, благородству и великодушию к побежденному врагу.

К сожалению, как в мировом общественном мнении, так и у нас, благодаря «демократической» и либерал-реформаторской пропаганде, распространилось мнение, что фашисты — это те, кто там, в высших штабах, у руля нацистской партии, государства и вооруженных сил, в том числе — во главе «Кригсмарине». К тому же руководству «Кригсмарине» делается скидка. В частности, это относится к гросс-адмиралу К. Деницу в связи с признанием за ним некоторых действий, смягчающих условия жертв немецких подводных асов.

Выше уже показано, каким «упертым» и преданным до конца фюреру был главком «Кригсмарине», как он за неделю до капитуляции призывал подводников сражаться до конца, чтобы не допустить *«распространения большевизма на Европу»*, пугал гибелью и рабством женщин и детей, если подводники струсят и откажутся от борьбы.

Естественно, что все население довоенной Германии,

особенно с приходом к власти Гитлера, не было простачками. Как в период кайзеровской Германии, так и особенно при Гитлере немцы знали, что хотят, и стремились к своей цели, тщательно, добросовестно и неистово готовились преодолеть все препятствия на пути к ней. В частности, вслед за своим фюрером открыто готовились к захватнической войне.

Нацистская пропаганда по «промыыванию мозгов» нашла среди населения благодатную почву.

Подводники, в частности, офицерский состав, проходя специальную подготовку в соответствующей системе, как выше сказано, были особенно «просвещенными» и яростными сторонниками фашистской идеологии.

Безусловно, что и окружение Гитлера составляли люди, которых он отбирал не только по уму и организаторским способностям, но и по приверженности к тем ценностям, в которые верил он, и, конечно, по личной преданности ему — фюреру.

Не случайно Гитлер заметил и выдвинул тогда еще молодого капитана 2-го ранга Карла Деница, который, вопреки мнению своих военно-морских начальников, утверждал, что воевать на море с Англией обязательно придется и что единственное условие победы в этой войне — мощный подводный флот.

Естественно, что Дениц, став во главе подводных сил «Кригсмарине», сразу же ретиво взялся за воспитание своих командиров подводных лодок. Воспитания в них таких качеств, как целеустремленность, настойчивость и беспощадность (жестокость) к врагу, независимо от того, под военным или гражданским флагом попался у них на пути этот враг.

В связи со всем этим, анализируя и оценивая действия немецких подводных асов и их «фантастические» результаты, не будем забывать о том, в войне с каким противником они достигнуты. Противник у них в конкретных условиях войны и на разных ее этапах был совершенно разный.

Одно дело — топить пассажирский лайнер или гражданский танкер (транспорт, шхуну, парусник), идущие без защиты и абсолютно беспомощные. Другое — встреча с противником, вооруженным до зубов.

Вот мы и постараемся разобраться, где и как воевали эти

прославленные подводные асы. Все ли они асы или есть среди них и «ассы», жестокие, трусливые и подлые?

Подробный разбор боевой деятельности ни немецкого, ни советского подводного флота не входит в мою задачу. Однако основное, самое важное, способное пролить свет и ответить на поставленные вопросы, постараюсь осветить. Постараюсь разобраться, доказать, подтвердить цифрами, фактами и аргументами со ссылкой на архивные документы и свидетельства участников Второй мировой войны с той и другой стороны, что наши подводники с честью выдерживают сравнение с любыми подводниками мира и по некоторым вопросам превосходят их на голову.

То, что сказано историком Типпельскирхом о том, как воевали немецкие подводники, подтверждается и К. Деницем в его книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне», и адмиралом Ругге в его книге «Флот и война», и такими авторитетными западными историками, как С. Морисон, С. Роскилл и др.

Это, безусловно, правда. **Но не вся.** Внимательное изучение хроники событий подводной войны «Кригсмарине» позволяет без особого труда убедиться, что вышесказанное о том, что *ни в одном из видов вооруженных сил немцы не боролись неизменно лицом к лицу со смертью с большей самоотверженностью, чем в подводном флоте*, относится к тому периоду войны, когда союзники сосредоточили против немецких подводных лодок значительное количество сил и средств, поставив их в исключительно невыгодное положение, когда почти каждая вышедшая в море подводная лодка погибала, а результаты их боевых действий были минимальными.

Правомерный вопрос

Считается общепризнанным и не подвергающимся сомнению, как истина, не требующая доказательства, что немецкие подводники, как и немецкие летчики, во время Второй мировой войны воевали лучше: американских, японских, наших, т. к. победные результаты многих командиров ПЛ «Кригсмарине» вызывают удивление и не идут в сравнение с результатами подводников других стран, в том числе — и с результатами наших подводных асов.

Одних только командиров лодок, имеющих на счету более **20** потопленных судов общим водоизмещением более **120** тыс. тонн, в «Кригсмарине» насчитывается **25** человек. Из них трое — Гюнтер Прин, Вольфганг Лют и Отто Кречмер — потопили суммарным водоизмещением более чем **200** тыс. тонн каждый — соответственно **32** судна — **211 393** тонны, **47** судов — **222 900** тонн и **42** судна — **238 327** тонн.

Наши лучшие командиры лодок по числу потопленных судов и кораблей, а также по их тоннажу — А. М. Матиясевич и П. Д. Грищенко — в список немецких подводных асов вошли бы где-то под номерами 35 и 36, а общепризнанный советский подводный ас № 1 по урону, нанесенному гитлеровской Германии, автор знаменитой «атаки века», потопивший германский лайнер «Вильгельм Густлоф» А. И. Маринеско не вошел бы в этот список даже в числе первых сорока.

Не вошел бы в этот список в числе первых пятидесяти никто из всех наших подводников — Героев Советского Союза.

В чем же дело? Может, наши подводники воевали на совсем уж негодных подводных лодках, значительно худших по всем ТТХ, чем немецкие? Может, наши торпеды были из рук вон плохи? Может быть, экипажи лодок были подготовлены хуже, а командиры лодок были безграмотными в оперативно-тактическом отношении и не имели командирских качеств? Может, наши командиры были мазилами, растрачивая торпеды впустую, как пишет кое-кто из «либерал-реформаторов» от истории? Может, не хватало нашим подводникам отваги и мужества?

Нет, нет и еще раз нет!!!

Ни в чем наш подводный флот не уступал немецкому! А в чем собака зарыта, попробуем разобраться.

Предыстория

В капитальном двухтомном труде советского историка контр-адмирала, профессора В. А. Белли «Флот в Первой мировой войне», вышедшем в 1964 г., сказано: «...Все другие вопросы, в том числе и вопросы, связанные с боевой деятельностью подводных лодок и направленностью их дальнейшего развития, в большинстве флотов крупнейших морских держав были отнесены на второй план. Между тем успехи, дос-

тигнутые в развитии подводных лодок в течение десятилетия, отделявшего русско-японскую войну от Первой мировой, в достаточной мере показали, что надводным кораблям в ближайшем будущем придется столкнуться с новым противником, против которого они продолжали оставаться почти безоружными.

...Тактическая мысль того периода, продолжавшая видеть в эскадренных миноносцах основных носителей торпедного оружия, недостаточно решительно и настойчиво выдвигала перед техникой требование более быстрого развития подводных лодок и необходимых для них торпед».

Немцы раньше других осознали этот факт и с началом Первой мировой войны развернули активную деятельность на морских коммуникациях противника, используя подводные лодки.

О том, что немцы могут использовать свои подводные лодки против судоходства Англии, высказались в своем письме в Адмиралтейство лорд Фишер и капитан С. С. Хэлл в 1913 г. Однако английское Адмиралтейство не уделило должного внимания предупреждениям этих специалистов, и вот результат:

Германские подводные лодки практически сорвали стратегические перевозки Англии, нанесли судоходству ее невосполнимые потери. Справиться с подводной опасностью военно-морскому флоту союзников не удалось. Спасло их только поражение Германии на сухопутных фронтах, связанное с разложением кайзеровской армии и общим военно-промышленным развалом в стране.

Естественно, англичане здорово были напуганы действиями немецких подводных лодок. Было чего пугаться. Как было сказано выше, потери на морских коммуникациях были громадными: около **5000** судов общим водоизмещением более **12** млн. тонн. Кроме того, большой урон понес боевой состав ВМФ: подводные лодки потопили **35** крупных боевых кораблей (линкоров и крейсеров).

На что были способны подводные лодки, показывает такой потрясающий воображение факт: одна подводная лодка «U-35» под командованием Лотар фон Арно де ля Перье-ра отправила на дно **219** судов общим водоизмещением **526 507** тонн (по количеству потопленного тоннажа — никем не побитый рекорд и во Второй мировой войне). Даже самые прославленные подводные асы Деница, подводники № 1 и

№ 2 — О. Кречмер и В. Лют совместно отправили на дно почти на **60** тыс. тонн меньше.

К моменту окончания войны у немцев оставалось **179** подводных лодок (погибло за всю войну **178**). В различных стадиях постройки находилось еще **224** лодки. Проектировалось (планировалось к закладке, находилось в разработке по новым проектам и т. д.) еще **200** подводных лодок.

Некоторые историки военно-морских флотов пишут, что если бы война продлилась еще года полтора, то Германия могла бы иметь в строю около **600** подводных лодок. А это значит, что минимум **200** лодок могли бы одновременно действовать на морских коммуникациях противника, что могло бы привести к полной блокаде и падению Англии. Как видим, ситуация очень похожа на ту, которая складывалась к концу Второй мировой войны.

Все эти обстоятельства чрезвычайно действовали на «владычицу морей», и англичане после окончания войны сделали все, чтобы не допустить возрождения немецкого подводного флота.

Но и снова допустили промах: снова недооценили способности подводных лодок и переоценили систему, с помощью которой появилась возможность надводным кораблям обнаруживать подводную лодку, находящуюся под водой, — гидроакустическую станцию (асдик). Но все это произошло уже накануне Второй мировой войны. А тогда, в 1918 г., они настаивали на запрете для Германии строить подводные лодки.

При заключении международного договора в Лондоне 22 апреля 1930 г. англичане настояли на включении пункта о том, что в случае ведения войны подводная лодка, встретившись с судном, не имеет права его атаковать. Вначале должна быть проведена проверка на наличие контрабандных грузов, и только потом, если потребуется, при наличии контрабанды, судно должно конвоироваться в порт. Топить его разрешалось только в случае невозможности конвоировать. При этом капитан обязан был проявлять заботу о гражданском экипаже, принять все возможные меры для безопасности людей.

Наивность этих условий договора была очевидна и тогда. Если в мирное-то время международные правила мореплавания нарушаются сплошь и рядом, то о военном времени и говорить нечего.

Германия с удовольствием присоединилась к этому договору, но, разумеется, никто из руководства Германии и не собирался придерживаться этих правил. Правила эти выбивали из рук командиров лодок самый главный их козырь, на котором основывается тактика подводной войны, — **скрытность и внезапность**.

Ведь именно внезапность и скрытность позволили командиру «U-9» корветтен-капитану Веддигену провести сенсационную атаку и в течение нескольких минут отправить на дно **3** броненосных крейсера англичан с большей частью их команд. Именно эти качества и способности лодок и нанесли столь тяжелый урон англичанам в 1914 — 1918 гг.

К тому же немцы, присоединяясь к этому договору, озабочены были главным — возобновлением строительства подводного флота, которое уже начало тайно осуществляться.

В упомянутом договоре оговаривалось, что подводные лодки не обязаны придерживаться правил, связанных с досмотром и т. д. в отношении торговых судов, имеющих вооружение «для своей охраны».

Один из бывших командиров немецкой подводной лодки Г. Буш в своей книге «Такой была подводная война» писал: *«Государства, принимавшие участие в разработке конвенции (имеется в виду договор от 22 апреля 1930 г. — Прим. авт.), придерживались на этот счет весьма различных мнений, и положение о вооруженности торговых судов, конечно, не без умысла, в Лондонском соглашении было сформулировано недостаточно. Участники конференции уклонились и от официального определения понятия «операционная зона», в которой разрешалось проводить нападение без предупреждений и ограничений. Не нашло это официального отражения и в протоколе соглашения. Впрочем, все эти проблемы международных законов ведения войны на море практически очень быстро ликвидировались сами собой»*. Именно на это и рассчитывали дальновидные немцы.

Естественно, с самого начала войны это соглашение всеми воюющими сторонами грубейшим образом нарушалось. Немцы, постоянно утверждая, что воюют «по правилам», ссылались (в случае явного нарушения, которое скрыть было невозможно) на горький опыт Первой мировой войны, когда англичане использовали против лодок суда-ловушки, имевшие

хорошо замаскированное вооружение и выглядевшие совершенно безобидно (от таких судов-ловушек немцы потеряли 11 подводных лодок). Подобные суда-ловушки использовались союзниками и во Вторую мировую войну.

В соответствии с Лондонским соглашением 1930 г. все страны — участники соглашения, выполняя его решения о сокращении вооружений, списывали и выводили из боевого состава корабли. Но списывали старые, израсходовавшие свой моторесурс и непригодные для будущей войны. И даже при этом хитрили: корабли, которые в какой-то степени могли пригодиться, под видом списания просто вводили в резерв.

Формально выполняя условия соглашения, вместо списания надводных кораблей и подводных лодок закладывали на стапеля и строили новые.

Например, Франция запланировала построить **20** подводных лодок, чтобы довести общее их количество в ближайшие годы до **80**. Италия начала строительство **26** лодок и решила довести общий счет их до **56**. Англия намеревалась иметь не менее **100** подводных лодок.

Конечно, Германия, униженная Версальским договором, запрещающим ей иметь подводный флот, мириться с таким положением не хотела. К тому же блестящие победы немецких подводников в только что прошедшей войне кружили головы не только крупным военно-морским начальникам, но и бывшим и действующим офицерам ВМФ, ветеранам, помнившим подводную войну, и молодым офицерам флота, мечтавшим о подводных лодках. Естественно, большую роль играла и пропаганда милитаристской и реваншистской направленности.

Не прошло и трех лет после подписания Версальского договора, как «Рейхсмарине» начали тайно искать лазейки, чтобы обойти договор. Так как во все времена и во всех странах офицерский состав ВМС состоял из людей неглупых и энергичных, то руководство флота Германии сумело и организовать в правительстве свое лобби и найти способы, как приступить к постройке подводного флота.

Как прикрытие для секретного отдела развития подводного флота начала действовать голландская судостроительная фирма «Ingeneieurs — Kantor voor Scheepsboune». Эта фирма среди других гражданских разработок, не особенно афиши-

руя, осуществляла в разных странах авторский надзор за строительством подводных лодок, спроектированных конструкторами фирмы. Некоторые разработки фирмы станут лет через 10 прототипами будущих немецких подводных лодок большой серии. Например, серия из трех подводных лодок для Финляндии («Vetenien», «Vesihäisi» и «Iku-Tyrso») стала экспериментальным прототипом знаменитой в будущем подводной лодки «VII» серии, поставившей мировой рекорд по количеству построенных единиц, не перекрытый до сего времени ни одним проектом подводных лодок в мире. Отмечу, что это те самые финские ПЛ, которые во время Второй мировой войны потопили наши ПЛ «Ш-305», «С-7» и «Щ-308» — соответственно.

Немцы построят в общей сложности **665** лодок этой серии. Все три построенные для финнов подводные лодки до сдачи их финнам были всесторонне испытаны немецкими командами из специалистов разного профиля. Испытания эти дали много информации, которая оказалась бесценной, когда наступил период строительства в Германии собственных подводных лодок.

В самой Германии кораблестроители тоже не теряли времени даром. Тайно было создано конструкторское бюро подводных лодок, которое действовало под вывеской «Интернациональное бюро народного хозяйства и техники». В 1930 г. в этом бюро были спроектированы лодки водоизмещением **250** и **750** тонн и разработана технологическая документация. По этой документации в кратчайший срок было организовано строительство подводных лодок под шифрами MVB-1 и MVB-2. Это были опытные образцы подводных лодок, названные «судами для испытания моторов».

В октябре 1933 г. в Германии была создана первая легальная структура, в задачу которой, по официальной версии, входила разработка вопросов, связанных с противолодочной войной. Фактически эта структура (Unterseebootsabwehrschule — «UAS») была **стратегическим** центром, планирующим и организующим строительство подводного флота, сбор и подготовку кадров подводников.

В это же время за рубежом были заказаны узлы подводных лодок с номерами от «U-1» до «U-24», контрабандно переправлявшиеся в Германию.

16 марта 1935 г. набравший громадный политический вес Гитлер публично отрекся от военных ограничений Версальского договора. С этого момента открыто началось интенсивное строительство подводного флота, основы чего были уже хорошо подготовлены.

«Счастливым годом» в жизни фюрера

«Счастливейшим» в своей книге «Майн кампф» назвал Гитлер 1935 г. В этом году был заключен договор с Англией, который был первым правовым актом послевоенного времени, позволившим Германии, ни от кого больше не скрываясь, полным ходом легально начать строить корабли для ВМФ. Официально согласившись на условия, поставленные Англией о строительстве линейных кораблей общим водоизмещением в соотношении **35 к 100** и подводных лодок водоизмещением **45%** от **52 700** тонн, которые имела Англия, Гитлер и не думал их соблюдать.

В это время уже вовсю развернулось строительство **4** супертяжелых и тяжелых линкоров, а уже через **10** суток после подписания соглашения немцы с большой помпой при громадном стечении публики спустили на воду первую подводную лодку «U-1» серии «IIA». В августе 1935 г. уже **24** подводные лодки находились в составе ВМФ: **20** лодок (от «U-1» до «U-20» серий «IIA» и «IIB2»), **2** лодки («U-25» и «U-26» серии «IA») и **2** лодки («U-27» и «U-33» серии «IIA»). И хотя лодки эти были далеко не совершенны, они разительно отличались от лодок Первой мировой войны и по своим ТТХ превосходили аналогичные лодки других стран.

Лодки серии «IA» имели **6** торпедных аппаратов и запас торпед **14** штук. Глубина погружения — **100** м, дальность надводного хода **6700** миль. Водоизмещение **983** тонны.

Лодки серии «IIA» имели меньшее водоизмещение (**303** тонны), **3** торпедных аппарата и **6** торпед. Рабочая глубина погружения **50** м, дальность надводного хода **1050** миль.

Для того периода подводные лодки с такими ТТХ были грозным оружием.

В этом же, 1935 г. была создана первая флотилия подводных лодок, которую возглавил капитан 2-го ранга К. Дениц. Названа флотилия была именем командира лодки, потопив-

шей в Первую мировую войну одновременно три броненосных крейсера — «Веддиген».

Вот что пишет по этому поводу сам Дениц: *«Мне не дали никаких приказов, инструкций или наставлений по боевой подготовке флотилии, т. к. она была впервые организована после 1918 года, т. е. после длительного перерыва, в течение которого подводных лодок мы не имели. И это было правильно. У меня имелись свои собственные соображения относительно организации боевой подготовки».*

Далее он в пяти параграфах подробно расписывает принципы, методы и тактику подготовки командиров лодок и их экипажей. Не буду пересказывать эти положения. Отмечу только, что, имея большой опыт использования подводных лодок (и надводных кораблей), Дениц строжайшим образом требовал от командиров лодок выполнения тех «железных» правил, которые он выработал.

Например, прежде чем получить допуск к «практическим» стрельбам (по цели учебными торпедами), каждый командир лодки обязан был выполнить **132** учебные атаки с имитацией стрельбы «пузырем» — выхлопом сжатого воздуха из торпедного аппарата. Проводились такие учебные атаки в любое время суток, в разных гидрометеорологических условиях, из надводного положения и под перископом.

Одним из требований Деница было производство торпедного залпа только с близкого расстояния (не более **600** м), т. к. на малых расстояниях попадание торпеды в цель было наверняка (до Деница, в Первую мировую войну, командиров лодок учили стрелять с дистанции не менее **3000** м).

Дениц пишет, в частности: *«Я хотел заразить команды подводных лодок энтузиазмом и верой в это оружие, воспитать в них чувство постоянной боевой готовности.*

...Я верил в мощь подводной лодки и по-прежнему считал ее превосходным оружием нападения в военных действиях на море и самым лучшим носителем торпедного оружия.

...Боевую подготовку подводных сил следовало проводить в обстановке, максимально приближенной к боевым действиям».

Конечно, интенсивные тренировки в море изматывали людей (ежесуточно приходилось выполнять до **14** атак), но зато уже в марте 1936 г. Дениц смог доложить гросс-адмиралу Ре-

деру, что все **12** лодок флотилии «Веддиген» готовы к боевым действиям. Редер доложил об этом Гитлеру. Гитлер был доволен. Капитан 2-го ранга Дениц был назначен командующим подводными силами и получил звание капитана 1-го ранга.

Накануне

Гросс-адмирал Редер, назначая с согласия Гитлера командующим подводными силами К. Деница, не ошибся в нем. Родившийся в 1891 г. в семье инженера-оптика, после окончания частной школы в 1910 г. Дениц вступил в ряды ВМС. Получив первое офицерское звание после плавания на учебном крейсере и года обучения в Военно-морской академии (г. Мюрвик), он служил вахтенным офицером на легком крейсере «Бреслау»: плавал в Средиземном и Черном морях. В 1916 г. перешел в подводный флот. Пройдя трехмесячную подготовку в Центре подготовки офицеров-подводников, получил назначение на подводную лодку «U-29». Участвовал в качестве штурмана в 4 боевых патрулированиях этой лодки, которая под руководством опытного командира В. Фортсмана с февраля по октябрь 1917 г. потопила **34** судна противника общим водоизмещением около **200** тыс. тонн. Именно после этих боевых походов Дениц утвердился как ярый сторонник строительства подводного флота, стал его «фанатиком», душой и телом преданным подводному флоту до конца жизни.

В конце 1917 г. Дениц назначается командиром минного заградителя «U-25», совершает два весьма успешных боевых похода в Средиземное море, устанавливает два минных заграждения и торпедирует **5** судов противника.

По результатам этих боевых походов Дениц становится кавалером высшей награды Второго рейха — Рыцарского креста дома Гогенцоллернов.

После капитуляции Германии в 1918 г. Дениц оказался в английском плену. Возвратившись из плена в июле 1919 г., он сразу же пришел в отдел кадров штаба ВМФ (в г. Киле) и получил назначение в надводный флот; с 1920 по 1924 г. командовал эсминцем на Балтике.

В 1924 г. получает назначение в Главный морской штаб в Берлине в непосредственное подчинение Редера. Редер проныцательно написал, давая ему характеристику, что корвет-

тен-капитан К. Дениц «усердный, находчивый и честолюбивый офицер, профессионал высокой квалификации со своим умом и задатками лидера». После службы под командованием Редера Дениц был назначен командующим флотилией эсминцев, а потом — на должность начальника штаба военного округа с присвоением звания фрегаттен-капитана (капитана 2-го ранга). С вводом в строй новых надводных кораблей потребовались опытные офицеры на должности командиров. Дениц получает назначение командиром крейсера «Эдман».

В 1935 г. он совершает длительное плавание в Индийский океан вокруг Африки. Вернувшись в июле 1935 г. в Вильгельмсхафен (Северное море), он в соответствии с планом командования ВМФ намеревался снова уйти в длительное и интересное плавание на Дальний Восток. Планировалось посещение Индии, Японии, Китая, Австралии. Но этим планам не суждено было сбыться. Неожиданно на борт «Эдмана» прибыл главнокомандующий (тогда он имел звание генерал-адмирала) Редер. Пригласив на «Эдман» командира крейсера «Карлсруэ», тоже вернувшегося из длительного плавания в один день с «Эдманом», Редер огласил свое решение: командир «Карлсруэ» капитан 1-го ранга Лютьенс, тоже строивший планы относительно очередного интересного похода в Северную и Южную Америку, получил назначение начальником отдела кадров офицерского состава главного командования ВМФ, а на Деница была возложена обязанность по организации подводных сил (Лютьенс впоследствии станет адмиралом и погибнет в мае 1941 г. на линейном корабле «Бисмарк»).

Получив назначение на должность командующего подводными силами, К. Дениц представил Редеру свой план строительства подводного флота, свою теорию «тоннажной войны» и разработанную им тактику «волчьих стай».

Теория (стратегия) «тоннажной войны» заключалась в том, что немецкие подводные лодки должны ежемесячно топить суда общим водоизмещением, превышающим тоннаж, который противник за этот период может спустить на воду. Изучив возможности судостроительной промышленности Франции и Англии, Дениц сделал вывод, что «порогом» потопленного тоннажа должно быть **800** тыс. тонн в месяц. Для выполнения этой задачи необходимо не менее **100** подводных лодок — на переходе в районы патрулирования и обратно и

100 — на базе на профилактике, ремонте, пополнении запасов и оружия. Таким образом, «Кригсмарине» должна иметь **200** подводных лодок.

Редер одобрил все идеи Деница. Вопреки мнению министра обороны Гитлер одобрил план строительства **300** подводных лодок к ... 1942 г.

Наращивая количество подводных лодок, уже к 1937 г. командование ВМФ организует **3** флотилии подводных лодок. Дениц продолжает усиленную боевую подготовку подводных сил. Проведя крупное учение по использованию «волчьих стай», Дениц убеждается в эффективности разработанной им тактики. В учении участвовало **15** подводных лодок, разбитых на **5** групп. Вытагнувшись в линию на несколько сот миль, они своевременно обнаружили, перехватили и «разгромили» конвой.

Получив прекрасный результат проведенных учений, неудовлетворенный медленным наращиванием подводного флота, получив отказ начальника морского штаба адмирала О. Шнивинда, Дениц через главкома гросс-адмирала Редера получает разрешение на встречу с Гитлером. Он обосновывает свою теорию «тоннажной войны», докладывает о результатах использования тактики «волчьих стай», обосновывает необходимость быстрее наращивания количества подводных лодок. Но неожиданно получает ответ Гитлера: *«Германия ни при каких обстоятельствах не станет воевать с Англией, ибо такая война принесет гибель Германии».*

Приближался сентябрь 1939 г. Ни у кого не было сомнений, что после ввода войск Германии 15 марта 1939 г. на территорию Чехословакии, ликвидации Чехословакии как независимого государства, подвергнется нападению и Польша. 1 сентября 1939 г. немецкие войска вторглись в Польшу. Это положило начало Второй мировой войне.

К началу Второй мировой войны «Кригсмарине» имели в своем составе **57** подводных лодок, **2** линейных корабля («Тирпиц» и достраивающийся «Бисмарк»), **2** линейных крейсера и **3** «карманных» линкора. Кроме того, имелось **20** эсминцев и достраивались **2** тяжелых крейсера.

В составе ВМС Англии и Франции было **22** линейных корабля, **4** линейных крейсера, **7** авианосцев, **25** тяжелых и **53** легких крейсера, около **50** эсминцев. В постройке находились

еще **7** линкоров и **8** авианосцев. Общее количество подводных лодок в составе сил союзников (без США) было **120**.

Таким образом, преимущество по военно-морским силам было на стороне союзников: по подводным лодкам в **2** раза, по надводным кораблям в **10** раз.

Вопреки планам стратегов Англии и Франции, уверенных в быстром и сокрушительном разгроме немецкого флота, это большое численное преимущество не превратилось в должное качество — фактическое превосходство в войне на море.

Готовясь к вторжению в Польшу и создавая, что Англия с Францией ввяжутся неминуемо в войну, Гитлер отдает Редеру приказ на развертывание подводных лодок.

Не опасаясь в ближайшее время Советского Союза (после подписания Договора от **23** августа 1939 г.), командование «Кригсмарине» переводит с Балтики в Северное море **19** подводных лодок.

Всего для действий в Атлантике начинает развертываться **39** подводных лодок.

Началось

Первой жертвой немецких подводных лодок во Второй мировой войне стал английский пассажирский лайнер «Атения» (по английскому названию Афин — столицы Греции).

Англия официально объявила войну Германии 3 сентября 1939 г. В это время уже более **20** немецких подводных лодок шли или уже находились у берегов Англии и Ирландии. В числе этих лодок была и ПЛ «U-30» «XIIA» серии под командой молодого обер-лейтенанта Фрица Джулиуса Лемпа, будущего кавалера Рыцарского креста.

«Атения» станет первой жертвой немецких подводных асов. И именно Лемп потопит ее в первый же день войны. Впоследствии он потопит еще линкор «Бархэм» (в конце 1939 г.), несколько других судов и кораблей Англии. Под командованием Лемпа «U-30» первой начнет базироваться в портах оккупированной Франции (в 1940 г.). 9 мая 1941 г. Лемп погибнет, будучи уже обладателем высшей награды Третьего рейха и командиром ПЛ «U-110».

Потопление «Атении» получило широкую международную

огласку, хотя немецкая официальная хроника и до сей поры отвергает этот факт.

Это потопление означало, что с первого же дня войны фашистская Германия грубо нарушила предвоенные Лондонские соглашения 1930 г. Впоследствии и сама Англия, усиливая противолодочную войну, начала нарушать эти соглашения, что дало повод Германии отменить все ограничения подводной войны, взять на вооружение «Кригсмарине» лозунг **«Топи их всех!»**.

Множество разного рода трагических событий произошло потом на море за время войны, но гибель «Атении» потрясла тогда всех, т. к. именно сообщение о первых больших жертвах воспринимается особенно остро.

Мирный пассажирский лайнер 1 сентября 1939 г. вышел из английского порта Глазго и направился через Атлантику в канадский порт Монреаль. На борту лайнера было **1102** пассажира и **315** человек экипажа.

В день объявления Англией войны Германии ПЛ «U-30» оказалась на маршруте движения лайнера. В 21.00 в 200 милях к западу от Гебридских островов лайнер внезапно был атакован и торпедирован немецкой ПЛ. Гросс-адмирал К. Дениц позднее в книге, упомянутой ранее, писал, что лайнер шел без огней и выполнял «противолодочный зигзаг».

Якобы нервное напряжение командира лодки, находящейся в районе патрулирования уже 10 суток, и это маневрирование лайнера привело к «несанкционированной атаке».

Тонул лайнер довольно долго, почти 9 часов. За это время на сигнал «SOS» подошли норвежский танкер «Knute Nelson», шведская яхта «Southerm», а потом еще транспорт «Fame», два почтовых парохода «Electra» и «Escort», а также американское сухогрузное судно «City of Flint».

Подавляющее большинство пассажиров и членов экипажа было спасено, однако **128** человек погибли.

До возвращения Лемпа с моря 27 сентября и командование «Кригсмарине» толком не знало, что произошло. Команда лодки получила указание держать в секрете, что случилось. Из вахтенного журнала лодки были изъяты соответствующие листы и заменены другими.

Официальная пропаганда Германии начала раскручиваться с целью внушения международной общественности мне-

ния, что англичане сами по указанию Черчилля организовали взрыв лайнера, чтобы свалить вину на Германию.

Командир лодки «для близира» был подвергнут аресту по приказу Деница, но вскоре был освобожден, получил звание корветтен-капитан, а впоследствии награжден Рыцарским крестом.

В официальной историографии «Кригсмарине» считается, что первой победы во Второй мировой войне добилась ПЛ «U-47» «XIIВ» серии под командованием Г. Прина 5 сентября в районе Бискайского залива. Гюнтер Прин потопил одиночно идущий транспорт «Босния» водоизмещением **2407** тонн. В этот же день, отстав по времени от Прина на несколько часов, добился победы командир «U-48» Герберт Шульце. Он потопил одиночно идущий пароход «Ройял Септер» (5332 тонны).

6 сентября Прин потопил одиночное грузовое судно «Рио-Кларо» водоизмещением **4086** тонн. 7 сентября Прин снова перехватывает одиночное судно «Гарватон» (**1777** тонн). Итого: за **3** дня — **3** потопленных судна.

А Герберт Шульце в тот же день 5 сентября потопил еще одно судно — английский пароход «Браунинг» (**5332** тонны).

Отличились 7 сентября и командир ПЛ «U-29» Шухарт, потопивший танкер «Регент Тигер», и командир «U-34» Ролман, потопивший одиночный танкер «Кеннедес».

А 5 сентября отличился еще и Генрих Либе, командир «U-38», который торпедой потопил также одиночно идущее судно «Манаар» (742 тонны).

Необходимо отметить, что из всех этих девяти судов, кроме «Манаара», только «Гарватон» был потоплен торпедами. Все остальные были расстреляны из артиллерийских орудий и пулеметов, находясь или на малом ходу, или «на стопе» без хода. Думается, что особого мастерства и доблести, чтобы попасть снарядами с короткой дистанции и потопить большие по размерам и почти неподвижные цели, не требуется.

Как бы там ни было, но почин 5 — 7 сентября был сделан. Первые **9** транспортных судов были потоплены, а потом пошло-поехало...

Именно они, первые подводные асы «Кригсмарине», станут потом кавалерами Рыцарского креста и войдут в число первых командиров ПЛ в список по количеству потопленного тоннажа: Прин — под № 3, Либе — под № 5, Шульце — под

№ 8. А впереди них окажутся еще ас № 1 Отто Кречмер, № 2 — Вольфганг Лют, № 4 — Эрих Топп. Но о них я расскажу позже.

Геббельсовская пропаганда работала на всю катушку: Фамилии этих асов не сходили с газетных полос, рассказы об их «подвигах» издавались отдельными брошюрами, публиковались в газетах. В довольно короткие сроки был создан своеобразный культ подводника, а командирам лодок на берегу оказывались особые почести.

Первой погибшей немецкой ПЛ была «U-39» под командованием Герхарда Глаттеса. После неудачной атаки авианосца «Арк Ройял», получив повреждения, она всплыла, вся команда (43 человека) во главе с командиром успела ее покинуть и попала в плен. Было это 14 сентября 1939 г.

Так начали свое победное шествие немецкие подводники, для которых все их победы обернулись трагическим разгромом. Но случилось это несколько позже, через 4 с лишним года, а пока они рванули со старта довольно быстро благодаря мощной пропаганде, набирая «очки», как самые «крутые», как теперь выражаются, подводные асы в мире.

«Самые крутые»

Английский военный историк капитан 1-го ранга Ричард Комтон-Хэм в одном из своих трудов по истории подводной войны пишет: *«Однако убежденность в том, что между действиями германских подводников и подводников союзных флотов имеется существенная разница, совершенно несостоятельна и несправедлива»*. Это он имел в виду упреки, высказываемые в адрес немецких подводников за их жестокость по отношению к жертвам. В этом он, по большей части, прав, т. к. практически мало кто из воюющих сторон придерживался каких-то международных правил ведения войны на море. Например, запрета на потопление судов, идущих под нейтральным флагом, строжайшим образом придерживались только советские подводники.

Комтон-Хэм увидел несправедливость в связи с разбором дел немецких подводников на Нюрнбергском процессе и осудил кое-кого из них за военные преступления, связанные с особой жестокостью. Такие случаи со стороны подводников «Кригсмарине» были, но на Нюрнбергском процессе приве-

денных фактов было совсем немного. Кое-что было выяснено только после войны, но достоянием широкой общественности это не стало, т. к. свидетелей подобных варварских действий, как правило, в живых не оставалось.

А прав этот историк в том, что никто из подводников воюющих стран, в том числе и наши, «спасением на водах» своих врагов не занимался. Подбирать людей с потопленного судна, загружать их на борт, а потом неделями и месяцами болтаться с ними в море при условиях и без того стесненных отсеков лодки, с резкими ограничениями питьевой воды и пищи — просто абсурдно. Во всех флотах были единичные случаи, когда на борт лодки поднимали одного-двух человек, если это вызывалось необходимостью с разведывательной целью, а лодке предстояло в ближайшее время возвращение на базу.

Если же говорить о «существенной разнице» в условиях боевых действий, то о «несостоятельности» и «несправедливости» можно говорить в отношении подводников «Кригсмарине» только с того периода их боевых действий, когда союзники поставили их в условия, **приближенные** к действиям своих подводников, а может быть, и еще более жесткие (но и в этом случае они воевали в условиях, только **приблизленно** похожих на те, в которых приходилось воевать нашим подводникам на всех флотах).

Речь об отсутствии и «существенной разнице» в отношении действий немецких подводных лодок и подводных лодок союзников может идти только о времени боевых действий после второй половины 1943 г., когда конвои союзников стали хорошо охраняться противолодочными силами, в числе которых особая роль стала отводиться противолодочной авиации.

Исследования, выполненные на основе анализа статистических данных и прослеживания хроники событий, показывают, что самых громких своих побед немецкие подводники достигли в **первоначальный** период войны, когда совершенно безнаказанно топили все суда, встречавшиеся им в море или находящиеся на открытых стоянках портов совершенно беззащитными. При проведении атак в этих условиях подводные лодки не получали практически никакого противодействия.

Один из опытейших немецких подводников Харальд Буш в своей книге «Подводный флот Третьего рейха. Немецкие

подводные лодки в 1935 — 1945 гг.» пишет: «Это время, когда субмарины действовали на открытых якорных стоянках и не охраняемых портах, было настоящим Эльдorado, и количество потопленных судов выросло до немыслимых размеров: за шесть с половиной месяцев на дно ушли суда водоизмещением более 2.5 млн. тонн. Вокруг было такое обилие целей, что подлодкам чаще не хватало торпед, чем топлива, что иставляло их разворачиваться в сторону дома... Те времена, когда каждая лодка, возвращаясь в базу, рапортовала о потоплении сорока или пятидесяти тысяч тонн, были звездными временами таких асов — командиров субмарин, как Прин, Кречмер, Шепке, Фрауэн, Хайм, Кунке, Шульц, Эндрас». Забыл Буш упомянуть в этом перечне еще таких подводных асов, как Лют, Топп, Щюце, вошедших в список самых результативных под номерами 2, 4, 5.

Это было время, которое немцы называли «самым счастливым», «жирными годами» («Fette Jahre»). Именно в это время, с июня 1940 г. по декабрь 1942 г. начал осуществляться план Деница по реализации грандиозной программы строительства подводного флота. Начав с сентября 1939 г. войну с **57** подводными лодками, начиная с 1941 г. Германия вводила в строй каждый месяц не менее **20** подводных лодок и уже к середине 1941 г. имела возможность развернуть в море до **120** лодок.

Так как до вступления США в войну с Германией Англия воевала на Атлантике практически одна, то план Деница и Гитлера в отношении блокады ее с помощью подводных лодок и полной изоляции от внешнего мира мог осуществиться: число разворачиваемых подводных лодок в океане непрерывно росло, а противолодочных сил для действия против них не хватало, несмотря на **50** эсминцев и **10** старых экспортных кораблей, полученных от США.

С передачей Англии этих эсминцев и при благоприятных обстоятельствах, вызванных тем, что англичане получили доступ к кодовым шифрам немцев в результате захвата ПЛ «U-110» и метеорологического судна «Бремен», противолодочная активность их увеличилась. Дело в том, что они получили возможность перехватывать радиосообщения о районах рандеву немецких ПЛ с судами и подводными лодками снабжения и маршрутах действия этих судов, а следовательно, унич-

тожать их во время перехода морем или наносить удары авиацией в районах встречи, если эти районы входили в зону досягаемости авиации.

Весной (6 марта) 1941 г. «Кригсмарине» потеряли одного за одним трех своих лучших на тот период подводных асов: героя Скапа-Флоу Гюнтера Прина (ПЛ «U-47»), Йоахима Шепке (ПЛ «U-100») и аса № 1 Отто Кречмера, сдавшегося в плен после того, как противолодочные корабли вынудили его подводную лодку всплыть.

Казалось, что победы немецких подводников пошли на убыль, но, как это ни покажется странным, со вступлением в войну США потери союзников снова начали расти: по сравнению с январем — апрелем 1942 г. в сентябре — декабре они увеличились в **4** раза.

Вот что пишет в связи с этим один из видных английских историков и авторов 80-томной истории Второй мировой войны М. Говард: *«Мы уже отметили тот парадоксальный факт, что немцы в своей борьбе против морских перевозок союзников получили выгоду от вступления Соединенных Штатов в войну. В период с января по апрель 1942 года, т. е. до момента, когда военно-морские силы США наконец-то ввели в практику проводку конвоев, немецкие подводные лодки почти свободно рыскали по всей Западной Атлантике от Новой Шотландии до Флориды. За эти четыре месяца только в Северной Атлантике было потоплено **282** корабля (не корабля, а судна, конечно. — Прим. авт.) общим водоизмещением **1 631 794** тонны — почти в четыре раза больше, чем уничтожено за четыре месяца предыдущего года.*

Угроза могла быть еще большей, если бы Гитлер не рассматривал эти операции как нечто второстепенное по сравнению с войной против Советской России».

В это же время исключительно быстро рос и личный авторитет Деница среди подводников.

Кроме того, что потенциальные жертвы немецких подводных асов без охранения со всеми ходовыми и палубными огнями, как в мирное время, совершали свои плановые переходы, а суда и корабли, стоявшие в гаванях и портах так же беспечно, как и в мирное время, подставлялись под удары подводных лодок, исключительно благоприятными были условия для немецких подводников для развертывания в океа-

не. Им не только не требовалось прорываться через какие-то противолодочные заграждения (в отличие от наших ПЛ), но даже и пересекать Северное море необходимости не было: в руках были порты и военно-морские базы Франции, Норвегии, Дании.

Вот несколько статистических данных, характеризующих результативность боевых действий немецких подводных лодок в эти «жирные годы». С 1939 по 1941 г. немцы потопили **1125** транспортов союзников (и «нейтралов») общим водоизмещением **5 300 000** тонн. В этот период более **90%** атак немецких ПЛ (всех, а не только под командованием асов) практически были безнаказанны (шла игра в одни ворота).

Как только немцы стали получать кое-какой отпор, так и результаты стали снижаться и начались потери подводных лодок.

Хотя общие потери союзников не только не уменьшились, а даже нарастали (за счет большего количества разворачиваемых в океане немецких подводных лодок, по количеству потопленного тоннажа, приходящегося на одну подводную лодку), результаты начали падать, а число погибших подводных лодок стало расти.

Красноречиво свидетельствует об этом статистика действий немецких лодок в Средиземном море. Если в 1941 г. из **36** ПЛ, отправленных в Средиземное море, **27** прорвались через Гибралтарский пролив (**2** погибли на переходе в Атлантике, **2** возвратились из-за неисправностей, **5** повреждено в проливе) и только **5** из них погибли в Средиземном море, то уже в 1942 г. из **23**, **отправленных в это море лодок, форсировали пролив лишь 16**, из которых **14** были потоплены в Средиземном море.

В течение 1943 — 1944 гг. Дениц направил в Средиземное море, как и в 1941 г., **36** подводных лодок, из которых **20** форсировали пролив. В целом за эти два года немцы потеряли **все до одной (43)** подводные лодки, оставшиеся в этом районе после прорыва через Гибралтар с 1941 по 1944 г.

Если в 1940 г. всеми подводными лодками было потоплено **407** судов (**2 300 000** тонн) и при этом погибло только **22** подводные лодки, то за 1941 г. при потоплении **439** судов (**2 100 000** тонн) погибло **34** подводные лодки. При примерно

равном потопленном тоннаже количество погибших лодок увеличилось **на одну треть**.

Именно в эти «жирные годы» с 3 сентября 1939 г. по 31 декабря 1941 г. немецкие подводные лодки, общее число которых на позициях было **153**, потопили **1096** судов союзников (включая и значительное число судов нейтральных стран) общим водоизмещением около **5 000 000** тонн.

Переразвернув часть своих подводных лодок к побережью США, Дениц снова навел их на «Эльдорадо». Если в начале войны против Англии и Франции обилие целей было обусловлено массой судов и кораблей, стоявших на открытых рейдах без охраны, и громадным количеством судов (танкеров, транспортов, пассажирских судов), возвращавшихся в Англию без всякого прикрытия, то с началом войны против США история повторилась. Снова танкеры, транспорты, пассажирские суда даже без затемнения со всеми огнями сновали вдоль побережья США, переговоры между судами и с берегом велись открыто, прибрежные населенные пункты были освещены, частные компании и владельцы туристических фирм продолжали свою деятельность. Несмотря на войну, частная собственность продолжала оставаться «священной коровой».

Громадный океанский район от о. Ньюфаундленд до побережья Бразилии, расстояние между которыми около **6** тыс. миль, разбитый на 4 зоны, контролировался в 1942 г. лишь **несколькими катерами и самолетами** для поиска подводных лодок. При этом наращивание противолодочных сил шло очень медленно: в феврале, например, действовало лишь **28** кораблей, на которые возлагалась задача обеспечить подход к многочисленным портам. Каждый день в этой зоне проходило **120 — 130** совершенно беззащитных судов. В таких условиях об организации конвоев не могло быть и речи: ни кораблей, ни самолетов в сколько-нибудь достаточном количестве не было. Для организации ПЛО в спешном порядке было собрано **98** катеров и кораблей, **170** самолетов армейской авиации. (Между прочим, в это время выходил «на охоту» за подводными лодками на своей шхуне «Пилар» известный американский писатель Эрнест Хемингуэй.)

Мексиканский залив, превосходящий по своей площади Черное море, контролировался всего лишь **3** катерами ПЛО, одной переоборудованной яхтой и **35** разных типов самолете-

тами, большая часть которых вообще не имела никакого вооружения, могла вести только визуальное наблюдение за морем.

В Карибском море и в районе Панамского канала положение дел было еще хуже.

Результаты не замедлили сказаться. Попав в такие благоприятные условия, немецкие подводные «асы» снова ожили. Так, лишь за **19** дней 1942 г. 6 лодок уничтожили **14** судов общим водоизмещением **95,7** тыс. тонн.

Если за весь январь 1942 г. в Северной Атлантике было уничтожено **46** судов, то **35** из них именно у берегов Канады и США. Снова обстановка была, как и в начале войны с Англией: ***у командиров лодок разбегались глаза, командиры разборчиво выбирали для атаки самые ценные цели (в основном — танкеры).***

Получив благоприятные вести от лодок, действовавших у берегов США, Дениц начал наращивать их число. Если в начале было всего лишь **12** лодок, то в конце января — **19**, в феврале — апреле **28**, мае — **25**, в июне — **40**.

За февраль было уничтожено **19** судов (большей частью танкеры) общим водоизмещением **88 679 тонн**. В марте было потоплено **23** танкера.

Как правило, лодки действовали малыми группами по **2 — 3** единицы. Условия действий в связи со всем вышесказанным были идеальными. Ночью лодки выходили на охоту, а днем отлеживались в прибрежной зоне на глубинах, близких к рабочим. Например, в районе пустынного мыса Гаттерас, абсолютно не контролируемом противолодочными силами, изобилующем прекрасными пляжами на песчаных островах, немецкие подводники в дневное время купались, загорали, играли в футбол и даже устраивали соревнования в дюнах. Одним словом, жили почти в курортных условиях и стремились как можно дольше не возвращаться в базу. Благо для снабжения топливом и продовольствием нередко использовались перехватываемые испанские суда, с капитанами которых командиры лодок вступали в переговоры: пополняли свои истощенные запасы. Экипажи судов переходили на лодки, а суда топили, объявляя потом, что они потоплены союзниками.

Безнаказанность была полнейшая. Нередко лодки подходили к берегу, высаживали на него диверсионные группы, раз-

ведчиков (отмечен случай после окончания войны, когда в карманах погибшего немецкого подводника были найдены билеты в один из американских кинотеатров).

Иногда лодки своей артиллерией обстреливали предприятия, стоящие на берегу в досягаемости арторудий. Так случилось, например, с нефтеперерабатывающим заводом на о. Аруба 16 февраля 1942 г., когда завод был разрушен лодочной артиллерией. Кстати, за одну эту ночь (16 февраля) немцы потопили **7** американских танкеров.

Действуя в таких условиях, за 6 с половиной месяцев 1942 г. немцы потопили у берегов США **360** судов общим водоизмещением **2 250 000** тонн. При этом было потеряно всего лишь **8** подводных лодок. Так что в общие победы немецких подводников в 1942 г. вклад подводных лодок, действующих у берегов США, был значительный. При этом потери немецких лодок в других районах были большими; всего за 1942 г. немцы потеряли **87** подводных лодок. Потери эти обусловлены тем, что к этому времени организация проводки конвоев в центральной части Атлантики, в Средиземном море и вблизи побережья Европы начала приобретать высокий уровень: количество и качество противолодочных сил увеличилось, в их состав стали включаться авианосцы, палубная авиация которых успешно действовала в удаленных от баз районах, в недосягаемости береговой авиации. И хотя 1942 год является знаменательным в том, что именно в этом году (в ноябре) немцы потопили рекордное число тоннажа — **700 000** тонн, близкое к расчетам Деница, способное обеспечить «задушение» Англии (по Деницу, необходимо было топить **800 000** тонн ежемесячно), именно этот год является переломным в отношении резкого нарастания потерь лодок и еще более резкого роста тоннажа вновь построенных судов. Число погибших подводных лодок росло вместе с понижением числа потопленных судов на одну лодку. Тут уж о тех 50 тыс. потопленного тоннажа на одну потопленную подводную лодку, о чем писал Буш, и не мечталось. В 1943 году погибло уже 240 лодок, в 1944 году — 247, а за 5 месяцев 1945-го — 184 подводные лодки.

Если в начальный период, действуя в составе «волчьих стай» при нападении на конвои союзников, немцы топили до **15—20%** союзных судов, а иногда и до **30%**, то начиная с

1943 г. результативность снизилась до 1—2%, а количество погибших при этом подводных лодок выросло с 1—2 до 30—40 в месяц. Так, например, только за один день (30 июля 1943 г.) погибло 6 подводных лодок.

Вот что писал 4 июля 1943 г. президент США Т. Рузвельт И. В. Сталину в очередном своем послании: «...Мы весьма обнадужены недавно достигнутыми результатами в борьбе против ПЛ противника путем применения самолетов дальнего действия, снабженных новыми приспособлениями и оборудованием, а также групп специальных кораблей-охотников. Начиная с мая, мы уничтожали в среднем более одной ПЛ в день. Уничтожение с такой скоростью в течение некоторого периода времени оказывает громадное воздействие на моральное состояние германского подводного флота. Это в конце концов снизит наши потери судов и тем самым увеличивает наш общий тоннаж».

А вот что сообщает И. В. Сталину У. Черчилль 12 августа 1943 г.: «Наконец, в области подводной войны мы в течение мая, июня, июля месяца топили по одной подводной лодке в день, в то время, как наши потери были гораздо меньше, чем мы рассчитывали. Наш личный выигрыш в новом тоннаже является весьма значительным».

Самым тяжелым, как немцы говорили, «черным» месяцем для них стал май 1943 г. В это время союзники провели 17 конвоев (738 судов) под охраной 196 кораблей. Немцы потопили лишь 19 транспортов, потеряв 22 подводные лодки из всех 117 участвовавших в нападении на конвой. **Количество потерянных лодок было больше, чем число потопленных транспортов.**

Надо заметить, что количество кораблей охранения, хотя и было значительное, но оно **не превышало одного корабля на 3—4 судна** (этот факт нам понадобится, когда будем говорить об условиях, в которых действовали наши подводники).

А вот как о провале замыслов Деница и Гитлера пишет известный английский историк, автор капитального 3-томного труда «Флот и война» профессор С. Роскилл: «Масштабы поражения немецких подводных лодок могут быть проиллюстрированы следующими цифрами. За один только март (1943 г. — Авт.)... союзники потеряли 108 судов суммарным водоизмещением 627 377 тонн. За четыре месяца, с начала

сентября и до конца декабря наши общие потери (включая конвои и суда, следовавшие без конвоя. — Авт.) составили только **67** судов суммарным водоизмещением **369 800** тонн — в среднем **17** судов и **92 450** тонн в месяц — меньше одной шестой мартовских потерь. В течение этих же 4 месяцев немцы потеряли **62** подводные лодки. Победа сильнее всего дала о себе знать в течение последних 2 месяцев в Северной Атлантике. В этот период **72** океанских конвоя, насчитывавшие **2218** судов, достигли портов назначения, не потеряв ни одно судно».

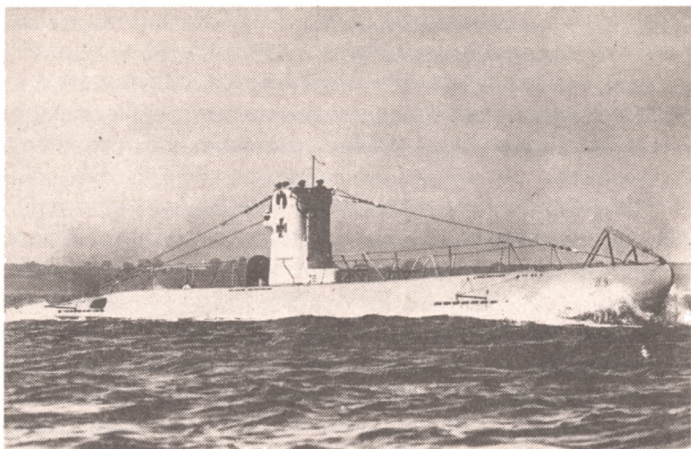
Как видим, эра «потрясающих успехов» немецких подводных асов закатилась. К тому же ошиблись Дениц с Гитлером, полагая, что более чем **8,2** млн. тонн водоизмещения судов союзники в год спускать на воду не смогут, а они превысили этот «порог», спустив на воду в 1942 году **10,4** млн. тонн, а в 1943 г. — **11** млн. тонн. Битва за Атлантику немцами была проиграна окончательно.

За весь 1944 год союзники провели **380** конвоев, в которых участвовало **12859** судов. Немецкие подводники потопили лишь **18** из них, т. е. чуть более **0,1**%.

За 5 месяцев 1945 года из **8514** судов в составе **202** конвоев было потоплено лишь **7**, хотя развернуто в океане у немцев было **130** подводных лодок. ***Потери лодок в несколько раз превысили число потопленных судов. Вот вам и легендарные подводные асы!***

Кстати, за всю историю противолодочной войны союзников против «Кригсмарине» известен только один случай, когда количество кораблей охраны было больше, чем количество судов конвоя. Это было во время битвы за Мальту в августе 1942 года, когда союзники для обеспечения гарнизона острова организовали конвой с большими запасами авиационного топлива, снарядов, продовольствия и т. д. Придавая огромное значение защите Мальты, союзники в охрану конвоя из **14** транспортных судов выделили **52** корабля охранения разных классов. Но, повторяю, это был единственный такой случай; в большинстве случаев **на один** корабль охранения приходилось от **3** до **10** охраняемых судов.

Подробнее о том, как и в каких условиях достигали своих «головокружительных» побед немецкие подводные асы, мы



Немецкая ПЛ «U-9» серии «II В». Одна из лодок, которой командовал В. Лют. Названа в честь знаменитой ПЛ «VII» серии «U-250» в Кронштадтском доке. 1945 г.

поговорим позже. А пока просто констатирую результаты исследований атак самых выдающихся из них.

Прославленный подводный ас № 1 О. Кречмер все свои победы (**42** потопленных судна) одержал в период с октября 1939 г. по март 1941 г. При этом противодействие имел лишь в **5%** случаев своих атак. Отто Кречмер столкнулся с каким-то противодействием, когда лодке угрожала реальная опасность быть потопленной лишь в 2 — 3 случаях из более полусотни.

А подводный ас № 2 В. Лют большую часть (из **47**) своих жертв настиг в районах Южной Атлантики и Индийского океана, в значительном удалении от берега (в недосыгаемости береговой авиации), где совершенно безнаказанно топил всех без разбора, как он сам признается, «как орехи щелкал».

Действительно серьезной угрозе быть потопленным Лют подвергнулся лишь один раз, когда его подводная лодка «U-99» в 12-м боевом походе вынуждена была после атаки в течение **20** часов находиться на глубине, не всплывая. Кроме этого, из всех 16 боевых походов, за исключением последнего (рокового), только в 2 было некоторое незначительное и непродолжительное противодействие.

Из всех **25** подводных асов, имевших на своем счету об-

ший тоннаж потопленных судов более **120** тыс. тонн каждый, **9** закончили боевые действия в 1941 г., **10** — до 1943 г. И лишь **6** — в 1943 г. Никто из них ни в 1944 г., ни в 1945 г., когда противолодочная война достигла предела, не воевал. При этом и у тех, кто воевал в 1943 г., больших достижений в этом году не было.

Следует отметить, что никто из командиров подводных лодок не ограничивал себя в отношении нейтральных судов. Топили все: грузовые и пассажирские суда, шхуны, парусники всех видов, яхты. Тот же **Лют, например, установил своеобразный рекорд, достойный занесения в Книгу рекордов Гиннесса: он потопил в общей сложности более 10 «нейтралов», в том числе и американский танкер «Астрал» за 9 дней до объявления войны США и за 5 дней до нападения японцев на Перл-Харбор.**

Отмечу также, что и такие подводные асы, как ас № 3 Гюнтер Прин (32 потопленных судна), ас № 5 Виктор Щюце (36 потопленных судов), ас № 4 Эрих Топп (34 потопленных судна), в **95% своих атак противодействия не имели.** (Г. Прин и В. Щюце погибли в 1941 г.)

Естественно, что в начальный период войны, когда большая часть немецких командиров подводных лодок получила славу героев нации, воюя против беззащитных гражданских судов и на самом деле не являлась асами, были и действительно блестящие победы, такие, как прорыв Прина в Скапа-Флоу или, например, потопление 3-торпедным залпом английского авианосца «Корейджес» подводной лодкой под командованием корветтен-капитана Шухарта.

Но все это не меняет общей картины: **подавляющее большинство атак немецких подводных лодок в первую половину войны проводилось практически без противодействия либо при незначительном противодействии. Главным образом атаки эти были против одиночных, совершенно незащищенных судов или «волчьими стаями» — по конвоям, охраняемым совершенно недостаточными, исключительно слабыми противолодочными силами.**

Общая статистика побед немецких подводных лодок красноречиво свидетельствует об этом. Именно в то время, с 1939 г. по первую половину 1942 г. немецкие подводные лод-

ки потопили около **2000** судов союзников общим водоизмещением **9,3 млн. тонн** (в среднем по **62** судна — **290** тыс. тонн в месяц). При этом большая часть (**1125**) судов водоизмещением **5,3** млн. тонн была потоплена в период с 1939 г. по первую половину 1941 г., когда подводных лодок было немного, а противодействия им почти не было.

После 1941 г., когда союзники начали наращивать противолодочные силы, а США вступили в войну, К. Дениц перебрал значительную часть подводных сил к берегам Америки. Здесь они снова воспрянули, обретя «Эльдорадо», благодаря обилию судов, идущих без охраны. Именно в результате этого обстоятельства с декабря 1941 г. по август 1942 г. немцы потопили около **600** судов общим водоизмещением около **3 млн. тонн**.

Именно эти победы 1939—1942 гг., достигнутые в благоприятных для немцев условиях, и составили впоследствии основной вес заслуг немецких подводных асов и принесли славу тридцати лучшим из них, достигших потопленного тоннажа более 100 тыс. тонн.

Потом, после второй половины 1942 г. немецкие подводники потопят еще около **1000** судов общим водоизмещением около **5** млн. тонн, но это уже будут другие победы. И количество воюющих подводных лодок будет больше, и достигнуты эти победы будут в других условиях, станут не такими «фантастическими» по результатам, приходящимся на одну подводную лодку. И цена этих побед будет другая. И звания кавалеров Рыцарского креста Гитлер будет присваивать не за **100** тыс. тонн или несколько десятков тысяч тонн, как это было ранее, а за гораздо более скромные результаты. Кое-кто получит Рыцарский крест не за результат, а личные качества, проявленные в сложной обстановке (примеры об этом будут приведены ниже).

Еще раз подтверждает вывод о том, что немецкие подводные асы во второй половине войны и близко не могли приблизиться к результатам первого ее периода, и такая статистика: ***в первые 34 месяца войны в среднем на одну подводную лодку было потоплено в 3 раза больше тоннажа, чем за последние 34 месяца. В первые 34 месяца войны немцы построили 249 подводных лодок, а потеряли***

лишь 54. В последние 34 месяца построили 691 лодку, а потеряли 713.

Таким образом, в первые 34 месяца войны потери лодок составляют лишь 20% от числа построенных, а в последние 34 месяца потери превысили число построенных на 22 подводные лодки.

Вот вам результат разницы условий боевых действий в разные периоды.

В своих расчетах я сознательно не учел результаты 1942 г., т. к. большая часть побед немецкими лодками в этот период снова была достигнута в условиях «Эльдорадо», но теперь уже у американских берегов, а потери лодок были совсем незначительны, т. е. **46** единиц за год. К тому же введено в строй в этом году было **237** лодок. **Следовательно, вполне логично можем считать и 1942 г. годом, когда немецкие подводные асы в общем и среднем действовали в более легких условиях, чем в последующие, и, таким образом, подвиги их имеют значительно меньший вес.**

Не менее красноречива статистика потерь подводных лодок. В 1939 г. немцы потеряли **9** лодок за неполные 4 месяца. В 1940 г. — **22** лодки, в 1941 г. — **34** лодки. Итого за 28 месяцев войны потеряно **65** лодок, т. е. в среднем по **2,3** единицы в месяц.

А вот что получилось, когда началось активное противодействие. В 1942 г. потеряно **87** лодок, в 1943 г. — **240**, в 1944 г. — **247**, за 5 месяцев 1945 г. — **184** лодки. Итого за **41** месяц потери составили **758** подводных лодок, т. е. в среднем по **18** лодок в месяц. Потери увеличились в **8** с лишним раз.

Если же учесть, что в 1942 г. значительный прирост потопленного тоннажа произошел за счет «американских» лодок (около **600** судов), то потери **87** лодок 1942 г. можем отнести к некоторому «промежуточному» периоду. Тогда сравнение потерь за первые **28** месяцев и последние **29** месяцев дает увеличение потерь ежемесячно в среднем в **10** раз.

Сказать, что командиры подводных лодок второй половины войны были менее отважны и умелы, чем те, кто воевал в ее первую половину, мы не можем, не имеем права брать грех на душу. Это было бы кощунственно несправедливо к тем подводникам, кто погиб во второй половине войны. Возможно, в какой-то мере имеет право на существование мнение,

что уровень боевой подготовки экипажей был несколько ниже, но в отношении всего другого оценивать их ниже — неправомерно. Погибло подводников с 1942 по 1945 г. **32 085** (!) человек. Говорить, что они были хуже, чем 1478 человек, погибших в первую половину войны, до 1942 г., было бы просто безнравственно.

Кстати, в первую половину войны (до 1942 г.) попало в плен **747** человек, а с 1942 по 1945 г. (без учета сдавшихся по приказу Деница) **3356** человек. Следовательно, на каждого сдавшегося в плен в первую половину войны приходится около **2** погибших, а во вторую половину это соотношение стало **1** к **10** (сдавалось в плен на одного погибшего в среднем в 5 раз больше в первую половину. Так что кто отважней воевал — вопрос риторический).

Если рассматривать итог результативности за весь период войны с учетом количества потопленных судов в условиях противодействия, то получим один поразительный, «убийственный» факт: ***количество судов и кораблей союзников, потопленных немецкими подводными лодками в условиях жесткого противодействия, меньше, чем то, что уничтожили наши подводники, действующие в гораздо более трудных условиях. При этом наших подводных лодок было почти в 10 раз меньше.***

Что бы там ни говорили разного рода «специалисты» по исследованию операций и такие же «специалисты» по истории военно-морских флотов об общих результатах «Битвы за Атлантику» и влиянии действий подводных лодок «Кригсмарины» на ход и исход Второй мировой войны, но при непредвзятой оценке этих действий на основании общей статистики невооруженным глазом видно, что результаты эти весьма скромны. Так, например, общее количество конвоев союзников в Северной и Центральной Атлантике с начала 1942 г. до конца войны было **1134**. В состав этих конвоев входило **47 805** судов. Из общего количества этих судов немцы потопили **350**, что составляет **0,073%**.

Если соотнести число потопленных судов с числом погибших лодок во всех районах боевых действий с сентября 1942 г. до конца войны (май 1945 г.), то результат получается весьма не радужный. Погибло **758** подводных лодок, потоплено **1015** судов. Число потопленных лодок составляет **75%** от числа потоплен-

ных судов. При этом надо учитывать, что из общего числа потопленных судов более **100** относились к нейтральным странам.

Следует заметить также, что в общее число потопленных судов (**1015**) входят и суда, потопленные и итальянскими подводными лодками.

Остальное количество судов, потопленных в этот период (примерно **650**), снова составляют суда, находившиеся в одиночном плавании и не оказывающие никакого противодействия. Но и в этом случае (при атаках одиночных судов) таких «красивых» побед, как в «счастливые времена», не было.

Подводя итог всему вышесказанному в этой части, можем уверенно констатировать: **подводные асы первой половины войны достигли своих «феноменальных» результатов по одной и главной причине — благодаря благоприятным условиям проведения атак из-за слабого противодействия или его полного отсутствия примерно в 95% всех проведенных атак.** Как только благоприятные условия пропали, так сразу же победные показатели снизились в **10** раз.

Таким образом, слава немецких подводных асов на поверку оказывается раздутой западной пропагандой до неимоверных размеров (и «дующими в струю» отечественными «демо-либерально-реформаторскими» историками).

В глазах каждого человека, способного не принимать на веру весь этот пропагандистский блеф и включить **свои** мозги, ореол знаменитых немецких подводных асов тускнеет, и на самом деле они оказываются не такими уж «самыми крутыми», как их «раскрутили».

В дальнейшем своем повествовании я подтверждаю вышесказанное и конкретными фактами и цифрами подводной военной хроники, и свидетельствами участников событий войны.

«**Felte Jahre**»

Многие немецкие авторы, в том числе такие, как гросс-адмирал Редер, гросс-адмирал Дениц, контр-адмирал Ругге, бывшие командиры подводных лодок Э. Топп, Х. Буш, Г. Прин, В. Лют, писавшие о подводном флоте «Кригсмарине», почему-то считали, что **«Felte Jahre»** («жирные годы») надо отсчитывать с июня 1940 г. Но ведь и до июня 1940 г. подлинно

«счастливыми временами» и «жирными годами» были времена с самого начала Второй мировой войны до середины 1942 г. Именно в первые дни, недели и месяцы войны немецкие подводные лодки действовали почти безнаказанно, нагло и открыто, атакуя свои жертвы из надводного положения с короткой дистанции (иногда почти в упор, так что осколки торпедированного судна задевали корпус лодки) торпедами, или, экономя торпеды, артиллерией.

Практически вся Центральная и Южная Атлантика, Индийский океан, а также Северное и Средиземное моря были под их контролем. Да и в северной части Атлантического океана союзники имели возможность использовать береговую авиацию для прикрытия конвоев только с одной авиабазы Исландии. Одним словом, свобода действий была полная. Не случайно и количество потерянных немцами подводных лодок было незначительно.

Именно в это время подавляющая часть командиров лодок, ставших впоследствии кавалерами Рыцарского креста, накопили свой потенциал по потопленному тоннажу.

Во многом раздуванию мифа о «непобедимых» и «отважных» немецких подводных асах способствовала запущенная на полный ход пропаганда, всячески подчеркивая «гуманизм» командиров немецких лодок и их экипажей, представляя их «благородными рыцарями моря», воюющими в строгом соответствии с международными правилами войны на море.

И до июня 1940 г. в Атлантику они прорывались без особого труда, а когда пала Франция, а потом были оккупированы Норвегия и Дания, то и вовсе жизнь у немецких подводников стала вольготной.

Париж пал 14 июля 1940 г., через 8 дней (22 июня) заключено перемирие между Германией и Францией. К оккупированной Германией зоне отходит 1/3 территории Франции с развитой промышленностью севера и северо-востока. Французские и итальянские порты на побережье Атлантики и Средиземного моря стали базами немецких подводных лодок. Такие, как Брест, Сен-Назер, Ла-Паллис, Бордо, Гавр, Специя, Саламис, Тулон, Пола, на некоторых из которых немцы развернули интенсивное сооружение железобетонных укрытий для лодок, позволяли лодкам без особых проблем разворачиваться в Атлантику. Отпала необходимость делать про-

рывы из Северного моря с огибанием Шотландии и Ирландии.

Силы английского флота распылены: часть кораблей ведет боевые действия в Средиземном море, часть в Южной Атлантике пытается мешать действиям немецких рейдеров «Атлантис» и «Орион», часть кораблей прикрывает эвакуацию английских войск из Франции и Норвегии.

Создается исключительно благоприятная обстановка для действий подводных лодок на основных коммуникациях Англии в Северной Атлантике. К. Дениц сосредоточивает в этом районе основную часть боеготовых подводных лодок (более двадцати). За два месяца (май, июнь 1940 г.) немцы потопили **91** судно общим водоизмещением **477 409** тонн. Способствовало немецким подводникам и то обстоятельство, что спецслужбы раскрыли код, по которому велись все радиопереговоры по формированию конвоев, мест встреч кораблей эскорта, организации воздушного прикрытия конвоев в зонах действия авиации.

Устанавливает рекорд подводная лодка «U-48» (г. Блайхродт): за одни сутки потоплено **7** судов. Вначале Блайхродт поражает **4** судна из конвоя «SC-3», затем идущие одиночно пассажирский лайнер и сухогруз. На лайнере «Сити-оф-Бенарес», потопленном торпедой, находилось **400** пассажиров, среди которых **90** детей. Погибли около **300** пассажиров, среди них **70** детей.

Кроме того, ночью 19 сентября «U-48» потопила еще одно — седьмое судно. Все атаки проведены практически без противодействия, т. к. один из кораблей охранения — шлюп «Данди» был потоплен одним из первых в конвое, и без того исключительно слабым и плохо организованным.

Через трое суток — новый рекорд. Командир «U-100» Йоахим Шепке тоже топит **7** судов, водоизмещение их еще больше, чем в первом случае (**50 300** тонн), и **все они потоплены всего лишь за 4 часа**. И снова все до единой атаки выполнены **без противодействия**. К. Дениц доволен: его тактика «волчьих стай» оправдывается.

Правда, у Деница с Редером появились большие проблемы, связанные со вступлением Германии в войну с Советским Союзом. Во-первых, необходимо какое-то число подводных лодок снова перебросить в Балтийское море, направить туда

большие противолодочные силы для обеспечения стратегических перевозок сырья для немецкой промышленности из Швеции, во-вторых, потребовались большие усилия для обеспечения таких же стратегических перевозок из Норвегии на Север. В-третьих, громадные силы Люфтваффе брошены на Восточный фронт, недостаточных и без того авиационных средств для поддержки действий «Кригсмарине» стало совсем не хватать.

Редер вместе с Деницем готовят доклад Гитлеру: *«Исход войны с Англией зависит в первую очередь от того, сумеем или нет разорвать ее коммуникации. Морской штаб убежден, что решающим оружием в войне против Англии являются подводные лодки».*

Гитлер и без Редера с Деницем, вместе с их морским штабом, знает, от чего зависит исход войны с Англией и что является «решающим оружием» в войне против нее.

Но он все внимание сосредоточил на Советском Союзе. Он надеялся на «блицкриг» — закончить войну на Восточном фронте через несколько месяцев, а потом основательно взяться за Англию. Он лучше, чем кто-либо другой, знает, что самый опасный для него враг — это Советский Союз.

Для Редера с Деницем, кроме задачи обеспечения стратегических перевозок в Балтийском, Баренцевом и Норвежском морях, он поставил задачу обеспечения безопасности конвоев из Италии в Африку для снабжения экспедиционного корпуса Роммеля.

С сентября по декабрь 1940 г. подводный флот Германии потерял три лодки, но зато до конца года он получил **13** новых лодок.

В стремлении облегчить выполнение задач, поставленных лодкам, Дениц «обошел» даже Геринга, выйдя через начальника Генштаба Альфреда Йодля на Гитлера и заполучив несколько самолетов для «Кригсмарине».

Немецкие лодки продолжают успешно действовать. Командиры лодок, обгоняя один другого, докладывают о количестве потопленного тоннажа. Они огорчаются, если допускают перерасход торпед на одну потопленную цель. Например, командир «U-100» Й. Шепке, о котором уже шла речь как о рекордсмене, потопившем **7** судов за **4** часа, потопив в очередном походе (в декабре 1940 г.) **2** транспорта пятью торпеда-

ми, сокрушается: потратил так много торпед. Пока он еще кокетничает — огорчается, но скоро наступят другие времена, и командиры лодок будут радоваться, что, израсходовав **8 — 10** торпед, кто-то из них потопил **1** транспорт.

Пока радуется Дениц. Еще бы не радоваться: в результате «трехсуточной войны» (с 18 по 20 сентября 1940 г.) из состава двух конвоев «SC-7» и «XX-79» в Северной Атлантике **9** подводных лодок потопили **32** судна общим водоизмещением **154 709** тонн.

Все девять командиров лодок (Либе, Эндрас, Прин, Блайхродт, Кречмер, Шепке, Франсхайм, Мале и Шульце) достойны поощрения. Двое из них (Кречмер и Прин) впоследствии станут кавалерами Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами, а все другие — кавалерами Рыцарского креста. При этом Кречмер, Прин и Либе войдут в первую пятерку лучших подводных асов по потопленному тоннажу под номерами 1, 3 и 5.

Правда, Дениц, подводя итог по донесениям командиров лодок, насчитал потопленными **47** судов общим водоизмещением **310 200** тонн (превысив число потопленных судов на **30%**, а потопленный тоннаж **в 2 раза**, но это не особенно огорчило Деница). Он убежден: тактика «волчьих стай» себя оправдывает, это во-первых. А во-вторых, он, еще недавно воспитывавший своих командиров в строгости по отношению к отчетности по результатам атак, сам несколько изменил под влиянием Гитлера отношение к этому вопросу (об этом мы еще поговорим).

Как бы то ни было, а результат фактического потопления судов говорит сам за себя: почти по **4** судна на одну подводную лодку, водоизмещением по **17 000** тонн. И все это лишь за трое суток.

Снова всплеск берлинской пропаганды: печать и радио захлебываются от восторга. Гитлер не скупится на награды. Кроме некоторых командиров лодок, получил Рыцарский крест первый вахтенный офицер с «U-48» Рейнгард Зурен (командир этой лодки Блайхродт стал кавалером Рыцарского креста несколько ранее). А Р. Зурен был вторым кавалером этой награды в семье Зурен: первым получил Рыцарский крест его брат, инженер-механик с «U-37» Герд Зурен.

И снова, как и раньше, этому успеху способствовала ис-

ключительно слабая противолодочная охрана конвоев. Первый конвой, охранявшийся всего тремя эсминцами, был абсолютно беспомощен: часть судов отстала от основной группы, другая часть сбилась в «кучу», произведя торпедный залп в которую трудно было промахнуться.

Вот как свидетельствует об этом в своем дневнике О. Кречмер (18 и 19 сентября):

«17:49. На линии горизонта — дым: конвой. На сближение не иду. Заметил пароход. Следует без охранения.

...20:24. Пароход торпедирован другой лодкой... впереди эсминец стреляет осветительными снарядами.

...22:02. Полная луна. Видимость удовлетворительная... Произведен выстрел из носового торпедного аппарата. Промах.

*...22:06. С дистанции **700** метров произведен выстрел из кормового торпедного аппарата. Попадание в среднюю часть судна водоизмещением **6500** тонн. Судно затонуло через 20 секунд.*

...22:30... Произведен выстрел из носового торпедного аппарата. Промах...

*...23:30. Вышел на позицию, удобную для атаки. Определил цель — грузовое судно. Произвел выстрел из носового торпедного аппарата. Торпеда прошла мимо цели (судно сделало поворот), однако попала в другое судно тоннажем **7000** тонн, оказавшееся на линии ее движения. Судно затонуло в 00:15, эсминцы стреляют осветительными снарядами — толку мало».*

Как видим, никаких самолетов, никакого упорного и настойчивого преследования лодок не было. Корабли эскорта в основном стреляли осветительными снарядами и производили беспорядочное бомбометание глубинными бомбами. Из всех девяти лодок, участвовавших в нападении на **2** конвоя, лишь две получили незначительные повреждения, не повлиявшие на их боеспособность.

Со 2 сентября по 2 декабря 1940 г. в общей сложности было потоплено **157** судов общим водоизмещением **849 000** тонн.

Конечно, здесь и успех тактики «волчьих стай» Деница, и развертывание лодок в районах интенсивного судоходства, и точное выведение лодок на конвой благодаря информации

спецслужб. Все это способствовало успеху. Но снова констатируем: **главное — в благоприятных условиях атак — отсутствие авиации прикрытия конвоев как таковой, слабое и плохо организованное противодействие атакам.**

Командование «Кригсмарине» во главе с Редером и Деницем имело все основание радоваться успехам подводников: с мая по декабрь 1940 г. они потопили **298** судов противника общим водоизмещением **1,6** млн. тонн. Радовало к тому же, что резко возросли успехи за последние 4 месяца года, когда было потоплено, как уже говорилось, **157** судов, а потеряно всего три подводные лодки, т.е. на одну потерянную подводную лодку приходится **50** потопленных судов. **Такого соотношения никогда не было до этого периода и никогда не будет потом, до конца войны.**

Такие радужные для Германии и печальные для Англии результаты «Битвы за Атлантику» в этот период не могли не озаботить Адмиралтейство. Англичане начинают интенсивно искать выход и принимать безотлагательные меры для исправления ситуации.

Черчилль просит помощи у Рузвельта. Американцы передают 50 эсминцев и 10 корветов. Это несколько облегчает задачу борьбы с лодками, но полностью ее не решает. Кроме передачи боевых кораблей, США помогают и в компенсации потерь — восполнении потопленного тоннажа. Комиссия по торговому флоту получает подтверждение Рузвельтом программы по постройке **650** судов типа «Одели», **21** танкера и **200** судов типа «Либерти» для передачи Англии. От всего этого англичанам становится легче дышать, как это было когда-то в Первую мировую войну.

Но пока все еще продолжает действовать тактика «волчьих стай». Союзные конвои продолжают нести большие потери. Например, из состава конвоя «ОВ — 280» в январе 1941 г. немцы потопили **10** судов. Пока все еще конвои, состоящие из нескольких десятков судов, охраняются всего лишь несколькими кораблями эскорта.

Все еще на вооружении ВМФ и авиации нет ни судовых, ни авиационных радиолокационных станций. Пока что РЛС, начавшие появляться в июне 1940 г., только-только начинают устанавливаться на надводные корабли. Пока все еще подводные лодки имеют превосходство по возможности обнару-

жения надводных кораблей, т.к. обладают значительно меньшей заметностью на поверхности воды по сравнению с высокомачтовыми судами с развитой надстройкой.

Пока все еще продолжают успешно действовать лодки как в северной, так и в центральной частях Атлантики, а также у берегов Северной Африки.

Перебрасывая подводные лодки из одного района боевых действий на другой, где, по данным разведки, наиболее слабое звено — бесконвойное судоходство или оно в составе слабых конвоев, — Дениц снова и снова добивается успехов.

Так, например, почувствовав усиление противодействия в Северной Атлантике, он перебрасывает большую часть лодок к берегам Западной Африки. Здесь лодки снова действуют в условиях безнаказанности.

Правда, не обходится без сюрпризов. Так, подводная лодка «U-37», потопившая **7** судов небольшого водоизмещения, отличилась потоплением бывшей французской, а потом входившей в состав «Кригсмарине» подводной лодки «Сфакс» с немецким экипажем на борту.

Действуя у берегов Западной Африки в условиях полнейшей безнаказанности, **8** подводных лодок потопили **71** судно общим водоизмещением **387 671 тонна**. Дениц снова мог радоваться. К тому же, ведя патрулирование в этом районе, отличился и зять Деница — Гюнтер Хеслер, на счету которого стало **106** тыс. тонн потопленного тоннажа, за что он был награжден Рыцарским крестом.

Сам Дениц вначале не представлял его к награде, считая это неудобным из-за родственных связей с ним. Представил он Хеслера только после того, как Редер, пообещавший сделать представление, затянул выполнение обещания.

Отличился в боевых действиях в этом районе Йохим Шепке, который после очередного потопления английского судна водоизмещением **10 тыс.** тонн стал кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями. Как и раньше, ему опять повезло: никакого противодействия со стороны своих жертв он не испытал. И хотя, по его донесениям, он потопил суда общим водоизмещением более **200** тыс. тонн (за что и удостоивался Дубовых листьев), фактически на его счету было менее **160** тыс. тонн. И снова геббельсовская пропаганда трубит во все трубы об очередном «подводном витязе».

Проанализировав обстановку на театре военных действий в Северной Атлантике, штаб Деница решает, что лодки надо снова перебросить сюда.

В июне 1941 г. здесь потоплены **24** английских судна. И снова эти победы обусловлены тем, что все **до единого из этих 24 судов совершали одиночные плавания без какой-либо охраны.**

В этих походах в Северной Атлантике отличились Г. Шульце («U-48») и Э. Эндрас («U-46»). Оба стали кавалерами Рыцарского креста с дубовыми листьями, хотя общий потопленный тоннаж каждого из них не переваливал заветный 200-тысячный рубеж (у них было около **180** тыс. и около **135** тыс. тонн — соответственно).

Похоже, что и «счастливые времена» продолжались, и о «черных днях» говорить еще было рано, несмотря на то, что именно в 1941 г. (в марте) погибли одни из лучших асов Деница: Прин и Шепке, а Кречмер попал в плен.

Подводная лодка «U-100», которой командовал Шепке, попала под бомбежку английского эсминца, установившего с ней гидролокационный контакт и сбросившего на нее **17** глубинных бомб. Шепке вынужден был всплыть и напоролся на таранный удар эсминца. За исключением 6 человек, все остальные члены экипажа лодки погибли.

Подводная лодка Прина («U-37») была уничтожена со всей командой английским эсминцем «Вулвсрин» глубинными бомбами 8 марта 1941 г.

Кречмер, числившийся уже тогда (так и оставшийся) первым в списке лучших командиров ПЛ по потопленному тоннажу, был взят в плен во время нападения на конвой **17** марта и гибели его лодки «U-99». Вместе с Кречмером в плен попала и часть экипажа его лодки.

Геббельсовская пропаганда и здесь сработала так, «как надо»: сообщать о гибели Прина и Шепке в марте было «нецелесообразно», поэтому сообщение появилось лишь в мае. О пленении Кречмера вообще не упоминалось ничего. Естественно, никогда ни одним словом ни в печати, ни по радио не объявлялось о том, что немецкие подводные лодки топят незащищенные суда и что именно это обстоятельство было весьма благоприятным для действий подводных лодок. Особенно это сказалось на действиях лодок, когда Англия была

вынуждена бросить основные силы ВМС для действий в районе Норвегии (в норвежской операции немцев по ее захвату) и для обороны Ла-Манша.

А в Атлантике в это время немецким командирам были «развязаны руки». Вот что пишет по этому поводу К. Дениц: *«Наши подводные лодки часто встречали одиночные транспорты. Конвои охранялись слабо. Иногда они не имели авиационного прикрытия. ...Когда благополучный исход начатого 10 мая похода на Францию сделал нас обладателями Бискайского залива и французского побережья Ла-Манша, Англия перенесла морские коммуникации из района южнее Ирландии в пролив Норт-Чаннел, севернее Ирландии. Однако ожидаемого изменения маршрутов движения в этом районе не последовало. По-видимому, у английских конвоев не хватало сил и времени для обходных маневров. Конвои проходили в основном на широте скалы Роккол».*

Замечу только, что авиационного прикрытия конвои не имели не «иногда», как пишет Дениц, а почти всегда.

Некоторый спад результативности действий лодок к началу 1941 г. не убавил энтузиазма Гитлера. Он все так же был полон оптимизма, окрыленный предыдущими успехами: *«При таких больших перспективах на успех, которые вырисовывались все яснее, мне хотелось, чтобы для подводных лодок, находившихся на позициях в Атлантике, ни один день не проходил бы без успеха. Я старался увеличить коэффициент полезного действия подводных лодок, т.е. среднюю цифру потопления кораблей, приходящихся на каждую подводную лодку и на каждые сутки нахождения в море».*

Да и спад результативности наступит лишь к концу 1941 г., а пока все еще идет удачная охота, кое-где перерастающая в бойню.

Союзники все еще не могут обеспечить свои конвои приличным охранением. Так, например, конвой «НХ-133» из **49** судов охраняется только **четырьмя** корветами и одним эсминцем, а конвой «ОВ-336» из **23** судов — тоже группой из **5** кораблей (корветов). Таким образом, на **72** охраняемых судна — **9** кораблей эскорта. Но даже и такой слабый эскорт несколько сбивает спесь с подводных асов: После атаки на

эти **2** конвоя потоплено лишь **9** судов (из **72**). *Две* лодки погибли. Одна получила повреждение.

В целом за весь июнь было потоплено **36** судов, из которых **27** (почти 75%) шли без охраны, в одиночку и лишь **9** — в составе конвоев. Замечу, что в апреле из **27** потопленных судов **11** были одиночки.

Надо сказать также, что за весь июнь **383** судна дошли до своих пунктов назначения благополучно. Немцы потопили лишь **6%** судов, совершавших переходы.

Несмотря на весенне-летние победы, общие успехи за 1941 г. несколько потускнели. Подкачали последние **4** месяца, особенно — декабрь. В декабре **6** океанских лодок потопили лишь **13** судов. Этот результат (**2** судна на одну лодку) пока еще командование «Кригсмарине» огорчает. Пока все еще их прошлые победы «мутят» мозги: они считают, что все еще впереди.

Основания-то для этого были. В том числе и потому, что снизились потери лодок. Если за весь 1940 г. было потеряно **22** подводные лодки, то с сентября 1940 по март 1941 г., т.е. за 6 последних месяцев, была потеряна **лишь одна** лодка.

Количество погибших подводных лодок резко снизилось, но снизилось общее количество потопленного тоннажа: успехи явно пошли на убыль за последние 4 месяца. Всего за это время подводные лодки потопили **49** судов и **4** корабля эскорта. Из числа потопленных **14** осуществляли одиночное плавание без охраны или отстали от своих конвоев.

Союзники предпринимают усилия для повышения уровня противодействия подводным лодкам, прежде всего наращивая количество кораблей эскорта конвоев, усиливая средства противолодочной борьбы.

Наметившееся некоторое снижение победных результатов немецких лодок — это уже некоторый отдаленный признак того, что будет потом, в будущем, когда «стальные волки» Деница почувствуют, что такое настоящее противодействие.

Подводя итог «счастливым временам» и отмечая их наметившееся окончание, сошлюсь на статистику, приведенную авторитетным английским историком В. Э. Таррентом. По его данным, с 3 сентября 1939 г. по 31 декабря 1941 г. немецкие и

итальянские подводники потопили **1096** торговых судов Англии, ее союзников и нейтральных стран общим водоизмещением **5 207 102 тонн**.

Потеряли немцы за это время **65** подводных лодок, однако **91** подводная лодка была построена и вошла в состав «Кригсмарине».

Из всех этих более **1000** с лишним потопленных судов **подавляющее большинство осуществляло одиночное плавание без какого-либо охранения**. Много судов было потоплено из числа отставших от своих конвоев и никем не охраняемых.

Суда в составе конвоев были потоплены в результате исключительно слабой и плохо организованной охраны конвоев, практически полного отсутствия авиационного прикрытия, далеко не достаточного количества сил и средств.

На один корабль охранения нередко приходилось **8 — 15** охраняемых судов, а случалось, что и **20 судов**.

Именно в этот период, относящийся к «жирным годам», подавляющее большинство немецких подводных асов стали теми легендарными асами, о которых во всю мощь трубила немецкая пропаганда, и даже самые выдающиеся из них при достижении своих «феноменальных» побед в 95 — 98% случаев не встречали сколько-нибудь длительного и настойчивого преследования сил ПЛО.

И атаки самолетов союзников, и попытки прорываться через Гибралтарский пролив, контролируемый авиацией противника, и новые авиационные самонаводящиеся торпеды союзников «Фидо», несущие смерть подводной лодке, если торпеды эта попадет в воронку, образующуюся на месте срочного погружения лодки, — все это еще впереди.

И впереди у них боевые походы, уходя в которые командиры подводных лодок будут думать не о нанесении удара врагу, а о возможности возвращения в базу живыми.

На этом пока последовательное изложение событий, связанных с «феноменальными» успехами немецких подводников, приведших потом к кризису и краху подводный флот «Кригсмарине», я прервусь и расскажу кратко о «самых-самых» подводных немецких асах, вошедших в список лучших по результативности под номерами 3, 2, 1.

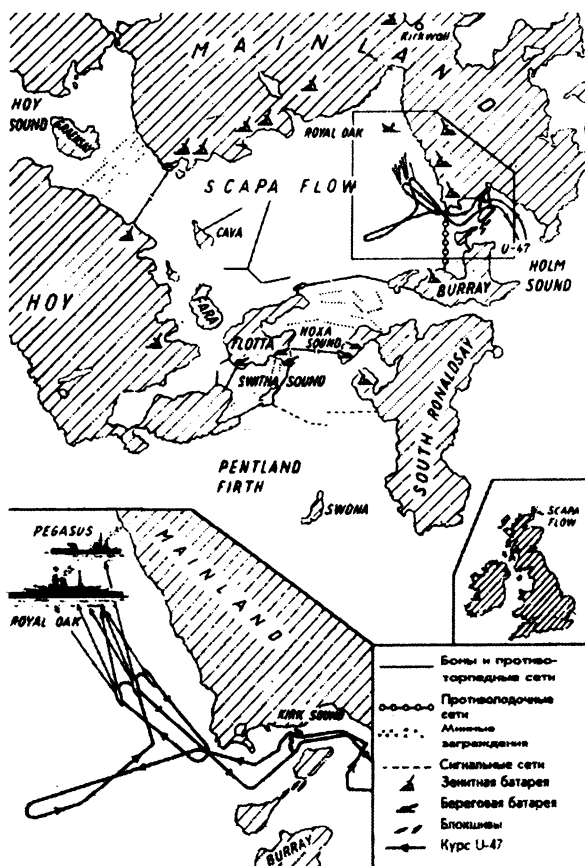
Сгубила «священная корова» (о Гюнтере Прине)

«Жадность — корень всех зол» — так сказал английский поэт Джефри Чосер, живший (1340 — 1400 гг.) за 570 лет до того, как именно по причине жадности его родина, великая морская держава, потерпит большое зло. В страницы истории позорным пятном войдет прокол флота Ее Величества королевы Виктории, связанный с трагедией в главной базе военно-морских сил — Скапа-Флоу в ночь с 13 на 14 октября 1939 г.

Эта военно-морская база расположена на Оркнейских островах и имеет чрезвычайно благоприятные во всех отношениях условия для базирования сил флота, кораблей и судов любых классов и любых рангов. База еще со времен Первой мировой войны была «камнем преткновения» для «Рейхсмарине»: три немецкие подводные лодки («U-24», «U-22» и «U-18») в Первую мировую войну пытались проникнуть в Скапа-Флоу. Безрезультатно. Две из трех лодок погибли.

С началом Второй мировой войны эта база снова стала вожаделенной мечтой ВМФ Германии, теперь уже «Кригсмарине». Англичане, как и в Первую мировую войну, были убеждены, что проникновение в базу сил противника исключено. Для этого были все основания. Залив Скапа-Флоу соединяется с морем несколькими узкими и мелководными проливами, которые были хорошо оборудованы для обеспечения недопустимости в него сил и средств противника.

Одним из самых узких проходов в залив был пролив Клирк-Саунд, являющийся ответвлением более крупного пролива Холм-Саунда. Но именно через этот пролив Карл Дениц вместе со своим начальником штаба контр-адмиралом Эбхардтом Годтом решили направить какую-нибудь подводную лодку под командой самого «крутого» командира. На этом узком и длинном проливе было сосредоточено все внимание, т. к., очевидно, за него англичане менее всего опасались. Другие проливы были перегорожены боновыми ограждениями и хорошо охранялись, а в этом была лазейка, через которую можно было проникнуть в базу. Кроме того, летчик люфтваффе лейтенант Неве, специально летавший на разведку обстановки, доложил, что в этом проливе не видно никаких кораблей



Атака Прина

охранения и к тому же стоянка основных сил флота, базирующегося в заливе, находится ближе всего именно к этому проливу.

Англичане, хотя и надеялись на то, что проникновение через этот пролив маловероятно, т. к. его перегораживали два затопленных судна еще в Первую мировую войну, решили все же подстраховаться и затопить еще одно, имеющее соответствующие габариты.

Еще за несколько дней до роковых суток Адмиралтейство

решило приобрести старое большое судно, стоявшее у причала в Лондоне. Однако, чтобы заполучить его в свои руки, государственное казначейство должно было выплатить владельцу судна его стоимость («священная корова» — частная собственность даже во время войны оставалась неприкосновенной). Владелец судна, чувствуя наживу, запросил за свою посудину такую сумму, что казначейство не согласилось. Офицеры Адмиралтейства, понимая важность вопроса, снова и снова настаивали на крайней необходимости приобрести судно. Владелец судна еще увеличил его стоимость. После длительных переговоров с ним соглашение было достигнуто: казначейство наконец-то вынуждено было согласиться.

А время шло. Приближался роковой день. Судно взяли на буксир и повели к проливу, но операция с затоплением опоздала ровно на сутки.

* * *

Ровно на сутки опоздали и Дениц с начальником штаба, т. к. основные корабельные силы, стоявшие на рейде базы, о которых докладывал лейтенант Неве, накануне вышли из нее для выполнения задания. А это были два авианосца («Арк Ройял» и «Гермес»), линейный корабль «Ринаун» и около двадцати других боевых кораблей, среди которых 10 крейсеров.

Посылая подводную лодку в это логово, Дениц не надеялся на ее возвращение, но рассчитывал, что в случае удачной атаки ее гибель окупится с лихвой.

Подготавливая операцию, штаб тщательно изучил всю гидрографическую, навигационную и гидрометеорологическую обстановку, проработал тактический вариант действий, предусматривая вероятность резкого изменения обстановки в случае возникновения непредвиденных обстоятельств из-за действий противника или ситуаций, которые могут возникнуть на самой лодке.

Когда все документы были проработаны, карты подняты, схемы вычерчены, Дениц стал думать, кого из командиров лодок послать в этот убийственный поход. Хотя в его распоряжении были уже успевшие отличиться такие командиры лодок, как Лемп, с атаки которого пассажирского лайнера «Атения» в день объявления войны с Англией (3 сентября) нача-

лись боевые действия на море, такие, как Шукарт, потопивший 17 сентября крупный английский авианосец «Корейджес», выбор, однако, пал на Гюнтера Прина, командира «U-47», тоже отличившегося в первые дни войны. 5 сентября, как уже говорилось, он потопил норвежское судно «Босния», 6 сентября — английский грузовое судно «Рио Кларо», 7 сентября — снова английское грузовое судно «Гартавен». Прин на тот момент был первым среди командиров лодок по числу потопленных судов и общему их водоизмещению.

Думаю, что не последнюю роль сыграло и то обстоятельство, что, имея самый большой опыт боевых походов, он обладал еще и самым большим опытом по вопросам штурманской практики (кораблевождения), т. к. десять лет до поступления в «Кригсмарине» плавал в гражданском флоте, имел капитанскую лицензию. И, конечно, не уступал он своим друзьям в отваге, энергии, уме, выдержке. Отличался он от своих друзей и большей «холодностью головы», не в пример тому же Шукарту или Шепке, которые были чрезмерно горячи.

О том, как проходила эта операция, поведал сам Прин в своей книге «Мой путь в Скапа-Флоу», вышедшей через некоторое время после его знаменитого прорыва. Прин пишет, что, передав ему все документы для изучения обстановки, Дениц решение выходить или нет на операцию предоставил на его усмотрение, сказав: *«Я не жду ответа сейчас. Подумайте над этим. Возьмите всю информацию с собой и изучите возможность. Я жду Ваше решение во вторник. Надеюсь, Вы понимаете, Прин. Вы совершенно свободны в принятии собственного решения».*

Конечно, Прин прекрасно понимал и риск, на который идет, и значение успеха, если он выполнит свою задачу.

Скапа-Флоу имела значение не только с точки зрения оперативно-стратегической, как главная ВМБ Англии, но еще и громадное значение имела она как символ двух важных для Германии событий. Одно из них — блестящая победа подводной лодки «U-9» под командованием Веддигена в Первую мировую войну (именно в районе этой базы «U-9» менее чем за полчаса потопила три броненосных крейсера Англии). Второе событие — печальное для Германии, как символ ее поражения в Первой мировой войне, как символ позора «Рейхсмарине». Именно в Скапа-Флоу были потоплены почти все ко-

рабли, составляющие основные силы ее военно-морского флота (10 линкоров, 5 линейных крейсеров, 5 легких крейсеров, 32 эсминца). Все эти 52 боевых корабля были потоплены своими командами, будучи собранными в Скапа-Флоу после того, как союзники не выполнили данные Германией обещания перед заключением мира. Кроме этих крупных кораблей, было потоплено еще более десятка мелких кораблей и военных судов разных классов.

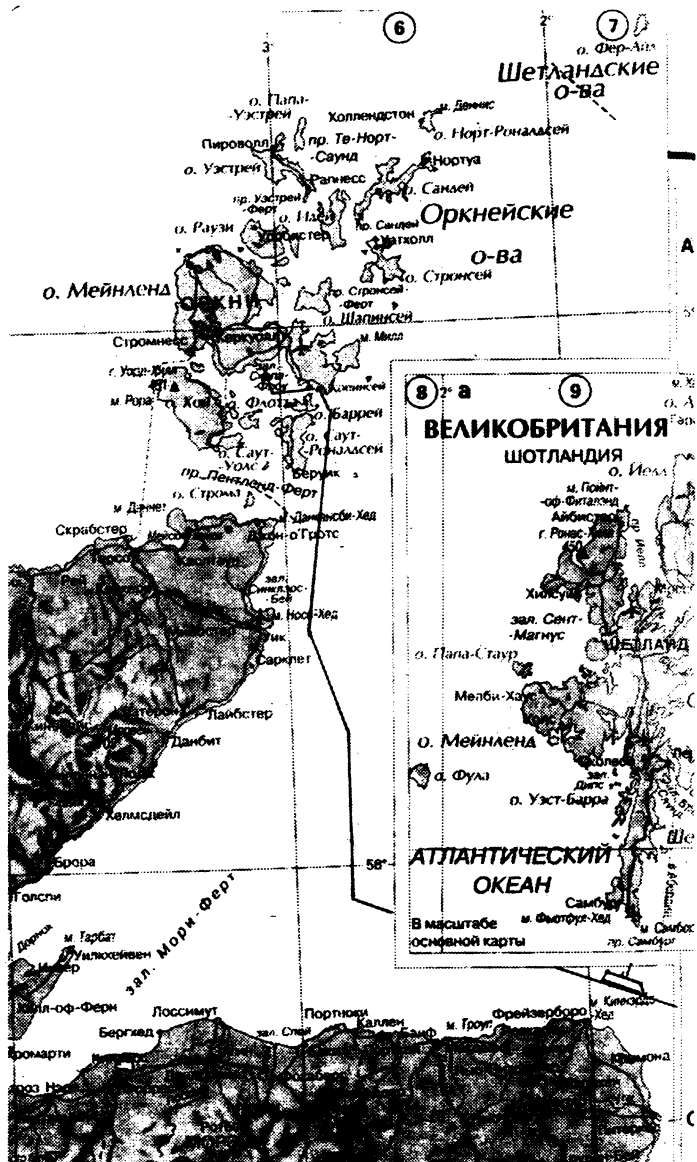
* * *

Кроме летчика лейтенанта Неве, на разведку в район Скапа-Флоу еще за один месяц до операции был послан лейтенант Веллнер, командир подводной лодки «U-14». Именно по его докладу Прин получил гидрологическую обстановку в районе пролива, состав сил и средств охранения проливной зоны.

Прорыв в залив было решено проводить в новолуние при полной темноте и в часы прилива, чтобы лодка могла в надводном положении пройти над затопленным судном. Учитывалось, что и при выходе из базы будет действовать это же течение, скорость которого достигает величины 10 узлов. В этом случае дизели лодки должны работать на всю мощь, чтобы обеспечить скорость для преодоления течения. Следовательно, и шум подводной лодки от работы дизелей повысит вероятность ее обнаружения. Все это, конечно, понимал и Прин, но он надеялся на свою ПЛ «VII» серии, развивавшую ход в надводном положении до 15 узлов, и на свою команду, и на свое везение.

Для входа в залив приливное течение облегчало задачу: лодка могла идти на минимальной скорости, с минимальной шумностью, «крадучись». Однако в этом случае усложнялись трудности маневрирования в узком проходе между затопленными судами и при изменении курса в связи с необходимостью прокладывать его в соответствии с изгибами берегов, находящихся в крайне близком расстоянии.

Но Прин блестяще справился с задачей проникновения на рейд Скапа-Флоу. Однако, выйдя 8 октября из своей базы в Киле (Вильгельмсхафен) и пройдя благополучно в надводном положении через 5 суток весь путь до проливной зоны, он вынужден погрузиться и лечь на грунт, чтобы переждать светлое



Прорыв «U-47» в Скапа-Флоу

время суток, заглушив моторы и дав команде возможность отдохнуть, выспаться.

Через 15 часов лодка всплыла в надводное положение и пошла к проливу Клирк-Саунд. При всплытии выяснилось, что никакой абсолютной темноты нет: было северное сияние, дававшее отсвет на поверхности воды, и силуэты находящихся на воде объектов были довольно заметны (это обстоятельство специалистами штаба Деница было прохлопано).

Царапнув бортом одно из затопленных судов, подводная лодка проскользнула в залив и взяла курс к юго-западу, где должны были стоять на якорях обнаруженные там ранее корабли. Но кораблей на месте не оказалось. Именно накануне днем, когда «U-47» лежала на грунте в отдалении от пролива, все эти корабли покинули базу.

Пришлось Прину снова менять курс и искать цели для атаки у северного берега залива. Именно там он и обнаружил два тяжелых корабля, стоявших близко друг от друга у самого берега. В одном из них он опознал линкор «Ройял Оук», а в другом — крейсер «Рипалс». Впоследствии оказалось, что это был не «Рипалс», а старый гидроавиатранспорт (авианосец) «Пегасус». Из 3 выпущенных с близкого расстояния (16 кабельтовых) торпед одна поразила цель. Вслед за первыми тремя торпедами была выпущена и четвертая. Эта торпеда тоже попала в линкор. Прин пишет, что четвертую торпеду он выпустил из кормового торпедного аппарата, развернувшись на 180°; видимо, первый залп он пытался произвести все же четырьмя торпедами, т. к. на ПЛ «VII» серии четыре торпедных аппарата в носу лодки. Но одна торпеда не вышла из торпедного аппарата. Спокойно готовясь к следующей атаке, он дождался, когда носовые торпедные аппараты будут перезаряжены, и произвел еще один залп с дистанции 12 кабельтовых, выпустив еще 3 торпеды. Во время второго залпа в линкор попала еще одна торпеда, а одна — в «Пегасус».

Первый торпедный удар «Ройял Оук» получил в район форштевня. От взрыва сорвались со стопора якорь-цепи, были повреждены носовые цистерны с топливом.

Ни командир линкора, ни кто-либо из офицеров корабля даже и предположить не мог, что удар нанесла подводная лодка. Все решили, что атака была с воздуха. Включился сигнал «воздушной тревоги», хорошо отработанный экипаж за-

нял свои боевые посты... У. Черчилль в своем докладе об этой катастрофе впоследствии писал, что «капитан и адмирал (командующий флотом Метрополии адмирал Блэнгроув. — Прим. авт.) занялись обсуждением возможности взрыва внутри корабля и никак не предполагали, что за первым последуют еще какие-то удары». Видимо, это обстоятельство и позволило Прину спокойно выйти во вторую атаку. Через пять минут после первого прогремел взрыв в районе дымовой трубы у правого борта.

Вот что пишет сам Прин по этому поводу: «...Но тут происходит нечто, чего никто не ожидал, а те, кто видел, никогда не смогут забыть. Стена воды поднимается к небу. Впечатление такое, будто море внезапно поднялось. Один за другим громкие взрывы звучат, как барабанная дробь в сражении, и соединяются в мощном грохоте, разрывающем уши. Пламя, синее, желтое, красное, ударяет в небо. Небо полностью скрыто этим адским фейерверком. Сквозь пламя парят черные тени, как огромные птицы, и с шипением и плеском падают в воду. Фонтаны воды поднимаются высоко вверх, а там, куда они падают, видны обломки мачт и трубы. Вероятно, мы попали в склад боеприпасов, и смертельный груз разорвал собственный корабль на части. Я не мог оторвать глаз от этого зрелища. Казалось, распахнулись ворота в ад, и я заглянул в пылающую печь...»

На две атаки Прин потратил 24 минуты, а общее время проникновения в базу и выход из нее потребовало около пяти часов. После атаки, развернувшись, подводная лодка пошла на выход из залива. К счастью подводников, лодка обнаружена не была. Разразившаяся паника, беспорядочная стрельба в «белый свет», многочисленные мечущиеся лучи прожекторов, суеда с попытками спасти оставшихся в живых и раненых на воде — все это способствовало тому, что один-единственный эсминец, который мог угрожать Прину, шедший в кильватере за лодкой в направлении выхода, лодку так и не заметил, недалеко от выхода он резко отвернул от курса. Это было спасение. С трудом, преодолевая встречное течение, «U-47» вышла из залива в открытое море.

Через полчаса после второго взрыва на поверхности воды среди обломков и мазута плавали немногие уцелевшие моряки. Благо под килем не было большой глубины, а поэтому по-

вернувшийся и затонувший линкор, к тому же разорванный на части, не мог создать воронку, затягивая за собой.

Справка: линейный корабль «Ройял Оук» водоизмещением **30 000** тонн и имеющий на вооружении восемь **380**-мм и двенадцать **150**-мм орудий, ушел на дно, унося с собой **883** человеческих жизни из команды **1273** человека (по некоторым источникам, в команде было **1200** человек). Из числа погибших **24** человека были офицерами флота. Спасти удалось **390** человек (по другим данным, **414** человек).

Для королевского флота Ее Величества это был страшный удар, от которого потрясенный флот долго не мог опомниться.

...Встречать подводную лодку на пирс прибыл главком «Кригсмарине» гросс-адмирал Редер и командующий подводными силами, только что ставший контр-адмиралом Карл Дениц. Потом на личном самолете Гитлера — полет всей команды в Берлин, прием у фюрера, награждение всех до единого членов экипажа Железным крестом 2-й степени. Прин, кроме Железного креста 1-й степени, врученного ему на пирсе главкомом, получил Рыцарский крест из рук самого фюрера.

По поручению Гитлера Геббельс развернул прославление подвига «U-47» во всю мощь пропагандистского аппарата и во всю силу своего таланта демагога и агитатора. Все газеты заpestрели заголовками о «подводных витязях», «корсарах морских глубин», «морских львах» и т. д. На все лады превозносили отвагу и мужество командира лодки. Была устроена триумфальная поездка всего экипажа по городу, где восторженная толпа забрасывала вереницу машин, следующих с почетным эскортом, цветами. Чествование победителей длилось несколько дней. Без сомнения, повод для торжества был весомый. В какой-то мере Прин отомстил за унижение и позор, пережитый Германией из-за Скапа-Флоу.

Вскоре вслед за этими торжествами вышла написанная Прином книга «Мой путь в Скапа-Флоу», и он по праву стал автором атаки, претендующей на название «атаки века».

По признанию специалистов ВМС всех стран мира, эта атака была, конечно, уникальной. Все в ней было: ум, хитрость, терпение, отвага, мужество, расчет. И, конечно, было феноменальное везение, о чем говорит и сам Прин. В своей книге он с особой бравадой описывает этот трудный кратко-

срочный поход, но и признает, что ему сильно «помог бог» — совпадение нескольких благоприятных обстоятельств.

В частности то, что основных сил флота не было в базе. Если б они там были, то наверняка «ловушка могла бы захлопнуться». А разве это не везение, что эсминец, шедший в кильватере за подводной лодкой, которая под грохот дизелей, работающих на полный ход, шла в незначительном отдалении от него, не заметил лодку? И везение, конечно, что англичане не успели затопить судно, где планировали: именно в том месте подводная лодка проскользнула в базу. Было много и других «везений», связанных и с неудовлетворительной системой обеспечения безопасности кораблей, стоящих на рейде в главной базе, и с плохой организацией противодействия после атаки вражеской лодки, с ротозейством и беспечностью.

Но, как говорится, везет сильным и отважным. Гюнтер Прин сделал свое дело и навеки внес свое имя в историю Королевского флота Великобритании и, конечно, в историю своего военно-морского флота «Кригсмарине».

Командование английского флота сделало для себя выводы. Жаль только, что высшие государственные чиновники должных выводов не сделали. Не помнят они своего древнего земляка Д. Чосера. Не помнят своего и более близкого по времени знаменитого писателя, историка и энциклопедиста Вольтера (1694 — 1778), который когда-то сказал: *«Великие горести оказываются всегда плодом необузданного корыстолюбия»*.

А «священная корова» — частная собственность, самым заботливым образом охраняемая законами, продолжает рождать горестные «плоды» и собирать свои жертвы.

* * *

Начав разговор о Г. Прине — подводном асе № 3 «Кригсмарине» (по некоторым источникам — № 4), думаю, что есть смысл проследить хронику других его побед и кратко проанализировать их.

Всего за Прином числится **32** потопленных судна и один боевой корабль. Повреждены им три судна. Общее водоизмещение потопленных и поврежденных судов **213 383** тонны (по

другим данным, **30** судов — **186 625** тонн). Все эти победы достигнуты в период с 5 сентября 1939 г. по 28 февраля 1941 г. Но прежде, чем начать разбор походов и атак Прина, — несколько сведений из его биографии.

Родившись в 1908 г. в г. Любеке, Прин уже в 15 лет вынужден был помогать матери воспитывать еще двух младших сыновей. Отец бросил семью, и мать с детьми переехала в Лейпциг. Прин поступил на трехмесячные курсы матросов торгового флота в г. Финкснавардере. До 1931 г. в течение восьми лет плавал в различных должностях на судах торгового флота, изучил основные морские дисциплины, побывал в различных уголках мира. Получив должность первого помощника капитана в 1931 г., он через год заканчивает курсы в капитанской школе. Однако капитаном поплавать ему не удалось. В результате Великой Германской депрессии с середины 30-х годов началась массовая безработица. Прин был мобилизован в мелиоративный отряд. В 1933 г. добровольно поступил в «Рейхсмарине». Через два года успешно закончил школу подводников и получил назначение на должность вахтенного офицера на экспериментальную подводную лодку «U-26» «I» серии, совершил на ней поход в Испанию.

На учениях, проводимых Деницем в мае 1939 г., был поощрен в приказе командующего подводными силами как лучший командир (он в это время уже командовал новой подводной лодкой «U-47» «XII» серии) среди других командиров (Кречмер, Шепке, Г. Любе, Шульце и др.).

Вот как складывалась судьба Прина с началом войны (разумеется, речь пойдет только по затрагиваемой теме — о боевых походах и торпедных атаках).

1. С началом войны, на третий ее день, он потопил, как уже сказано, норвежское судно, а в последующие два дня — два английских судна. Общее водоизмещение потопленных судов — **8270** тонн. Все атаки выполнены по одиночке идущим судам из надводного положения без использования торпед. Суда расстреливали артиллерией с близкого расстояния. **Никакого противодействия со стороны жертв не оказано**, если не считать бесполезную попытку английского судна «Гартавен» таранить лодку. Во время всех трех атак была использована одна-

единственная торпеда, выпущенная по «Гартавену». Торпеда прошла мимо цели.

2. 14 сентября 1939 г. — знаменитая атака в Скапа-Флоу. По большому счету, тоже **никакого противодействия не было**: лодку никто не бомбил, никто не обстреливал. Она даже не была обнаружена.
3. 28 ноября 1939 г. — неудачная атака в Северной Атлантике английского крейсера «Норфолк» с перископной глубины одной торпедой с магнитным взрывателем. **Противодействия не оказано**. Лодка не обнаружена.
4. Декабрь 1939 г. Потоплены: датское грузовое судно «Тайянден» (8150 тонн), норвежский танкер «Бритта» (6200 тонн), английское торговое судно «Навасота» (8800 тонн). В первых двух случаях **противодействия не было**. После третьей атаки лодка **подверглась нападению эсминца, сбросившего на нее несколько глубинных бомб**. Безрезультатно. Атаки проводились в штормовых условиях из надводного положения.
5. В этот же период при возвращении в базу — две атаки одиночных транспортов. Безрезультатно. **Противодействия не было**.

Общий потопленный тоннаж в походах в ноябре — декабре 1939 г. — **61 500 тонн**. Потоплено **6 судов**, **1 эсминец**. Из десяти атак — **3** неудачных, безрезультатных. После третьего похода — награждение всего экипажа «U-47» Почетным знаком подводника».

6. Март 1940 г. Безрезультатный поход к Нарвику.
7. Апрель 1940 г. — самый неудачный месяц для Прина. При высадке английского десанта в районе Ваге-фьорда — неудачная атака четырьмя торпедами по двум крейсерам и двум судам, стоящим на рейде. Слишком большая дистанция стрельбы. Лодка не замечена. **Противодействия нет**. Вторая атака. Снова — неудача. При развороте для стрельбы из кормовых торпедных аппаратов лодка села на мель (в перископном положении). Удалось сняться с мели без повреждений.

При возвращении в базу — атака из перископного положения линкора «Уорспайт». Выпущены две торпеды с минными взрывателями. Неудачно. **Преследование лод-**

ки эсминцем. Сброшено несколько глубинных бомб. Безрезультатно.

8. Июнь 1940 г. У западного побережья Африки «U-47» потопила **7** торговых судов, идущих одиночно. Все атаки из надводного положения. *Ни в одном случае противодействия не было.*

При возвращении в базу 2 июля последней торпедой атака английского пассажирского лайнера «Арандор Стар» водоизмещением **1550** тонн. Погибло **826** человек, среди которых **713** пленных немцев и итальянцев. *Противодействия не оказано.*

Итоги 6-го похода: **7** судов (**51 483 тонны**). Рекорд потопленного тоннажа за одно патрулирование. О погибших немцах и союзниках-итальянцах геббельсовские СМИ промолчали.

9. Седьмой боевой поход, начавшийся 27 августа 1940 г. 2 сентября — потопление одиночного бельгийского судна «Виль-де-Моне» (**7500** тонн). 4 сентября потоплены **2** английских судна («Нептуннен» — **5203** тонны и «Хосе-де-Ларринаг» — **5300** тонн), в тот же день — потопление норвежского судна «Гро» (**4211** тонн), шедшего в составе конвоя, но отставшего от него в штормовых условиях. Все атаки из надводного положения. Ни при атаках одиночных судов, ни при атаках конвоя *противодействия не было*. Конвой вышел за зону охранения: ни авиации прикрытия, ни кораблей охранения не было. При возвращении в базу (в районе Гибралтара) потоплен еще один транспорт, греческий «Посейдон» (**3800** тонн). *Противодействия не было.*

Итоговый результат 7-го похода: **5** потопленных судов общим водоизмещением **26 014** тонн. *Ни при одной из атак противодействия не оказано.*

10. В октябре 1940 г. — восьмой боевой поход «U-47». Действуя в составе «волчьей стаи», Прин потопил рекордное число судов — **8** единиц общим водоизмещением **50 500** тонн. Это был «звездный» месяц Прина. Гитлер наградил его Дубовыми листьями к Рыцарскому кресту. И снова против подводной лодки Прина *активного противодействия не было.*

11. Девятый поход Прина в ноябре — декабре 1940 г. был не столь удачным. Было потоплено **2** судна: бельгийское «Виль Д'Арлон» водоизмещением **755** тонн и английский танкер «Конг» (**8407** тонн). *Противодействия не было.*
12. Десятый поход «U-47» начался 2 февраля 1941 г. В ночь с 25 на 26 февраля Прин атаковал **3** грузовых судна из состава конвоя «ОВ-290», состоявшего из **39** судов и **7** кораблей охранения (соотношение **5,5 к 1**). Все три судна были потоплены. Общее водоизмещение потопленных судов **21 100** тонн.

Поврежден танкер водоизмещением **8100** тонн. Танкер был добит другими лодками, участвовавшими в атаке конвоя.

6 марта при встрече с ПЛ «U-99» Отто Кречмера обе лодки были атакованы двумя эсминцами. *На лодки сброшено несколько глубинных бомб.*

В этот же день Прин атаковал китобойную базу «Терье Викен», переоборудованную под танкер, шедшую в балласте. Танкер не затонул. Пришлось уклоняться от кораблей охранения, открывших артиллерийскую стрельбу.

(Подводная лодка «U-99» не вернулась в базу. Кречмер и часть его экипажа попали в плен к англичанам.)

Закончился трагически этот поход и для «U-47». Лодка была потоплена кораблями охранения конвоя. Прин погиб вместе со своим экипажем.

К числу имеемых ранее побед Прин добавил еще три потопленных судна общим водоизмещением **21 100** тонн и два поврежденных судна.

Всего за десять боевых походов потоплено **32** судна и **1** боевой корабль. **3** судна повреждено. Общий потопленный тоннаж — **213 883** тонны.

Из всех потопленных **4** судна уничтожены артиллерийским огнем. Из общего количества торпедных атак **6** неудачных (это примерно **30%** от всех атак). Это высокий показатель мастерства торпедных атак.

Если не считать последней атаки, закончившейся трагически для Прина, противодействие он имел только в двух из них (во время третьего похода — несколько глубинных бомб и во время пятого похода — тоже несколько глубинных бомб). Та-

ким образом, общее количество атак, в которых Прин имел противодействие, составляет не более 4%.

Разумеется, каждый боевой поход — это риск. Неимоверно тяжелые условия внутри тесных отсеков с ограниченным запасом кислорода в подводном положении, тяжелейшие условия плавания в надводном положении во время шторма, постоянный риск подвергнуться артобстрелу или атаке глубинными бомбами при нападении на конвои, независимо от того, много или мало боевых кораблей в составе эскорта, — преодоление всего этого — настоящий подвиг.

Но неопровержимый факт остается фактом: подводный ас «Кригсмарине» № 3, прославленный «герой Скапа-Флоу» лишь в 4% своих атак по судам противника испытывал противодействие противолодочных сил. При этом преследования авиацией со стороны противника не было ни разу. Длительного преследования ни одиночного корабля ПЛО, ни группы кораблей с большим количеством сброшенных глубинных бомб тоже не было.

Конечно, Г. Прин, первый прославившийся на всю Германию как лучший подводный ас после своей великолепной атаки в Скапа-Флоу, должен был, как говорится, «соответствовать». И он соответствовал. Однако надо отметить, что он, как и большинство других командиров немецких лодок, прославившихся в начале войны, практически ни разу не подвергался такому жестокому воздействию сил ПЛО противника, как те, кто воевал во второй половине войны. Атаки на одиночно идущее судно больших размеров (к тому же идущее, как правило, с малой скоростью) особого командирского мастерства не требуют. Да и атаки по судам конвоев в первую половину войны облегчались тем, что конвои, выходящие из Англии в пункты назначения в Западном полушарии, **эскортировались силами охраны только часть пути — несколько сот миль от побережья (охрана кораблями и самолетами с береговых баз). То же относится и к конвоям, следовавшим из Западного полушария.**

Т.е. в центральной части своих маршрутов (а это большая часть пути) суда конвоев оставались беззащитными. Здесь они попадали под удары «волчьих стай» или одиночных океанских лодок, рыскающих в поисках добычи. Если такие асы, как Кречмер и Прин, в центральную часть Атлантики практически

не ходили, то ас № 2 — Вольфганг Лют именно там находил свои жертвы.

Поэтому считаю, что Прин вполне заслужил свое звание подводного аса, но не за потопленные суда, а именно за свой беспрецедентный прорыв в военно-морскую базу Скапа-Флоу. С точки зрения влияния на оперативно-стратегическую обстановку в «Битве за Атлантику» прорыв в главную базу и потопление 2 боевых кораблей не так уж и значительно, но с точки зрения морального воздействия на дух английского и немецкого населения значение их неоспоримо. С этой точки зрения я поставил бы Гюнтера Прина в список лучших командиров немецких подводных лодок под номером 1.

Заканчивая разговор о подводном асе «Кригсмарине» № 3, следует отметить еще одну сторону, относящуюся к характеристике Прина. Команда «U-47» не любила командира. Многие из экипажа лодки, в том числе и некоторые офицеры, ненавидели его. Недолюбливали его и сослуживцы по флотилии подводных лодок — другие командиры лодок. Видимо, было за что. А вот другого подводного аса — Вольфганга Люта любили команды всех 4 подводных лодок, которыми он командовал («U-9», «U-138», «U-43» и «U-181»), — информация для размышления. Тем более что Лют был убежденным нацистом, а среди личного состава подводных сил не все были преданными поклонниками идей фюрера.

Рекордсмен (о В. Люте)

Подводный ас № 2 «Кригсмарине» и рекордсмен по потоплению нейтральных судов корветтен-капитан Вольфганг Лют заслуживает особого разговора. За ним числится рекордное число потопленных судов — **47** общим водоизмещением **229 000** тонн (по некоторым данным, **225 576** тонн). В течение войны Лют командовал последовательно четырьмя подводными лодками («U-9», «U-138», «U-43» и «U-181»). Начал он боевые действия 18 января 1940 г., закончил в августе 1943 г., когда по приказу К. Деница был переведен для прохождения службы на берег в должности начальника военно-морской академии.

Лют был одним из двух подводников — кавалеров наивыс-

шей награды Третьего рейха — Рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами. Он был первым из подводников, награжденным этой наградой (второй — корветтен-капитан Альберт Бранди, получивший эту награду уже будучи в должности командующего флотилией подводных лодок на Балтике в конце 1944 г.).

Кроме наивысшей награды Третьего рейха, он получил еще раньше награду франкистской Испании — «Бронзовый испанский крест». Этой награды он удостоился, будучи в звании обер-лейтенанта вторым вахтенным офицером на подводной лодке «U-27».

Кроме этого, Лют является еще и «рекордсменом» по числу потопленных судов нейтральных стран, общее число которых в списке его жертв превышает 25%. С этой точки зрения он был «героем из героев», переплюнувшим всех других подводных асов, ни один из которых тоже не церемонился с «нейтрами».

Лют был «образцово-показательным» командиром ПЛ и по всем другим вопросам. Одной из главных черт, выделявших его, является его фанатичная преданность нацистской идее, возможно, даже большая, чем преданность самого гросс-адмирала К. Деница, который за неделю до капитуляции Германии приказывал солдатам Третьего рейха оставаться верным идеям фюрера и до последнего конца бороться в противником, чтобы *«не допустить большевистской заразы»* в Европу.

Вот с какой лестной характеристикой знакомит нас один из авторов книг о Люте: *«Лют имел одно замечательное качество. Не храбрость, не блеск, другое: он заботился о своих людях. Он следил за ними, как строгий доброжелательный отец немецкого семейства».*

А вот как характеризовал его Эрих Топп, ветеран Второй мировой войны, бывший командир ПЛ «Кригсмарине», а после войны служивший в звании контр-адмирала «Бундесмарине», живущий еще и сейчас, когда пишутся эти строки: *«Верность, отвага, честь, страна были опорными столпами его жизни... Он не видел зла, заключенного в политической системе Германии, ради которой он жил и рисковал жизнью, ее безумной гордыне, извращенных добродетелей и ценностей».*

Характеристики прекрасные. Но в то же время как первый, так и второй, авторы этих характеристик подчеркивают, что Лют *«был фашистом. Он заявлял об этом громко и часто. Временами он был щепетильным и мелочным, порой даже жестоким. Его лучший друг, служивший вместе с ним, даже заявил как-то, что Лют не имел понятия о жалости. Поэтому его совершенно не интересовала судьба команды потопленного судна»*.

В отличие от своих коллег О. Кречмера и Г. Прина, подводников «Кригсмарине» № 1 и № 3, Лют действовал главным образом в отдаленных районах Южной Атлантики и Индийского океана, когда противодействия подводным лодкам почти не было или было исключительно слабым, особенно в первый период войны. Да и во второй половине войны было оно в этих районах далеко не достаточным.

В связи с этим и действия подводных лодок здесь имели специфический характер; приходилось преодолевать трудности, связанные с условиями длительного, длящегося многими неделями и месяцами пребывания в «прочном корпусе», в отрыве от берега.

Не вдаваясь в подробности боевых действий Люта, разберемся, однако, в чём же заключается его «феноменальный успех». И для этого, так же, как и с Прином, проследим хронику его боевых походов. Однако прежде, чем говорить о победах Люта, несколько слов о его биографии.

Родившийся в 1913 г. в Риге, он вместе с матерью, тремя своими сестрами и братом переехал в Бреслау (после того, как отец его был арестован и сослан в Сибирь). Вернувшись в 1921 г. в Ригу, он пошел здесь в среднюю школу и успешно закончил ее. После окончания школы в 1931 г. поступил на правоведческий факультет института Готфрида Гердера (выдающегося немецкого философа, писателя-просветителя (1744 — 1803). Однако, проникнувшись «высокими» идеями Гитлера, после того, как тот стал рейхсканцлером Германии, Лют бросил институт в 1933 г. и поступил на службу в «Кригсмарине». Через 3 года получил звание лейтенанта, а еще через год, в 1937 г., был назначен вахтенным офицером на подводную лодку «U-27». До назначения на лодку приобрел он приличный опыт плавания на знаменитом немецком паруснике «Горх-фоксе» и на легком крейсере «Карлсруэ». За 8 месяцев плава-

ния на «Карлсруэ», который был учебным кораблем, посетил много разных портов мира. Последние 10 месяцев перед назначением на подводную лодку служил вахтенным офицером на легком крейсере «Кенигсберг», был отмечен начальством как один из лучших, кто исполнял эти обязанности.

После службы на «U-27» и получения отличия в виде Бронзового испанского креста за два длительных боевых патрулирования у берегов Испании Лют был назначен на ПЛ «U-38» серии «IXA» (океанская ПЛ) на должность вахтенного офицера к опытному командиру Генриху Либе, который станет потом кавалером «Рыцарского креста» и войдет 5-м в список лучших немецких командиров лодок. Вместе с Г. Либе он будет участвовать в потоплении одиночного парохода «Манаар», а также одиночно идущего танкера «Инферлиффи». Однако с командиром «U-38» Лют «не нашел общего языка» и подал рапорт по команде с просьбой о переводе на другую ПЛ.

В декабре 1939 г. Лют получает назначение на ПЛ «U-9» серии «IIA» (водоизмещением 303 тонны). Первой жертвой «U-9» под командованием Люта стал шведский (нейтральный) сухогруз «Фландрия».

Нельзя без возмущения читать, как описывает В. Лют некоторые из своих «подвигов» в книге «Boot creift wieder an», вышедшей в Германии во время войны. Например, об одной своей «красивой победе» над маленьким шведским парусником «Норт Дам дю Шатле» он пишет, что расстрелял свою цель артиллерией почти в упор. А при потоплении небольшого шведского судна «Фландрия» он устроил «театр» для своего экипажа, дав команду всем свободным от вахты подняться на мостик. Обосновал он такое решение тем, что «хотел укрепить моральный дух» экипажа. Правда, эта «показуха» окончилась приличным конфузом, так как в идеальных условиях погоды и полного отсутствия противодействия, проведя три последовательные атаки в течение часа и израсходовав треть торпедного боезапаса, он наконец-то торпедировал «Фландрию». При этом не только командир, но и все другие члены экипажа ПЛ, естественно, видели, что жертвой этой «героической» атаки было нейтральное судно. Не менее красноречиво описывает Лют и свою «красивую» победу в 1941 г., когда, обнаружив в безветренную погоду лежащий в дрейфе одинокий парусник «Норт Дам дю Шатле» и не желая тратить на эту цель

торпеды, приказал с близкого расстояния открыть огонь из всех артсистем (105-мм орудия, 37-мм и 20-мм зенитных автоматов). В течение целого часа артрасчеты ПЛ «долбили» тонущий парусник, израсходовав почти весь боезапас. Во время этой стрельбы Лют, как он пишет сам, «пускал сигнальные огни и отплясывал на корме надстройки».

Следует привести еще один «красивый» случай, описанный Лютом, который произошел 30 ноября 1942 г. у мыса Корриентес, когда, встретив греческое судно «Клеантис», выпустив по нему две торпеды и промазав, он приказал открыть артиллерийский огонь. В течение 30 минут было выпущено несколько десятков снарядов 105-мм орудия. При этом, как и в предыдущих случаях, ни один хотя бы какой-то выстрел не прозвучал с этого судна.

Во время расправы с «Фландрией» Лют минут через 15 — 20 после потопления этого судна атаковал еще одно, тоже шведское судно «Патрия». **Никакого противодействия и от этого судна лодка не получила.** Общее водоизмещение «Фландрии» и «Патрии» было не более **1200** тонн. Истратив **4** торпеды на **2** этих незащищенных судна, Лют при донесении в штаб завысил их водоизмещение более чем в три раза.

Далее, до июля 1940 г. Лют потопил еще 4 судна и одну подводную лодку: эстонский сухогруз «Линда», французскую ПЛ «Дорис», английское судно «Тринга», эстонский транспорт «Вийю», транспорт «Сигурд фаламбус». Снова среди жертв два «нейтрала».

Последний из потопленных транспортов шел под латвийским флагом. Это был бывший немецкий транспорт, отобраный Англией.

Лют, толком не разобравшись, чье же судно он потопил, сделал в своем дневнике запись: «Мы только что утопили жидовское судно».

В это же время был ошибочный доклад Люта Деницу по радио о потоплении эсминца «Гром».

При проведении атак по всем этим судам было **одно незначительное противодействие (атака самолета одиночной торпедой)** и **одно чрезвычайно опасное (лодке пришлось 21 час лежать на грунте в ожидании прекращения преследования эсминцев, которые периодически сбра-**

сывали глубинные бомбы). Лодка получила незначительные повреждения, не повлиявшие на ее боеспособность.

В июне 1940 г. Лют получил новую подводную лодку «U-138». Участвуя в нападении на большой конвой «ОВ-216», шедший в охранении всего трех корветов, потопил транспорт «Бока», сухогруз «Эмпайр Адвенчер», транспорт «Сити оф симмла». Корабль охранения лодку не обнаружили. **Активного противодействия при потоплении этих трех судов не было.**

В октябре 1940 г. Лют сдал управление лодкой «U-138». Дениц по докладам Люта записал на его боевой счет **80 000** потопленного тоннажа и представил его к награде Рыцарским крестом, что Гитлер и сделал. На самом деле Лют потопил к этому времени суда общим водоизмещением **55** тыс. тонн. Хотя в 1940 г. Гитлер еще придерживался правила давать Рыцарский крест за **100** тыс. потопленного тоннажа, но в данном случае сыграло роль, видимо, то, что среди 13 потопленных Лютом целей была подводная лодка. Следует отметить, что Лют не отличался особенным снайперским мастерством, частенько допускал при атаках промахи. Например, при атаках судов конвоя «ОВ-216» он из пяти выпущенных торпед в трех случаях промахнулся.

В конце октября Лют получил новую ПЛ «U-43» серии «IXA». Это была океанская лодка водоизмещением **1153** тонны с радиусом действия **8000** миль и с запасом торпед **22** штуки.

А подводная лодка «U-138», которую у Люта принял корветтен-капитан Грамацки, погибла у Гибралтара при первом же боевом патрулировании. Командир ее и экипаж попали в плен.

Погибла и бывшая его подводная лодка «U-9», перевезенная по секциям железнодорожным транспортом на Черное море. Ее потопили советские летчики в 1944 г. при налете нашей авиации на порт Константу.

Командуя подводной лодкой «U-43», Лют потопил парусник «Норт Дам дю Шатле», расстреляв его из всех трех орудий с дистанции 500 метров. Стреляли из 105-мм орудия, из 37-мм и 20-мм зенитных автоматов.

Потом был потоплен транспорт «Торнбилинбенк», пароход «Эшби» и американский танкер «Астра» (за 9 дней до вступления США в войну с Германией).

Кроме того, 2 января 1942 г. Лют потопил шведское (нейтральное) судно «Юнгарен». Все вышеперечисленные атаки выполнялись из надводного положения по одиночным судам, кроме транспорта «Торнбилинбенк», который шел в составе конвойа «QS-12». Конвой охранялся довольно слабо. **Из всех пяти атак противодействие было оказано только в одной — при атаке на конвой «QS-12». На лодку было сброшено несколько глубинных бомб. Безрезультатно.**

В апреле 1942 г. Лют был назначен командиром новой океанской лодки «U-181» серии «IXD». Лодки этой серии среди подводников назывались «крейсерскими». (Водоизмещение **1800** тонн, глубина погружения более **100** м, дальность плавания **14 500** миль. Запас торпед **20** штук. Надводная скорость **16,7** узла, подводная — **7,3** узла.) Общий запас артиллерийских фугасных и зажигательных снарядов состоял из нескольких сот штук. Лодка имела новую станцию обнаружения работы радиолокационных станций противника «Метокс», хорошую гидроакустическую аппаратуру. На этот период это была лучшая подводная лодка в мире.

Кстати, подводная лодка «U-43», которую Лют передал корветтен-капитану Швантке, погибла в июле 1943 г. вместе со своим экипажем в районе Азорских островов от самонаводящейся торпеды, сброшенной с американского самолета.

Лют с полным правом мог называть себя «везучим», т. к. все **3** подводные лодки, которыми он последовательно командовал, переходя с одной на другую, погибли одна за другой под командованием других командиров.

18 сентября 1942 г. Лют на «U-181» попал под бомбежку самолета, получил незначительные повреждения кормовой части лодки. Кроме того, при плавании в это время в центральной части Атлантики (в районе экватора) «U-181» подверглась преследованию надводного корабля, сбросившего на него до **30** глубинных бомб. **Безрезультатно.**

1 ноября 1942 г. — атака американского рудовоза «Ист Индиен», идущего одиночно. Две торпеды прошли мимо цели. Через **15** часов — вторая атака этого же рудовоза снова двумя торпедами. Обе торпеды попали в цель. **Противодействия не было.**

В течение ноября Лют потопил:

— панамский пароход «Плодит». Две торпеды — промах.

Через 12 часов — повторная атака. Попадание. Условия — шторм 8 баллов. **Противодействия не было.** Добивал транспорт артогнем 105-мм орудия;

— шведский транспорт «Мельдам». Одна торпеда из надводного положения. **Противодействия не было;**

— американский теплоход «Экселло», идущий в составе конвоя. **Преследование эсминцем. Сброшено около 20 глубинных бомб. Лодка получила кое-какие мелкие повреждения;**

— норвежский транспорт «Гунда». Потоплен одной торпедой. **Противодействия не было;**

— греческий пароход «Коронтикос». Две торпеды. **Противодействия не было;**

— американский транспорт «Алькаа Панфайндр». Одна торпеда. **Противодействия не было;**

— английский транспорт «Маунт Хэлмос». Преследование одиночно идущего транспорта в течение 4,5 часа. Торпедная атака. Транспорт поврежден. Для добивания — артиллерийский огонь 105 мм орудия и 20 мм зенитного автомата (30 мм автомат разорвало) в течение 40 минут. **Противодействия не было;**

— английский пароход «Дорингтон Крут». Поврежден торпедой. Добивание 105-мм артснарядами с дистанции 800 метров. Израсходовано 90 снарядов. **Противодействия не было;**

— старый греческий пароход «Клеантис». Залп двумя торпедами с дистанции 500 м. Промах. Артобстрел в течение 30 минут. Израсходовано 80 снарядов калибра 105 мм. Добивание торпедой с дистанции 400 м. Общее время атаки одиночно идущего парохода 5 ч. 40 мин. **Противодействия не было.**

В декабре 1942 г. потоплен панамский пароход «Амаракис» торпедой из надводного положения. **Противодействия не оказано.**

Вернулся в базу (Бордо) Лют 18 января 1943 г., проведя в море 129 суток и пройдя 21 369 миль, в основном в надводном положении с редкими погружениями на короткий срок.

Итак, **при потоплении двенадцати судов противодействие оказано в одном случае при атаках и в одном случае при переходе из базы в район развертывания.**

Все атаки проведены из надводного положения. Преследование и добивание поврежденных судов длилось часами. Безжалостный расстрел артиллерией и зенитно-пулеметным огнем приводил к большому числу жертв, как находящихся на борту поврежденных судов, так и высадившихся в спасательные шлюпки и на плоты. Нацистская натура Люта была проявлена им полностью.

В ноябре 1942 г. Лют был награжден Дубовыми листьями к Рыцарскому кресту. Общий тоннаж потопленных судов приблизился к **200** тыс. тонн.

Второй длительный боевой поход «U-181» под командованием Люта был совершен в Индийский океан и длился **203** дня. Это был второй по длительности поход подводной лодки (за всю Вторую мировую войну) без захода в базу.

За время этого похода были потоплены:

— английский рефрижератор «Эмпайр Уимбер». Из пяти выпущенных торпед в ночных условиях при идеальной погоде по одиночно идущему судну ни одна не попала в цель. Утром — еще **2** торпеды. Одна попала в судно. Добивание цели артогнем. Разрыв 37-мм зенитного автомата. Гибель одного и ранение двух матросов артрасчета. **Противодействия не было;**

— нейтральный шведский транспорт «Сицилия». Атака с дистанции **400** м торпедой в застопоривший ход транспорт. Транспорт потоплен. **Преследования не было:** транспорт шел в одиночку;

— английский транспорт «Хариер». Одной торпедой. **Противодействия нет;**

— английский пароход «Хойхау». Выпущены **2** торпеды. **Противодействия не было;**

— английский транспорт «Эмпайр Лейк». Двумя торпедами. **Противодействия не оказано;**

— английский транспорт «Порт Франклин»;

— английский транспорт «Дальфрам»;

— английский транспорт «Умвума»;

— английский рефрижератор «Клан Макартур».

Последний транспорт был потоплен ночью 11 августа, а в течение целого дня накануне ПЛ «U-181» шла за транспортом не сближаясь. Лют распорядился по очереди (2 — 3 человека) подниматься личному составу на мостик, чтобы полюбоваться

на будущую свою жертву. Это было своего рода «театром», развлечением. При атаке одиночно идущего транспорта было выпущено 4 торпеды с дистанции 900 метров. Две торпеды попали в цель, две другие прошли мимо. **Ни в одной из атак противодействия не было.**

В течение этого похода (6 июля) Лют неудачно атаковал еще один одиночно идущий транспорт большого водоизмещения неустановленной принадлежности. Две выпущенные торпеды прошли мимо цели. Транспорт ушел от преследования.

Кроме того, в самом конце похода Лют еще раз выходил в атаку на одиночно идущий транспорт, снова неустановленной национальной принадлежности. Последние две торпеды были потрачены впустую.

Итак, за весь этот поход в Индийский океан Лют потопил 10 судов противника и нейтральных стран. Еще находясь в походе, 16 апреля 1943 г. получил радио главнокомандующего «Кригсмарине» К. Деница с сообщением о награждении Мечами к Рыцарскому кресту с дубовыми листьями. По возвращении из похода стал первым в «Кригсмарине» кавалером самой высокой награды Третьего рейха Рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами. Получил Рыцарский крест и инженер-механик «U-181» Карл Август Ландферман.

Атаки всех десяти потопленных судов производились в благоприятных гидрометеорологических условиях из надводного положения. **Ни в одном из этих случаев никакого противодействия со стороны жертв не было.** Не только какого-либо бомбометания или артобстрела, но даже и обнаружения лодки самолетом или боевым кораблем не было.

Некоторые атакованные суда долго оставались на плаву, пока не были добиты артиллерией. Наверняка они успевали дать «SOS», но никто в течение того времени, что лодка находилась рядом, на помощь к ним не приходил.

Действуя в удаленных от берега районах у о. Мадагаскар, вдоль всего побережья восточной Африки от Порт-Элизабет до Мозамбикского залива, Лют имел полную свободу и пользовался абсолютной безнаказанностью.

Трудности этого длительного похода состояли не в атаках,

как он сам признавался, а в большом времени пребывания в походе. Атаки, наоборот, приносили в удручающий быт «разнообразие» и «разрядку».

Как и раньше, после выполнения атак, Лют относился к оставшимся в живых противникам безжалостно и жестоко, не оказывая ни малейшей помощи людям, остающимся дрейфовать на имеющихся в их распоряжении плавсредствах. Фактически люди эти были обречены и зачастую погибали в океане без воды и пищи. За исключением одного-двух случаев, когда Лют проводил «показушные» прощания со своими жертвами, желая им успехов в плавании (за сотни миль от берега) и распорядившись дать пачку сигарет, он быстро уходил с места трагедии. Жертвам его от этого прощального пожелания легче не становилось.

В отличие от него, например, лучший подводный ас Первой мировой войны — Лотар фон Арно де ля Перьер после потопления вражеского судна всегда старался как-то облегчить участь людям, не погибшим вместе со своим судном.

Подводя итог победам Люта, мы можем констатировать: ***во время всех своих атак (а их в общей сложности было больше пятидесяти) серьезное противодействие он испытывал только в двух случаях, т.е. в 4% от всех атак***, как и подводный ас № 3 — Г. Прин.

Нельзя не отметить, что не только с точки зрения мастерства торпедных атак (с близкого расстояния в спокойной обстановке из надводного положения), в которых он довольно часто промахивался, но и при использовании артрасчетов называть Люта «мастером высшего класса», как это раздуто зарубежной и отечественной пропагандой, у нас нет никаких оснований.

На мой взгляд, этот «мастер подводной войны» на голову ниже Гюнтера Прина и на порядок — Отто Кречмера. Он лично, как командир, несет ответственность за гибель трех членов своего экипажа на «U-181», т. к. прежде чем приказывать открывать огонь из 37-мм зенитного автомата (в чем и особой необходимости не было), он обязан был дать команду проверить автомат, очистить от ржавчины и соли, накопившихся за длительное время плавания. Кстати, и вообще непонятно, почему на лодке, где, как подчеркивает в своей книге Лют, он «старался держать дисциплину», не делали хотя бы ежене-

дельный осмотр и профилактику оружия, находящегося на верхней надстройке (условия для этого были полные).

К достоинствам Люта пишущие о нем относят его способность поддерживать на лодке нормальное морально-психологическое состояние экипажа в течение длительного пребывания лодки в океане, а также его «личный примерный моральный облик» в отношении к семье, которую он считал «святым делом». Все это действительно имеет большое значение. К. Дениц, назначая его начальником школы подводников, являющейся, по существу, Военно-морской академией, кроме большой преданности идеям фюрера, конечно же, имел в виду и эти его «личные» качества. Именно такой «воспитатель» молодых командиров лодок нужен был Деницу.

Все это объективно. Однако, как пишут сами же авторы, восхваляющие Люта, немаловажную роль в поднятии его культа, как «идеального командира подводной лодки» и в раздувании авторитета сыграла близость к нему одного из самых высоких иерархов фашистской власти Третьего рейха Рейга Арму Грейзера, ярого ненавистника поляков. Этот Грейзер говорил: *«Бог помог нам покорить польскую нацию, которая должна быть истреблена... Ни одного поляка не останется».*

* * *

Никто не может оспорить того неопровержимого факта, что плавание в отрыве от базы в течение нескольких месяцев (да еще и на подводной лодке) с редкими встречами с так называемыми «дойными коровами» («дойные» или «молочные коровы» — подводные транспорты-заправщики ПЛ класса «XIV» водоизмещением **1688** тонн с дальностью плавания **12 300** миль, способные принимать в грузовые танки до **720** тонн дизельного топлива) — чрезвычайно трудное дело. Особенная трудность состоит в морально-психологическом отношении. Эти трудности чрезвычайно усиливаются, если подводная лодка в течение длительного времени не может достигнуть каких-нибудь результатов. Может просто произойти психологический срыв, упадок боевого духа, как это случилось, например, на ПЛ «U-197» под командованием корветтен-капитана Роберта Бартенса, которая за **51** сутки плавания не потопила ни одного судна, а командир лодки не смог

удержать свой личный состав в «меридиане». На грани срыва были и другие экипажи лодок, проводшие по два-три месяца и больше в бесплодных плаваниях во время боевых походов, заканчивающихся, как правило, расформированием экипажа и распределением личного состава по другим лодкам. Менялся и командир этой неудачной лодки.

Чрезвычайно напряженной была морально-психологическая обстановка на ПЛ «U-448» Курта Ланге, который в конце 1942-го — начале 1943 г. во время **130**-суточного плавания практически не достиг никаких результатов. Атаковав американский танкер «Эссо Буффоло», он промахнулся, а повреждение им другого танкера «Чапульпек», о котором он сообщил, вызвало сомнение. По возвращении в базу с должности командира был снят.

Безрезультатно возвратился из **трехмесячного** боевого похода командир «U-90» Макс Винтертейр, несший патрулирование примерно в то же время, что и К. Ланге. К тому же он не смог встретиться с посланной для встречи с ним «U-172», чтобы получить новейшую станцию для обнаружения работы РЛС — «Наксос». Впоследствии оказалось, что все **90** дней плавания командир действовал слишком осторожно, держался недалеко от береговой черты в районе устья Амазонки и якобы ничего не обнаружил. По возвращении в базу с командирской должности был снят, несмотря на то, что в «Кригсмарине» ощущался уже и тогда недостаток командиров для ПЛ. Длительные плавания изматывают и физически, и морально — это аксиома.

В этом случае многое зависит от командира. Например, тот же Лют в упомянутой выше книге пишет, что он делал для поддержания морального духа экипажа, какую «воспитательную» работу проводил (как сказали бы у нас, проводил ППР): устраивал коллективные читки немецких классиков, коллективное прослушивание классической музыки из его личной коллекции, организовывал выпуск стенной газеты, фотогазеты, устраивал разного рода праздники, например «День отца», и т. д. Будучи убежденным фашистом и преданным приверженцем Гитлера, строго следил за тем, чтобы среди членов экипажа не появлялись разговоры и мнения, ставящие под сомнение и фашистскую идеологию, и гений вождя, и целесообразность войны. В этом отношении он был идеальным

командиром. Не случайно в 1943 г., как я уже говорил, гросс-адмиралом Карлом Деницем он был назначен начальником школы подводников, являющейся, по существу, Военно-морской академией.

Для проведения этой воспитательной работы тоже должны были быть соответствующие условия. В полупустынных районах океана, где длительное время находилась «U-181», эти условия были: члены экипажа часами проводили время на верхней палубе и ограждении рубки, ловили акул, привязав к фалу пустую консервную банку, купались и загорали под солнцем. В. Лют пишет, что многие члены экипажа «превратились в негров».

Ничего подобного у наших подводников не было. Беспреывное круглосуточное напряжение, как при прорыве противолодочных зон с минными полями, так и в период патрулирования с всплытием в надводное положение в основном только по ночам для производства зарядки аккумуляторных батарей. Так, например, на подводной лодке Балтийского флота «Щ-309» (командир капитан 3-го ранга Кабо И.С.) в августе — сентябре 1942 г. за **2** месяца плавания, когда из **3200** пройденных миль **1000** она прошла в подводном положении, **каждый член экипажа в среднем имел возможность дышать свежим воздухом не более 3 — 5 минут в сутки.**

Следует сказать, что рекордсменом по длительности плавания подводной лодки в океане без захода в базу была «U-196» (корветтен-капитан Роберт Гизе). В рекордном походе лодка провела **225** суток, потопила она за это длительное время лишь **2** судна. Кстати, Р. Гизе в список самых результативных немецких командиров лодок вошел семнадцатым (**24** судна — **139 413 тонн**).

Заканчивая этот краткий обзор атак Люта, приведу высказывание о нем Эриха Топа, кавалера Рыцарского креста с дубовыми листьями, о котором упоминал выше (подводный ас № 4): *«Он добивался больших, но относительно легких успехов. Его опыт резко отличается от опыта командиров, которые сражались в ужасных битвах, бушевавших в Северной Атлантике, где средний срок жизни подводника не превышал 4 месяца».*

Э. Топп прав, конечно, но только он не уточняет, к какому периоду войны относятся эти «4 месяца». А к числу тех, кто до-

бывался «больших», но «относительно легких» успехов, он мог бы отнестись и себя, и многих других лучших командиров ПЛ, которые закончили боевые действия еще в 1942 г., как и он сам, или в 1940 — 1941 гг, т. е. до того, как немецкие подводные лодки стали гибнуть одна за одной, а о «блестящих» победах стали говорить и писать все меньше, пока не умолкли совсем.

Об этом Э. Топп, уйдя на берег в 1942 г., скромно умалчивает в своих мемуарах. Не попади он в это время (август 1942 г.) на службу на береговой должности, а продолжив выходить в море на подводной лодке, мог бы, вполне возможно, попасть в число тех **11 430** немецких подводников, которые погибли, например, только в 1944 г.

...После очередного для Люта и его экипажа (после возвращения из этого последнего для него) 16-го боевого похода «U-181» была переоборудована и передана японцам, получив новое обозначение «J-501». В августе 1945 г. лодка капитулировала и в 1946 г. (в феврале) была затоплена в Южно-Китайском море. После перевода на береговую должность Лют написал книгу, о которой говорилось выше, получившую большую известность в Германии. Погиб Лют, будучи в звании капитан-цурзее (капитан 1-го ранга) в возрасте 30 лет в сентябре 1944 г. в результате трагической случайности. Его, начальника Морской школы (Военно-морской академии), по ошибке застрелил молодой солдат, стоявший на сторожевом посту контрольно-пропускного пункта.

Думаю, что представленных в этом параграфе фактов и статистических данных, а также свидетельств соратников В. Люта по подводной войне вполне достаточно, чтобы сделать вывод, что он, потопивший большее количество судов и больший их общий тоннаж, чем Г. Прин, имея такой же, как и Прин, незначительный процент противодействия при проведении атак, уступает Прину по многим критериям командирского мастерства, но превосходит его по одному, весьма существенному — он заботился о своей команде. Проявлял он заботу о своих подчиненных не только тогда, когда командовал той или иной подводной лодкой, но и тогда, когда расставался с ними, переходя на другое место службы. Многие офицеры — его бывшие подчиненные из тех, кто остался жив после войны, тепло вспоминали о нем и говорили, что он дал им «путевку в жизнь».

«Волк океана»

(об О. Кречмера)

Подводником № 1 «Кригсмарине» в списке самых результативных командиров подводных лодок по потопленному тоннажу числится Отто Кречмер. По этому показателю с ним никто не может сравниться в мире. Общий тоннаж потопленных им **42** судов и кораблей поражает воображение — **238 327** тонн (по некоторым источникам, даже **47** судов и кораблей — **274 385** тонн).

Все победы Кречмера достигнуты им в период с 4 октября 1939 г. по март 1941 г., т.е. за **17** с небольшим месяцев.

Имя Кречмера более всех других звучало и звучит в средствах массовой пропаганды, когда речь заходит о подводниках Второй мировой войны. Ни о ком другом, как о Кречмере, не написано столько книг на Западе.

Признаться, перелопатив много материалов о немецких подводниках, именно Кречмеру я отдаю свое предпочтение перед другими немецкими подводными асами. Но не за количество потопленных им судов, а за некоторые другие черты характера.

Кому-то, прочитавшему эти строчки, покажется, возможно, кощунственным, но мне лично Кречмер чем-то напоминает Александра Ивановича Маринеско. По крайней мере, у меня сложилось такое впечатление после всего, что я прочитал о том и другом в документальных повествованиях о них многих авторов.

Однако, чтобы объективно разобраться с триумфальными результатами атак этого аса, предлагаю, как и в случае с Прином и Лютом, тщательно проследить хронику его боевых походов (благо материала для этого достаточно) и послушать то, что говорили о нем его современники, хорошо знавшие его.

Вот как один из авторов книг о Кречмере пишет о нем: *«Сын школьного учителя из Нижней Силезии, он был во многих отношениях самым стойким и выносливым из этой троицы (имеются в виду близкие друзья Кречмера по обучению в школе офицеров-подводников Йоахим Шепке и Гюнтер Прин, ставшие впоследствии прославленными асами, которые погибли еще в первую половину войны. — Прим. авт.). Море во*

все времена воспитывало мужчин, которые предпочитали корабли женщинам. Они были счастливы, стоя на капитанском мостике, а не сидя в удобном кресле у камина. Кречмер был именно такой породы. Его пылливый ум постоянно требовал знаний о море и кораблях. В любых ситуациях он вел себя с уверенностью человека, который точно знает, каким делом он занят сейчас и чем будет заниматься завтра».

А вот что сказал о Кречмере бывший командир эсминца «Уокер» капитан Дональд Макинтайр, который совместно с эсминцем «Венон» нанес тяжелое повреждение подводной лодке «U-99», заставил Кречмера всплыть в надводное положение и сдаться в плен: *«Отто Кречмер был нашим самым опасным противником. Совершенно бесстрашный, несокрушимо уверенный в своих качествах моряка и бойца, целиком посвятивший свою жизнь службе на флоте, он управлял своей лодкой железной рукой. Он натренировал свой экипаж до высочайшей степени эффективности и все-таки заслужил преданность своей команды».*

В этом высказывании, правда, непонятна фраза *«все-таки заслужил преданность...»*, наверное, именно за это и заслужил преданность команды, что довел ее натренированность до высочайшей степени эффективности.

Сделаем некоторую скидку в этом хвалебном высказывании на то, что бывший командир «Уокера» сказал это через 10 лет после пленения Кречмера и, превознося его, тем самым поднимал цену и себе — победителю этого «самого опасного противника». Хотя следует отметить, что Д. Макинтайр, видимо, хорошо разобрался в Кречмере, т. к. после его пленения неоднократно присутствовал на допросах его следственными органами «по горячим следам».

Разумеется, некоторые авторы отмечают и отрицательные черты характера Кречмера (например, *«он жестоко презирал слабых, был нетерпим ко всему, что не соответствовало его личным критериям»* и т. д.). Правда, эти отрицательные качества имеют весьма относительный характер и в определенных ситуациях они могут оказаться положительными. Ни восхвалять Кречмера, ни развенчивать его, как человека, я не собираюсь. Можно только сказать определенно, что личностью он был незаурядной, а следовательно, как всякая неза-

урядная личность, с непростым характером. В конце этого параграфа я приведу 2 — 3 примера, подтверждающих это.

Итак, по существу боевых походов и атак подводного аса № 1 «Кригсмарине».

Первой подводной лодкой, куда был назначен командиром Отто Кречмер, была «U-23» серии «IIA» водоизмещением **303** тонны, с тремя торпедными аппаратами (**6** торпед), глубиной погружения **50** м, подводной скоростью **6,9** узла (надводной — **13** узлов), с экипажем **25** человек. В официально объявленных учениях подводных сил в 1937 г. участвовало **25** подводных лодок, вышедших из Килия и Вильгельмсхафена в Северное море. Старшим помощником у Кречмера был штурман Петерсон, впоследствии — командир «U-60» и «U-200», потопивший несколько десятков тысяч тоннажа вражеских судов. Кречмер был отмечен Деницем среди некоторых других отличившихся командиров ПЛ.

С началом войны 3 сентября Кречмер, находясь со своей «U-23» в море, получил условный сигнал по радио о начале боевых действий. В соответствии с этим приказом необходимо было вскрыть запечатанный конверт, в котором указывалось, что делать. Кречмер и без вскрытия пакета знал, что его задача выставить магнитные мины, загруженные вместо торпед, на подходе к заливу Гамбер. Рассчитав курс и время прибытия в заданный район, Кречмер дал команду полным ходом идти в назначенную точку. Однако снова поступило радио от Деница — прекратить все выполняемые операции и немедленно возвращаться в базу.

Первую атаку Кречмер провел 18 сентября 1939 г.: атаковал в идеальных условиях тихой спокойной ночи одиноко идущее судно. После безрезультатного выпуска одной за другой двух торпед прекратил преследование цели и вернулся в базу.

Теперь начнем проследживать хронику побед. Итак...

Выйдя в море 1 октября, периодически погружаясь, «U-23» подошла к району Скапа-Флоу, главной базе великобританских ВМС. Первой жертвой от артиллерийского огня ПЛ с близкого расстояния стало небольшое судно «Глен Фарг», идущее в балласте. Никакого **противодействия не последовало**.

В течение октября, ноября и декабря он потопил еще **2 судна: транспорт «Дептфорд» водоизмещением 4104** тонны и

транспорт «Магнус» водоизмещением **1339** тонн. Оба эти судна были потоплены артиллерией. **Противодействия не оказали.**

12 января 1940 г. потоплен танкер «Денмарк» (**10 517** тонн). Атака ночью в благоприятных метеоусловиях торпедой из надводного положения. **Противодействия не оказано.**

Ошибочная атака двумя торпедами торчащей из воды скалы, принятой за цель. Обладая чувством юмора, он дал радио в штаб: «Торпедировал скалу. Не затонула». Прибыв в базу, получил приказание прибыть к Деницу и отчитаться о потоплении крейсера «Нельсон». Ошибка произошла из-за того, что скала по-немецки «felson» и при передаче вместо «f» дали «п», и Дениц уже распорядился подготовить сообщение о потоплении английского крейсера. Разумеется, сообщение отменили. Итак, за январь — одна победа.

В феврале 1940 г. потоплен сухогруз «Тиберн» (**5225** тонн), отбившийся от конвоя и шедший одиноко. Потоплен двумя торпедами. **Противодействия не оказано.** В этом же месяце потоплен эсmineц из надводного положения двумя торпедами. **Противодействия не оказано.** Еще один сухогруз «Лохмэдди» (**4996** тонн) потоплен торпедами. **Противодействия не было.** Атака из надводного положения. Итак, за полгода **9** боевых походов общей длительностью **196** суток. Потоплено **8** торговых судов и один эсmineц. Ни в одном случае **противодействия не оказано.**

Приняв в командование новую ПЛ «U-99» серии «VIIA», он вывел ее в море на испытания 30 апреля 1940 г. и, отработав с новым экипажем задачи, положенные по курсу боевой подготовки, 17 июня вышел из Кили на боевое патрулирование в Атлантику. Поход прошел неудачно.

Вынужденное возвращение из-за неисправностей, полученных в результате взрыва рядом с корпусом ПЛ бомбы, сброшенной своим самолетом.

5 июля — повторный выход на «U-99». Потоплен английский транспорт «Магог» (**2053** тонны). Атака из перископного положения в идеальных условиях погоды, днем. **Противодействия не оказано.** Через несколько дней потоплено шведское грузовое судно «Биссен» (**1514** тонн). Атака под перископом одной торпедой. **Противодействия не было.**

8 июля потоплено транспортное судно «Гамбер Арм» водоизмещением несколько тысяч тонн. Атака под перископом двумя торпедами. **Подверглись преследованию эсминцем.** В общей сложности на лодку сброшено **127** глубинных бомб. Не всплывая провели на глубине **20** часов. Вот что записано в дневнике самого Кречмера: «*Мы все чувствовали себя, как школьники в Рождество (после всплытия в надводное положение. — Прим. авт.). Все, что касалось глубинных бомб, было для нас новым, ранее неизведанным, мы не знали, что будет дальше. Каждый звук был странным и незнакомым, а всякий раз, когда внутри лодки что-то ломалось, мы были уверены, что это начало конца...*»

Итак, после одиннадцати побед — серьезное противодействие, и экипаж лодки наконец-то узнал, что такое разрывы глубинных бомб.

10 июля потоплено из надводного положения транспортное судно «Вудберри». Атака торпедами из надводного положения. **Противодействия не оказано.** Все торпеды израсходованы, получено приказание возвращаться в базу.

За кормой **11** боевых походов, потоплено **11** торговых судов и **1** эсминец. **Противодействие оказано в одном случае.**

Начало 12-го боевого похода 29 июня 1940 г.

Торпедная атака из надводного положения торгового судна «Клэн Мензис» торпедами. Первая торпеда — промах. Вторая — попадание. Поврежденное судно не тонет. Кречмер дает команду своему помощнику на корабельной шлюпке доставить подрывные снаряды и потопить судно. Но этого не понадобилось: цель затонула. **Сопrotивления и противодействия не было.**

13 июля. Атака торпедами торгового судна «Ямайка Прогресс». Через 1 час 56 минут судно ушло на дно. **Противодействия не было.**

31 июля встреча с конвоем: **15 — 20** судов в охранении 3 кораблей (обратим внимание на количество кораблей эскорта). Пользуясь малой скоростью конвоя, в течение дня следил за ним, двигаясь под электромоторами на перископной глубине. К ночи корабли охранения ушли. Суда конвоя (**20** единиц) остались без охраны. Атака транспорта «Люцерна» (**6550** тонн) торпедами из надводного положения. **Проти-**

водействия не было. Атака двумя последними торпедами сухогрузного судна и транспорта. Первая торпеда — промах. Вторая — попадание в танкер «Алексиа» (8016 тонн). Танкер затонул. **Противодействия не было. Не было противодействия** и со стороны эстонского судна, утопленного торпедами. **5 потопленных судов — ни одного противодействия.**

По возвращении из похода (в Париж) награжден Рыцарским крестом. Как и в случае с Прином, чествование экипажа, полет с несколькими членами экипажа в Киль на отдых.

2 сентября 1940 г. Начало 13-го боевого похода. Потопление транспорта «Лумних» (1074 тонны) артснарядами (6 зажигательных и 20 бронебойных снарядов с дистанции 100 ярдов). **Противодействия не было.**

8 сентября обнаружены эсминцем. **Эсминец, находясь на значительном расстоянии, сбросил 30 глубинных бомб. Безрезультатно.**

В ночь с 9 на 10 сентября атака торпедами транспорта. Обе выпущенные торпеды прошли мимо цели. Выпущены еще две торпеды. Одна попала в цель. Транспорт затонул. **Противодействия не было.**

17 сентября расстрел артогнем торгового судна «Краун Эрум» водоизмещением 2392 тонны. Обстрел велся в течение получаса после торпедирования. **Противодействия не оказано.**

Столкновение в надводном положении в темное время суток с подводной лодкой «U-47» Гюнтера Прина — героя Скапа-Флоу. Столкновение прошло без повреждений.

Атака торпедами танкера «Инвершеннон» (9154 тонны) из состава конвоя. **Прямого противодействия не было.** Эсминец эскорта стрелял осветительными снарядами, пытаясь обнаружить противника.

Атака торпедами транспорта «Эльмбэнк». **Противодействия не было.** По торпедированному судну, не желавшему тонуть, выпущено несколько артснарядов. Безрезультатно. Пуск еще одной торпеды. Судно не тонет. Это лесовоз. Торпеда попала в плавающее бревно. Выпущено 88 артснарядов. **Никакого противодействия нет.** Не желает тонуть и торпедированный ранее танкер «Инвершеннон». Попытка изрешетить его борт пулеметными очередями ничего не дала. Кречмер решает послать шлюпку со взрывными зарядами. Шлюп-

ка опрокидывается на волне. Офицер, посланный на шлюпке, возвращается на лодку вплавь. Вторая попытка с помощью шлюпки и взрывзарядов оканчивается провалом. Офицер, пытавшийся вытащить опрокинувшуюся шлюпку, снова оказывается в воде.

По «Инвершеннону» выпускается еще одна торпеда с расстояния **500** ярдов. Танкер разваливается пополам и тонет.

Поврежденный лесовоз посылает на дно артснарядами командир ПЛ «U-47» Прин, подошедший на подмогу.

Вся эта операция по уничтожению лесовоза и танкера длилась несколько часов. За все это время ни Прин, ни Кречмер противодействию не подвергались. Настроение Кречмера было паршивое. Дело в том, что на борту ПЛ в этом походе был итальянский офицер, командир подводной лодки, посланный поучиться у немецкого подводного аса, а все, что сделала «U-99» в этом походе, образцом торпедной войны называть трудно. Совместной стрельбой зажигательными снарядами лесовоз наконец-то был подожжен.

Четырнадцатый поход Кречмера начался 13 октября 1940 г. С 17 октября участие в составе с семью другими подводными лодками в нападении на конвой «SC-7». Главными силами охраны конвоя были **3** эсминца. **7** лодок заходили в атаку со стороны конвоя, которая была непрерывной. Корабли охраны шли так: два по носу и корме и один на траверзе конвоя: Кречмер атаковал со стороны охраны в надводном положении. Атака началась в 10 часов вечера.

Первый пуск торпеды с дистанции **700** ярдов — промах. Вторая торпеда — попадание. Судно затонуло через **20** секунд. В 10.30 второй залп — по следующему судну — промах. Несколько выстрелов с сухогруза по лодке. Безрезультатно.

Снова торпедный залп. Попадание. Потоплен транспорт «Эмпайр Бригейд».

Еще атака по транспортному судну. Судно затонуло. Эсминцы не преследуют, т. к. не знают, где лодки. Стреляют осветительными снарядами, пытаются их обнаружить.

Через час еще одна атака. Торпедный залп по самому большому транспорту в составе конвоя. Безрезультатно, торпеда прошла мимо.

Снова один за другим торпедные залпы по двум транс-

портам. Потоплен пароход «Фискус». Еще один залп — потоплен транспорт «Талия».

Глубинные бомбы с эсминцев с другой стороны конвоя, осветительные снаряды. **Непосредственного противодействия подводной лодке «U-99» нет.** Кречмер, начавший удаляться от конвоя, видя, что непосредственной угрозы нет, возвращается и наносит удар торпедой по транспорту «Шекатиха», первая атака по которому оказалась неудачной.

Следующая атака по транспорту, выпущившему по лодке несколько пулеметных очередей. Пуск торпеды — попадание. Транспорт затонул. Это был транспорт «Седжпул».

Последний залп был произведен по маленькому судну, оставшемуся от конвоя, двумя торпедами. Одна прошла мимо цели, вторая — попадание. Это было судно «Клинтония». Добивала это судно артогнем подводная лодка «U-123». Таким образом, за одну ночь конвой потерял **17** судов, из которых **9** на счету Кречмера. Надо отметить, что и в этом самом результативном походе, длившемся всего лишь **9** суток, **ни какого активного противодействия со стороны противника не было, ни одна бомба на ПЛ не была сброшена, ни одного снаряда корабельной артиллерии по «U-99» выпущено не было** (не считая одного выстрела из пушки одного из атакованных судов и нескольких пулеметных очередей другого).

Но результаты, конечно, впечатляют: поход **9** суток, одна ночь и **9** потопленных судов. Именно эта ночная атака и сделала Кречмера тем легендарным подводным асом, который потом вошел в историю подводного флота «Кригсмарине» как подводник № 1.

На отчете Кречмера об этом боевом походе Дениц написал резолюцию: *«Великолепная атака, принесящая столь же отличные результаты».*

Во время своего пятнадцатого похода 3 ноября 1940 г. Кречмер снова в надводном положении ночью в благоприятных погодных условиях атаковал одиноко идущий транспорт. Транспорт затонул. **Противодействия не было.** Потопленным оказался пароход «Казанар».

Через некоторое время таким же образом был торпедирован транспорт «Лаурентик». Судно не хотело тонуть. Выпущена вторая торпеда, с расстояния **250** ярдов — третья. С тону-

шего судна был открыт пулеметный огонь. Отойдя на расстояние недосягаемости пулеметного огня, Кречмер выпустил торпеду по транспорту «Патрокл», подошедшему на помощь терпящему бедствие. «Патрокл» тоже не захотел тонуть. Выпущена вторая торпеда. С «Патрокла» тоже открыли огонь. Кречмер снова отошел на безопасное расстояние. «Патрокл» оказался загруженным пустыми бочками.

Снова залп торпедой по «Лаурентику» с расстояния **250** ярдов. Судно водоизмещением **10 тыс.** тонн затонуло.

Еще одна торпеда по «Патроклу». «Патрокл» все еще не тонет. Выпущена четвертая торпеда по нему, потом — пятая, шестая. Итак, **9** торпед с близкого расстояния по двум судам, оказавшим **«символическое» противодействие.**

Опоздавший на помощь терпящим бедствие судам эсминец сбросил на погружившуюся ПЛ несколько глубинных бомб, не принеших лодке никакого вреда.

Израсходовав все торпеды и не видя смысла оставаться в море «ловить погоду» (заниматься слежкой), Кречмер вызывает механика на мостик, задает ему пару наводящих вопросов о состоянии двигателей. В вахтенном журнале делается запись о неполадке в двигателе, дается радио в штаб. Лодка получает «добро» на возвращение в базу.

После возвращения в базу Кречмер получает личное приглашение Гитлера. Для его доставки в Берлин был выделен пятиместный самолет, где он был единственным пассажиром.

12 ноября Гитлер вручил Кречмеру отделанную золотом коробочку с золотыми «Дубовыми листьями» к Рыцарскому кресту, которым он был награжден ранее.

Свой пятнадцатый боевой поход Кречмер начал 27 ноября 1940 г. На другой день был атакован лайнер «Форфор». Вначале выпущена одна торпеда: лайнер потерял ход. Уйдя под воду от приближающегося эсминца, прошедшего над лодкой, Кречмер снова всплыл в надводное положение и выпустил по лайнеру вторую торпеду с расстояния **600** метров. Лайнер не тонет. Выпущена третья торпеда, четвертая, пятая. Затратив пять торпед в течение 2 ч. 20 м, «U-99» потопила наконец «Форфор». **Противодействия не было.**

29 ноября — атака одиночно идущего судна «Саманенгер» из надводного положения торпедой. Судно не затонуло. При-

нято решение поджечь артснарядами. После выпуска **50** зажигательных снарядов судно загорелось. **Никакого противодействия не было.**

Еще одна атака порожнего танкера «Конч», болтающегося без хода на волне. Экипаж давно покинул его. Выпущена торпеда. Танкер затонул. **Противодействия нет.**

7 декабря атака торпедами из надводного положения голландского парохода «Фарсмум» с расстояния 500 ярдов. Судно не тонет. Пошла вторая торпеда, третья. «Фарсмум» наконец затонул. **Противодействия не было.**

Перехватив радио от терпящего бедствие судна «Агия Айрини», получившего серьезные повреждения во время шторма, с точно указанными координатами, Кречмер пошел, чтобы своими торпедами добить его. В последнем перехваченном радио сообщалось: *«Не можем подойти к берегу. Просим вас о помощи. Судно не слушается руля. Трюмы заполнены водой 3 дня назад. За это время ни одно из судов не подошло на помощь».* Адмиралтейство Англии, приняв сигнал SOS, направило на помощь ближайший к «Агия Айрини» транспорт и **2** эсминца.

Курсы лодки и эсминцев пересеклись. Лодка успела уйти на глубину **300** футов (примерно **100** м). Над ней начали рваться глубинные бомбы. Было сброшено **50** глубинных бомб.

Через **2** часа лодка всплыла в надводное положение. Повреждений не было. Отказавшись от преследования терпящего бедствие «Агия Айрини» с **29** членами экипажа на борту, Кречмер пошел в базу, куда и прибыл через двое суток.

Итак, после **15** боевых походов, в которых было потоплено **36** судов и **1** эсминец, Кречмер получил разрешение на трехнедельный отпуск.

На предложение Деница перейти на работу в штаб отказался, сказав, что видит свое место во время войны только на лодке.

Вот что сказал Кречмеру Дениц: *«Ты постоянно находишься в море, с самого начала войны. И, между прочим, ты — единственный из моих командиров, который ни дня не работал на берегу. Думаю, ты обязан еще раз все обдумать... Человек не может делать то, чему ты, похоже, посвятил жизнь, без отдыха. Хотя бы ради безопасности своего экипажа. Не забывая, что усталый командир в море — это серьезная опасность».*

К чести Кречмера надо отметить еще одно его качество — скромность. В отличие от своих друзей. Прин, например, став кавалером Рыцарского креста и получив большую известность после атаки в Скапа-Флоу, «малость зазнался», как подшучивали Шепке и Кречмер. Более резко отзывались о Прине другие командиры лодок, называя его выскочкой и хвастуном, особенно после выхода его скороспелой книги «Мой путь в Скапа-Флоу».

Кречмер, несмотря на нажим официальных представителей системы пропаганды Геббельса и их уговоры написать книгу о своих подвигах, отказался. Аргумент, что это нужно, чтобы «и молодежь училась на таких подвигах», что это «будет способствовать росту популярности подводного флота», что «молодые люди станут выстраиваться в очередь, чтобы попасть на службу в подводный флот» и т. д., не убедили его.

А после упреков в том, что, отказывая, он не хочет «помочь своей стране», он сказал, что своими боевыми делами помогает ей значительно больше. «Специалисты» из геббельсовской конторы попробовали нажать на Кречмера через Деница, т. к. он сказал, что только по приказу Деница может взяться за эту работу. Дениц поддержал его в этом отказе. Так что ссылка Прина на Деница, что тот якобы предложил Прину написать его книгу, очевидно, несостоятельна. Прин так говорил, оправдываясь перед друзьями за явно пропагандистский характер своей книги и некоторые преувеличения своих подвигов. Кречмер к этой книге Прина вообще отнесся резко отрицательно.

Отказывался он и от настоятельных просьб радиокомпании, корреспондентов различных газет давать им интервью. Конечно, он с удовольствием прослушал «Марш Кречмера», ноты которого ему вручили от имени армейского командования, но известностью своей и назойливостью корреспондентов явно тяготился и старался от них смыться.

В 16-й боевой поход Кречмер вышел на своей счастливой «U-99» 25 февраля 1941 г. под звуки «Марша Кречмера», исполняемого музыкантами, вышедшими сопровождать лодку до выхода из бухты на специально выделенном для этой цели пароходике. Придя в район патрулирования вместе с другими лодками, среди которых находились и лодки его друзей (При-

на «U-47» и Шепке «U-100»), Кречмер получил сообщение о конвое, идущем под охраной двух эсминцев.

Перед атакой лодок конвой подвергся бомбардировке шести бомбардировщиков люфтваффе, которые разгромили **3** судна.

Сблизившись с отставшим судном на 5 кабельтовых, Кречмер произвел залп по нему из надводного положения. Торпеда прошла мимо. Из-за сильного волнения моря Кречмер отказался от повторной атаки. Из других трех ПЛ (кроме Шепке, Кречмера и Прина была еще и «U-95» командира Шрайбера) тоже никто в атаку на конвой не вышел.

7 марта подводные лодки встретились с другим конвоем, гораздо большим по количеству судов, но тоже с незначительным конвоем (**3** эсминца и **2** корвета).

Атака китобойной базы «Терье Викен» (**20** тыс. тонн), переоборудованной под танкер. Эта китобойная база уже была атакована ПЛ «U-47» Прина, но не хотела тонуть.

После атаки Кречмера судно снова осталось на плаву. Сблизившись на дистанцию **500** ярдов (примерно **450** м), Кречмер атакует идущий рядом с китобойной базой танкер «Этельбич». Торпеда попадает в танкер, но он не тонет, оставаясь без хода. Кречмер принимает решение добить танкер артогнем, но это не удастся сделать из-за сильного волнения. Кораблей эскорта рядом нет, следовательно, **нет и никакого противодействия**.

С рассветом Кречмер вернулся добить поврежденные суда, но обнаружил два эсминца, подбирающих людей с потопленных судов.

Днем — уклонение от корвета, сбросившего на лодку несколько глубинных бомб. Другой корвет атаковал и потопил подводную лодку «U-70» (командир Матц). Часть экипажа вместе с командиром спаслась и попала в плен.

15 марта снова обнаружен конвой в сопровождении **одного эсминца**. Уклоняясь от эсминца, «U-99» ушла на глубину. Преследования со стороны эсминца не было. После всплытия Кречмер ничего не обнаружил.

16 марта — снова конвой. Поднырнули под конвой (на судах гидроакустических станций не было, не было их и на некоторых кораблях).

После всплытия — потеря контакта с конвоем, а потом восстановление контакта.

Торпедная атака из надводного положения танкера «Феом». Танкер потоплен. **Противодействия нет.**

Торпедная атака второго танкера «Бедин». Танкер потоплен. Противодействия нет. С противоположной стороны конвоя эсминцы ведут стрельбу осветительными снарядами, пытаясь кого-нибудь обнаружить.

Еще атака. Два залпа по сухогрузам, идущим рядом друг с другом. Первый затонул. Второй не хотел тонуть. Выпущена вторая торпеда. Сухогруз потоплен. Это были транспорты «Венеция» и «Дж. Б. Уайт». **Противодействия не было.**

Атака по танкеру «Франш Комт». Танкер затонул. **Противодействия нет.**

Затем еще торпедный залп по танкеру «Коршам».

Итак, закончился 16-й боевой поход. Потоплено еще **7** судов. Правда, **2** судна засчитаны за другими командирами лодок, атаковавшими поврежденные Кречмером суда. Общий счет: **41** судно и **1** эсминец — водоизмещение **238 327** тонн.

По количеству потопленных судов опередит Кречмера только Вольфганг Лют, на счету которого будет **47** судов. Однако по потопленному водоизмещению Лют отстанет почти на **10** тыс. тонн.

Шестнадцатый боевой поход Кречмера был последним походом, в котором ему сопутствовал успех. Следующий, семнадцатый, начавшийся в середине марта, закончился трагически для его подводной лодки «U-99» гибелью механика лодки и пленением всего экипажа ПЛ во главе с командиром...

После того как мы проследили хронику и обстоятельства всех без исключения атак Кречмера, можем уверенно сделать кое-какие выводы.

Во-первых, Кречмер оказался умным, расчетливым и обладающим таким весьма важным качеством, как военная хитрость.

Во-вторых, такое качество, как отвага, доходило в нем до безрассудства.

В-третьих, по сравнению со многими другими командирами он отличался неимоверным упорством в достижении поставленной задачи.

В-четвертых, Кречмер был одним из немногих команди-

ров, который, выходя в атаку на тихоходный и большой по габаритам транспорт, производил по нему залп одной торпедой. Промахи в торпедных залпах у него тоже, как и у всех других командиров, были, но их было значительно меньше, чем у кого-либо другого, и в целом составили не более 40% выпущенных торпед.

Все это объективно, без преувеличений и передержек. Не случайно он считался любимчиком Деница, и Дениц не скрывал этого, уговаривая его после 15-го боевого похода перейти на службу в штаб.

Все это правда, но не вся. Есть еще одно объективное и неопровержимое обстоятельство. Из всех своих боевых атак, которых в общей сложности было более пятидесяти, **только в одной он подвергся интенсивному преследованию и бомбардировке** (в одиннадцатом боевом походе при преследовании эсминцем).

Было еще две атаки, после проведения которых лодка Кречмера подверглась бомбардировке глубинными бомбами, но преследование лодки в том и другом случае было кратковременным и никакого вреда лодке не нанесло. Были и другие обстоятельства, способствовавшие успеху Кречмера. Во-первых, во всех первых одиночных боевых походах все атаки, проведенные Кречмером, были по одиночным, не защищенным судам. Во-вторых, все другие атаки (в пяти боевых походах) проводились по конвоям, исключительно слабо защищенным, с плохо организованной противолодочной обороной. Все без исключения конвои в этот период имели в составе эскорта от **2 до 5** кораблей на **20 — 50** охраняемых судов, что ни в коей мере не обеспечивало сколько-нибудь серьезное противолодочное противодействие.

Малочисленность конвоя давала возможность лодкам выходить в торпедную атаку из надводного положения не только в ночное, но и дневное время, а отсутствие авиации позволяло лодкам часами находиться в дневное время в надводном положении, разбираясь со своими жертвами (добывая их артиллерией, взрывными зарядами, доставленными на шлюпке, и т. д.).

Конечно, каждый боевой поход подводной лодки, даже независимо от того, была встреча с противником или нет, это риск и подвиг. **Но факт есть факт. При выполнении своих атак только в 2 — 3% их Кречмер имел противодействие.**

У нас есть возможность сравнить его боевые походы с походами других командиров подводных лодок. Мы убедимся, что у многих других чрезвычайных обстоятельств было несравненно больше. Порой даже обстоятельств, положение в которых казалось безвыходным.

Поражающие цифры его результативности затмили глаза некоторым «исследователям» и затуманили мозги массовому международному обывателю благодаря активной военной и послевоенной пропаганде. А соратники Кречмера по борьбе, другие командиры лодок, рядовые немецкие подводники, все доподлинно знавшие и понимавшие, в том числе и ближайшие друзья Кречмера, уважали и ценили его не за эти его подвиги, а за другие, чисто человеческие качества.

Кречмер, будучи человеком скромным и хорошо понимая, что подвиги его раздуваются неимоверно, а обстоятельства, которые способствовали его победам, были весьма благоприятны, именно поэтому не любил лишнего ажиотажа и шумихи вокруг своего имени.

На этом закончу разбор «персональных дел» трех лучших подводных асов «Кригсмарине». Кроме них, потопленный тоннаж которых превышает по **200** тыс. тонн, было **11** командиров лодок, которые потопили по **150** тыс. и более тонн, а также **18** командиров лодок, чей потопленный тоннаж составил **100** тыс. и более тонн.

Однако именно о первых **8 — 10** командирах лодок, вошедших в список лучших по общему потопленному тоннажу, командирах «первой волны», подавляющая часть которых погибла до 1942 г., говорил гросс-адмирал Дениц в своих воспоминаниях: *«Они атаковали британские коммуникации отважно и умело, не теряя рассудка... Они ощущали себя «повелителями моря» и полагали, что смогут справиться с любыми защитными мерами, которые организует противник».*

Дениц преувеличивал, конечно, качества своих «морских львов», которыми командовал. Но он знал, что и для кого он пишет с такой гордостью и значительной долей хвастовства за подвиги подводных асов «Кригсмарине». Эти и подобные высказывания его, возглавлявшего подводные силы Германии и стоявшего у истоков их зарождения в начале 30-х годов, имели исключительно большое значение в дальнейшей про-

паганде подводных сил уже в составе «Бундесмарине» в послевоенный период.

Из числа первых пяти самых лучших командиров лодок двое (Г. Прин и В. Шюце) погибли в 1941 г. О. Кречмер, после шести лет пребывания в английском и канадском лагерях для военнопленных, вернулся в Германию в 1946 г., начал служить в звании контр-адмирала, командуя флотилией подводных лодок в составе «Бундесмарине» в ФРГ. Он дожил до 60-х годов.

Эрих Топп, о котором мы говорили уже, закончил службу в «Бундесмарине» в 70-х годах. Много выступал в печати, написал книгу своих мемуаров и предисловие к книге Джордана Воуза «Подводный ас. История Вольфганга Люта».

Кстати, Э. Топп в своих устных и письменных высказываниях о своих подвигах не затрагивает тему о том, как он, будучи командиром «U-552», потопил свой эсминец «Рубенс Джеймс», на котором погибло **115** человек итальянцев — союзников Германии.

А Карл Дениц, говоря о том, что его «*повелители моря*» полагали, как он пишет, что «*смогут справиться с любыми защитными мерами, которые организует противник*», ошибся вместе с ними. Не смогли они справиться не только с «новыми защитными мерами», которые «организовал противник» в последние годы войны, но даже и в то время конца первой половины и начала второй половины войны, когда кое-кто из них был еще жив. Как я уже говорил, большая часть из них погибла (Прин, Либе, Лассен, Леман-Вилленброк, Шюце, Шульце, Мартен, Шепке и др.), а те, кто остался жив, особых успехов добиться не смогли.

Разобрав кратко практически все атаки трех лучших немецких подводных асов, мы убедились, что их «феноменальные» успехи во многом обусловлены тем, что в первоначальный период войны, да и, пожалуй, до конца первого ее периода, охранение судов, шедших в составе конвоев, было исключительно слабым, а о судах, бывших в одиночных плаваниях, и говорить не приходится.

Именно на потоплении этих никем не охраняемых судов и зиждется в основном та «сногшибательная» статистика, которой заморочили головы специалисты по «промыванию мозгов» всем, кто не желает эти свои мозги включить и верит всему, что говорят и пишут те, кому это выгодно. Выгодно раздувать

непомерно подвиги немецких подводных асов и на этом фоне принизить, свести на нет успехи наших героических подводников.

Я уже достаточно привел статистических и фактических данных, подтверждающих вышесказанное. Однако считаю нужным привести еще кое-что из статистики подводной войны за Атлантику.

За первые **7** месяцев войны немецкие подводные лодки потопили **277** торговых судов общим водоизмещением **974** тыс. тонн. Четыре судна захвачены и приведены в немецкие базы в качестве приза. Из всего этого количества потопленных судов только **118** принадлежали Англии. Остальные **159** относились к союзническим или **нейтральным** странам. При этом среди потопленных было большое количество (в том числе и нейтральных) рыболовных судов, парусных шхун, мелких и транспортных судов, потопление которых мало повлияло на общие потери английского судоходства. Эти потери в указанный период не превышали **3% от общего количества английских судов**.

Так что «повелители моря» и «волки океана» немного добились за это время, потеряв из своего состава **17** подводных лодок, что составило **30%** от числа всех участвовавших в боевых действиях. Личный состав подводного флота уменьшился на **650** человек.

При этом из всех **277** потопленных судов **80%** относится к одиночным, шедшим без охраны и по большей части не имеющим никакого вооружения вообще.

Как только организация конвоев начала улучшаться, средства и силы ПЛО увеличились, успехи подводных асов быстро стали падать до нуля. Ниже я приведу примеры, когда прославленные асы, командиры лодок, являющиеся кавалерами Рыцарского креста и даже кавалеры Рыцарского креста с дубовыми листьями в новых условиях показали свою полную беспомощность и, за редким исключением, могли похвастаться успехами не более, чем другие командиры лодок, не обремененные славой. И гибли лодки этих асов так же, как лодки рядовых командиров, и в плен они попадали так же, как и другие, вместе с остатками своих экипажей.

Кроме знаменитого Кречмера, еще несколько кавалеров Рыцарского креста попали в плен и так же, как Кречмер, мно-

гие годы провели в английских и канадских лагерях для военнопленных.

Далее я не буду описывать атаки других немецких подводных асов, как первых трех, но некоторые характерные и яркие примеры действий других командиров немецких лодок и важных обстоятельств, способствовавших их успешности или, наоборот, неуспешности, я приведу.

А относительно некоторой схожести характеров Отто Кречмера и Александра Маринеско могу высказать свою убежденность в том, что Александр Иванович Маринеско, попади он в ситуацию, подобную той, в какую попал Кречмер со своей «U-99», в плен бы ни за что не сдался. Что бы там ни плели нынешние «демократические» идеологи о «схожести» гитлеровского и сталинского режимов, но именно потому, что эти режимы были противоположны в главном, А. И. Маринеско предпочел бы свою гибель сдаче врагу, т. к. он воевал не за идеи вождя, а за свой народ и свою Родину.

Глава 2

«Овцы»

Большой провал

В мае 1941 г. случилось событие, исключительно серьезно повлиявшее на результат действий немецких подводных лодок и в целом на итоги «Битвы за Атлантику». Виновницей этого события стала подводная лодка «U-10», которой командовал «кавалер Рыцарского креста», вошедший в историю «Кригсмарине» и в целом в историю Второй мировой войны тем, что именно с его атаки и потопления в первый день войны против Англии пассажирского лайнера «Атения» начались боевые действия немецких подводных лодок. Командовал «U-10» Фриц Джулиус Лемп.

Выйдя в атаку на конвой «ОВ-318» в составе группы из **6** лодок, Лемп потопил **2** английских судна «Эсмонд» (**5000** тонн) и «Бенер Хед» (**2600** тонн). После успешной атаки лодка подверглась преследованию трех кораблей эскорта: 2 эсминцев и корвета. От взрыва глубинных бомб лодка получила повреждения и провалилась на глубину **100** метров с сильным диф-

ферентом на корму, а потом неожиданно всплыла в надводное положение. Лемп, видя, что лодка обречена (два эсминца шли на таран), дал команду экипажу покинуть лодку, а потом открыть кингстоны, чтобы лодку затопить. (Английские и канадские историки употребляют выражение «открыть кингстоны», хотя на самом деле на подводных лодках большинства проектов кингстоны или не закрываются вообще, как было и на немецких лодках времен войны, или закрываются в случае необходимости на лодках, где цистерны главного балласта сконструированы с закрывающимися кингстонами. Правильно надо сказать: «открыть клапана вентиляции цистерн главного балласта», тогда воздух, находящийся в цистернах, стравится через открытые клапана, а вода через открытые кингстоны заполнит цистерны, придав лодке отрицательную плавучесть.)

Механик лодки, получивший команду командира затопить лодку, не сумел это сделать (хотя доложил, что сделал все, как положено). Убедившись, что лодка заполняется водой, Прин последним покинул ее борт. Все оставшиеся в живых члены экипажа оказались за бортом, плавая на поверхности воды, кто на чем, а лодка не хотела тонуть. Англичане, увидев, что лодка держится на плаву, оперативно организовали высадку на ее борт команды из девяти человек. Возглавил команду младший лейтенант Дэвид Бальми. Он быстро, как он сам пишет, *«расставил своих людей в цепочку»* и по этой цепочке стал передавать все документы, захваченные в центральном посту и радиорубке. Среди документов, взятых в радиорубке, оказались документы и по шифровальной машине «Энигма» — гордости немецких криптографов, кодированные радиোগраммы которой с самого начала войны не могли расшифровать специалисты Англии.

А вместе с секретными документами была захвачена и сама шифровальная машина «Энигма». Англичане приняли решение буксировать лодку, предприняв некоторые меры по недопущению ее затопления. Однако, не дойдя до берега **100** миль, лодка оборвалась с буксира и затонула. С погибшей лодки было спасено тридцать четыре человека. Утонули вместе с командиром Лемпом **14** человек. И хотя из состава конвоя немецкие подводники уничтожили **7** судов водоизмещением **39 255** тонн, цена такой победы оказалась чрезвычайно высока. Кроме погибшей ПЛ «U-110», о чем Дениц довольно

быстро узнал, «Кригсмарине» постигла главная беда, о которой он не подозревал.

Командование английских кораблей взяло подписку о недопустимости разглашении сведений о происшедших событиях со всех без исключения членов экипажей боевых кораблей и гражданских моряков, спасенных после атак немецких подводных лодок и имевших возможность наблюдать за захватом лодки. Надо отдать должное английским морякам: сведения о захвате «U-110» и секретных документов с ее борта не разглашались Адмиралтейством до 1959 г.

Были предприняты меры для недопущения разглашения информации немецкими подводниками, захваченными в плен: они содержались в изолированных условиях лагерей для военнопленных, исключаящих общение с другими военнопленными. Именно захват «Энигмы» с ПЛ «U-110», а также несколько позднее гидрографического судна с кодами позволило англичанам впоследствии перехватывать и расшифровывать все важнейшие радиогаммы, которые давал в адрес лодок (как персонально, так и по группам или сразу для всех) К. Де-ниц. Таким же образом перехватывались и расшифровывались донесения командиров подводных лодок с моря. Таким образом, англичане получили возможность знать довольно подробно обстановку, складывающуюся в «Кригсмарине». Особенно большое значение это приобрело, когда немцы организовали снабжение лодок, развернутых в отдаленных от баз районах океана, с помощью т. н. «дойных коров» — подводных танкеров-заправщиков. Англичане, узнавая место и время встречи лодок с танкерами, зачастую успевали прислать заранее в этот район корабли ПЛО, а чаще наносили удар авиацией, если район находился в зоне ее действия. И хотя некоторые авторы, занимаясь историей подводной войны, отрицают решающую роль расшифровок сведений (по встречам «дойных коров» в местах заправки подводных лодок), переданных с помощью «Энигмы», факт остается фактом. За все время действий этих танкеров **9** из **10** были уничтожены еще до середины 1944 г., и немцы были вынуждены в качестве заправщиков использовать переоборудованные подводные минные заградители.

С захватом документации с «U-110» англичане получили таблицы «ключей» к шифровальной машине на апрель — июль

1941 г., карты минных полей и банок, установленных у побережья Франции в Северном море, морские секретные карты, технические чертежи и руководства по эксплуатации приборов и систем подводной лодки серии «IXB» (океанская лодка).

Отличившиеся в операции по захвату лодки офицеры были награждены самыми высокими наградами Англии и были приняты королем Георгом VI в Букингемском дворце. Командиры эсминцев и корвета были награждены орденами «За боевые заслуги». Кроме того, еще 3 офицера получили медали «За выдающиеся заслуги».

Адмирал сэр Джордж Кризи, кавалер всех самых высоких наград Англии (в том числе и ордена Бани 1-й степени, ордена Британской империи 1-й степени, ордена «За боевые заслуги» и ордена Королевы Виктории), считал эту операцию самой блестящей в «Битве за Атлантику», а король Георг VI называл ее «самым значительным успехом в войне на море».

В своих мемуарах Дениц пишет, что он и не подозревал, что англичанам удалось высадиться на лодку. Он считал, что Лемп геройски погиб, до конца выполнив свой долг. В честь Лемпа была названа в военно-морской базе в Лорьяне одна из казарм подводников.

Лемп не выполнил «святую» и главную обязанность командира — не принял меры к уничтожению документации, прежде чем покинуть борт лодки, как это делали десятки других командиров ПЛ, попадая в безвыходную ситуацию. Именно поэтому многие немецкие ветераны-подводники, уже в начале 60-х годов узнавшие подробности гибели ПЛ «U-110», называли Лемпа не асом, а «ассом», и говорили, что он был бы расстрелян самими немцами, если бы не погиб в море.

Кстати, подводя итог этой трагичной операции немецких подводных лодок в нападении на конвой «ОВ-318», Дениц, опираясь на донесения командиров, считал, что лодки потопили **13** судов общим водоизмещением **76 268** тонн. Завышение фактических результатов по количеству потопленных судов произошло почти в два раза. То же и по общему потопленному тоннажу. Такое не раз еще будет повторяться и впредь.

Много еще до конца 1941 г. в жизни «Кригсмарине» произошло неприятных событий, таких, как, например, гибель линкора «Бисмарк». В попытке спасти «Бисмарк» участвовали и подводные лодки.

Во второй половине мая «Бисмарк» вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» вышел из Киля для проведения рейдерской операции. Через пять дней после их выхода состоялся бой этих кораблей в Датском проливе с тяжелыми английскими крейсерами «Норфолк» и «Саффолк», а также с линейным крейсером «Худ» и линкором «Принц-оф-Уэлс».

В результате боя первым погиб крейсер «Худ», за ним был поврежден и вышел из боя линкор «Принц-оф-Уэлс». «Бисмарк» получил повреждения, из топливных цистерн в море начало вытекать топливо.

Крейсер «Принц Ойген» из-за поломки судовых механизмов вынужден был на малой скорости пойти в Брест. На помощь «Бисмарку» Дениц послал 5 подводных лодок. Кроме того, он дал команду развернуть еще 4 подводные лодки на предполагаемом пути «Бисмарка» в Брест или Лорьян.

В атаку на «Бисмарка» англичане бросили 15 самолетов — торпедоносцы с авианосца «Виктория». Два из них были сбиты зенитной артиллерией. Одна из выпущенных самолетами торпед попала в район броневых поясов, но повреждений не принесла. Начавшийся шторм оттянул развязку на некоторое время. Дениц приказал каждому из 9 командиров лодок, выделенных для прикрытия «Бисмарка», и еще 3, дополнительно направленным на помощь ему, как можно быстрее сосредотачиваться к линкору, чтобы не допустить прорыва ни одного вражеского корабля, способного произвести артиллерийскую или торпедную атаку.

Перехватив радио и узнав из него, что «Бисмарк» идет к берегам Франции, англичане выслали разведывательные самолеты, поднявшиеся с авиабазы в Исландии, и в 690 милях от Бреста «Бисмарк» был обнаружен. После нескольких атак самолетов с авианосца «Арк Ройял» две торпеды попали в борт линкора. Одна из торпед не причинила вреда, а вторая, разорвавшись в районе руля, повредила его. Линкор потерял управление.

Подводная лодка «U-556» (Г. Вольфарт) установила контакт с английским авианосцем и линейным крейсером «Ренаун», но запас торпед на борту ПЛ истощился, торпедировать корабли было нечем.

В бой с «Бисмарком» вступили 5 английских эсминцев. Подошедший на ПЛ «U-73» Г. Розенбаум не смог помочь «Бис-

марку», т. к. ни разу не смог выйти в торпедную атаку по непрерывно меняющим курс и скорость эсминцам. Позднее «U-73» в условиях штормовой погоды потеряла из виду и вражеские эсминцы, и «Бисмарк». Шторм штормом, но Розенбаум, очевидно, не особенно из храброго десятка был. Имея полный запас торпед, вполне мог бы помешать эсминцам атаковать линкор. Они-то ведь тоже в этих же штормовых условиях находились и качке были подвержены даже большей, чем лодка, имевшая возможность спастись от нее на глубине. Но командир, видимо, больше не об атаке кораблей беспокоился, а об уклонении от них. Да и потерять из виду линкор, находящийся на одном месте без управления, и целое соединение эсминцев около него надо было умудриться.

Г. Вольфарт («U-556»), снова подошедший к «Бисмарку», из-за отсутствия торпед помочь был не в силах.

На дистанцию выстрела главного калибра к «Бисмарку» подошли линкор «Кинг Джордж V» и крейсер «Ренаун». Несколько снарядов линкора и крейсера накрыли цель. Были разрушены почти все верхние надстройки, выведено из строя большинство орудий. Линкор покрыли дым и пламя. Подошедшие на дистанцию торпедного выстрела крейсера «Норфолк» и «Дортсершир» добились «Бисмарка». Линкор погиб.

Командир линкора капитан 1-го ранга Линдемман и адмирал Льютенс (лучший друг Деница) погибли вместе с кораблем и другими 2200 членами его экипажа. 110 человек было спасено английскими кораблями, а три человека — подводной лодкой «U-74», подоспевшей к «Бисмарку», чтобы, по приказанию Деница, взять с него судовой журнал и другие секретные документы. Двух немцев подобрал немецкий траулер. Подводная лодка «U-556», имевшая минимальный запас топлива еще до гибели «Бисмарка», пошла в базу.

Таким образом, подводники «Кригсмарине» не выполнили поставленную задачу — «Бисмарка» они не спасли.

После этой трагедии немцы прекратили на время операции в Атлантике.

США еще не вступили в войну с Германией, а Франклин Рузвельт 27 мая сделал заявление: *«Битва за Атлантику отныне станет вестись на всем океанском пространстве от Северного полюса до льдов Антарктиды. Преступно ждать, когда враг окажется у наших границ».*

В скором времени, наряду с усилением эскорта конвоев надводными кораблями, начали использовать для их прикрытия самолеты, вылетающие с аэродромов Исландии и Ньюфаундленда. И хотя на всем маршруте перехода конвоев авиация действовать не имела возможности, но значительная часть пути авиационным прикрытием обеспечивалась хорошо.

Если в мае месяце из 2 конвоев: «НХ-126» и «ОВ-318», как было сказано выше, из 29 потопленных судов только 16 были под охраной в составе конвоев, то в июне 1941 г. два конвоя: «НХ-129» и «ОВ-331», организация которых была выполнена по новой схеме, прошли от точки выхода до пункта назначения, **не потеряв ни одного судна**. Это было явной неудачей штаба Деница и в целом неуспехом «Кригсмарине».

А «большой провал», вызванный захватом англичанами «Энигмы», о котором ничего не знал Дениц, скоро даст о себе знать большими потерями «Кригсмарине».

Снова «Эльдорадо»

Как мы заметили, последние месяцы 1941 г. успехи немецких подводников стали уменьшаться. Усиливающаяся противолодочная оборона конвоев союзников отрицательно сказалась на «самочувствии» «Кригсмарине». И хотя дело еще не дошло до активного использования авиации в противолодочной войне, но признаки появления ее в скором времени над районами разворачивания лодок уже появились. К тому же, пользуясь расшифровкой передач Германии для управления лодками в море, англичане стали выяснять местонахождение групп подводных лодок, пытающихся перехватить конвой, и просто обходить их при проводке конвоев.

Вступление в войну США 11 декабря 1941 г. внесло изменения в ухудшающуюся тенденцию подводных побед «Кригсмарине», дало возможность снова воспользоваться плодами «Эльдорадо». Вот что говорит об этом английский историк М. Говард: *«С объявлением правительством США войны Западная Атлантика стала открытой для операций немецких подводных лодок. Ресурсы американских ВМС оказались под чрезмерным напряжением, вызванным ведением боевых действий на двух океанах. Командование американских ВМС не*

сразу освоило методы проводки конвоев, которым англичане ВМС уже научились за два тяжелых военных года...»

Дениц вместе с Редером для постоянного поддержания примерно **25** лодок на патрулировании в Средиземном море решили послать в этот район **50** лодок. Для действия против конвоев в Баренцевом море, отправляющихся в Советский Союз, решено было держать **20** лодок. Поэтому для начала к берегам США было послано всего лишь **12** подводных лодок.

Уже 12 января 1942 г. первый удар по судоходству США был нанесен. Это сделала подводная лодка «U-123», потопив английский пассажирский пароход «Cyclops». В районе интенсивного судоходства между Нью-Йорком и мысом Хаттерас за 10 дней января первые **6** ПЛ уничтожили **14** судов (**75,7** тыс. тонн.). **70%** уничтоженных судов были танкерами. Это, конечно, не случайно, т. к. у командиров лодок, как и в начале войны, «разбегались» глаза, и они выбирали, какую цель атаковать, чтобы была она наиболее ценной. Танкеры, естественно, попадали в число первых жертв.

Американцы, передав **60** своих кораблей в качестве помощи Англии в противолодочной войне, сами остались без кораблей ПЛО. И в Карибском море, и в Мексиканском заливе кораблей эскорта для сопровождения начавших организовываться конвоев явно не хватало. А пока шли организационные мероприятия по формированию конвоев, подводные лодки быстро наращивали свой «жирок» — потопленный тоннаж.

В первом эшелоне Дениц смог послать к берегам США лишь лодки «VII» серии, автономность которых была не более **30 — 35** суток. Даже с учетом того, что некоторые лодки смогли находиться в море до **40 — 42** суток, на ведение боевых действий в районе оставалось не более **12 — 14** дней, т. к. на переход в район действия из расположения базы и обратно уходило до 2 недель.

Пока обстановка позволяла интенсивно расходовать торпеды из-за обилия незащищенных целей, запаса торпед (**14** штук) хватало на две недели патрулирования.

В этих условиях командиры немецких лодок, действуя разумно, стремились выходить в атаку, производя залп не более одной-двумя торпедами. Зачастую использовалась артиллерия, т. к. одиночно идущие суда не имеют возможности защищаться, да и в составе первых конвоев силы ПЛО были ми-

нимальными и состояли из мелких, в спешке переоборудованных гражданских судов, в частности траулеров.

За январь месяц подводные лодки, действуя у берегов США и Канады, отправили на дно **36** судов из общего числа (**42**), потопленных в Северной Атлантике. Получив результаты первых действий лодок, Дениц посылает к берегам США еще несколько лодок. В конце января там уже действовало **19** подводных лодок, в феврале — апреле до **28**, в мае — до **35**, в июне — до **40**.

Громадный район в восточной приграничной зоне Атлантики насчитывал всего лишь **28** кораблей, призванных обеспечить оборону подходов к многочисленным портам Восточного побережья США.

Интенсивность движения судов была такова, что ежегодно от **120** до **130** их проходило через зону. К тому же первые четыре месяца войны ни о каких конвоях речь не шла, т. к. не было сил и средств их обеспечения.

Выше уже было отмечено, что в первые месяцы войны для действия против подводных лодок было собрано все, что хотя бы как-то могло плавать и быть вооружено, — **94** катера и корабля различных типов и классов и **170** самолетов армейской авиации, зачастую вообще невооруженных, предназначенных только для наблюдения за акваторией.

Не лучше обстояло дело и с морской пограничной зоной Мексиканского залива, где для обеспечения противолодочной обороны на акватории, превосходящей Черное море, действовало лишь... **3** катера, одна переоборудованная яхта и **35** самолетов гражданской авиации.

Совсем плохо с вопросами ПЛО было в Карибском море и в районе Панамского канала. Здесь кораблей ПЛО практически не было вовсе, а несколько самолетов, плохо вооруженных или совсем невооруженных, могли вести только визуальные наблюдения и сообщать по радио на главный командный пункт их результаты.

Вот где и порезвились снова немецкие подводные асы. Пока американцы разворачивались, устанавливали минные заграждения, боновые сети, оборудовали посты наблюдения и связи, немецкие подводники торпедами пачками топили их суда, особенно танкеры, которые, как и всегда раньше, были для них главной добычей (жертвой).

Предпринимая экстренные меры по ПЛО, американцы установили у входа в Чесапикский залив **365** мин. В районе Ки-Уэста — минное поле из **3460** мин. Здесь же в Ки-Уэсте был организован один из главных пунктов формирования конвоев.

И опять, как и в случае с англичанами у Скапа-Флоу, подвела теперь уже американцев «священная корова» — частная собственность и жадность ее владельцев.

Дело в том, что частные фирмы, занимающиеся туристическим бизнесом, не хотели терять доходы из-за «срыва туристического сезона». Идет война, гибнут люди, а им все до лампочки, прибыль важнее всего. По этой причине они значительное время отказывались от затемнения туристических пассажирских судов. К тому же на первых порах немецким лодкам было не до них: нужны были танкеры как главная цель.

И только через 5 месяцев после начала войны (18 мая) командование обороны Восточного побережья США удостоилось получения приказа в обязательном порядке обеспечить затемнение как всех типов судов, так и береговых объектов и населенных пунктов, кораблям и судам ВМС запрещено было вести по радио открытые переговоры. А подводники «Кригсмарине», выполняя приказ Деница топить как можно больше, вовсю стараются, пользуясь полной безнаказанностью. Особенное рвение проявляют они в отношении танкеров. Их в меньшей степени интересует оперативно-стратегическое значение разрушения топливно-энергетической базы и систем транспортировки нефти и нефтепродуктов; главное для них — большой тоннаж танкеров и значительная уязвимость, низкая живучесть их и низкая непотопляемость. Танкеры при попадании торпед с «большим эффектом» либо разваливаются пополам, либо вспыхивают костром и горят, освещая море до самого горизонта.

Если посмотрим на географическую карту южного побережья Карибского моря, то увидим четко выделенные три острова: Аруба, Кюрасао и Тринидад, расположенные у северного побережья Венесуэлы. На картах современного географического атласа все эти острова обозначены «самолетиком», означающим, что на них имеются аэродромы. К началу войны аэродромов этих не было, но первые два острова, как и теперь, тогда были важнейшей базой добычи и переработки нефти, где только за одни сутки добывалось и перерабатыва-

лось до **80** тыс. тонн нефтепродуктов. Все эти нефтепродукты вывозились на танкерах, а основной базой, связывающей атлантические порты США с Южной Америкой, был остров Три니다д.

Вот здесь-то и охотились за своей добычей немецкие подводные асы. Ежедневно для перевозки такого количества нефти требовалось **10 — 15** танкеров. У командиров лодок была одна проблема — выбрать добычу «пожирнее».

Только за февраль 1942 г. в Карибском море в районе этих островов немцы потопили **19** танкеров общим водоизмещением **88 679** тонн, а в марте — **23** танкера общим водоизмещением более **100 000** тонн.

В первые недели своей «охоты» командиры лодок действовали индивидуально, а потом в группах по **2 — 3** лодки. Я упоминал, что «охота» велась в основном ночью, а днем лодки отлеживались на грунте, иногда всплывая для наблюдения за горизонтом в перископ. Часть экипажей лодок в дневное время оставлялась на берегу, на песчаных островах в районе мысов Гаттерас и Фири Лукаут. Море в районе этих мысов изобилует песчаными островами, изрезанными мелкими бухточками, покрытыми песчаными дюнами.

К концу мая американцы «открыли Америку» у себя под носом — обратили внимание на эти пустынные районы и около мыса Гаттерас выставили минное заграждение со стороны океана в количестве **2635** мин. Одновременно начали вести патрулирование катера и самолеты.

Некоторых результатов американские противолодочники достигли, потопив 3 немецкие лодки: «U-85», «U-352» (в апреле и мае соответственно), а в июне — «U-701».

Подводная лодка «U-701» была потоплена у мыса Гаттерас. Это было слабое утешение за жертвы, нанесенные именно в этом районе: американцы здесь потеряли с января до конца войны **42** транспорта, **31** танкер и **2** пассажирских лайнера. Кроме того, немцы потопили много разного рода мелких судов и плавсредств, пытающихся организовать «охоту» за лодками.

В этом же районе 19 апреля 1942 г. немецкой подводной лодкой был торпедирован советский сухогруз «Ашхабад». К счастью, никто из экипажа не погиб.

Так как время патрулирования лодок «VII» серии было ог-

раничено, Дениц послал для их поддержки «дойную корову» (ПЛ серии «XIV»), которая доставила сюда **432 т.** топлива. Такое количество топлива позволяло всем **12** лодкам «VII» серии, находившимся в районе, увеличить продолжительность патрулирования в **2 раза (до 4 недель)**. Это же количество топлива давало возможности **пяти лодкам «IX»** серии (океанским) увеличить продолжительность патрулирования **до 8 недель**.

Все это позволяло лодкам «VII» серии действовать в зоне Антильских островов и Карибском море, а лодки «IX» серии имели возможность вести боевые действия без ограничения во всей акватории Атлантического океана.

Частично проблему снабжения топливом и продовольствием немецкие лодки решали за счет контрабанды. Имели место случаи потопления судов по тайному сговору, что было вопросами судебных разбирательств в послевоенное время. Остановленное по требованию командира лодки нейтральное или даже союзническое судно передавало топливо, продовольствие, документацию на ПЛ, команда высаживалась на спасательные средства. Судно торпедировалось или расстреливалось, а хозяин его потом получал от своей страховой компании соответствующую компенсацию. Так было, например, 9 марта 1942 г., когда было потоплено испанское судно «Хоусит», шедшее под канадским флагом. Впоследствии члены команды признались, что это было третье судно, на котором они служили и которое было потоплено таким же образом, как и предыдущие. Было выгодно всем: немцам, т. к. они пополняли запасы и записывали на свой счет очередную победу, «патриотам» своих стран и «верным союзникам» — членам команд судов, т. к. они спасали свои жизни, хозяину судна, т. к. он обеспечивал свои шкурные интересы, получая страховку, увеличенную в период войны. Бандитская по своей сути капиталистическая система с культом наживы проявляла себя даже в условиях войны.

До самого конца мая продолжалась вольготная жизнь немецких подводников. Отсутствие какого-либо противодействия, прекрасные гидрометеорологические условия, курортная обстановка на пустынных островах создали у немецких подводников представление о патрулировании у берегов США, как **«рай для субмарин»**. Они любыми путями стремились по-

пасть на лодки, идущие в этот район, а находясь здесь, как можно дольше продлить свое пребывание. Там-то, в Северной Атлантике, у берегов Англии, или в Средиземном море опасность была в несколько раз выше.

Пользуясь безнаказанностью, немецкие подводные лодки по приказу штаба Деница провели несколько минных постановок: в районе Ньюфаундленда, в Восточной Атлантике, Мексиканском заливе и в Карибском море. И хотя командиры лодок, как и раньше, минными постановками занимались весьма неохотно, но они недооценивали их роль. Так как потери транспортов от подрыва на минах были для американцев весьма неожиданны, то, кроме непосредственного ущерба для судоходства, они вызвали огромное напряжение тральных сил, сокращение оборачиваемости тоннажа и повлияли на морально-психологическое состояние моряков гражданского флота. Первые потери американцы понесли на минной банке, установленной ПЛ «U-701». На этой банке в июне подорвались и погибли у Чесапикского залива танкер, угольная баржа и вооруженный траулер. Несколько позднее на этой же банке подорвались, но успели дойти до базы, 2 танкера и эсминец.

Всего было поставлено 11 минных банок, из которых о 4 американцам стало известно лишь после войны.

Конечно, до бесконечности такой «рай для субмарин» продолжаться не мог. При главкоме ВМС США был создан противолодочный отдел с задачами подготовки кадров противолодочников, обобщения опыта и разработки мероприятий по организации ПЛО на театре в целом и в отдельных его частях.

В подчинение начальника штаба ВМС в мае месяце вошел и **отдел конвоев и маршрутов**, созданный еще 4 месяца назад в начале войны.

Судоостроительной промышленности был выдан большой заказ на постройку специальных кораблей и катеров ПЛО. В районах баз и портов была введена система постов связи и наблюдения, организована система поиска подводных лодок самолетами. По настоятельным предложениям англичан была введена система конвоев в восточной пограничной зоне Атлантического океана. В начале конвоирование судов осуществлялось только при их движении в дневное время (по ночам суда отстаивались в попутных портах — благо наличие большого количества портов позволяло это делать). Конечно,

такие меры были недостаточны, т.к. силы и средства ПЛО были еще чрезвычайно слабы. В связи с этим только **в апреле в этой зоне было потоплено 32 судна общим водоизмещением 132,2 тыс. тонн.**

Американцы интенсивно наращивали систему конвоев и организовали конвоирование судов вдоль всего побережья США от Гуантанамо до Галифакса. Предусматривалось, что 1 раз в трое суток формируется и уходит конвой в составе **40 — 45** судов. Такие конвои формировались в Ки-Уэсте, в Хемптоне, Нью-Йорке, Галифаксе. Для обеспечения конвоирования было организовано **6** эскортных групп по **7** кораблей ПЛО в каждой. Результаты не замедлили сказаться: *уже в июле в Восточной зоне погибло лишь 3 судна, а в августе потери прекратились вообще.*

Получив по зубам в Восточной зоне, немцы перенесли патрулирование в Карибское море и Мексиканский залив, в частности, в район Антильских островов Карибского моря. **За май и июнь месяц в этих районах немецкие лодки уничтожили 149 судов общим водоизмещением 727 798 тонн.** Дениц был весьма доволен, а командование ВМС США начало срочно формировать систему конвоирования по линии о. Тринидад — о. Аруба — Ки-Уэст, Панамский канал — Гуантанамо. Кроме того, было организовано конвоирование и в восточном направлении от о. Тринидад нефтеналивных судов. Однако конвоирование на востоке от о. Тринидад обеспечивалось только на удалении **200** миль, так что после удаления кораблей охраны немецкие лодки снова могли действовать безнаказанно.

Система конвоирования резко изменила общую обстановку на этом морском театре военных действий. Как это было и раньше, получив отпор, немецкие подводные асы умили свой пыл. Так, за два месяца конвоирования по маршруту Тринидад — Аруба — Ки-Уэст прошло **34** конвоя в общем числе **746** судов. Несмотря на то что число лодок, действующих в этом районе, было увеличено, потопили они только **15** судов, что составило **2%** от общего числа прошедших здесь судов.

Действовали немецкие подводные лодки в этих районах до конца ноября 1942 г.

«Рай для субмарин» позволил немецким подводным лодкам **за 6 с половиной месяцев потопить у берегов США 360**

судов общим водоизмещением 2,25 млн. тонн. Потеряли они всего лишь 8 подводных лодок.

За всю историю подводной войны это был самый высокий результат «Кригсмарине». В среднем на каждую погибшую лодку пришлось 45 потопленных судов и по 281 250 тонн их водоизмещения.

Результаты эти, конечно, поражают воображение. Именно за счет «американских» лодок многие из немецких подводных асов пополнили свой потопленный тоннаж. Из общего числа **123** командиров подводных лодок, удостоенных звания кавалеров Рыцарского креста, многие именно по результатам этого «американского периода» получили свои награды. Возможно, этот период был даже более благоприятным, чем начальный период войны с Англией. Безнаказанность здесь и «свобода действий» были, можно сказать, вопиющими. Вопиющими были неподготовленность США и замедленная организация противолодочной обороны. В конечном счете США победили, организовав свою систему конвоев и усилив систему ПЛО. Но победа эта, по признанию американского командования, далась им очень большой ценой и стала одной из самых дорогостоящих.

Кстати, самую тяжелую одномоментную потерю за всю Вторую мировую войну американцы понесли не от немецких подводных лодок, а от люфтваффе. Эскадрилья «He-177», вооруженная бомбами H3 293, в Средиземном море 26 января 1944 г. нанесла удар по английскому транспорту «Рона». Этот транспорт шел с Британских островов, полностью загруженный американскими солдатами. Из **1149** человек, погибших, около **1000** было американцев. В американских СМИ об этом не сообщалось до конца войны. Более-менее подробная картина трагедии прояснилась в середине 90-х годов прошлого века.

Именно в это время, 30 апреля 1942 г. подводная лодка «U-456» потопила английский крейсер «Эдинбург», который возвращался из Мурманска с большим запасом золота в оплату за поставки по ленд-лизу. Золото пролежало на дне более 40 лет и лишь в начале 80-х годов было поднято.

Во второй половине 1942 г. были у немецких подводников некоторые победы и в Средиземном море. Так, например,

при попытке прорваться на Мальту был потоплен авианосец «Eagle» подводной лодкой «U-73».

С учетом **284** подводных лодок, построенных немцами в 1942 г., в боевом составе подводных сил с 1 сентября до 31 декабря 1942 г. находилось **199** подводных лодок: в Атлантике — **157**, в Средиземном море — **23**, в Арктике — **19**. В этот период немцы сумели организовать самое большое, беспрецедентное до сего времени одновременное патрулирование в океане **109** подводных лодок.

Однако к этому периоду союзники уже довольно хорошо отработали систему эскорта конвоев, смогли выделить приличное количество кораблей для их охраны, начали использовать не только береговую, но и авианосную авиацию. Все это способствовало тому, что победы немецких лодок в Северной Атлантике свелись к минимуму.

Например, за сентябрь — октябрь 1942 г. через Северную Атлантику прошло **35** конвоев в составе **1700** судов. Немецкие подводные лодки потопили лишь **3%** от этого состава. За это же время было потеряно **16** подводных лодок и **720** человек из их экипажей погибло или попало в плен. Если учесть, что в это время в Северной Атлантике находились **73** подводные лодки, то результат их боевой деятельности «поражает воображение», только теперь уже в обратную сторону.

Как было сказано выше, по стратегическому плану Деница, чтобы удушить Англию, нужно было топить ежемесячно не менее **800** тыс. тоннажа. В мае 1942 г. немцы были близки к этому рубежу (было потоплено **700** тыс. тонн). Однако из этого общего тоннажа **150** тыс. тонн приходится на долю люфтваффе. К тому же Англия и США спустили на воду общий тоннаж судов, значительно превышающий потери. Таким образом, стратегия Деница потерпела полный провал. И хотя Дениц прекрасно это понимал, но он не был бы Деницем — вернейшим и преданнейшим сторонником Гитлера, если б сложил руки и отказался от борьбы до последнего конца. Он снова и снова давил на оборонное ведомство, настаивая на увеличении количества строящихся подводных лодок, спорил с Герингом, пытаясь побольше оторвать самолетов для обеспечения выполнения задач ВМФ, подбрасывал материалы о подвигах подводников в ведомство Геббельса для пропаганды. Для

этого даже дал добро для желающих журналистов выходить в море на подводных лодках.

Кроме «блестящих» побед немецких подводников у восточных берегов США в 1942 г., были у них и другие успехи, принесшие командованию «Кригсмарине» некоторое вдохновение. Все лето 1942 г. германские войска продолжали уверенно двигаться на южном участке Восточного фронта. Гитлер ставил задачу во что бы то ни стало захватить Сталинград. На северном участке Восточного фронта картина была несколько иная: никакого продвижения вперед не было. Гитлер поставил перед «Кригсмарине» задачу сорвать перевозки грузов в северные порты СССР со стороны союзников. Группировку подводных лодок, базирующуюся в Норвегии, Дениц довел до **20** единиц: Обрадовал Деница и разгром конвоя «**PQ-17**», предательски брошенных кораблями эскорта союзников и буквально растерзанного подводными лодками и самолетами люфтваффе. Из **36** транспортов было потоплено **23**, из которых на долю подводных лодок пришлось **16**. Теперь уже немецкие лодки стали воевать в условиях более жестких, хотя еще и далеко не таких, в которых пришлось воевать нашим подводникам.

Из всех **73** подводных лодок, действовавших в Атлантике в этот период, **40** лодок (более половины) не уничтожили вообще ни по одному судну.

Результаты атак подводных лодок стали падать, а потери расти. Причин для этого было много. Конечно, прежде всего — усиление сил и средств ПЛО, улучшение организации конвоя и т. д. Но были и другие. Среди прочих такой важный фактор, как боязнь командиров лодок выходить в атаку на хорошо охраняемые конвои или атаки с дистанции, не обеспечивающей попадание торпед, даже самонаводящихся.

В ноябре 1942 г. союзники провели операцию по высадке большого количества сил и средств в Северо-Западной Африке. В связи с этим все подводные лодки были отозваны из Северной Атлантики для противодействия операциям союзников в Центральную Атлантику и к району Гибралтара.

В сентябре — октябре месяце 1942 г. Дениц успел еще организовать патрулирование **18** лодок снова у берегов США. Результат этих походов снова обнадежил Деница, т. к. эти лодки потопили **53** судна общим водоизмещением **302 400** тонн,

т. е. почти столько же, сколько **73** лодки за это же время в Северной Атлантике (там — 57 судов). И снова свою роль сыграла плохая организация сил и средств ПЛО США. Подавляющее большинство потопленных судов шло без охранения, совершая одиночное плавание вне конвоя.

Определенных результатов добились немецкие подводники осенью 1942 г. и в Южной Атлантике. Здесь также подавляющее большинство побед было достигнуто за счет потопления неохранных судов. Например, за один месяц здесь были потоплены **4** больших английских лайнера: «Локония», «Оуронсэй», «Оркадесс» и «Дагесс оф Этхолл» общим водоизмещением **84 000** тонн. **Ни один из этих лайнеров ни малейшего противодействия не оказал.**

Осень 1942 г. отмечена и некоторыми своеобразными рекордами немецких лодок. Так, например, командир «U-68» Карл Фридрих Мартен в течение 24 часов уничтожил **6** судов суммарным водоизмещением **36 000** тонн, доведя общий счет лодки до **8** судов (**48 200** тонн) за один поход.

Ни в одной атаке противодействия со стороны жертв и в этом случае не было.

В целом группа из 3 подводных лодок, включая и «U-68», за **48** часов уничтожила **11** судов (**77 300** тонн). **Все они были уничтожены без противодействия.** Береговая охрана Кейптауна опомнилась и послала к месту бойни свои малочисленные противолодочные силы, но они пришли с опозданием и занимались в основном спасением людей с потопленных судов.

Вообще осенний боевой поход 4 лодок «X» серии в район Южной Африки (группа «Айсбёр»: «U-172», «U-68», «U-159» и «U-504») был самым удачным из всех операций немецких лодок за всю войну. Эти **4** лодки уничтожили в общей сложности за один поход **23** судна общим водоизмещением **155 355** тонн. В среднем каждая из этих ПЛ провела в море по четыре месяца, что само по себе можно считать подвигом. Однако и в этом случае **выдающихся результатов лодки достигли в условиях отсутствия какого-либо противодействия со стороны противника.** И снова, как это было и раньше, берлинская пропаганда затрещала о выдающихся победах подводных асов. Командир «U-172» Эмерман получил Рыцарский

крест, а командир «U-68» Мартен — Дубовые листья к Рыцарскому кресту.

Кстати, в октябре 1942 г. получил поощрение Деница командир «U-407» «VII» серии Энгст-Ульрих Брюллер, хотя за время своего боевого похода он не потопил ни одной цели. Поощрение получил за то, что послужил косвенной причиной гибели английского крейсера «Кюрасао» (**4200** тонн, скорость **29** узлов, восемь 102-мм орудий, шесть 40-мм автоматов и пять 20-мм зенитных автоматов. Экипаж — **340** человек).

Дело в том, что этот крейсер входил в состав эскорта лайнера «Куин Мэри» (с. Дж. Иллингворт), который ночью 1 октября с почти **15 000** американских солдат вышел в Атлантику, направляясь в Англию. ПЛ «U-407» уже 45 суток находилась в Северной Атлантике в «свободной охоте» и случайно встретился с лайнером примерно в 60 милях от мыса Блади-Форленд.

Командир «U-407» начал сближение с лайнером для выхода в торпедную атаку, но на лайнере обнаружили лодку с помощью РЛС. Капитан лайнера, идущего со скоростью **26** узлов, резко повернул в сторону лодки, и крейсер «Кюрасао», находившийся несколько впереди лайнера по левому борту от него, попал под форштевень «Куин Мэри». Имея массу **81 235** тонн, на такой огромной скорости лайнер врезался в середину корпуса крейсера и разрезал его пополам. Через 5 минут обе половины крейсера затонули. На крейсере погибли почти все — **338** человек.

Отличился в это время еще один подводный ас «Кригсмарине» командир «U-177» Роберт Гизе, в течение **26** дней потопивший **8** судов общим тоннажем **44 800** тонн. В числе его жертв стали британский лайнер «Ново-Скотию», на котором возвращались в Британию **899** пассажиров, среди которых **765** интернированных гражданских итальянцев и **134** южноафриканских солдат. На запрос командира о дальнейших действиях (после атаки) Дениц дал радио: *«Продолжайте операцию. Военные действия на первом месте. Никаких попыток спасения»*. Погибло **750** человек, остальные были спасены португальским спасательным судном.

Кстати, инженер-механик этой ПЛ Геральд Белега был награжден Рыцарским крестом: на 3 различных лодках он провел в море **454** дня и, как сказано в приказе Деница, *«трижды*

*спасал свои субмарины». Вторым инженер-механиком ПЛ, удостоенным Рыцарского креста, был механик с ПЛ «U-181» (В. Люта) Карл Август Ландферман после возвращения из **203**-суточного похода.*

В общей сложности в районе Южной Африки **8** немецких подводных лодок потопили **62** судна общим тоннажем **795 370** тонн. Снова «поразительный» результат: на каждую лодку за один боевой поход **78** судов водоизмещением **474 445** тонн. И снова все эти победы в условиях либо полного отсутствия противостояния, либо незначительного и кратковременного. Следует отметить, что как только противодействие сколько-нибудь было упорным, так достигался успех.

В целом за вторую половину 1942 г. в районе Азорских и Канарских островов, к югу от Кейптауна и Дурбана (на самом юге Африки) действовали **52** подводные лодки, потопившие **150** судов водоизмещением **900 000** тонн. Потери составили всего лишь **3** подводные лодки.

Таким образом, к **360** судам общим водоизмещением **2,25** млн. тонн, потопленных в «тепличных» условиях у восточных берегов США, добавились в 1942 г. **150** судов общим водоизмещением **900** тыс. тонн, потопленных в таких же условиях при отсутствии противостояния у берегов Южной Африки.

Как видим, наибольшее количество субмарин, развернутых в Северной Атлантике, действовавших против хорошо организованных конвоев, практически не добились никаких успехов, и подавляющая часть из общего числа (**87**) потерянных лодок в 1942 г. была именно в этом районе. **Основные успехи 1942 г. с рекордным потопленным тоннажем в месяц были достигнуты за счет подводных лодок, действовавших в районах Восточного побережья США и Южной Атлантики (Западного побережья Африки), где практически никакого организованного противодействия подводным лодкам не было.**

Подводя итог всей вышеприведенной информации по иностранным источникам, мы можем уверенно констатировать, что «феноменальные», «фантастические», «поразительные» результаты количества потопленных судов и их тоннажа, достигнутые немецкими подводными лодками во Второй мировой войне, объясняются, главным образом, одним условием:

полной или почти полной безнаказанностью их действий, полным отсутствием или незначительным противодействием подводным лодкам со стороны противника. Выше приведены цифры и факты результатов практически всех боевых походов первых трех асов «Кригсмарине» Кречмера, Люта и Прина, фактические данные условий боевых действий, и приведенная статистика убедительно подтверждает это.

Далее мы посмотрим на то, как действовали немецкие подводные асы и каковы результаты этих действий, когда они попали в жесткие условия, приближающиеся к тем, в каких воевали **всю войну** советские подводники.

Асы скисают

Крупные западные историки, занимающиеся исследованием боевых действий флотов стран — участниц Второй мировой войны, такие, например, как В. Э. Тарент, А. Нестле, С. Роскилл, А. Ровер, М. Говард, С. Морисон и другие, рассматривая действия немецких подводных лодок и подводя итоги войны за 3 первых года, приводят (с незначительными расхождениями) такие сведения: к сентябрю 1942 г. немецкие подводные лодки потопили около **2000** судов союзников (и нейтральных стран) общим водоизмещением около **9** млн. **300** тыс. тонн.

Итоги эти, конечно, впечатляют. Однако они не должны нас удивлять после того, как мы рассмотрели, в каких условиях они достигнуты. Более половины из этого числа судов потоплены были, когда они находились в одиночном плавании. Суда, находившиеся в составах конвоев, были потоплены либо при полном отсутствии противодействия, либо при исключительно слабой и неорганизованной противолодочной обороне.

Погибло за это время от противодействия противника около **100** подводных лодок, что составляет не более **12%** погибших за всю войну. Именно во второй половине войны погибли остальные примерно **780** подводных лодок из всех **859**, участвующих в боевых действиях. Из участвующих в боевых действиях во второй половине войны ни одна не добилась таких результатов, как некоторые лодки в первый ее период. Более того, ни одна подводная лодка даже и не приблизилась по

потопленному тоннажу к тем лодкам, которые действовали в первые три года войны, а особенно в первый ее период, когда прославились лучшие немецкие подводные асы.

Не вдаваясь в подробности, рассмотрим все же, хотя бы кратко, как и при каких условиях были потоплены остальные **700** судов общим водоизмещением около **4,8** млн. тонн.

Как уже отмечалось выше, «счастлирое время» и «райские дни для субмарин» в Северной Атлантике закончились еще в начале 2-й половины 1942 г.

Вот что пишет К. Дениц: *«Начиная с 14 октября 1942 года, охранение конвоев настолько усилилось, что командиры подводных лодок сочли невозможным проникать внутрь кольца охранения при тихой погоде».*

Заметим, что не только при «тихой», но и при любой погоде командиры немецких подводных лодок стали бояться прорываться к охраняемым судам на дистанцию торпедного залпа, стали выпускать торпеды с большого расстояния, которое часто превышало дальность хода торпед либо приводило к 100%-ному промаху. Так зачастую было до самого конца войны, даже тогда, когда на вооружении немецких лодок появились электрические (бесследные) самонаводящиеся торпеды с гидроакустической аппаратурой самонаведения на цель.

За сентябрь — октябрь 1942 г. через Атлантику прошло **35** конвоев союзников в составе **1700** транспортов. Многочисленные группы немецких лодок в общем количестве **73** единицы смогли организовать атаки только на **6** конвоев, потопив **57** судов (3% от состава всех конвоев). Кроме того, было потоплено **2** эсминца: «Оттава» и «Ветеран». Потеряли немцы за эти 2 месяца **16** ПЛ: **720** подводников погибли или попали в плен. В среднем на одну ПЛ пришлось **0,78 потопленных судов**. **40 ПЛ (более половины всех, развернутых в Атлантике) не потопили ни по одной цели.**

Примерно такие же результаты действий немецких подводных асов были и в ноябре — декабре 1942 г.

Во всех районах боевых действий в ноябре 1942 г. в море было развернуто **180** ПЛ, которые, все вместе, потопили **120** судов. Если учесть, что **10** лодок из этих **120** потопил Лют в Индийском океане, то на остальные **179** лодок в среднем приходится по **0,61** потопленных судов. При этом надо учиты-

вать, что этот результат несколько смягчен потоплением **117** судов (из всех **120**), шедших одиночно, без охранения.

За ноябрь — декабрь 1942 г. в составе конвоев, идущих на восток и обратно, прошло **1218** судов. Из **627** груженных судов подводные лодки потопили лишь **3**. В это время (ноябрь — декабрь) из **84** лодок, действовавших на боевых позициях и участвующих в нападении на конвои, **43** (более половины) не добились ни одной победы, а среднее количество потопленных судов на одну подводную лодку составило **0,69**. При этом погибло **13** подводных лодок. Неутешительна эта статистика для подводных сил и в целом для «Кригсмарине»: все перевернулось с ног на голову — **возникла необходимость считать не количество потопленных судов на одну подводную лодку, а наоборот — количество погибших лодок, которым обошлась победа над одним потопленным судном**. За ноябрь — декабрь 1942 г. это соотношение составило **13** к **3**, т.е. **43** погибших лодки на одно потопленное судно.

Командиров этих **43** подводных лодок, выходивших безрезультатно в боевой поход, зачастую даже выходивших в торпедные атаки и попусту затративших торпеды, трудно назвать подводными асами. Более для них подойдет определение с двумя «с» в конце этого слова.

Совсем ничтожный результат показали «стальные волки» Деница в декабре 1942 г. Например, **22** ПЛ, развернутые для перехвата конвоя «Галифакс-217» (вышедшего из Нью-Йорка в самом конце ноября в составе **33** судов в эскorte **2** эсминцев, **4** корветов и спасательного корабля), потопили лишь **2** судна, общим водоизмещением **13 500** тонн. При этом одна лодка была потеряна. Общий итог (в расчете на одну ПЛ, участвующую в разгроме конвоя) — **0,09** потопленных целей.

Не впечатляет результат действий субмарин в декабре 1942 г. и в Южной Атлантике. На каждую из **11** развернутых там лодок было потоплено в среднем **1,7** судна (по **8400** тонн). При этом **3** лодки погибло.

Несколько смягчили тяжелые результаты боевых действий немецких лодок в конце 1942 г. успешные атаки на «нефтяные» конвои союзников в Центральной Атлантике. Например, в нападении на тихоходный конвой «ТМ-1», шедший с

Тринидада (Венесуэла) в сопровождении **4** кораблей эскорта, участвовало **10** ПЛ, потопивших **9** транспортов союзников (**56 453** тонн).

Геббельсовская пропаганда тут же раззвонила о «блестящей» победе: **15** танкеров (**142 000** тонн). На самом деле результат оказался значительно ниже, т. к. при атаке на одни и те же танкеры часто выходили по **2 — 3** лодки.

30 января 1943 г. главнокомандующим ВМФ Германии становится К. Дениц вместо гросс-адмирала Редера, подавшего в отставку. Причиной отставки якобы послужило разногласие между Редером и Гитлером по вопросу использования больших надводных кораблей, не добившихся никаких успехов за три года войны. *«Гитлер распорядился вывести тяжелые корабли из состава действующего флота, т. к. они якобы не представляли больше никакой ценности в военном отношении»* (К. Дениц).

Однако, став главкомом ВМФ, Дениц отстоял эти корабли, хотя, как и прежде, предпочтение отдавал только лодкам, и предпринял в новой должности все усилия, чтобы ускорить их строительство и увеличить количество. По данным «Журнала боевых действий штаба подводных сил», на который ссылается Дениц, на 1 января 1943 г. немцы имели **212** боеготовых подводных лодок: **164** — в Атлантике, **24** — в Средиземном море, **21** — в Северном море, **3** — в Черном море. На Балтике — **32** подводные лодки, но большинство их использовалось в качестве учебных для интенсивной отработки экипажей для вновь строящихся подводных лодок.

*«Из общего числа лодок, развернутых в Атлантике, в декабре ежедневно в море находилось в среднем **98** лодок: **39** — в районе боевых действий и **59** — на переходе из баз на позиции или в обратном направлении»* (К. Дениц).

Верный своей тактике перебрасывать подводные лодки туда, где меньше всего им оказывается противодействия, Дениц в очередной раз обращается к Гитлеру. На этот раз с просьбой перебросить в Атлантику лодки Северной группы, т. к. лодки, действовавшие в Северном море, с *«1 января по 30 ноября 1942 г. потопили всего лишь **262 614** тонн, тогда как такое же количество лодок, действовавших в Атлантике, за этот период уничтожили **910 000** тонн»*.

Гитлер внял просьбам Деница и согласился. Но это мало

что изменило. Дениц пишет: «В январе у нас сложилось такое впечатление, что в английской конвойной службе, до сего времени весьма консервативной, что-то изменилось. Английское командование, казалось, снова стало рассредоточивать свои конвои по широким просторам Атлантики, выбирая для них необходимые маршруты. Проводка конвоев вновь становится очень гибкой...». Разумеется, Дениц прав, говоря, что «что-то изменилось». Союзники на основе предыдущего горького опыта сделали выводы и многое изменили в своей тактике. Но дело не только в тактике: **усилились и увеличились количественно и качественно силы эскорта конвоев, а командиры немецких подводных лодок, зачастую привыкшие топить свои жертвы «на халяву», оказались мало готовы к новым условиям.**

В 1943 г. «Битва за Атлантику» характеризуется дальнейшим увеличением количества вновь вводимых в боевой состав подводных лодок (284 единицы — на 47 больше, чем в 1942 г.) и резким увеличением числа погибших подводных лодок (240 единиц — на 153 больше по сравнению с 1942 г.). В это время обостряется и достигает своего пика «война умов» между учеными и конструкторами Германии и союзников (США и Англия). Речь идет, прежде всего, о технологическом соперничестве. Фактически борьба и идей и конструкций, в которой до 1943 г. впереди были немцы, в 1943 г. закончилась в какой-то мере их поражением.

Еще в середине 1942 г. союзники создали дециметровый радиолокатор с большой разрешающей способностью и довольно большим радиусом действия. В ответ немцы создали свой детектор «Метокс», фиксирующий работу РЛС в этом диапазоне. Однако «Метокс» оказался малоэффективным. К тому же он сам производил радиоизлучение, способное выдать местонахождение лодки.

В 1943 г. союзники создают новую РЛС и интенсивно вооружают ею корабли, суда и самолеты. Эта РЛС сантиметрового диапазона. Немцы долго ничего не могут разработать в ответ, т. к. их ученые-радиолокаторщики считали, что в сантиметровом диапазоне РЛС в принципе работать не может. В это время одна за одной попадают под неожиданное преследование многие подводные лодки: их преследуют и корабли и самолеты, а суда конвоев резко изменяют свой курс и

скорость. Проходит полгода, прежде чем на вооружении «Кригсмарине» появляется новый детектор «Наксос», способный фиксировать работу РЛС в сантиметровом диапазоне.

На вооружении авиации союзников появляется особо мощный прожектор «Leigh Light», обеспечивающий практически нулевую погрешность даже при коротковолновой передаче. Вместо бомбосбрасывателя на вооружении противолодочных кораблей появляется реактивный бомбомет «Хедже-хог», позволяющий выпускать противолодочные глубинные бомбы (снаряды) далеко вперед по разным направлениям без необходимости разворачивать корабль, наводить его и выходить точно на место погружившейся подводной лодки. При этом гидроакустический контакт с обнаруженной лодкой не теряется, т. к. новая гидроакустическая аппаратура позволяет четко выделить шум лодки и сразу же после прекращения взрывов снарядов бомбомета «цепляться» за цель, если она не потоплена.

Появились на вооружении союзников и самолеты со значительным запасом глубинных бомб, а также с авиационными торпедами. Одним из важных обстоятельств стало появление в составе эскортных групп авианосцев. Это обеспечило авиационное прикрытие конвоев далеко от берегов, за пределами действия береговой авиации.

Кроме эскортирования конвоев союзники начали формировать специальные поисково-ударные группы из 3 — 5 быстороходных и хорошо вооруженных кораблей для «охоты» за подводными лодками. Эти группы — «убийцы лодок», не связанные необходимостью находиться вблизи конвоя, имели возможность настойчиво и длительно преследовать обнаруженную лодку до тех пор, пока она не будет уничтожена.

Способствовала изменению обстановки в пользу союзников и непрерывно продолжающаяся работа криптографов по расшифровке радиogramм («большой провал», связанный с захватом «Энигмы», о чем мы говорили выше). Союзники получили возможность прочитывать все изменения к планам действия лодок, все замыслы Деница, начинающие осуществляться.

И хотя немцы продолжали усовершенствовать свои самонаводящиеся торпеды «Т-V» («Цаункёниг» и «Фальк»), оснащать лодки новой зенитной артиллерией, более совершенной

гидроакустической аппаратурой, новой РЛС «Хагенук», новыми навигационными приборами для определения места по небесным светилам при отсутствии видимости горизонта (гиросекстант) и т. д., но положение в подводной войне все больше ухудшалось для них.

Нашлось «противоядие» и от самонаводящихся торпед: союзники создали имитатор шума надводных кораблей, в результате чего торпеда отклонялась от намеченной цели, выходя на этот шум.

Рухнул стратегический план Деница — «тоннажной войны». В 1942 г. общий тоннаж спущенных на воду судов союзника составил **8** млн., а в 1943-м — около **10** млн. Тоннаж этот к концу 1943 г. значительно превысил тоннаж всех потопленных судов к этому времени.

Дениц в своих воспоминаниях пишет, что чрезвычайно резко сказалось на действии подводных лодок вооружение английских судов, кораблей и самолетов новой радиолокацией. Однако в начале 1943 г. он еще «кокетничает», расценивая потопление **12** судов **15** подводными лодками при атаках конвоя «НХ-233» как «поражение»: *«Действия против конвоя пришлось прекратить (из-за тумана, атак глубинными бомбами и артобстрелов. — Прим. авт.). В ходе боя противник потерял 12 судов общим водоизмещением 55 761 тонна. Мы же лишились семи подводных лодок. Такие высокие потери были недопустимы. Несмотря на потопление 12 судов, я расценил этот бой с конвоем как поражение»*. Вскоре и такие результаты не будут ему казаться поражением.

Несмотря на довольно скромные результаты начала 1943 г., немецкая пропаганда при малейшем намеке на успех начинает вещать о «величайших» достижениях. Например, по результатам атаки тихоходного конвоя «SC-122» и «Галифакс-229» в марте месяце **40** подводными лодками было потоплено **22** судна. В среднем по **0,5** на одну лодку, а берлинское радио, захлебываясь от восторга, сообщало: *«Мы должны высоко ценить и официально признать величайший успех, достигнутый в войне с конвоями. После невероятного успешного стремительного удара в течение первой ночи, после упорного и настойчивого преследования, вопреки штормовому ветру и сопротивлению надводных кораблей противника, субма-*

рины достигли блестящей победы, сражаясь и атакуя врага днем и ночью».

Получив эффективный отпор, немецкие подводные асы стали осторожничать до такой степени, что зачастую вообще не стали добиваться никаких результатов. Например, с 9 по 13 мая во время действий против конвоев «НХ-237» и «SC-129» **11** подводных лодок, установивших контакт с ними, по словам Деница, «*были обнаружены кораблями охранения и оттеснены... Из состава 2 конвоев удалось потопить только пять судов общим тоннажем 29 016 т, но и мы потеряли три подводные лодки*».

В это же время три группы подводных лодок были направлены на перехват конвоев «SC-130» и «НХ-239».

«Из состава конвоев «SC-130» и «НХ-239» не удалось потопить ни одно судно. О потерях, которые мы понесли в ходе боев против этих конвоев в решающие для подводной войны майские дни 1943 года, а также на переходах морем во всех других районах, особенно в Бискайском заливе и Северной Атлантике, я узнавал лишь постепенно. Потери резко возросли...» (К. Дениц).

В целом, в марте в Северной Атлантике немецкие ПЛ достигли определенного успеха. Всего за это время через Северную Атлантику прошло **16** конвоев союзников (**900** судов) только с запада на восток и обратно. Около **60** ПЛ, участвовавших в нападении, потопили лишь **2%** груженых торговых судов — **9** из **450**. При этом потеряно было **9** ПЛ. Погибло **400** подводников, **24** попали в плен. Соотношение числа потопленных судов и погибших лодок — **1 к 1**. А если оценивать общие победы и потери немцев во всех районах боевых действий на море за март 1943 г., то на **15** погибших лодок пришлось по **6** потопленных судов. Это, конечно, результат существенный.

Если в первые три месяца 1943 г. немцы еще имели какие-то результаты, внушающие оптимизм (например, за первые **3** недели марта было потоплено **97** судов, а потеряно лишь **7** лодок), то уже к началу апреля результативность резко упала. В апреле общий тоннаж потопленных судов был в **2** раза меньше, чем в марте. Если в марте было потеряно **15** лодок, то в апреле — **41**. **Особенно тяжелым, «черным», для них**

стал апрельский день, когда одновременно было потеряно 6 подводных лодок.

Резко снизилась эффективность действия «волчьих стай». И хотя Дениц с энтузиазмом пишет о победах своих асов в марте, он понимает, что успех этот временный. Он цитирует Роскилла: *«Нельзя вспоминать об этом месяце и не испытывать чувства, похожие на ужас, по поводу понесенных потерь»*. Но тут же Дениц говорит о значительных потерях немецких лодок, что тоже вызвало чувство, *«похожее на ужас»*, но только теперь уже у немцев. 41 лодка за месяц — такого не было ни разу за все время войны.

«Но успехи этого месяца (марта. — Прим. авт.) были, по всей вероятности, последней серьезной немецкой победой в боях с конвоями», — пишет Дениц.

Объясняя причины резкого спада результативности действий немецких лодок после апреля 1943 г., Дениц приводит 3 обстоятельства:

1. *«Одновременно вступало в строй все больше корабельных групп противолодочных сил. Каждая из них состояла из 4 — 6 охотников за подводными лодками, которые были подготовлены к тактическому взаимодействию внутри групп... Кораблям охранения конвоев прежде зачастую приходилось слишком рано отказываться от преследования лодок, т. к. они не могли надолго отрываться от выполнения задачи по защите судов».*

2. *«Конвойные авианосцы, уже давно подготавливаемые англичанами, в марте начали боевые действия. Они окончательно закрыли «воздушную дыру» (так англичане называли оставшийся без авиационного прикрытия район Северной Атлантики. — Прим. авт.) и обеспечили свои конвои постоянным воздушным охранением».*

3. *«Третье решающее обстоятельство, склонившее чашу весов подводной войны в пользу противника, заключалось в том, что теперь для борьбы с подводными лодками в битве за Атлантику стали во все возрастающем темпе применяться бомбардировщики дальнего действия».*

«Волчьи стаи» становились неэффективными против конвоев, хорошо обеспеченных эскортированием, т. к. командиры лодок *«сочли невозможным проникать внутрь конвоя»* (по Деницу), а успехов, хотя и незначительных, добивались оди-

ночно действующие подводные лодки против одиночных судов, идущих без охраны.

Так, например, с 9 по 25 мая из состава семи конвоев, шедших на восток и насчитывающих в общей сложности **277** торговых судов, подводные лодки потопили **4** судна общим водоизмещением **35** тыс. тонн. В целом в атаках приняло участие до **80** подводных лодок, из которых было уничтожено силами ПЛО эскорта надводных кораблей и авиации **15** лодок. **8** подводных лодок получили повреждения, что вынудило их вернуться в базу. Снова статистика, приводящая в «ужас»: **четыре потопленных судна за 15 потерянных лодок или 23 лодки, выведенные из строя.** Тут уже радоваться было нечему. Дениц вынужден был признать свое поражение в северной части Атлантики и отозвал лодки в район Азорских островов.

Вот что он докладывал Гитлеру: *«Мы в настоящее время стоим перед тяжелым кризисом в подводной войне, т. к. противник с помощью новых радиолокационных приборов создал подводным лодкам непреодолимые препятствия для ведения боевых действий и наносит большие потери (15 — 17 лодок в месяц)».* (Сообщить о потерях **41** лодки в месяц Дениц Гитлеру «постеснялся».)

Разумеется, дело было не только в новом РЛС. Появились на вооружении кораблей союзников новые гидроакустические станции, работающие в активном режиме (посылающие импульсы с периодичностью **5 — 25** секунд), позволяющие определить местонахождение лодки, находящейся в малозумном режиме работы двигателей или вообще «затаившейся» без хода. Конечно, не мог Дениц сообщить Гитлеру и о том, что слетел гонор и утих пыл его «подводных рыцарей», о котором все меньше и пропаганда начала трещать. Многие из них стали осторожны, а некоторые и просто трусливы, думая во время боевого патрулирования не столько о нанесении удара врагу, сколько о возможности благополучного возвращения в базу. **Попросту говоря, «стальные волки» Деница начали снижать: повысившаяся вероятность погибнуть резко понизила их энтузиазм и прыть.**

Убедительным примером этого утверждения являются результаты, например, трех операций немецких ПЛ по конвою «ON-4», а также конвоев «ON-178» и «Галифакс-234» в апреле

1943 г. **44** лодки, участвовавшие в нападении на конвои, потопили лишь **5** судов. **Результат мизерный — по 0,11 судна и 0,9 тонны на одну лодку.**

...Убедившись, что в Северной Атлантике подводным лодкам стало «некомильфо», Дениц согласует у Гитлера вопрос о переводе лодок в Южную Атлантику. Так как системы организации конвоев там в должной мере отработанной не было, снова появились кое-какие положительные результаты. Но эти результаты были далеки от тех, что достигались в этих же районах раньше.

Некоторой «вспышкой» были атаки пяти подводных лодок на трассе Кейптаун — Дурбан: уничтожено **24** судна (**161 121** тонна), но подавляющее число этих судов шло без охранения, противодействия лодки не испытывали. Надежда на то, что и впредь в этом районе лодки будут действовать в таких же условиях, были незначительны. Дениц все это хорошо понимал. Хорошо понимал и принимал меры, нажимая на конструкторов, для ускорения создания средств защиты лодок, обеспечения их скрытности. В частности, стоял вопрос о создании системы противодействия гидролокаторам — имитатора шума винтов лодки, патронов, создающих защитное газовое облако, прикрывающее лодку от гидролокаторов, работающих в активном режиме, систем обеспечения радиолокационной незаметности путем покрытия корпуса лодки оболочкой, поглощающей радиолокационные лучи, и т. д.

Некоторое оживление в штабе Деница возникло в связи с тем, что немецкой разведке в очередной раз удалось раскрыть шифр, который применяли союзники для связи с конвоями в Атлантике. Это позволило своевременно переразвертывать лодки, находящиеся в завесах на пути движения конвоев. Но это было лишь до конца 1942 г., а в 1943 г. союзники снова сменили шифр и снова немцы остались «без глаз», т. к. для ведения воздушной разведки на просторах Атлантики, особенно Южной, средств не было.

Дениц снова обращается к Гитлеру с просьбой о выделении самолетов для ВМФ и окончательно портит свои отношения с главкомом люфтваффе Герингом.

Отрадным было сообщение командира «U-333», который в Бискайском заливе сбил «Велингтон» из нового зенитного орудия 37 мм. Это натолкнуло Деница на мысль превратить

несколько лодок в «авиационные ловушки», которые при приближении самолета противника не погружаются, а, оставаясь на поверхности, встречают его орудийно-пулеметным огнем. Это вселило надежду в то, что подводные лодки, выходящие на простор океана через Бискайский залив, смогут преодолеть его в надводном положении. Выход через залив под водой очень долг, а необходимость через каждые 12 часов плавания под водой на малой скорости всплывать и 2 часа находиться в надводном положении для зарядки аккумуляторных батарей понижает шансы на прорыв: береговая авиация противника была начеку.

Например, в январе 1942-го — мае 1943 г. в районах, где лодки при выходе из баз шли до изобары 180 м под охраной надводных кораблей, потерь лодок почти не было. Погибло лишь 3 лодки на минах, сброшенных самолетами. При самостоятельном прорыве через залив за это время было потеряно **12** лодок.

Вначале реализация идеи об «авиационных ловушках» дала неплохие результаты: тяжелые и неповоротливые самолеты союзников при выходе в атаку на лодки получили мощный зенитный огонь двух 20-мм зенитных автоматов и одного 37-мм орудия. Но через некоторое время авиация союзников получила возможность не входить в зону зенитного огня при атаке подводных лодок, т. к. на вооружении самолетов появились самонаводящиеся авиационные торпеды и реактивные неуправляемые снаряды.

«Авиационные ловушки» превратились в ловушки смерти для себя. Дениц вынужден был запретить лодкам форсировать залив в надводном положении.

Новые торпеды «Т-V» («Цаункёниг») и FAT («Фальк», *Flachenabsuchendertorpedo* — поверхностная сканирующая торпеда), на которые возлагалось много надежд, тоже особых результатов не дали. Как я уже говорил, командиры лодок из-за боязни сблизиться на дистанцию эффективного торпедного залпа стали попросту расходовать их впустую, донося, что торпеды «не срабатывают».

Много надежд возлагалось на «шнорхель» — устройство для обеспечения работы дизелей под водой (нынешнее РПД). Однако это новшество поначалу (из-за конструктивных недостатков и сложности в обслуживании) не очень охотно ко-

мандирами лодок использовалось. Кое-кто старался вообще под «шнорхель» не становиться.

Кроме трудных условий обитания в загазованных, с резкими перепадами давления отсеках, приводивших к серьезным последствиям для физического состояния и здоровья личного экипажа, «шнорхель» не позволял лодке двигаться со скоростью, большей 6 узлов. Это резко снизило возможность перехвата конвоев.

Характерной для сражений в новых условиях является схватка 19 и 23 октября 1943 г. В двух конвоях «ON-26» и «ONS-20», шедших почти рядом, было **117** судов. Кораблей охранения — **21** (на один корабль около 6 охраняемых судов — не особенно-то сильное). Полагаясь на новые торпеды и зенитный огонь, штаб Деница был уверен, что конвои обречены под атаками **14** лодок, направленных на их перехват. Дениц отдал приказ: *«Оставаться на поверхности! Пробивать путь к конвоям зенитным огнем!»*

Результат: **лишь одна ПЛ «U-126» (К. Рейх) потопила грузовой транспорт «Эссекс Ланс» (6600 тонн). Потеряно 6 подводных лодок.**

Подводные лодки израсходовали несколько десятков самонаводящихся торпед. Безрезультативно. Опростоволосились подводные асы: **6 подводных лодок за одно судно**. Результат «убийственный», не имевший прецедента до той поры. Да и единственный потопленный транспорт оказался отставшим от конвоя и был потоплен потому, что лодка не встретила никакого противодействия.

Неблестящим был результат действий и другой группы подводных лодок «Зигфрид» (**18** единиц) в попытках перехватить **3** конвоя. Союзники, узнав о готовящемся нападении, **2** конвоя с ценными грузами направили в обход завесы развернувшихся лодок, а шедший без груза конвой «ON-207» в качестве «приманки» направили на завесу. В результате боевого столкновения **одна лодка погибла, а все транспорты оказались невредимыми.**

К середине 1943 г. (июнь) обстановка на всех морских театрах военных действий сложилась крайне удручающая. Карл Дениц в своих мемуарах пишет: *«В июне 1943 г. я столкнулся с наисложнейшей за всю войну проблемой. Я должен был решить — то ли вывести все субмарины со всех театров военных*

действий и объявить о прекращении войны ПЛ, то ли позволить субмаринам продолжать операции, несмотря на превосходство врага».

После долгих размышлений и советов со своими ближайшими помощниками он решил подводную войну продолжать, чтобы *«вынудить союзников продолжать отправку конвоев, тем самым сокращая на треть количество военных материалов, которые могли бы очутиться на разных фронтах»*. Насчет сокращения количества военных материалов на 1/3 он, конечно, перебрал. Другое дело, что большое количество сил и средств всех видов, задействованных в войне против лодок, могло быть освобождено для других фронтов. По подсчетам штаба Деница, ПЛ связывали в общей сложности до **1300** самолетов союзников и **3300** военных кораблей. Возможно, здесь впервые Дениц рассуждал как главнокомандующий всех «Кригсмарине» и думал об общих стратегических целях всех сил вермахта, а не только о ПЛ. К тому же он надеялся сам и обнадеживал других на скорое появление новых «чудо-лодок» и их «чудо-оружия», а поэтому нельзя было делать никакого перерыва в подводной войне, чтобы не дать упасть боевому духу подводников, веривших в его талант, боготворивших его и считавших пророком.

В октябре одна за одной погибли еще **6** подводных лодок. Кроме одной из них, «U-405», во взаимной дуэли потопившей эсминца, другие не нанесли врагу никакого ущерба.

1943 год, начавшийся для «Кригсмарине» некоторыми отчаянными результатами, вызвавшими надежды Деница и энтузиазм командиров лодок, закончился печально для них. Я уже приводил высказывания Роскилла и Деница по результатам «Битвы за Атлантику» весной 1943 г., в которых особенно выделен март месяц. В этом месяце от воздействия всех сил союзники потеряли **120** торговых судов (**693** тыс. тонн), что близко подходило к критическому порогу, определенному Деницем для победы в «тоннажной войне». Из этого количества подводные лодки потопили **108** судов. Надо отметить, что, как и раньше, в число потопленных входили суда нейтральных стран, следовавшие одиночно. Общее количество потопленных «нейтралов» приближалось к 10% от всех потопленных судов.

В целом в «Кригсмарине» в 1943 г. было **429** подводных

лодок, из которых в боевом состоянии находилось около **180** единиц. Из этого числа, по данным С. Роскилла, в *среднем ежедневно на коммуникациях союзников действовало 100 подводных лодок*.

В это время назревали громадной важности события на Восточном фронте, где Красная Армия продолжала мощно давить армию Третьего рейха.

В связи с этим, несмотря на настойчивые просьбы Деница о выделении для ВМФ авиации для прикрытия действия лодок (хотя бы для ведения разведки), Гитлер ничего не дал: всю авиацию он бросил на Восточный фронт.

Вот что говорил Дениц Гитлеру, жалуясь на отсутствие в «Кригсмарине» самолетов: *«Германские военно-морские силы в XX веке, веке авиации, должны воевать без воздушной разведки, как будто авиации вообще не существовало»*.

Геринг — главный противник Деница в этом вопросе — добился того, что из **25** тыс. самолетов, выпущенных авиационной промышленностью Германии в 1943 г., в ВМФ попало лишь **259**, что было на порядок меньше, чем требовалось.

Союзники, пользуясь значительным превосходством в надводных кораблях, и особенно в авиации, смогли организовать значительное противодействие подводным лодкам, в несколько раз более сильное, чем в первую половину войны.

Если в прибрежных водах Англии немецкие лодки за последние 8 месяцев 1943 г. не потопили ни одного корабля и судна противника, то авиация союзников, совершив около **19** тыс. самолетовылетов (бомбежки, постановка мин, обстрел из пулеметов), потопила **150** судов Германии общим водоизмещением **160** тыс. тонн.

С помощью солидной поддержки США англичане к середине 1943 г. значительно усилили мощь противолодочной обороны. По данным С. Роскилла, в среднем ежедневно для борьбы на коммуникациях в океане привлекалось «астрономическое» количество надводных кораблей и катеров различных классов и типов — **3** тысячи. Против лодок в общей сложности было задействовано **2700** самолетов. Кроме того, наблюдение за обстановкой на море вели **17** дирижаблей. Для борьбы с лодками было создано специальное командование («10-й флот»), возглавляемое главкомом ВМС Англии адмиралом Э. Кингом.

Мы помним, что в первую половину войны конвои охранялись немногочисленными эскортными группами количеством от **3** до **5**, максимум до **7** кораблей. Теперь эскортирование каждого конвоя вели от **12** до **25** кораблей охранения. Если раньше авиация берегового базирования прикрывала конвои на удалении от берега не более **100** миль, то теперь в обязанности береговой авиации входило прикрытие на расстоянии **600 — 800** миль (это позволило сделать принятие на вооружение новых самолетов с большим радиусом действия). Американский историк С. Морисон пишет, что для наблюдения за подводными лодками в Карибском море и Мексиканском заливе США начали активно привлекать дирижабли.

Относительные успехи немецких подводных лодок в начале 1943 г. снова объясняются, как я уже говорил, тем, что значительная часть атак была выполнена по судам, идущим одиночно, без эскорта. В целом таких судов, например, за апрель прошло **120**. В составе конвоев за это время прошло **670** судов под охраной **140** кораблей ПЛО. Как видим, под опекой одного корабля находились **5 — 6** судов в отличие от первой половины войны, когда число охраняемых кораблей на один корабль эскорта доходило до **20**. Запомним эти цифры, так как они нам в дальнейшем пригодятся при разборе боевых действий наших подводников.

Май 1943 г. является в какой-то мере переломным для всей «Битвы за Атлантику». За весь этот месяц прошло **16** конвоев в составе **738** судов и **190** эскортных кораблей, против которых действовало в общей сложности **10** «волчьих стай» в составе **214** подводных лодок. Всего за это время было потоплено и повреждено лишь **19** судов (**96 171** тонна). Погибло при этом **22** подводные лодки, и **13** лодок было повреждено.

35 подводных лодок, выведенных из строя, — это только лодки из состава **10** подводных «волчьих стай», действовавших против конвоев. С учетом всех лодок, действовавших во всех районах боевых действий, немцы за май потеряли **42** подводные лодки, из которых **39** — в Атлантике и **3** — в Средиземном море. Из всех потопленных лодок **20** лодок погибло при переходах и одиночном патрулировании, а **22**, как уже говорилось, при атаках конвоев.

Перебросив большинство подводных лодок из Северной Атлантики в южные районы (как это он неоднократно делал и

раньше), Дениц надеялся несколько исправить положение и смягчить неутешительные результаты при подведении итогов у фюрера.

В июле Дениц послал к берегам США еще **13** ПЛ. **6** из них погибли в пути, а **3** были вынуждены вернуться в базу из-за неисправностей и повреждений.

В Северной Атлантике летом осталось лишь **8** лодок, в районе Азорских островов — **17**, в Карибском море — **16**, в районе Канарских островов — **16**, у Восточного побережья США — **4** — всего **61** подводная лодка.

В июне — августе 1943 г. в этих районах в общей сложности совершили переход **1500** судов союзников, большая часть которых следовала одиночно. Однако потопили немецкие лодки лишь **34** судна. За три месяца в среднем на каждую лодку по **0,5** потопленного судна. Не густо.

Из **10** немецких подводных лодок, действовавших в июне — июле в Карибском море, в базу не вернулась ни одна. **7** лодок погибли в Карибском море, **3** — на переходе в базу. Общий итог: за **43** дня **10** подводных лодок потопили **6** судов (**12 631** тонна). ***О «рае для субмарин», когда одна подводная лодка потопила больше судов, чем эти 10, вместе взятые, можно было забыть.***

Несколько лучше было дело у лодок, действовавших у берегов Бразилии. За три месяца ими было потоплено **18** судов. Потеряли здесь немцы за это время **8** лодок. Тоже невелика радость: **2,2** судна на одну погибшую лодку, но теперь Дениц уже не считает это поражением, как это было в начале года примерно при тех же результатах.

Эти, хотя и незначительные, успехи объяснялись прежде всего тем, что по сравнению с Карибским морем и побережьем США противолодочная оборона здесь была значительно слабее.

4 августа 1943 г. Дениц дал радио: *«Всем лодкам в южной Атлантике и Карибском море возвратиться в базы».*

В подтверждение того, что сказано выше, сошлюсь на официальный исторический труд, подготовленный английским Адмиралтейством, в котором на основе архивных материалов и трофейных документов Германии и ее союзников подробно исследуется оперативно-тактическая обстановка, состав сил

и средств, замыслы и планы участников Второй мировой войны на различных морских театрах военных действий.

Труд этот, на который я уже ссылался ранее, — трехтомная история войны на море под авторством официального историка Англии профессора С. Роскилла «Флот и война» (третий том издан в СССР в 1974 г., в Воениздате).

Вот кое-что из этого фундаментального труда.

1. «В первых числах сентября (1943 г. — Прим. авт.) штаб военно-морских сил отметил, что за прошедшую неделю впервые за время войны немецкие подводные лодки не потопили ни одного торгового судна...

В конце августа в Атлантику вышли **9** немецких подводных лодок и одна лодка снабжения («дойная корова». — Прим. авт.), вооруженные акустическими самонаводящимися торпедами и усовершенствованными поисковыми радиолокационными станциями, а также более мощным оружием. В начале сентября из бискайских портов вслед за ними последовало еще **13** подводных лодок и **6** лодок из Норвегии или Германии».

Одна из 28 лодок была потоплена в Бискайском заливе. Все остальные **27** лодок вышли в океан. 19 подводных лодок, участвующих в атаках по **2** конвоям союзников «ON-202» и «ONS-18», насчитывающих в общей сложности **69** судов и **14** кораблей охранения, потопили лишь **6** судов противника и **3** корабля эскорта.

«Общий результат, достигнутый девятнадцатью подводными лодками за пять суток, составил шесть торговых судов (**36 422** тонны) и три корабля охранения потопленными и один корабль поврежденным. Мы потопили три подводные лодки и, вероятно, столько же повредили. Немцы объявили о гораздо большем успехе, достигнутом против-атак обоих конвоев, и Дениц оценил результат как «весьма удовлетворительный». И на этот раз он был введен в заблуждение преувеличенными докладами командиров подводных лодок».

Как видим, более **10%** потопленных судов и кораблей из состава конвоя и выход из строя **6** подводных лодок в сентябре 1943 г. Дениц уже считал «весьма удовлетворительным» результатом, **1,5** судна и корабля противника на одну подводную лодку — таков теперь «удовлетворительный» результат.

А, например, в 1941 г. он «рвал и метал», если на одну подводную лодку было менее десяти жертв.

При этом надо отметить, что при атаке этих конвоев немцы впервые (сентябрь 1943 г.) применили акустические самонаводящиеся торпеды «Т-V».

2. «...В итоге первых 2-х месяцев второй кампании войны (сентябрь — октябрь 1943 г. — Прим. авт.) на маршрутах перехода конвоев мы потеряли **9** торговых судов из **2408**, совершавших переходы в составе **64** североатлантических конвоев. В океане было потоплено **25** немецких подводных лодок: **5** — надводными кораблями, **6** — авиацией с американских эскортных авианосцев и **13** — авиацией берегового базирования, работающей с конвоями и вокруг них».

Понимая, что проигрывает «Битву за Атлантику», Дениц судорожно пытается что-то предпринять: изыскивает новые способы и методы, чтобы преодолеть кризис, о мерах технологического и организационно-тактического характера, принятых штабом «Кригсмарине», выше уже говорилось. Дениц связывает свои надежды с новыми подводными лодками «XIII» и «XXI» серий, способными двигаться в подводном положении с большой скоростью (16 — 18 узлов), с повышенной глубиной погружения, новой гидроакустической станцией и т. п. Однако на скорое введение в строй новых подводных лодок рассчитывать трудно.

На совещании в ставке Гитлера 15 июня 1943 г. Дениц докладывал: «С апреля 1942 г. флот испытывает недостаток в лодках, т. к. большая часть людского состава, намеченная для флота, передана армии». Деница можно понять: тысячи и тысячи молодых и среднего возраста немцев «перетирал» молох Восточного фронта. Он просит выделить флоту **200** тыс. человек. Фюрер его просьбу отклоняет: основные ресурсы нужны Восточному фронту, а люди, имеющие какое-то образование и подготовку, крайне нужны авиации.

С середины мая до середины сентября (5 месяцев) в Северной Атлантике прошло **3546** судов в составе **6** конвоев под охраной **572** кораблей (1 корабль на 6 охраняемых судов). Потерь нет.

В ноябре — декабре 1943 г. в порты Советского Союза (в Заполярье) прошло без потерь **3** конвоя союзников.

Возобновившиеся действия подводных лодок не особен-

но радуют Деница. Во второй половине октября **20** подводных лодок в течение 5 суток атакуют конвои «ON-202» и «ONS-18», общее число в которых **65**. Потоплено **6** судов и **3** корабля эскорта. Погибли **3** лодки (по три цели на одну лодку не жирно).

С 27 сентября по 9 октября **22** подводные лодки атакуют два конвоя и топят одно судно. Потеряно **7** подводных лодок. Соотношение **7 к 1** — «рекордное». Никогда еще до сей поры такого не было. Штаб Деница в шоке. Дениц принимает решение окончательно отменить тактику «волчьих стай». В дневное время всем лодкам приказано находиться в подводном положении, избегая нападения самолетов. Атаковать корабли противника только ночью.

21 ноября 1943 г. большая группа ПЛ «Шилл» в составе **30** единиц, действуя в районе Азорских островов против **2** конвоев союзников, не добились никаких результатов. Только одной ПЛ — «U-515» (Хенке) удалось самонаводящейся торпедой повредить сторожевой корабль «Шантеклер». Погибло **6** ПЛ, **3** — с большим трудом возвратились в базу (во Франции), имея серьезные повреждения.

Не радовали Деница в этот период дела и у ПЛ, развернутых у берегов США, Западной Африки и в Индийском океане. Если за сентябрь — декабрь 1943 г. в Северной и Центральной Атлантике погибли **45** ПЛ (**2200** человек), то в этих районах из **23** развернутых лодок погибли лишь **4** (**160** человек), но в числе погибших было **3** кавалера Рыцарского креста, командиры лодок: Вильгельм Роллман, Хайнц Отто Шульце и Клаус Эверт.

За ноябрь — декабрь 1943 г. потоплено лишь **2** судна. В декабре Дениц издает приказ № 34, в соответствии с которым официально ставится точка по прекращению действия тактики «волчьих стай». Подводным лодкам, выходящим в атаку, предписывается выпускать самонаводящиеся торпеды «вслепую» — по пеленгу на шум цели. При этом торпед не жалеть, выпускать все **5** или **6** самонаводящихся торпед, находящихся на борту ПЛ.

Подводя итоги последних 4 месяцев войны, штаб «Кригсмарине» весьма удручен: **с сентября по декабрь 101 подводная лодка, развернутая в океане, уничтожила лишь 14 целей: 8 торговых судов и 6 кораблей противника.**

Выведена из строя 71 подводная лодка, из которых 49 (с 2450 членами экипажа, погибшими или сдавшимися в плен) погибло, а остальные 22 с повреждениями вернулись в базу. За 4 месяца — по 0,14 «победы» на одну лодку.

Если в начальный период войны счет велся по числу потопленных судов, приходящихся на одну подводную лодку, то теперь — числом погибших лодок на одно потопленное судно.

В частности, в Северной Атлантике, о чем речь шла выше, за указанный период на **одно** потопленное судно или корабль приходится почти **3** погибшие подводные лодки, а общее число выведенных из строя лодок — **5** на одну потопленную цель.

Не помогли немецким подводным асам ни новые самонаводящиеся торпеды, ни новые детекторы обнаружения работы РЛС «Наксос» и «Ванзе», ни новые РЛС «Гема» и «Гогентвал», ни счетверенные 20-мм пулеметы, ни «шнорхель».

Невеселым был 1943 г. для немецких подводников, год перелома «Битвы за Атлантику». Ушли в прошлое и «жирные года», и «счастливые времена», и «рай для субмарин», когда можно было абсолютно безнаказанно творить на море все, что хочешь: топить одиночные суда торпедами, добывать их артиллерией, поджигать зажигательными снарядами, выпуская их сотнями, в ожидании, когда жертва (транспорт, танкер, шхуна, парусник) вспыхнет. Когда часами можно было, не погружаясь, разбираться с недобитыми судами, изображая из себя «рыцарей моря», благодушно желая «счастливого плавания» оставшимся в живых членам экипажей потопленных судов, выбравшимся из воды на остатки плавсредств.

Теперь — другое дело. На дистанцию торпедного залпа выходить рискованно. Атаковать из надводного положения опасно, «высовываться» из-под воды, чтобы посмотреть на результат атаки, — смертельно, дать радио с донесениями в штаб — чревато большими неприятностями от вражеских самолетов.

Вот отсюда и эти печальные результаты. Смелости и отваги поубавилось, ореол легендарности потускнел, количество наград фюрера, как из мешка высыпаемых, поубавилось, хотя и теперь фюрер еще продолжает присваивать высшие звания героев Третьего рейха. Только теперь уже не идет речь о

100 тыс. потопленного тоннажа. Кое-кто получает эту награду за **20 — 30** тыс. тонн, а есть прецедент, когда Гитлер награждает Рыцарским крестом за атаку, в которой командир лодки, выпустив **3** торпеды по цели, всеми тремя промахивается.

«Другие времена — другие правила».

«Скисли окончательно»

Осенью 1943 г. Дениц все еще был полон оптимизма, особенно когда подводил итог боевых действий лодок, вернувшихся в Северную Атлантику из южных районов. Возможно, оптимизм этот был показной, чтобы не давать повода падать духом командирам лодок. Надеясь на новое оружие, новые системы обнаружения надводных кораблей и воздушных целей, поступление в состав «Кригсмарине» новых лодок, разработка и строительство которых шли довольно успешно, он, однако, будучи умным человеком, понимал, что надежды его могут рухнуть, как рухнула идея «тоннажной войны» и «умерла» тактика «волчьих стай».

Однако подбадривая командиров лодок, находящихся на боевом патрулировании, он одну за одной дает им радиogramмы, подобные такой: *«Фюрер следит за каждым шагом вашей борьбы. Атакуйте! Топите их!»*

Призывы — призывами, но безрезультатный итог конца года, а особенно гибель с сентября по декабрь 1943 г. **45** подводных лодок с **2200** членами их экипажей радовать не могли. Как не могли радовать и итоги за весь 1943 год, в течение которого было потеряно **240** подводных лодок. При этом погибло **11 430** подводников и взято в плен **1503** человека. А общий итог потерь с начала войны — **392** погибшие лодки. Как видим, за один 1943 г. было потеряно на **88** подводных лодок больше, чем за предыдущие два с половиной года войны. Было над чем задуматься. Утешало только то, что за это время было построено **770** подводных лодок, т.е. **число потопленных лодок было почти в 2 раза меньше, чем число построенных**.

Вдохновляли Деница и грандиозные планы Гитлера на создание новых видов и средств вооружений: крылатых и баллистических ракет «V-1» и «V-2», реактивных самолетов, новых РЛС для кораблей и авиации, новых типов танков, мин, новых

«электрических» подводных лодок «XXI» и «XXIII» серий, усовершенствованных самонаводящихся и циркулирующих торпед и др.

Гитлер, предполагая высадку союзников на побережье Франции через Ла-Манш, дает указание разработать план действия подводных лодок для содействия срыву этой высадки.

Дениц начинает сосредотачивать подводные лодки в Арктике (на юге Норвегии), в Бресте, в портах Бискайского залива. Продолжается перевооружение лодок под «шнорхель» (РДП), вооружение новыми детекторами для обнаружения работы РЛС («Наксос»), оснащение лодок 37-мм зенитными и счетверенными 20-мм зенитными автоматами. Небольшая часть (13 лодок) остается в Средиземном море. Гитлер обещает Деницу для ведения разведки на море четыре моторных самолета «Ю-290».

В целом в составе «Кригсмарине» на 1 января 1944 г. числилось **426** лодок, их которых боеготовых **168**. В ремонте и на переоборудовании **181** ПЛ, **87** — учебных подводных лодок. Придавая громадное значение работе по подготовке новых экипажей для строящихся лодок «XXI» и «XIII» серий, ввод в строй которых с большой интенсивностью ожидался, Дениц увеличил количество подводных лодок в учебных центрах подготовки подводников. Особый вес в его глазах имел самый крупный центр в районе Данцига, в Балтийском море.

По районам боевых действий лодки были рассредоточены следующим образом: в Атлантике — **188**, в Норвегии — **19**, в Средиземном море — **13**, на Черном море — **6**, **2** ПЛ — торпедовозы в Атлантике у берегов Норвегии.

Учебные лодки входили в число резервных, т. к. они фактически готовы были в случае крайней необходимости стать боевыми.

Несколько приутихшая немецкая пропаганда «о победах в Атлантике» в связи с «победами» на Восточном фронте снова заработала на полную мощь. Снова начался треп о доблестных «подводных рыцарях», потопивших к концу 1943 г. «**19** млн. тонн водоизмещения, **3000** судов и **184** боевых корабля». На самом деле было потоплено **14** млн. тоннажа. Потопленный тоннаж был преувеличен на одну четверть, а число боевых кораблей в **2** раза.

1944 г. сразу же начался с неудач подводных лодок. Из со-

става 2 групп «Рюген» (17 ПЛ) и «Боркум» (11 ПЛ), действовавших в Северной Атлантике в общем составе 28 подводных лодок, было потеряно 20 лодок (погибли) и несколько лодок вернулись с боевых позиций с неисправностями и повреждениями. Группа «Рюген» практически полностью была уничтожена, а из группы «Боркум» осталось только 5 лодок, 3 из которых присоединились к группе «Рюген» и тоже погибли.

В мае 1944 г. в Арктике действовали 30 ПЛ, которые потопили лишь 5 транспортов и 2 эсминца. Всего за это время из США в СССР прошло в составе конвоев 188 груженных судов. Из числа 5 потопленных с грузом было лишь 3 транспорта. Погибло при этом 12 ПЛ — 1,7 лодки за одну потопленную цель. Погибло 650 подводников и 311 попали в плен. В холодных водах Арктики не очень-то долго продержаться в воде, а поэтому при малейшей возможности остаться в живых немцы предпочитали побыстрее сдаваться в плен. Разумеется, и «высокий немецкий дух» уже не был таким высоким, несмотря на все старания немецкой пропагандистской машины.

В целом с января по июнь 1944 г. в Северной и Центральной Атлантике действовало 78 подводных лодок. Эти лодки за полгода боевых действий потопили всего-навсего 4 торговых судна (21 854 тонны), 7 кораблей (5 английских и 2 американских). Из этих 7 — 1 эсминец, 5 — корветов и 1 — минный тральщик. Потеряно за это время 37 (47 %) подводных лодок. Общее число погибших подводников 1568 человек, в плен попали 332 подводника. Это был грандиозный провал: за одну потопленную цель 4 подводные лодки и 172 подводника.

Фактически в эти полгода была та же «игра в одни ворота», как в первые полтора — два года войны, только теперь ворота были немецкими.

Вот некоторые примеры, как уничтожались подводные лодки:

— подводная лодка «U-231» (В. Венцель) попала под бомбы «Веллингтона», получила повреждения в результате сбрасывания на нее 6 бомб. Командир приказал команде покинуть лодку, а сам пытался застрелиться, пустив себе пулю в рот, но остался жив. Из состава экипажа 43 человека были спасены, 7 погибли. Венцель был спасен, передан на авианосец «Блэк Айленд», где ему сделали удачную операцию;

— подводная лодка «U-641» (С. И. Стюарт) была атакова-

на глубинными бомбами с английского корвета «Вайола» и сразу же погибла. Ни один человек из состава экипажа не спасся;

— подводная лодка «U-761» (Х. Гейдер) погибла под глубинными бомбами двух английских эсминцев. Погибло 8 подводников. Командир и 48 членов экипажа попали в плен;

— подводная лодка «U-392» (Х. Шуманн) была атакована самолетом «Каталина», выпустившим по ней 34 неуправляемых реактивных снаряда, и двумя кораблями (эсминцем и корветом), сбросившими несколько глубинных бомб. Все члены экипажа погибли;

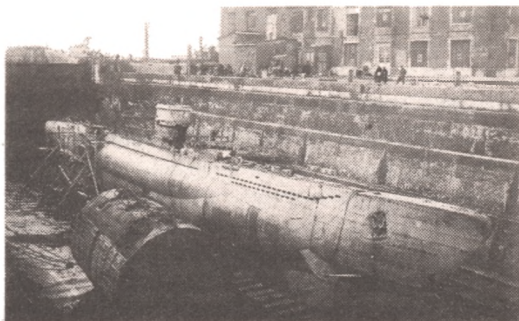
— несколько корветов и сторожевых кораблей атаковали ПЛ «U-448» (Х. Дотер) глубинными бомбами, вынудили ее всплыть и расстреляли артиллерией. Командир и 41 человек экипажа попали в плен;

— подводные лодки «U-238» (Х. Хепп), «U-737» (Г. Йорг Блауэрт), «U-424» (Г. Людерс) были потоплены сторожевыми кораблями с помощью глубинных бомб;

— подводная лодка «U-603» (Г. Иохим Бертенъсман) уничтожена несколькими залпами «Хеджехога» эсминца;

— главным виновником гибели ПЛ «U-575» (В. Бемер) был пилот самолета «В-17» А. Дэвид Бити, ставший впоследствии известным английским писателем. Обнаружив лодку с помощью РЛС, атаковав ее четырьмя глубинными бомбами и сбросив светящийся буй (была ночь), он вызвал на подмогу другие самолеты с авианосца «Боуг», а также эскортные эсминцы, которые заставили подводную лодку всплыть. Атаковав лодку артогнем, они потопили ее. Командир и 14 человек его команды были пленены. Остальные погибли;

— подводная лодка «U-473» (Х. Штенберг) потопила американский эскортный эсминец, а потом попала под бомбежку других кораблей, но ушла на глубину 120 м и оторвалась от преследования. Однако необходимость зарядить аккумуляторные батареи и провентилировать отсеки заставила командира принять решение на всплытие. После всплытия лодки надводные корабли открыли по ней оружейный огонь. Штенберг успел дать полный ход, выпустил торпеду, но промахнулся. Командир погиб. Экипаж покинул лодку. Спаслось 53 человека. Все они были пленены.



*Немецкая ПЛ «VII» серии «U-250»
в Кронштадтском доке. 1945 г.*

Примерно в таких же обстоятельствах под ударами надводных кораблей и авиации погибли другие 26 подводных лодок. Преимущество противолодочных сил было полное. Атаки командиров лодок стали редкими, в большинстве своем не меткими (с большой дистанции), отваги и дерзости стало мало. **Теперь не лодки стали охотиться за судами, а корабли ПЛО и самолеты за лодками. «Стальные волки» превратились в робких «зайцев».**

Невеселым для немцев был и июль 1944 г. Нарастивание сил для операции «Оверлорд» (высадка десанта союзников на побережье Франции) продолжалось. Конвои шли один за другим. При этом организация эскортирования конвоев была хорошо отработана. Например, в состав конвоя «Галифакс-300», вышедшего из Нью-Йорка 17 июля в составе **109** судов, по пути влилось еще **78** судов, вышедших из Сиднея и Ньюфаундленда. Таким образом, конвой стал состоять из **187** судов. И хотя такой громадный конвой сопровождался только **семью** кораблями эскорта, но он хорошо охранялся с воздуха постоянно барражирующими над ним самолетами. Этот конвой в общей сложности доставил в Англию **1** млн. тонн груза (десантные суда, танки, артиллерия, военное снаряжение, сталь, железо, нефть и т. д.). **Ни одного судна из состава конвоя потеряно не было.**

В целом в разных районах океана **11** немецких подводных лодок потопили в июле **одно** торговое судно и **4** корабля, а также нанесли повреждение **2** грузовым судам. А потеряли немцы **7** подводных лодок. Снова цена «побед» была непо-

мерная: **подводных лодок потеряно больше, чем потоплено судов и кораблей.**

После провалившегося заговора группы высших офицеров вермахта, по которому планировалось убийство Гитлера, Геринга и Гиммлера, вечером 20 июля Гитлер по радио обратился ко всему немецкому народу с «зажигательной» речью. Сразу же за Гитлером выступил Дениц, очередной раз поклявшись от имени всего состава «Кригсмарине» в верности фюреру: *«Чудовищное покушение на нашего фюрера наполнило всех нас священной яростью, обращенной на преступников и их наймитов. Однако провидение спасло немецкий народ и его армию от такого невообразимого несчастья. Чудесное спасение нашего фюрера служит еще одним доказательством правоты нашего дела. И мы должны еще теснее сплотиться вокруг фюрера и отдать все силы делу борьбы, ведущей к победе».*

Ничего не скажешь: Дениц мог иногда произнести речь и дать радио своим подчиненным с таким пафосом, что сам Геббельс мог позавидовать. В данном случае особенное впечатление на военных моряков произвело упоминание о «самом провидении», спасшем Германию. Еще бы: бомба с часовым механизмом, принесенная графом Клаусом фон Штаунбергом в ставку Гитлера в Растенберге (в Восточной Пруссии) и взорвавшаяся в кабинете Гитлера, унесла жизни четырех человек, находящихся рядом с фюрером, а он остался невредим.

При расследовании покушения выяснилась причастность к заговору трех офицеров высшего командного состава, находящихся во Франции (Э. Роммель, Гюнтер Ханс Кюге и Карл фон Штюльпнагель). В число заговорщиков попал и адмирал В. Канарис, известный своей деятельностью при руководстве абвером.

Положение подводных сил «Кригсмарине» ухудшилось в связи с вынужденной эвакуацией под нажимом союзников из хорошо оборудованных баз в Бордо и Бресте. Однако еще 3 базы подводных лодок на территории Франции (Лориан, Сен-Назер и Ла-Паллис) оставались в руках немцев до конца войны, т. к. американцы считали, что захватывать их нет нужды — оставшись в изоляции, они потеряют какое-либо значение. Однако американцы недооценили важности этих баз: во-первых, все эти базы имели хорошо оборудованные железобе-

тонные укрытия толщиной 3,5 м, рассчитанные на **55 — 60** подводных лодок, во-вторых, из них был свободный выход в Атлантический океан, в-третьих, запасы оружия, топлива, продовольствия, хранящегося в базах, позволяли немцам использовать эти базы до самой капитуляции в мае 1945 г.

При перебазировании подводных лодок из Бордо и Бреста в другие базы и использовании лодок для перевозки грузов (вооружения и боеприпасов) при эвакуации **15** из них погибли. Перебазирование лодок шло в основном в Норвегию, на расстояние **2000** миль.

Дениц принял решение переформировать имевшиеся флотилии, произвел новые назначения офицеров на должности командующих флотилий. Лодки, не способные по техническому состоянию дойти до берегов Норвегии, Дениц приказал уничтожить.

В общей сложности перебазирование из Франции в Норвегию начали **30** подводных лодок, переоборудованных под «шнорхель». Дошли до берегов **17** лодок. Остальные **13** были потоплены противником на переходе.

Кроме **13** погибших лодок из числа перебазирующихся, гибли и другие лодки, развертываемые для действий в океане из других баз.

В целом с мая по октябрь 1944 г. немцы потеряли **72** подводные лодки с экипажами в составе **3500** человек. Правда, погибли из этого состава не все члены экипажей; многие попали в плен. Гибнуть вместе со своими лодками подавляющая часть подводников не хотела, поэтому при вынужденном всплытии при повреждениях лодок многие члены экипажей при малейшей возможности покидали борт лодки, даже не дождавшись команды, если считали, что лодка обречена.

Американцы научились у англичан успешному эскортированию конвоев, стали активно охотиться за лодками с помощью самолетов дальнего действия береговой авиации. Кроме того, был разработан секретный план по уничтожению подводных лодок, находящихся в базах. Так как массовые бомбардировки в 1943 г. защищенных баз подводных лодок практически никаких результатов не дали, американцы решили использовать новые сверхмощные бомбы, способные разрушать многометровые бетонные перекрытия. Для этой цели были разработаны управляемые бомбы, в которых содержа-

лось **12** тонн взрывчатки («Торпекс»). Ранее применявшиеся **6**-тонные бомбы «Толлбой», например, при бомбардировке базы лодок в Бресте с перекрытием 4,5 м никаких результатов не дали. В начале пути эти новые бомбы использовались как самолет с пилотом, который выводил ее на дистанцию, когда исчезает риск промаха. Затем пилот катапультировался в отделившем отсеке, а бомба, управляемая с самолета-матки по радио, продолжает полет до цели.

Многие молодые летчики с энтузиазмом брались за эту опаснейшую работу. Среди них был и Джозеф Кеннеди, старший сын бывшего посла и брат будущего президента США. Он погиб вместе со своим вторым пилотом при первом же тренировочном полете на борту «В-24» с этой бомбой «Торпекс». Бомба по неизвестной причине взорвалась на борту самолета, превратив самолет в мелкие осколки. Попытка сбросить такую бомбу на базу Гельголанд в Северном море с бетонными перекрытиями 2,5 м закончилась неудачей: на последнем участке маршрута бомба отклонилась в сторону и цели не достигла.

О том, каким «несладким» стало житье подводников, отправляющихся в океан на «охоту», говорит такой факт, что длительные плавания в отрыве от баз стали практически безрезультатными. Так, например, подводная лодка «U-541» под командованием К. Петерсона, вышедшая из Лориана 6 августа к заливу Лаврентия, провела в море **93** суток (вернулась в базу 6 ноября). Результат — потоплено одно небольшое судно «Ливингстон». Безрезультатно закончилось боевое патрулирование в этом же районе «U-802» под командованием Х. Шмекеля. Эта лодка провела **120**-суточное плавание. Не было ни потоплено, ни повреждено ни одной цели.

Блестящее завершение операции «Багратион» Красной Армией дало возможность уверенного продвижения ее к реке Висле и Варшаве. И снова Гитлер вынужден основные соединения своих ВВС бросить на Восточный фронт. Теперь Дениц уже и не просит дополнительную авиацию для обеспечения действия лодок, т. к. хорошо понимает, что Гитлеру сейчас не до Атлантики. В октябре немцы вынуждены были оставить Ригу и Эстонию. В Балтийском море начинает господствовать советский Балтийский флот. Советские подводные лодки совместно с авиацией постоянно наносят удары и по транспортным судам, и по боевым кораблям, и по военно-морским базам врага.

Строительство громадных масштабов новых подводных лодок «XXI» и «XIII» серий ведется в Гамбурге, Бремене, Киле. Союзники постоянно совершают воздушные налеты на эти города. Сборка лодок, перевозящихся секциями из внутренних областей Германии, идет, кроме Гамбурга и Бремена, в Данциге. **Именно Данциг становится основным центром достройки новых подводных лодок и подготовки экипажей для них.** И хотя строительство новых лодок идет не так быстро, как хотелось бы Деницу, союзники весьма обеспокоены тем, что министр военной промышленности Альберт Шпеер с немецкими специалистами оказались способны за **14** месяцев в сложнейших условиях войны наладить массовое производство новых лодок, имеющих выдающиеся тактико-технические характеристики.

Дениц, надеясь на поступления в состав «Кригсмарине» новых лодок, продолжает посылать на боевое патрулирование одиночные подводные лодки «IX» серии к Фритуну и Гвинейскому заливу, а лодки «VII» серии — в Карибское море, Мексиканский залив, к Латинской Америке.

Дениц вместе со своим штабом (ОКМ) подготовил доклад Гитлеру о «новой подводной войне», хотя отлично понимал, что «Битва за Атлантику» им проиграна окончательно. Для реализации целей «новой подводной войны» в период с июля по декабрь 1944 г. Дениц посылает в Атлантику из норвежских баз (Бергена, Тронхейма, Нарвика) **68** лодок «VII» серии, переоборудованных под «шнорхель». За это время **16** лодок из **50**, развернутые на позиции, погибли, а **18** лодок по разным причинам (из-за серьезных неисправностей) вынуждены были вернуться в базы.

Оборудование лодок «шнорхелем» дало им возможность длительное время находиться в подводном положении, но скорость движения под РПД была не более 6 узлов, так что на развертывание лодок из баз Норвегии, например, в район Английского канала уходило две недели. С учетом того, что на обратную дорогу необходимо еще две недели, на патрулирование оставалось **8 — 10** дней.

К тому же «шнорхель» часто выходили из строя. Из-за постоянного перепада давления в отсеках и загазованности выхлопными газами зачастую условия обитания в отсеках при движении под РПД были невыносимыми.

Ко всему прочему, союзники значительно расширили количество воздушных патрулей в районах Фарерских и Шетлендских островов, так что лодки даже на одно-два всплытия в надводное положение по ночам почти не имели возможности.

Наибольших успехов здесь добился Х. фон Матушки («U-482»). Он потопил в первом патрулировании 5 судов, а во втором повредил одно норвежское судно и эскортный авианосец «Тэйн». Однако из второго патрулирования Матушки не вернулся. Лодка погибла вместе со всем экипажем.

В сентябре в море вышли 8 подводных лодок (в район Северного пролива, разделяющего Шотландию и Ирландию). Единственная лодка из восьми, атаковавшая противника, была «U-483» (Г. И. фон Морстейн). Он повредил английский фрегат «Уайтэкер».

В начале зимы 1944 г. 25 лодок «XII» серии вышли из Норвегии к Ла-Маншу, обойдя Ирландию с юга. Часть лодок действовала в Ирландском море и Бристольском заливе. Из 25 лодок 9 погибли.

И снова, как и раньше (с 1943 г.), победы лодок были скудны. Командиры лодок зачастую желаемое выдавали за действительное. И хотя Дениц в 6 — 8 раз занизил «планку» для представления к награде Рыцарским крестом, представить он смог только двух командиров лодок.

Например, командир «U-978» Г. Пульст к моменту представления к награждению имел на счету лишь одно потопленное судно (7200 тонн).

Тоже 7200 тонн к моменту награждения Рыцарским крестом имел командир «U-1202» Р. Томсен. При проникновении в Ирландское море он потопил один транспорт, но доложил о потоплении 4.

Английская морская база Скапа-Флоу давно уже (начиная с 1941 г., после атаки Прина) не была главной в Королевском флоте. Однако английские эскортные авианосцы именно из этой базы совершали нападения на норвежские базы подводных лодок «Кригсмарине». Чтобы помешать этому, Дениц поставил задачу перед своими подводниками блокировать Скапа-Флоу и уничтожить хотя бы один или два авианосца. Для выполнения этой задачи было отозвано 14 подводных лодок из Атлантической флотилии и из Арктики. К разочарованию

Деница, и эта очередная операция была провалена. В новых, неблагоприятных условиях его подводные асы терпели поражения одно за другим.

Часть из этих лодок безрезультатно вернулась в базу после **40 — 55** суток патрулирования, часть не дошла до заданного района и вернулась в базу по разным причинам (неисправность дизелей, навигационная авария — столкновение со скалой и т. д.). Несколько лодок погибло, так и найдя цели.

В целом **68** подводных лодок «VII» серии, сосредоточенные для «новой подводной войны» и оборудованные «шнорхелями», за вторую половину 1944 г. практически не нанесли судоходству союзников существенного вреда. Восемнадцать лодок были вынуждены вернуться в базу после выхода в море и стать на ремонт. Шестнадцать лодок погибли. Из них **13** погибли при первом же выходе в море. Оставшиеся **34** лодки в общей сложности потопили **20** судов водоизмещением **98 600** тонн.

«Новая подводная война» в новых условиях потерпела полный провал. Из **68** командиров лодок лишь **2 — 3** человека проявили себя как подводные асы. Например, Г. Майер («U-486») уничтожил **4** судна (**21 053** тонны), **2** фрегата и одно грузовое судно «Леопольдвиль». Однако союзники по всем СМИ раззвонили, что потоплено госпитальное судно, вследствие чего штаб Деница засомневался в докладе Майера и заслуженный Рыцарский крест он не получил.

Подавляющее большинство командиров подводных лодок этой «подводной войны» проявить себя не смогли. В новых условиях сильного противодействия думали в основном не о награждении, а о сохранении своих жизней. Часть из них показала себя настоящими «ассаами», о которых мы говорили выше.

Для реализации планов «новой подводной войны» Дениц послал в Атлантику из военно-морских баз Германии также **17** подводных лодок «IX» серии, тоже оснащенных «шнорхелями». Часть этих лодок была послана к Гибралтару и Азорским островам, часть — к берегам Канады и Восточному побережью США.

Результаты боевых действий этих семнадцати лодок за полгода не впечатляют. В целом они потопили **15** судов союзников общим водоизмещением **57 364** тонны, из которых

5 боевых кораблей (2 фрегата, 1 корвет, 1 десантное судно и 1 патрульное).

Десять лодок из этих семнадцати не потопили и не повредили ни одного судна. **Семь** погибли. **277** подводников погибли вместе с лодками, **73** человека попали в плен.

Подводя итог «новой подводной войны», можно констатировать, что из всех **85** подводных лодок «VII» и «IX» серий за вторую половину 1944 г. лишь **22** лодки (25%) одержали победы. Отличились **14** лодок «VII» серии из **68** и **8** лодок «IX» серии **из семнадцати**. В целом эти **22** лодки уничтожили **13** боевых кораблей и **33** торговых судна. Потоплено было **22** лодки. Итак: победу одержали лишь 25% лодок. Столько же — погибли.

Итог не воодушевил Деница: **на каждые 2 потопленные цели — одна потерянная лодка. Подводный флот «Кригсмарине» уменьшился еще на тысячу подводников. 169 подводников попали в плен.**

Больше уже Дениц не вспоминал о своей стратегии «тоннажной войны»: **подводные лодки потопили в 30 раз меньше тоннажа, чем было спущено на воду союзниками.**

Немецкие подводные асы скисли окончательно.

«Воронка»

К февралю 1945 г. Красная Армия уже вышла к Одру. Две мощнейшие военно-морские базы — Кенигсберг и Данциг — остались за спиной наших войск. В этих базах, в особенности в Данциге достраивалось огромное количество новых подводных лодок «XXI» серии. Кроме того, как уже было сказано, Данциг оставался самым крупным центром по подготовке новых экипажей подводных лодок. Обе базы имели крупнейшие склады с большим запасом торпед, топлива, продовольствия.

Гитлер приказал во что бы то ни стало держать эти базы до полной эвакуации личного состава различных родов войск (до полумиллиона человек). Необходимо было эвакуировать, кроме того, до 1 млн. человек гражданского персонала воинских частей и других гражданских лиц.

Советские подводные лодки наносят один за одним мощнейшие удары не только по транспортам с эвакуируемым личным составом разных родов войск, но и отправляют на дно ру-

ководство Данцига, а вместе с ним цвет немецкого подводного флота — около 70 (по некоторым данным до 100) экипажей подводных лодок вместе с их командирами.

Подробнее об этом поговорим в следующей главе. А сейчас отметим, что Дениц в 1945 г. и слышать не хотел о проигрыше подводной войны, одну за другой посылал лодки на боевое патрулирование, одно за другим давал радио командирам лодок, развернутых в океане. Он снова и снова подбадривает командиров, надеясь на лодки, оборудованные «шнорхелем», обещает новые чудо-лодки и другое чудо-оружие, что позволит Третьему рейху *«добиться окончательной победы над врагом»*.

Как бы там ни было, но как Рузвельт, так и Черчилль были обеспокоены возможностью нового наступления подводных лодок. По данным их разведки, дело со строительством новых лодок и созданием новых видов оружия у немцев шло довольно успешно. В связи с этим 9 января 1945 г. Черчилль и Рузвельт при встрече на острове Мальта (перед Ялтинской конференцией) среди других вопросов внимательно обсуждали вопрос и о возможных интенсивных действиях немецких подводных лодок. По этому вопросу было подписано совместное коммюнике, в котором были обозначены соответствующие совместные намерения для борьбы с лодками.

В частности, были утверждены планы действий Королевских военно-воздушных сил Англии и американской Восьмой воздушной армии. В соответствии с этими планами намечались до **20 — 25** налетов авиации на Гамбург, Бремен и Киль, где шла сборка и достройка новых подводных лодок. Судостроительные заводы этих городов были разрушены, однако лодки, находящиеся в бетонных укрытиях (в Гамбурге и Киле), не пострадали.

Все же во многом опасения союзников были преувеличены: к 1 января 1945 г. в наличии было лишь **28** лодок «XIII» серии, а до конца войны в строй вошли еще **20** лодок. Всего была построена **51** лодка, но **3** из них погибли во время бомбежек.

В целом успели провести патрулирование лишь **5** лодок «XIII» серии общей продолжительностью **178** суток. Они потопили **5** небольших судов общим водоизмещением **8542** тон-

ны, а также повредили эсминец и норвежское судно типа «Либерти».

Дениц, будучи главноком «Кригсмарине», не мог так много, как раньше, уделять внимания подводным лодкам, но продолжал постоянно держать связь с командованием подводных сил (адмирал Эберхард Годт и бывший командир ПЛ, кавалер Рыцарского креста Гюнтер Хеслер) и следить за действиями подводников. Держал Дениц и постоянную связь с адмиралом Гансом Георге фон Фридербургом, который отвечал за строительство и готовность вновь вводимых в состав «Кригсмарине» лодок.

Усложнилась система базирования подводных лодок в Норвегии. Во-первых, периодически совершались авиационные налеты, во-вторых, агрессивно настроенные норвежцы, в частности, входящие в состав групп сопротивления, действовали довольно активно, нанося потери системе обслуживания лодок, совершая диверсии в зонах Бергена и Тронхейма, где лодки строились и ремонтировались. Поэтому многие лодки были рассеяны по фьордам, где фактически никакой инфраструктуры для их обслуживания не было.

Надо отдать должное руководству «Кригсмарине»: оно сумело в сложнейших условиях за четыре месяца 1945 г. отправить в океан **143** подводные лодки из баз Норвегии и Германии. Большая часть (**119**) лодок действовала в Северной Атлантике, **18** — у берегов США, **6** лодок были отправлены на Дальний Восток по специальному плану.

Действия этих **143** лодок на последнем этапе войны — еще одна «черная» страница в истории «Кригсмарине». Эти действия были почти безрезультатны. **Около 50% (56) подводных лодок погибли. Было потеряно 2800 человек их экипажей.**

В первый месяц 1945 года в океан вышли **19** лодок, **11** из которых были новыми. Из **19** лодок **10** погибли вместе со своими командами. Из **500** человек в живых осталось **43**. Все они попали в плен. Все вместе вышедшие в океан в январе лодки потопили **10** судов противника (**30 726** тонн).

В основном лодки были потоплены авиацией («Каталина» и «В-24») американцев. Только **4** из **10** лодок были потоплены совместно американскими самолетами и английскими надводными кораблями.

В марте 1945 г. **29** лодок вышли из баз Норвегии. Все лодки «VII» серии. Из **29 15** были новыми лодками, совершавшими свое первое плавание. Потеряно было более 60% (**17**) лодок из **29**. Общее количество потерянных подводников **800** человек, **54** из которых попали в плен.

В общей сложности все эти лодки потопили **9** судов (**20 000** тонн). В апреле из баз Норвегии вышли **28** подводных лодок. Из них новыми были **12** лодок. Общий счет потопленных ими судов — **четыре** единицы (**20 000** тонн). Погибло **10** подводных лодок (**более трети**). Потеряли немцы **500** подводников, **46** из которых попали в плен.

К берегам Америки и Канады в 1945 г. вышли **19** лодок «IX» серии, все они были оборудованы «шнорхелями». **6** из этих лодок были новыми. А в целом **10** из **19** не имели боевого опыта в качестве командиров лодок. Все вместе эти **19** лодок потопили **6** судов (**23 000** тонн). Погибла почти половина (**9**) лодок. Потеряно еще **500** подводников, **33** из которых попали в плен. **Таким образом, погибло едва ли не в 2 раза больше лодок, чем потоплено судов. Это был уже полный крах подводных сил.**

Вот кое-что из того, как погибали немецкие лодки в последнем периоде Второй мировой войны.

1. В феврале 1945 г. ПЛ «U-300» (Ф. Хейн) после того, как нанесла повреждения двум судам из конвоя «UCS-72», попала под глубинные бомбы 2 корветов. Из-за повреждений ПЛ командир вынужден был поднять ее на поверхность воды. Корветы открыли артиллерийский огонь. Командир лодки, механик, вахтенный офицер, **5** человек из состава артрасчета были убиты. Лодка затонула. **41** человек из состава экипажа попал в плен.
2. В это же время «U-1016» (В. Бурмейстер) после потопления небольшого норвежского судна попала под глубинные бомбы кораблей эскорта. Лодка погибла. Были спасены лишь **2** человека из состава команды.
3. Подводная лодка «U-927» (Ю. Эберт) 24 февраля была обнаружена радиолокатором самолета в то время, когда она шла под «шнорхелем». Самолет сбросил на лодку 6 глубинных бомб. Лодка затонула, ни один человек из состава экипажа не спасся.

4. Подводная лодка «U-681» (В. Гебауэр) 6 марта в районе Английского канала атаковала противолодочный траулер торпедой «Т-V». Безрезультатно. 11 марта натолкнулась на скалу в подводном положении и вынуждена была всплыть. Командир, убедившись, что повреждения лодки неисправимы, принял решение затопить ее. К тому же подоспевший американский самолет «В-24» атаковал лодку, сбросив на нее несколько глубинных бомб. Спаслось **38** человек. Все они попали в плен.
5. Командир «U-1195» Э. Кордес в марте 1945 г. атаковал конвой «ВТС-103», нанес повреждения американскому судну. 6 апреля ПЛ лежала на дне в районе Портсмута. Был услышан шум винтов. Кордес выпустил торпеды «Т-V» по двум суднам, одно из которых потопил (судно «Куба» водоизмещением **11 420 тонн**). Погрузившись на глубину **30** метров, Кордес снова решил отлежаться на грунте в мелководном районе. Однако его засекли корабли эскорта, забросали глубинными бомбами. Лодка получила несколько пробоин, стала заполняться водой. Командир дал команду выходить через торпедный отсек. **18** человек вышли из ПЛ через торпедный аппарат, **21** человек вместе с командиром погибли.
6. Подводную лодку «U-1024» (Г. И. Гуттен) в Ирландском море в марте 1945 г. потопили два судна типа «Либерти». Попав под бомбежку фрегата эскорта, лодка получила повреждения и вынуждена была всплыть. Командир дал команду затопить лодку, но вышла заминка, лодка не хотела тонуть. С фрегата быстро высадились команда и успела захватить документы и ценные приборы. Было убито **8** подводников. Гуттен застрелился. **37** человек из состава экипажа были взяты в плен. Попытка буксировать лодку окончилась неудачей, она затонула.
7. Смелодушничал командир «U-1063» К. Х. Штефан, когда всплыл в надводное положение и дал команду экипажу покинуть лодку. Оставшиеся в живых члены экипажа утверждали, что лодка, попавшая под бомбежку английского фрегата, получила незначительные повреждения, не потеряла ни скорость хода, ни способность погружаться и вполне могла оторваться от преследования. Как только лодка

- всплыла, фрегат открыл по ней артиллерийский огонь. Лодка затонула. Спасшиеся **17** человек попали в плен.
- 8.** Подводная лодка «U-396» (Г. Саймон) погибла в марте 1945 г. под ударами американского самолета «В-24». В живых не осталось никого.
- 9.** От самонаводящихся авиационных торпед «Фидо», сброшенных в воронку в месте погружения, погибла «U-905» (Б. Швартинг).
- 10.** Под воздействием глубинных бомб, сброшенных с самолета, погибла «U-391» (Ф. Беренд).
- 11.** Таким же образом погибли лодки «U-1106» (Э. Бартке), «U-326» (П. Маттхее), «U-1107» (Ф. Парадун) и др. Никто из экипажей этих лодок не спасся.

* * *

Советские войска окружили Берлин, сражения идут в пригородах, крах Третьего рейха становится неизбежным фактом. А штаб «Кригсмарине» продолжает посылать лодки в океан. В апреле 1945 г. к берегам Англии из Норвегии снова уходят **28** подводных лодок «VII» серии. **12** из этих лодок — новые. **10** лодок вскоре после выхода погибли. Кое-кто из них даже не дошел до районов патрулирования. Из **500** членов экипажей этих лодок **46** человек попали в плен, **100** человек были интернированы португальскими властями, а остальные **354** человека погибли. Оставшиеся **11** лодок из этой группы по приказу Деница в мае капитулировали, придя в английские военно-морские базы. А потопили все эти **28** лодок лишь **4** судна (**20 000** тонн).

Погибали лодки в апреле 1945 г. в основном от воздействия авиации союзников, которая весьма успешно применяла новые самонаводящиеся торпеды «Фидо». Как только лодка обнаруживалась самолетным радиолокатором (обнаружения были и лодок,двигающихся под «шнорхелем»), самолет оповещал по радио другие силы ПЛО и устремлялся к месту предполагаемого нахождения ПЛ. Видя воронку от погрузившейся лодки, самолет вслед лодке сбрасывал торпеду «Фидо». Вероятность поражения лодки в таком случае была близка к единице.

Командиры лодок Э. П. Штеер («U-1277») и Г. В. Венц («U-963»), получившие задание на постановку мин, задание

не выполнили. Обе лодки были потоплены своими командами. Экипажи сдались португальским властям, которые передали их англичанам.

По существу, посылать подводные лодки в это время на боевое патрулирование — акт отчаяния. **Лодки посылались на бессмысленную гибель и, не достигнув никаких результатов, уходили в небытие, как в эту самую «воронку», которая образуется в момент погружения ПЛ. Погружались они уже навсегда, не имея шансов на спасение.**

К. Дениц с большой неохотой (очень скупой) пишет о действиях своих «стальных волков» в течение последних двух с половиной лет войны, а особенно — за последние полтора года. Похвастаться здесь было абсолютно нечем. Но Дениц не был бы Деницем, если бы и тут не нашел оправдания своим командирам лодок. Вот что он пишет о неудачах торпедных атак и значительно преувеличенных результатах в донесениях командиров лодок (это стало правилом для них в последние месяцы войны): *«Однако из-за поступивших донесений мы переоценили эффективность торпед «Цаункёниг». Как выяснилось впоследствии, командиры подводных лодок завышали число потопленных ими кораблей охранения. Объяснялось это тем, что после выстрела с небольшой дистанции акустической торпедой подводной лодке приходилось немедленно погружаться на глубину 60 метров. В противном случае возникала опасность, что такая торпеда сработает на шум винтов самой лодки. В этих условиях, когда выстрел производился с небольшой дистанции и попадание фиксировалось только на слух, могло случиться, что взрывы глубинных бомб принимались за взрывы торпед».*

С каким бы уважением ни относились мы к этому «профессору» подводной лодки, но в данном случае вынужден сказать, что Дениц вешает лапшу на уши неискушенному читателю. Во-первых, даже на самые первые акустические торпеды талантливые немецкие конструкторы предусмотрели систему защиты от своих торпед, включив в конструкцию торпеды систему дистанционного предохранения (самонаведение включается только по прошествии торпедой определенного расстояния после выстрела. Кстати, подобная система была и на торпедах с индукционными взрывателями, в частности, на советских). Во-вторых, из более чем тысячи выпущенных само-

наводящихся торпед немецкими лодками известен лишь один случай (да и тот сомнительный), что на лодку навелась своя торпеда. Этот вывод был сделан на основании донесения одного из командиров гибнувшей немецкой лодки о том, что в него попала торпеда.

В-третьих, отличить взрыв торпеды от взрыва глубинной бомбы не сможет только самый неопытный акустик, никогда не слышавший ни того, ни другого.

Никак не хочет Дениц признать, что немецкие подводные асы в конце войны как огня боялись кораблей ПЛО и, выходя в атаку на конвои, даже не пытались пробиться внутрь конвоя для стрельбы по судам, а производили залп по первой под-вернувшейся цели с большой дистанции, зачастую превышающей дальность хода торпеды. Записи в журналах боевых действий свидетельствуют о том, что выпускались торпеды с дистанции 15 — 20 — 30, а нередко и больше кабельтовых, а Дениц говорит о «небольших» дистанциях.

Несколько ниже в этих же своих воспоминаниях Дениц пишет: *«Сравнительно удачных опытов первого использования акустических торпед (в первой половине 1943 г. — Прим. авт.) в последующие месяцы достигнуть не удалось, а вскоре выяснилось, что и нового оружия недостаточно для восстановления необходимой боеспособности подводных лодок»*. Спрашивается: что же изменилось по сравнению с временем «первых удачных опытов»? А изменились **«тепличные» условия**, в которых достигались те «грандиозные» успехи, о которых так радостно на весь мир оповещала немецкая пропаганда, раздувая победы подводников. Не стало этих условий, и вот результат: *«...Нового оружия недостаточно для восстановления необходимой боеспособности...»*

Вот ссылка Деница на запись в «Журнале боевых действий штаба командующего подводными силами» за 1 июля 1944 г.: *«...В настоящее время шансы на успех невелики, возможность же, что лодка из боевого похода не возвратится, становится все более вероятной, т. к. за последние месяцы возвращалось в среднем только **70%** лодок, выходивших в течение месяца на выполнение боевых заданий»*.

А вскоре эта возможность снизится до «классической» — **0,5**, а потом и вовсе дело дойдет до того, что практически ка-

ждающая лодка, которую штаб Деница будет посылать в боевой поход, шансов на возвращение в базу иметь не будет.

Возникает вопрос: зачем Дениц снова и снова посылает подводников на верную гибель?

В июне 1944 г. это еще можно было как-то понять. Возможно, он еще верил сам в вероятность разгрома противника, но и тогда, будучи умным человеком, понимал, конечно, что вероятность эта мала. Тем не менее 6 июня 1944 г., когда началась операция по высадке войск союзников через Ла-Манш, он издал приказ, обращенный к подводникам:

«Любое судно противника, принимающее участие в высадке десанта, даже если оно перевозит полсотни солдат или хотя бы один танк, является объектом, для уничтожения которого подводная лодка должна принять все возможные меры. Такое судно необходимо атаковать, не считаясь с возможностью собственной гибели. Если придется встретиться с десантными кораблями и судами, нельзя считаться с опасностями действий в условиях мелководья, наличием минных заграждений или каких-либо других осложнений. Каждый солдат противника, уничтоженный до высадки десанта, снижает возможность выполнения противником задуманного плана.

Подводную лодку, которая сумела нанести ущерб противнику в десантной операции, следует считать выполнившей свой высокий долг и оправдавшей свое назначение даже в том случае, если она при этом погибнет».

Повторяю: в июне 1944-го можно было еще как-то понять Деница. Но вот в самом конце войны, когда уже все и всем (а Деницу как никому другому) было ясно, что началась агония гитлеровской машины со всеми ее идеями и планами, что ни чудо-оружие — «V-1» и «V-2», ни новые лодки «XXI» и «XIII» серий Германию не спасут, почему и зачем он продолжал упорно и настойчиво призывать своих соотечественников к борьбе?

31 января 1944 г., в день, когда по всей Германии будет объявлен трехдневный траур по случаю гибели пресловутого «Вильгельма Густлофа», потопленного советской подводной лодкой «С-13» под командованием А. И. Маринеско, он обратился ко всем морякам «Кригсмарине», находящимся в море, в котором признал, что наступление Красной Армии привело Германию к **«серьезному кризису»**, который все же можно

преодолеть, «если каждый немец, беспрекословно подчиняясь приказам фюрера», будет выполнять свой долг. «...Мы должны стать тверже. Нытье и жалобы недостойны настоящих мужчин, это — проявление недалковидности. Пустыми разговорами ничего не добьешься... Я не могу положиться на офицеров... которые слишком много говорят о своих опасениях, — либо из-за избытка так называемого «здорового смысла», либо от страха и жалости к себе. Такие командиры не только не могут быть настоящими лидерами — они подрывают нашу волю к сопротивлению...»

1 марта Дениц обратился ко всем подводникам с призывом служить образцом, «нападать, опираясь на силу своего духа и инициативу, как бы ни шли дела».

Настало время, когда практически каждая лодка, выходящая в море, погибала, срок жизни подводника, как писал Э. Топп, «не выходил за 4 месяца», а Дениц продолжал призывать к верности и преданности фюреру: «Мы, солдаты «Кригсмарине», знаем, как нам должно поступать. Наш военный долг, который мы выполняем, не обращая внимания на то, что происходит слева и справа от нас, заставляет нас стоять до конца, быть твердыми и надежными, как скала. Негодяи, которые ведут себя иначе, должны быть повешены с плакатом на груди: «Вот висит предатель, который из-за собственной трусости обрек на смерть немецких женщин и детей, вместо того, чтобы защищать их, как следует настоящему мужчине...»

11 апреля, за 20 дней до гибели Гитлера, он произносит целую «оду», восхваляя Гитлера, и снова требует от офицеров «Кригсмарине» до конца идти «по пути выполнения солдатского долга», призывает помнить: «честь флага «Кригсмарине» — священна».

Об обращении 2 мая в связи с гибелью Гитлера я уже упоминал в начале этой главы. В нем снова призыв «исполнять свой долг до конца», ибо «на ставке — жизнь нашего народа».

И, конечно, интересен последний приказ подводникам 5 мая 1945 г., где он признал, что «продолжать сопротивление невозможно». И в этом приказе он остается верен себе, говоря о боевом духе подводников, «долгие годы помогавшем... сражаться в море». Этот свой приказ он закончил словами: «Да здравствует Германия!» Трудно сказать, какую Германию

он имел в виду, но думается, что тогда, за 3 дня до капитуляции, он думал все же о нацистской Германии, которая тогда уходила в прошлое, как уходила в «воронку» самонаводящаяся авиационная торпеда, догоняя погружившуюся немецкую подводную лодку на глубину, с которой ей не суждено было всплыть никогда.

«Ассы»

В потоке западной литературы о немецких подводных лодках Второй мировой войны, с непомерным возвеличиванием подвигов их командиров, которые под руководством своего «непогрешимого» гросс-адмирала К. Деница вели «жестокую, суровую войну», но «по правилам», в соответствии с «нормами международного права», почти не упоминаются или упоминаются вскользь многочисленные факты, когда командиры лодок действовали бездарно, неумно, робко и трусливо, показывали чрезвычайно низкий уровень оперативно-тактического мастерства.

Были случаи (довольно редкие), когда отвага граничила с безумием (как, например, у Отто Кречмера), но значительно больше было проявлений чрезмерной осторожности и элементарной трусости, когда командиры лодок — «бесстрашные морские волки», при нападении на невооруженные торговые суда в одиночном плавании, становились трусливыми «зайцами», когда ставилась задача атаковать хорошо охраняемый конвой.

Было исключительно много случаев безграмотного маневрирования в благоприятных гидрометеоусловиях, приводившего к столкновениям со своими надводными судами и подводными лодками, приводившими не только к серьезным повреждениям надводных кораблей и судов, но и гибели самих лодок.

Имелись многократные случаи навигационных аварий из-за малограмотности штурманских действий (даже в глубоководных районах Атлантики находили «точки соприкосновения с отмелями»), а о Северном и Средиземном морях, Мексиканском заливе и говорить не приходится.

Имели место случаи элементарной безалаберности и безответственности командиров лодок, допускавших нарушение

основных правил морской практики на мостике (в надстройке, ограждении рубки), чреватых гибелью лодки.

Само собой разумеется, что делали промахи молодые командиры лодок, не имевшие необходимого опыта (особенно во второй половине войны, когда количество вводимых в боевой состав новых лодок опережало подготовку командиров), но и опытные, уже прославленные командиры (среди которых и кавалеры Рыцарского креста) допускали ошибки.

Очень многие командиры допускали ничем не оправданные промахи при стрельбе торпедами, не только когда торпеды имели конструктивные недостатки, связанные с гидростатами и взрывателями, но и тогда, когда появились бесследные самонаводящиеся торпеды.

Примеров всему, что сказано выше, — бесчисленное множество. Вот кое-что из этого.

Командир ПЛ «U-385» «VII» серии Г. Г. Валентикер в апреле 1944 г. у побережья Исландии вышел в атаку на эсминец в благоприятнейших метеоусловиях, выпустив самонаводящуюся торпеду «Т-5». Торпеда прошла мимо цели (или не дошла до нее). Через два дня вышел в атаку на одиночно идущий океанский лайнер — знаменитую «Куин Мэри» громадных размеров (длина **296,5** м, ширина **36,2** м, осадка **11,9** м, водоизмещение **81 235** тонн, скорость около **30** узлов), с выгодной позиции произвел залп тремя торпедами. **Безрезультатно.** Через несколько дней — атака эсминца самонаводящейся торпедой «Т-5». Снова торпеда не достигла цели. Истратив почти весь запас торпед, вернулся в базу с нулевым результатом.

В феврале 1944 г. **6** подводных лодок атаковали в Арктике конвой «JW-57». Все лодки выходили в торпедную атаку. Результат: одна лодка «U-990» (Г. Нордмахер) потопила английский эсминец «Маратта». Все остальные произвели безрезультатные залпы самонаводящихся торпед. Погибло **2** лодки.

В декабре 1943 г. при атаке конвоя «TV-5», шедшего в США из Англии, участвовали **18** подводных лодок, рассредоточенных в **6** групп по **3**. Ни одна из этих лодок успехов не достигла. Никто из командиров лодок не решился сблизиться с кораблями и судами конвоя на дистанцию уверенного залпа. Некоторые из них выпустили безрезультатно по несколько торпед. Например, командир «U-171» Ф. Клевертон выпустил

5 торпед, и ни одна из них цели не достигла. Между прочим, в состав конвоя входил линкор «Невада» — весьма заманчивая цель, однако **никто из 18 командиров не решился рискнуть выйти на него в атаку, как это сделал, например, при первой же предоставившейся возможности командир советской ПЛ «К-21» Н.А. Лунин, атаковав немецкий линкор «Тирпиц».**

Я уже упоминал об атаке конвоя «Галифакс-271», в который вошли **54** судна и **8** кораблей охранения. Несколько лодок, участвовавших в атаках, выпустили более **20** торпед, в том числе самонаводящихся. **Ни одна из торпед не нашла свою цель.**

В октябре 1942 г. по личному распоряжению Гитлера **14** подводных лодок (**7** немецких и **7** итальянских) были направлены на перехват группы боевых кораблей союзников в Средиземном море во главе с авианосцем «Фьюриесс». В составе конвоя находились **2** крейсера и **6** эсминцев. В составе группы лодок были **2** прославленных аса: кавалер Рыцарского креста Фридрих Шютце («U-605»), потопивший в 1941 году авианосец «Арк Ройял», и кавалер Рыцарского креста Гюнтер Гигенбергер («U-81»). Кроме того, входил в эту группу и опытный командир «U-565» Вильгельм Франке. Франке первым пытался атаковать авианосец с большой дистанции, выпустив 4 торпеды. **Безрезультатно.** «U-43» (Вильгельм Доммес) тоже выпустила с большой дистанции 4 торпеды. **Тоже безрезультатно.** Как видно, против боевых кораблей у всех этих «героев» кишка тонка оказалась: это не беззащитные торговые суда топить.

Все **8** кораблей союзников, выйдя из Гибралтара и вернувшись в него, остались невредимыми.

29 — 30 января 1944 г. **10** подводных лодок атаковали конвой «JW-56B». Лодки выпустили **12** самонаводящихся торпед «Т-5» и около **20** других торпед. Результат: поврежден один эсминец «Харди II». Успеха добился командир «U-278» И. Франке. Остальные **9** лодок действовали **безрезультатно.**

2 января 1945 г. в восточном районе Атлантики подводная лодка «U-625» (Г. Бенкер) подверглась атаке самолета «В-24». При срочном погружении командир лодки, остававшийся на мостике последним, не дал команду и сам не убрал антенну системы «Наксос» (для обнаружения работы РЛС), кабель ко-

торой проходил через рубочный люк. Из-за этого кабеля люк герметично не задрался, в рубку стала поступать вода. Командир, не дав команду на прекращение погружения, с одним из членов экипажа бросился обратно в ограждение рубки, чтобы убрать антенну. Лодка ушла на глубину. Командир и матрос погибли. Лодку в базу привел первый вахтенный офицер (старпом).

Командир лодки допустил грубейшую и элементарную ошибку, вызванную не только нервным напряжением, связанным со стремлением как можно быстрее уйти от атаки самолета, но и просто технической неграмотностью. В практике и других подводных флотов мира были случаи (в том числе и в послевоенный период), когда кабель попадал под крышку люка. Под тяжестью давления воды на крышку люка кабель просто был бы перерезан. В крайнем случае его можно было перерубить любым подручным инструментом и остатки выбить из-под прижимного кольца люка. Стремление спасти антенну «Наксоса» не оправдывает командира: эта антенна не стоит жизни 2 членов экипажа.

31 октября 1944 г. в Центральной Атлантике командир «U-732» К. П. Карлсен после уклонения от глубинных бомб противолодочного траулера всплыл в надводное положение и пошел полным ходом под дизелями. С помощью РЛС был обнаружен самолет противника. Команду на погружение командир не дал, но зато дал команду экипажу покинуть борт лодки. Дисциплинированный экипаж быстро выполнил команду, покинув боееспособную субмарину. Эсминец, сблизившись на дистанцию залпа «Хеджехога», произвел атаку и 10 глубинными бомбами потопил лодку. 19 членов команды были подобраны и спасены, остальные погибли.

В ноябре 1944 г. 13 подводных лодок группы «Шил» в Центральной Атлантике вышли в атаку против 2 объединенных конвоев союзников. В результате атаки был поврежден лишь один сторожевой корабль — отличилась «U-515» (командир Хенке).

В декабре 1944 г. снова 13 подводных лодок группы «Веддиген» в Центральной Атлантике пытались перехватить 2 конвоя. Перехват не удался, так как союзники, расшифровав указания Деница лодкам о месте разворачивания, просто обошли завесу.

Из этих **2** групп подводных лодок («Шил» и «Веддиген») в составе **26** единиц **8** погибли. «Ассами» проявили себя не только командиры лодок, но и офицеры штаба Деница, планировавшие операции по развертыванию лодок и перехвату конвоя.

В декабре 1944 г. подводная лодка «U-1209» (Э. Хюлсенбел) в результате ошибки счисления села на мель в районе мыса Ленде-Энд (у юго-западного побережья Англии, на входе в проливы Ла-Манш). Лодка получила сильное повреждение. Смотритель маяка, обнаружив лодку, поднял тревогу. Подославшие **2** канадских фрегата и несколько английских катеров спасли **44** подводника и взяли их в плен вместе с командиром лодки. **7** человек погибли. На борту фрегата от сердечного приступа скончался инженер-механик лодки.

16 декабря 1944 г. после патрулирования в районе залива Скапа-Флоу подводная лодка «U-767» (Ф. А. Греус) возвращалась в военно-морскую базу Нарвик. На подходе к базе столкнулась со своим тральщиком и затонула. Из команды спасены были, вместе с командиром, **19** человек.

В течение **91** суток находился в плавании командир «U-190» М. Винтермейер в районе Бразилии (ноябрь 1944 г. — январь 1945 г.). Проявляя излишнюю осторожность, а проще говоря, трусость, держался поближе к берегу, в стороне от транспортных маршрутов. В результате такого **3** месячного «боевого» патрулирования ни в одну атаку не выходил.

В конце 1944 г. в штормовых условиях потеряла свое место ПЛ «U-284» (Г. Шлюц). Маневрируя по счислению, лодка наскочила на подводные камни у острова Ньюфаундленд и получила тяжелые повреждения. Лодку пришлось затопить. Команда была переведена на другую подводную лодку, пришедшую на помощь.

В декабре 1944 г. в Северной Атлантике командир «U-392» несколько раз выходил в атаки по судам конвоя «Галифакс-271», разбросанным штормом. Противодействия не было. Израсходовав все торпеды, в том числе самонаводящиеся, ни одной цели не потопил.

Выше я привел случаи ошибок и промахов, совершаемых командирами в конце войны. Но разного рода ЧП случались еще в большем количестве и в начале войны, и в ее середине.

В апреле 1940 г. подводная лодка «U-21» села на мель в

районе юго-восточнее Мандала (у берегов Норвегии) и была интернирована норвежскими властями вместе с экипажем. После захвата немцами Норвегии лодка вновь вела боевые действия против союзников.

В декабре 1942 г. произошел случай, когда подводная лодка «U-221» таранила другую подводную лодку «U-254» и потопила ее. Почти весь экипаж «U-254» погиб.

Вот как, по описанию командира «U-221», все это произошло:

«Идя полным ходом, настигли конвой. Темнота. Волнение 5 баллов, резкие порывы ветра с дождем. Впереди по правому борту, почти скрытая пеленой дождя, на нас выскочила немецкая подводная лодка. Несмотря на резкий поворот, наша лодка получает удар. В верхней части прочного корпуса остается вмятина. Внутри лодки столкновение осталось почти незаметным.

Наскочившая на нас лодка держится еще на поверхности, дрейфуя по течению. Вспыхивают карманные фонарики. Возле лодки около 30 человек ее экипажа. Все снабжены спасательными принадлежностями. Включаем прожектор, призываем людей к спокойствию, непрерывно запрашиваем по радио помощь. Пробуем вылавливать людей с помощью бросательных концов с прикрепленными к ним пробковыми поясами. Из-за волнения большая часть наших попыток оказывается напрасной... только одному унтер-офицеру и 3 матросам удалось поймать концы и спастись, несмотря на сильные волны, накатывающиеся на корабль...»

Не будем придираться к командиру, почему, например, пробоину получила и затонула не его лодка, а другая, которая ударила его в борт, хотя лодки одного проекта, и кто на кого «наскочил», сказать трудно. Не будем валить всю вину и на того, другого командира, который погиб. Скажем только, основываясь на показаниях командира «U-221», что оба командира лодок виноваты и действия командира «U-221» в критической ситуации мастерскими не назовешь. Даже и в шторм **5** баллов (не **7 — 9**) потерять **26** человек, «снабженных спасательными принадлежностями», надо умудриться.

11 ноября 1941 г. подводная лодка «U-580» «VII» серии при отработке задач боевой подготовки столкнулась с кораблем «Ангельбург» и потонула. При этом погибло **12** человек. Случилось это в Данцигском заливе.

15 ноября 1941 г. подводная лодка «U-153» (здесь же, в Данцигском заливе) таранила подводную лодку «U-583». Погиб весь экипаж — 46 человек.

Подводная лодка «U-222» (Р. фон Йессен) столкнулась с «U-626» (Г. Б. Бэйде). Первая из них была протаранена и погибла. Спасся только командир и 2 члена экипажа, находившиеся в момент столкновения на мостике.

Подводная лодка «U-71» (фон Ронтберг) столкнулась с «U-631», получила серьезные повреждения, была переведена в класс учебных. Это было второе столкновение «U-631»: ранее она сталкивалась с подводной лодкой «U-455» (Г. - М. Шейбе). Тогда «U-631» была под командованием Ю. Крюгера. Подводная лодка «U-455» (Хорст Дитерихс) столкнулась с подводной лодкой «U-600». Обе лодки получили серьезные повреждения, вернулись в базу.

Подводная лодка «U-450 (Курт Бёх) столкнулась с грузовым судном, была протаранена и погибла. Подводная лодка «U-523» (Вернер Питч) столкнулась с линкором «Шарнхост». И т. д.

Подобных столкновений с тяжелыми последствиями за время войны было в «Кригсмарине» несколько десятков.

Надо заметить, что ни в одном из подводных флотов мира не было такого количества потерь подводных лодок не от воздействия противника, а из-за навигационных аварий и столкновений со своими судами и кораблями в период отработки задач боевой подготовки. Только в южной и центральной частях Балтики в результате таких столкновений погибло 15 (!) подводных лодок.

Необходимость спешного обучения и комплектования офицерских кадров немецких подводных лодок приводила к тому, что многие вахтенные офицеры и молодые командиры лодок допускали грубейшие ошибки в вопросах кораблевождения, морской практики, использования торпедного и артиллерийского вооружения, что нередко приводило к гибели личного состава и срыву выполнения поставленных задач.

Справедливости ради надо отметить, что допускали крупные ошибки и промахи, приводившие к тяжелым последствиям, и опытные командиры лодок.

Так, подводная лодка «U-57» под командованием Э. Топпа, о котором говорилось выше, после тяжелого похода, в ко-

тором она, после неудачной атаки английского судна «Керамик» водоизмещением 6 тыс. тонн, подверглась атаке английского самолета, получила повреждения и вынуждена была лечь на грунт. После устранения повреждения всплыла, атаковала и утопила один из транспортов конвоя союзников. Во время атаки, в свою очередь, подводная лодка подверглась атаке **2** английских эсминцев, сбросивших на нее несколько десятков глубинных бомб. Лодка снова получила повреждения, вынуждена была лечь на грунт. Пролежав на грунте более суток, дождавшись, когда эсминцы ушли вслед за конвоем, всплыла и пошла в базу. На переходе в базу снова встретила конвой, потопила танкер из его состава, снова подверглась атаке кораблей охранения, но оторвалась от преследования. Перед самым входом в базу ее атаковал английский самолет, выпустив по ней очередь из пулеметов, в результате чего лодка получила **10** пробоин в легком корпусе. И вот после такого трудного похода, перед самым входом в ВМБ, подводная лодка в идеальных погодных условиях столкнулась с норвежским пароходом, идущим под всеми положенными ходовыми огнями, и затонула в течение **15** минут после столкновения. В результате этого 6 человек из команды погибли, остальные были спасены. Такова была цена так называемой «расслабухи» после тяжелого похода, несвоевременных и ошибочных действий вахтенного офицера и самого командира лодки. Как впоследствии писал Э. Топп, это было для него тяжелейшим уроком, из которого он сделал для себя вывод: *«Расслабляться нельзя ни на минуту»* до самого конца похода, когда швартовы будут поданы на пирс.

Кое-что о том, как промахивались при торпедных атаках самонаводящимися торпедами командиры немецких подводных лодок в конце войны, я сказал выше. А мазать обычными, не самонаводящимися торпедами «подводным асам» — слабакам, сам бог велел. Если мазали такие асы, как О. Кречмер, Г. Прин, В. Лют, В. Шюце, Э. Топп, входящие в первую пятерку лучших, то что можно говорить об остальных?

Конечно, можно свои недостатки свалить на плохое качество торпед (а они действительно в начальный период войны такими были), но, однако, почему-то при атаке «волчьей стаи» 22 июня 1942 г. в Северной Атлантике конвоя **девятью** подводными лодками успехов достиг только Э. Топп («U-532»), а

остальные **8** командиров «пролопушили»? А стрелял Э. Топп точно такими же торпедами, как и все другие командиры.

То же самое можно сказать и о командирах лодок, участвовавших в совместных атаках вместе с О. Кречмером. Стреляя теми же самыми торпедами, что и другие командиры лодок, он добивался успехов, а остальные нет. Так что дело не только в качественности торпед.

В параграфе о подводном асе № 2 В. Люте я уже писал, что и он частенько промахивался. Например, при атаке конвоя «SC-42» в 1941 г., выпустив **6** торпед по **3** судам, ни разу не попал в цель. А о том, как этот прославленный ас, будучи уже кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями, в идеальных условиях в течение нескольких часов расправлялся с одиночным рефрижератором «Эмпайр Уимбレル», истратив на него **7** торпед и несколько десятков артиллерийских снарядов, и говорить неудобно.

Безрезультатной оказалась атака по транспорту опытного командира, кавалера Рыцарского креста командира «U-404» фон Бюллова, истратившего в атаке половину торпедного запаса.

Делал промахи при атаках и подводник № 3 «Кригсмарине» Г. Прин, о чем я тоже говорил в параграфе о нем. Например, в апреле 1940 г. он атаковал несколько судов, стоявших в гавани, но ни одного не потопил.

Несколько торпед выпустил Г. Прин по линкору «Уорспайт». Неудачно. Между прочим, проникнув в базу Скапа-Флоу, атаковав и потопив линкор «Ройял Оук», он стрелял теми же торпедами. Видимо, при атаке «Уорспайта» стрелял он с большой дистанции и элементарно промазал.

Всего за апрель 1940 г. немецкие командиры подводных лодок совершили 43 торпедные атаки против конвоев и не потопили ни одного судна.

При этом только на авианосец «Уорспайт» было совершено **4** безрезультатные атаки. Погибло в апреле **4** ПЛ. Правда, основной причиной неудачных атак посчитали новую торпеду «G7e», которая, как выяснилось впоследствии, не прошла положенных испытаний (двое должностных лиц — инспектор вооружения адмирал Гёттинг и директор Экспериментального института торпедного оружия адмирал Вер пошли под военный трибунал). По некоторым сведениям, оба были расстреляны.

Между прочим, подводный ас № 2 «Кригсмарине» В. Лют на своей ПЛ «U-181» в мае 1943 г. атаковал и повредил той же торпедой «G7e» английский транспорт «Маунт Хэлмос» в Индийском океане (потом он добил его артогнем).

Торпеды торпедами, но многие из командиров лодок поняли тогда разницу между безнаказанной атакой по незащищенному, одиночно идущему судну и атакой конвоя, охраняемого кораблями ПЛО. И хотя в это время эскорты конвоев были еще слабы и не отработаны с точки зрения оперативно-тактической, но результаты, отрадные для англичан, были налицо. Корабли ПЛО за апрель потопили 4 немецкие подводные лодки.

И в 1940, и в 1941, и в 1942 гг., когда подводники «Кригсмарине» добивались наибольших успехов, случаев промахов при торпедных атаках и по одиночным судам и судам в составе конвоев было предостаточно. Уровень оперативно-тактического мастерства был далек от желаемого.

Например, анализ операций подводных сил за 1942 г. в Северной Атлантике показывает, что всеми **73** подводными лодками, из которых **49** были новыми, было потоплено всего **57** судов. Результат далеко не блестящий. Приблизительно **0,78** судна на каждую лодку. При этом надо учесть, что у союзников в это время было еще недостаточно сил и средств ПЛО и улучшилась только организация конвоев.

При разборе неудачных атак в штабе подводных сил неоднократно отмечалась излишняя осторожность и трусость многих командиров лодок при атаке конвоев. Дениц неоднократно подчеркивал, что забота о безопасности лодок — это его прерогатива. Он действительно много делал для этого, перебрасывая лодки из одного района в другой, как только узнавал об усилении противолодочных действий противника. Пысал лодки туда, где противолодочное воздействие слабое или вообще отсутствует, учитывая, конечно, интенсивность перевозок, чтобы топить как можно больше судового тоннажа. А заботой командиров должно быть одно: «Атаковать, атаковать, атаковать», топить и топить.

Чрезвычайно низкий уровень оперативно-тактического мастерства показали командиры подводных лодок в октябре 1943 г. при атаке двух союзных конвоев «ON-206» и «ON-205». Всего в этих конвоях шло **117** судов под охраной **21** корабля

(по 5 судов на один корабль охранения). Это несравнимо с тем, что мы будем наблюдать при действиях наших подводников.

Надеясь на новые самонаводящиеся торпеды «Т-5», на новые зенитные орудия, эффективность которых считалась высокой, штаб подводных сил был твердо уверен, что конвой будет разгромлен. В атаке конвоев участвовало **14** подводных лодок. Но штаб подводных сил во главе с адмиралом Годтом и главный штаб «Кригсмарине» во главе с Деницем ждало горькое разочарование. Выше я уже упоминал: было потоплено **только одно** судно, отставшее от конвоя, — транспорт «Эс-секс Ланс» (**6600** тонн), записанное на боевой счет «U-126» (К. Рейх), погибло при этом **7** подводных лодок.

Характерным примером «героических» действий командиров немецких подводных лодок в 1943 г. являются действия командира «U-129» фон Харпе и командира «U-137» Г. Вольфарта. Первый во время атаки в ноябре 1943 г. эскортного авианосца «Коур» выпустил по нему **4 самонаводящиеся торпеды «Т-5». Все торпеды прошли мимо цели.** Не смог он потопить, выйдя в атаку с удобной позиции, и быстроходный океанский лайнер «Аквитания»: выпущенные по нему **3 торпеды прошли мимо.** Я уже отмечал, что с потоплением быстроходных судов у немецких подводных асов дела обстояли из рук вон плохо. Они или допускали промахи при атаках, как это было при попытке потопить «Куин Мэри» длиной около 300 метров, или вообще не смогли выйти в атаку.

* * *

По некоторым сведениям, в период совещания Черчилля с Рузвельтом в Канакре в ноябре 1943 г. немецкая агентура сообщила командованию, на каком корабле и в составе какого эскорта пойдет через океан президент США Рузвельт, прибывающий в Северную Африку 20 ноября на линкоре «Айова». Якобы знали немцы и о том, что Черчилль после этого совещания будет возвращаться в Англию на борту линкора «Кинг Джордж V» (через Ла-Манш). Штаб «Кригсмарине» пытался развернуть свои подводные лодки на предполагаемых путях движения американских и английских кораблей, но никаких результатов достигнуто не было.

Возвращаясь к «героическим» действиям командира «U-137», отметим, что Г. Вольфарт у северных берегов Ирландии гонялся за легким крейсером «Чешир», дважды выходил на него в атаку, израсходовал чуть ли не весь запас торпед. **Безрезультатно.**

Командир «U-378» корветтен-капитан А. Хошат при атаке конвоя «QP-14», шедшего из Архангельска в сентябре 1942 г., выпустил по судам конвоя **8** торпед. **Все мимо.**

Командир «U-597» корветтен-капитан Г. Юли во время атаки конвоя «X-209» в Северной Атлантике в октябре 1942 г. выпустил по судам конвоя **9** торпед. **Ни одна торпеда в цель не попала.**

В благоприятных гидрометеоусловиях упустил победу в ноябре 1943 г. командир «U-648» Артур Шталь в Северной Атлантике. С дистанции 10 кабельтовых он выпустил **4** торпеды, одна из которых была самонаводящаяся «Т-5», по эскортному авианосцу «Трэкер». Все торпеды прошли мимо цели. Между прочим, целью был авианосец, который накануне своей авиацией в составе противолодочной группы уничтожил **2** немецкие подводные лодки. Поэтому можно понять огорчение Артура Штала, пытавшегося отомстить за погибших товарищей и потерпевшего неудачу.

Полным провалом для немецких подводников закончился выход на боевое патрулирование в декабре 1943 г. **18** подводных лодок. Несмотря на неоднократные выходы в атаки на суда и корабли конвоя, действия лодок успехом не увенчались. За весь декабрь в Северной Атлантике было потоплено лишь одно судно «Эмпайр Хаусман» (7400 тонн). Потопил это судно, произведя четырехторпедный залп самонаводящимися торпедами «ФАТ», командир «U-545» «IXC40» серии.

«Отличился» в это время и командир «U-744» Х. Блишке: выпустив по одиночно идущему судну **7** торпед, в том числе и самонаводящиеся «Т-5». **Никаких результатов он не достиг.**

В январе 1945 г. командир «U-377» Г. Клют, патрулируя в Центральной Атлантике, сообщил в штаб, что выпустил несколько самонаводящихся торпед «Т-5» по группе «Охотник-убийца» (так немцы стали называть группы поиска и атаки подводных лодок), но, видимо, промахнулся. Никаких данных о том, что лодку атаковали корабли или самолеты противника,

не было. Последнее обрывочное сообщение командира подводной лодки было: *«Подбит торпедой, лодка сильно повреждена, тону...»* Штаб предположил, что лодка торпедирована своей самонаводящейся торпедой. Я писал уже, что такие случаи, хотя и весьма редкие, но были. В частности, были они и в послевоенное время, в том числе и в нашем ВМФ. Но это были учебные стрельбы и торпеды были с «практической» боевой частью (без боевого заряда). Опытный командир, услышав доклад акустика о приближении шума торпеды, осуществляет срочно резкий маневр (увеличение глубины погружения или всплытие, изменение скорости хода с резким отворотом от прежнего курса) для выхода из «зоны захвата» головной части торпеды или стопорение хода, чтобы головка самонаведения «потеряла» шум ПЛ и торпеда не навелась.

Вполне вероятно, что командир, растерявшись, не смог принять своевременные меры для увода подводной лодки из-под удара.

Убедительным свидетельством низкого уровня оперативно-тактического мастерства командиров лодок является и провальная операция в феврале 1945 г. в Северной Атлантике при нападении на конвой «ON-224» и «ONS-29», о чем упомянуто выше. Все лодки имели на вооружении самонаводящиеся и циркулирующие торпеды. Из состава конвоя был **потоплен только 1 сторожевой корабль, но зато погибли 4 (!) подводные лодки.**

Как мы помним, в начале войны у немцев были большие проблемы с торпедами, и командиры лодок вполне обоснованно могли жаловаться на низкое качество торпед, например, после **43 (!)** безрезультатных атак при действиях в операции по захвату Норвегии или при атаке линкора «Уорспайт», когда после 4 атак и выпуска **10** торпед по нему линкор остался неповрежденным.

Проблемы были. Как потом выяснилось, имели недостатки система стабилизации торпеды по глубине и дистанционные взрыватели. Однако, как правило, сетования на торпеды возникали после крупных неудач во время атак на боевые корабли. При потоплении тихоходных и незащищенных судов почему-то эти же торпеды не отказывали.

Вот и в операции «Веценбург» (по захвату Норвегии) применялись те же самые торпеды, что и ранее. Но теперь в атаку

надо было выходить, преодолевая противодействие боевых кораблей, а значит, была велика вероятность напороться. Пуск торпед производился в спешке, без тщательной подготовки атаки, с предельной дистанции. Вот вам и результат: **43 торпеды — ни одного попадания в цель.** Кстати, после устранения недостатков торпед успешность торпедных атак по **боевым кораблям не увеличилась.** Объяснение простое: боевых кораблей опасались, выходить на дистанцию эффективной стрельбы не решались. К тому же зачастую отказывались от атак боевых кораблей, мотивируя это тем, что торпеды нужны были для «более важных» целей.

В конце войны, когда претензий к торпедам не было, «провалы» командиров лодок происходили один за другим. Очевидно, что дело было не в торпедах, а в самих командирах лодок.

Что можно сказать, например, о командире «U-530» (крейсерской подводной лодки серии «IXC40») О. Вермуте, который в 1945 г., атакуя два судна, **отставшие** от конвоя «ON-298» или «Галифакс-354», израсходовал 9 новейших торпед и даже повреждения не нанес ни одному судну? Между прочим, это тот самый Вермут, который, не подчинившись приказу Деница о сдаче, ушел в Аргентину и сдался местным властям (первым из двух командиров, так поступившим).

И что можно сказать о командирах **7** подводных лодок, которые в апреле 1944 г., ведя боевые действия в районе Северо-Атлантических конвойных маршрутов и получив приказ Деница: «*Топить всех!*», никого не потопили, но зато были потоплены противником **5** из **7** этих лодок?

* * *

В «Кригсмарине», как и во всех флотах других воюющих государств, случаев разного рода поломок и неисправностей на выходящих в море подводных лодках было много. Однако ни на одном из подводных флотов мира не было так много случаев возвращения лодок в базу, не выполнив боевого задания, по причине неисправности механизмов и приборов.

Несмотря на хваленую немецкую аккуратность и четкость в работе, именно у немцев при производстве всех видов судостроительных и судоремонтных работ различных дефектов

было множество, а уровень ремонтной подготовки личного состава не позволял справиться с возникшими неисправностями и поломками в море, лодки вынуждены были возвращаться в свои базы. Естественно, сказывалась спешка, с которой подводные лодки строились и передавались флоту, а также острый недостаток квалифицированной рабочей силы на заводах и квалифицированных кадров экипажей подводных лодок, что особенно проявилось со второй половины 1943 г. Разумеется, такие недостатки, как расползание шва прочного корпуса, вибрация дизелей, поломки крупных механизмов, таких, например, как вертикальные или горизонтальные рули, устранить в море практически невозможно. Но была масса других поломок и неисправностей, даже повреждений от противодействия противника, с которыми личный состав обязан был справиться, но не смог. Неисправности таких систем и приборов, как гирокомпасы, радиостанции, лаги, эхолоты, гидроакустические станции, высококвалифицированный личный состав на наших подводных лодках, как правило, устранял. Случаев возвращения наших подводных лодок по причинам поломок и неисправностей практически не было. В «Кригсмарине» таких случаев было очень много. Только со второй половины 1942 г. безрезультатно вернулись в базы после различных неисправностей и повреждений **190** подводных лодок, выходивших в районы Северной Атлантики. Значительное количество возвращений было и из Южной Атлантики, из Средиземного моря и даже из Индийского океана.

Примеры о том, как действовали наши подводники, офицеры, старшие матросы, при серьезных поломках и повреждениях, казалось бы, в безвыходных ситуациях, ликвидируя последствия аварий, я еще приведу в разговоре о наших подводниках. А пока такой обобщающий пример. К началу войны на ленинградских заводах «Судомех» и Адмиралтейский завод оставались недостроенными **9** подводных лодок. Зимой 1941/42 г. в общей сложности работы велись на **29** подводных лодках. Моряки-балтийцы своими силами выполнили **98%** (!) всех этих работ. Со стороны заводов в работе участвовали только некоторые консультанты из числа квалифицированных инженеров, мастеров, рабочих и кое-кто из состава руководящих работников. В результате этого героического труда, несмотря на понесенные потери в первые месяцы вой-

ны, Балтийский флот к весне 1942 г. имел **32** боеготовые подводные лодки.

Есть еще один «убийственный» факт, от которого никуда не скроешься: **215** немецких подводных лодок (одна треть) погибли во время **первого выхода на боевое патрулирование**, практически не причинив противнику никакого вреда. Некоторые из командиров этих лодок, задуренные геббельсовской пропагандой о «великой Германии» и беспрекословно подчиняясь приказу Деница «топить всех», с большим рвением пытались выполнить этот приказ (например, командир ПЛ «U-262» лейтенант Х. Франке, отважно ринувшийся в центр конвоя и безрезультатно выпустивший несколько торпед). Но у них не хватило не только должного уровня оперативно-тактической подготовки, но и элементарной обученности и опыта управления своими подводными лодками, отработанности экипажей. Подготовка-то их проводилась в ускоренном темпе. К тому же «рыцарский дух» и стремление к подвигам у многих из них, особенно тех, кто готовился уже в период второй половины войны, поугасли. Не случайно Гитлер представил Х. Франке к награждению Рыцарским крестом за в общем-то совершенно безрезультатную атаку, поставив его действия по прорыву к судам конвоя в пример всем командирам лодок.

Одним словом, всех этих **215** командиров подводных лодок, погибших в первый же выход на боевую службу, назвать «**ассаами**» мы не имеем морального права, т. к. в трагических результатах их действий виноваты не только одни они. Но и подводными асами, безусловно, мы тоже их назвать не можем. Напомним, что таких командиров лодок было **215** из всех командиров **779** погибших лодок. Многие из них после гибели лодок оказались в плену.

Одной из самых серьезных проблем для Деница было **попадание в плен членов экипажей подводных лодок, как правило, вместе с командирами**. Каждый такой случай был чреват возможностью разглашения секретных сведений, в частности, по вопросам скрытой связи, устройства новых самонаводящихся торпед, других видов оружия и систем. Командиры лодок, естественно, знали этих секретов больше, чем другие члены экипажей, поэтому и допрос их англичане вели с особым пристрастием.

Случаев, когда командир гибнущей лодки не покидал ее

до конца, сознательно уходя вместе с ней, среди немецких командиров подводных лодок не отмечено. Из всех **779** погибших подводных лодок «Кригсмарине» **429** погибли вместе со своими экипажами, а экипажи **350** либо частично, либо полностью остались живы и попали в плен вместе со своими командирами (две лодки вместе с экипажем попали в плен). Нередко среди командиров подводных лодок, попавших в плен, были кавалеры Рыцарского креста.

Были случаи, когда подводная лодка, оставаясь на плаву и покинутая своим экипажем, захватывалась противником и длительное время не хотела тонуть. Так было, например, с уже упомянутой «U-1024» (Г. Й. Гуттен), которая затонула только при буксировке недалеко от базы. Так было и с подводной лодкой «U-505», которая 4 июля 1944 г. была пленена вместе с экипажем американцами. Кстати, эта лодка находится сейчас в качестве экспоната в чикагском Музее науки и техники. Попал в плен вместе со своим экипажем опытный командир «U-874» корветтен-капитан Г. Петерсон. То же случилось с корветтен-капитаном Г. Вольфартом, командиром «U-137».

Несмыслимым позором для «Кригсмарине» стал случай со сдачей в плен «U-570» командиром ее корветтен-капитаном Р. Рамлевым у берегов Исландии в августе 1941 г. Командир приказал поднять белый флаг после атаки лодки самолетом противника. Лодка целый день оставалась на плаву, пока не подошел английский траулер, взявший ее на буксир и благополучно доведший до своей базы.

Несмотря на то, что еще до поступления в школу подводников будущие офицеры подводного флота проходили тщательную проверку на лояльность идеям фюрера, а при назначении на командирскую должность проходили повторную проверку, нередко были случаи, когда назначенные командиры не оправдывали доверия.

Некоторые из них проявляли колебания, излишнюю осторожность и трусость при атаках, возвращались из боевых походов с полным запасом неизрасходованных торпед, другие выпускали торпеды на предельной дистанции их хода. Некоторые уклонялись от выполнения служебного долга, пытались уйти с лодки после первого же боевого похода, в котором пришлось столкнуться с противодействием противника. Третьи попадали на крючок СД из-за своих взглядов на политику,

проводимую Гитлером. Как правило, такие офицеры, в том числе и командиры лодок, предавались суду военного трибунала и расстреливались. Так, например, был расстрелян командир «U-154» Оскар Хайц Куш после 78-суточного похода (обвинение в подстрекательстве к мятежу). Обвинен в трусости и признан виновным, а потом расстрелян был командир «U-572» Хайнц Хирзакер.

Делая вывод из всех этих примеров, говорить о «крутых» немецких подводных асах абсурдно. Здесь к определению качеств командиров лодок больше подходит то слово, что в вульгарном переводе с английского звучит по-другому и пишется с двумя «с» на конце.

«Скромняги»

В 1993 г. в издательстве «Русич» вышла книга доктора Генри Тиккера «Застольные разговоры Гитлера. 1941 — 1942 гг.». В Западной Германии книга была издана в 1951 г. В этой книге автор приводит свидетельства приближенных Гитлера о том, что он, высоко оценивая подводников «Кригсмарине», постоянно общался с Деницем, следил за действиями подводных лодок и часто упрекал Деница и командиров лодок. Упрекал за то, что они допускают «чрезмерный педантизм в своих сводках и донесениях по результатам атак». Особенно он подчеркивал «важность объективности» докладов в самый начальный период войны, когда сведения о победах нужны были для «поднятия духа нации».

В частности, в книге приводится эпизод во время обеда с генералом Итало Гариболди, который несколько позднее (в декабре 1942 г.) будет назначен командующим 8-й итальянской армией на Восточном фронте. Так вот автор пишет, что после получения радио командира «U-456» и сообщения Деница о содержании этого радио, где говорится, что подводная лодка не вышла на перехват «Эдинбурга» и 30 апреля атаковала его, нанеся повреждения, Гитлер высказал недовольство «педантизмом» донесения.

Он распорядился в ежедневной сводке результатов боев сообщать по радио, что крейсер водоизмещением 10 тыс. тонн потоплен. А потом Гитлер радовался, что английское агентство Рейтер сообщило об этом, хотя на момент получения доне-

сения командира «U-456» крейсер был еще на плаву и пошел ко дну только через несколько дней после атаки трех немецких эсминцев.

Видимо, этот упрек подействовал на Деница, хотя он не поощрял преувеличения командирами лодок своих успехов, но и никого не наказывал за это, веря в то, что *«командир может ошибаться, но не может врать»*.

Информация о мнении фюрера, конечно, дошла и до командиров лодок. Да и позиция, занятая Деницем, не в малой степени способствовала тому, что командиры, мягко говоря, стали приукрашивать свои подвиги, а попросту врать. Особенно это проявилось к концу войны, когда кое-кто из командиров, желая «идти в ногу» с лучшими подводными асами, о которых непрестанно трубила пропаганда, стали завышать потопленный тоннаж и количество судов в несколько раз. Подавляющее большинство кавалеров Рыцарского креста получили эту высокую награду задолго до того, как заветный рубеж — 100 тыс. тонн был достигнут. Некоторые из них и вообще так и не «перепрыгнули» эту планку.

Примеров, подтверждающих это, множество. Вот только кратко кое-что:

1. Подводная лодка «U-392» (командир Х. Шуманн). Донесение в декабре 1942 г. о потоплении эсминца и торгового судна торпедами «FAT». **На самом деле ни один корабль эскорта и транспорта не пострадали.**
2. В это же время «U-545» (Г. Маннесен) донесла о потоплении грузового судна водоизмещением **7400** тонн и повреждении **2** других судов общим водоизмещением **12** тыс. тонн. **На самом деле только нанесено повреждение одному из судов.**
3. При атаке конвоя «ON-202» 20 — 21 сентября 1942 г., в которой участвовало **18** подводных лодок, **6 из них не потопили ни одной цели**, хотя командиры всех **6** донесли по радио, что каждым из них было потоплено по военному кораблю. Штаб Деница клюнул на этот доклад и засчитал за каждой ПЛ по потопленному эсминцу или фрегату.
4. Командир «U-543» Ю. Хельригель при нападении совместно с другими лодками на конвой сообщил, что потопил торпедами «Т-5» 2 эсминца. Фактически ни одного эсминца он не потопил, но после доклада Дениц предста-

вил его к награждению Рыцарским крестом. Это был 1943 г., а поэтому даже при том, что за Хельригелем числилось всего **5** уничтоженных целей (16 165 тонн), свой Рыцарский крест он получил. Кстати, именно Хельригель потопил нашу ПЛ «М-94». Возможно, это и сыграло роль в его награждении. (Подводной лодкой «М-94» командовал старший лейтенант Н. В. Дьяков. Погибло **20** человек, спаслось **13**.)

5. При столкновении с советским конвоем в Кольском заливе в начале февраля 1945 г. **четыре** немецкие подводные лодки донесли в штаб подводных сил о потоплении **9** судов из состава конвоя «РА-64». **Фактически они потопили лишь 2 судна.** Победы достигли лишь кавалер Рыцарского креста Г. Ю. Ланге («U-711») и Отто Вестфален («U-968»). Первый из них утопил американское судно, а второй повредил норвежское.
6. Перед этим, в апреле 1944 г. Г. Ю. Ланге отличился так, что (по его донесению) он потопил **2** эсминца. Штаб засчитал ему эти победы. Дениц ходатайствовал перед Гитлером о награждении его Дубовыми листьями к Рыцарскому кресту. **Фактически же вместо 2 эсминцев он потопил лишь один английский корвет «Блибелл».** Кроме всего прочего, этот «скромняга» Ланге был «большим специалистом» по советскому ВМФ. В августе 1944 г. он участвовал в атаке группой немецких лодок конвоя «JW-59». Если командир «U-344» Ульрих Питч, потопивший сторожевой американский корабль «Кайт», успел «скромно» сообщить о потоплении английского крейсера, а через некоторое время сам погиб со своей лодкой и всей командой, то Ланге донес в штаб, что он нанес тяжелые повреждения советскому крейсеру (которого там и близко не было), потопил советский эсминец, потопил английский эсминец и повредил советскую подводную лодку. Все эти победы «скромняги» Ланге штаб подводных сил засчитал. **Фактически ничего из перечисленного он не потопил и не повредил.**
7. Здорово отличился командир «U-541» Курт Патерсен, когда при патрулировании в Центральной Атлантике (январь 1944 г.) донес, что отправил на дно **5** эсминцев. **На самом деле ни одного эсминца он не потопил.**

8. По докладам командиров лодок «волчьей стаи» из группы «Форвертс» в сентябре 1942 г. во время нападения на конвой «ON-127» **8** лодок потопили **19** судов общим водоизмещением **118** тыс. тонн. **Фактически они потопили лишь 7 судов (51 тыс. тонн), 1 эсминец и повредили 4 танкера.**
9. Командир «U-404» фон Бюллов, о котором я уже упоминал, по результатам своего похода в сентябре 1942 г. представил доклад, в котором сообщил, что потопил **3** грузовых судна, танкер и эсминец, а также повредил еще **2** грузовых судна. **Фактически он потопил лишь один транспорт «Ветеран» (1100 тонн).**
10. Командиры 3 лодок («U-382», «U-275» и «U-645») Р. Цорн, Х. Борк и К. Нейде в декабре 1943 г. после атаки конвоев «MKS-33» и «Сьерра-Леоне 142» донесли, что за два дня потопили **4** эсминца. *Фактически было потоплено лишь два эсминца.*
11. Всех переплюнул командир итальянской лодки Энцо Гросси (ПЛ «Барбариго»). Он доложил о потоплении 2 американских линкоров. В Риме ему поверили и вышли с ходатайством перед немецким командованием о награждении его Рыцарским крестом. На самом деле, за один из линкоров он принял транспорт «Петунию» (вправду не распознал цель или придурился?), выпустил в него **5** торпед. Все торпеды прошли мимо. Команда транспорта в момент уклонения от торпед сбросила глубинную бомбу, чтобы сбить идущую на транспорт торпеду с курса. Гросси, услышав сильный взрыв, решил, что он поразил цель. **Фактически за всю войну этот «асс» потопил лишь два транспорта водоизмещением в целом 15 300 тонн, идущие одиночно, без прикрытия.**
12. Рыцарский крест получил командир «U-431» Д. Шенебум после того, как он сообщил о потоплении **3** грузовых судов общим водоизмещением **26** тыс. тонн и повреждении еще одного судна водоизмещением **10** тыс. тонн. **Фактически за всю войну он потопил одно судно водоизмещением 6415 тонн и 4 небольших парусника.** Естественно, все это были одиночно идущие суда, никакого противодействия не оказывавшие. Номинальное противодействие он испытал только при безрезультатных атаках в

Средиземном море в сентябре 1944 г., где он действовал против судов конвоя, после чего доложил о «победных» результатах. Так что были среди кавалеров Рыцарского креста и такие «герои», как этот Шенебум. И он был не одинок.

13. Вызывает недоумение награждение Гитлером командира ПЛ «U-1202» Р. Томсена. Во время своего первого боевого похода в декабре 1944 г. в проливе Сент-Джордж «U-1202» напала на конвой. Командир донес, что он потопил 4 судна общим водоизмещением 26 тыс. тонн. **Фактически он уничтожил лишь одно судно типа «Либерти» водоизмещением 7200 тонн «Дан Берд».** Вспомним о «планке» в 100 тыс. тонн, которую надо было «перепрыгнуть», чтобы получить Рыцарский крест. Но эти атаки были в 1944 г., когда о прежнем «цензе» для прохождения в кавалеры Рыцарского креста уже никто не говорил. Одним словом, Томсен свой Рыцарский крест получил. Очевидно, сыграло роль то, что он, «не стесняясь», **в одиночку** вышел в атаку на конвой.
14. На этом «подвиги» Томсена не закончились. В марте 1945 г. он снова вышел на боевое патрулирование. Штаб подводных сил получил сообщение, что «U-1202» двумя торпедами повредила американский авианосец, а кроме того, выйдя в атаку на эсминец, потопила и его. 30 марта — сообщение от Томсена: потоплено 2 транспорта общим водоизмещением 14 тыс. тонн. 11 апреля — очередное сообщение — потоплено 2 корвета и нанесено повреждение судну водоизмещением 7000 тонн. Итак, по докладу: потоплено 3 судна, один эсминец и 2 корвета, поврежден авианосец. **Фактически — ничего ни по американским, ни по немецким, ни по английским данным не подтвердилось.** Однако по результатам похода Томсен получил Дубовые листья к Рыцарскому кресту.
15. В июле 1944 г. в районе Ла-Манша подводная лодка «U-953» (Х. Мирбах), действуя против конвоя союзников, выпустила по судам конвоя 3 торпеды. Командир донес о потоплении 3 судов. Через неделю Мирбах снова атаковал конвой. Выпустил 5 торпед. Донес о потоплении эсминца и судна водоизмещением 10 тыс. тонн.

После месячного патрулирования и возвращения в ба-

зу Мирбах получил из рук Дёница Рыцарский крест. Фактически за все время патрулирования он потопил лишь маленькое грузовое судно водоизмещением около **2 тыс. тонн.**

- 16.** Командир «U-978» Г. Пульет, патрулируя в районе Ла-Манша летом 1944 г., донес в штаб, что потопил **3** судна общим водоизмещением **22 тыс. тонн.** **Фактически за ним числилось лишь одно потопленное судно водоизмещением 7200 тонн.** Однако Дениц представил его к награждению Рыцарским крестом.

Если в начальный период войны Гитлер требовал от соответствующей службы проверки представленных данных о победах, то теперь, в середине 1944 г., командиры вошли во вкус, стали докладывать о том, что было и чего не было, а Дениц уже не нажимал на вопрос о достоверности донесений.

- 17.** Среди прославленных подводных асов «Кригсмарине» числится один «скромняга» по фамилии З. Койтшка, командир ПЛ «U-616». Штаб подводных сил числил за ним (по его донесениям) **9** потопленных эсминцев, *две* подводные лодки, *два* десантных судна и несколько торговых судов. Естественно, он был награжден Рыцарским крестом. **Фактически он потопил один-единственный эсминец и одно судно, а также 2 английских судна повредил.**

- 18.** Однако самым «крутым» «скромнягой» из «скромняг» был Альбрехт Бранди, командовавший за время войны последовательно двумя подводными лодками.

В мае 1944 г. после патрулирования на своей второй ПЛ «U-967» и потопления эскортного эсминца «Ланинг» он получил Мечи к своему Рыцарскому кресту с дубовыми листьями. Впоследствии (23.11.1994 г.) он стал вторым и последним в «Кригсмарине» кавалером наивысшей награды Третьего рейха — Рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами.

Штаб «Кригсмарине» по докладам Бранди числил за ним **26** потопленных судов водоизмещением около **100 тыс. тонн**, **13** поврежденных судов тоже водоизмещением около **100 тыс. тонн** и **10** потопленных боевых кораблей (**1** линкор, **2** крейсера и **7** эсминцев). **Фактически он за всю войну потопил 12 судов общим водоизмещением**

32 тыс. тонн, что в 3 раза меньше, чем установленный «порог» на представление к Рыцарскому кресту. Ни одного потопленного боевого корабля на его счету нет.

Джордж Воуз, автор одной из книг о Вольфанге Люте, пишет: *«Награда Бранди бросает тень и на Люта (не только на него одного. — Прим. авт.). Совершенно ясно, что эта награда была вручена из каких-то высших соображений, а отнюдь не за заслуги офицера. Этот пример всегда приводят те, кто утверждает, что германские военные награды не стоят металла, из которого сделаны».*

Не будем говорить, что награды не стоят металла, из которого они сделаны. В принципе, даже и безрезультатный боевой поход в условиях войны достоин поощрения. Но вот на вопрос, из каких соображений наивысшая награда была вручена Бранди, ответить можно. Д. Воуз недоумевает: «...из каких-то высших соображений». Соображения эти — одно: **пропаганда подвигов, которых к концу войны резко поубавилось.** Нужен был пример для подражания, а никого из тех, на кого можно было равняться, среди живых почти не было. Вот и нужен был хотя бы еще один герой-подводник, обладатель такой награды (В. Люта к этому времени уже не было в живых). Если всего в Германии было **29** кавалеров такой награды (в основном среди летчиков), то один В. Лют, получивший ее 9.08.1943 г., среди подводников — маловато. Вспомним, что в это время уже давно было забыто и о **100** тыс. тонн и, тем более, о **200** тыс. Награды стали иногда даваться и не за потопление тонны, а лишь за стремление потопить и проявленное при этом настойчивость и мужество.

- 19.** Убедительным примером вышесказанного является награждение Рыцарским крестом командира «U-262» Х. Франке, о котором я уже упоминал. Во время атаки конвоя «MKS-31» в конце ноября 1943 г. он прорвался, проскользнул мимо кораблей охраны, выпустил **3** самонаводящиеся торпеды «Т-5» и сообщил о потоплении **3** судов по **5** тыс. тонн водоизмещения. **Фактически он ни одного судна не потопил.**

Узнав о прорыве Франке к судам конвоя, Дениц обратился к Гитлеру с ходатайством о награждении его. Вот

что говорилось в обращении Деница по этому поводу ко всем командирам подводных лодок и надводных кораблей:

«По моей просьбе фюрер наградил лейтенанта Франке Рыцарским крестом. Одной из причин награждения стало то, что Франке во время операции против конвоя оказался единственным (всего в нападении участвовало 15 подводных лодок. — Прим. авт.), кто сумел преодолеть сильную воздушную и надводную защиту судов. В подобной ситуации у него почти не было шансов на победу. И я больше всего ценю упорство и настойчивость этого командира, пусть даже они и не увенчались успехом».

20. На грани награждения Рыцарским крестом были и командиры «U-802» и «U-541» (Х. Шмекель и К. Петерсон) летом 1944 г. после патрулирования в районе Канадского и Восточного побережья США. Общее количество суток боевого патрулирования этих двух лодок — **213**. Результат — одно небольшое судно «Ливингстон». Однако в большей степени результатом этого «бесплодного» патрулирования было то, что в Оттаве произошли паника и замешательство как среди руководства вооруженных сил, так и среди населения (как и в США на Восточном побережье): немецкие лодки вдруг оказались не только в заливе Святого Лаврентия, но и внезапно прошли довольно высоко по течению реки Святого Лаврентия, пойдя чуть ли не к Квебеку и Тура-Ривьеру (а там и до Монреаля недалеко).

В штабе «Кригсмарине» обсуждался вопрос о награждении командиров этих лодок. Стоит только посмотреть на географическую карту (а еще лучше — на навигационную карту Северо-Восточной Атлантики) и последить, каким путем прошли эти лодки так далеко внутрь Канады, как возникает чувство уважения к этим командирам за их отвагу. Им нужно было пройти несколько сот миль, преодолев пролив Кабота между о. Ньюфаундленд и Новой Шотландией, затем пролив Онгедо между о. Антикости и полуостровом Гаспе, а потом войти во все сужающееся горло западной части залива, продвигаться по нему более 120 миль и выйти в реку Святого Лаврентия.

За это можно было бы и Рыцарским крестом наградить. Но Дениц все-таки в основном награждал за потопленный тоннаж, придерживаясь своей идеи «тоннажной войны». Хотя в это время (лето 1944 г.) он уже понимал, что война «за тоннаж» им проиграна окончательно и бесповоротно.

Затронув тему о паникерах, поговорим об этом подробнее несколько позже.

Henker

«Henker» — в переводе с немецкого — «палач». Как по-другому можно назвать тех мерзавцев — командиров лодок после того, что они сделали.

1. Один из них, прославившийся особой «доблестью» убийца — подводный «асс», командир «U-852» корветтен-капитан Экк. До назначения на подводную лодку служил на надводных кораблях (с 1934 г.). В марте 1944 г. в Южной Атлантике двумя торпедами потопил греческое одиночное судно «Пелеус» водоизмещением **4700** тонн, шедшее в балласте. Естественно, со стороны безоружного судна никакой попытки противодействия не было. На судне находился интернациональный экипаж: греки — **18** человек, англичане — **7** человек, китайцы — **3** человека, египтяне — **2** человека, из СССР, Польши, Чили и Адена — по одному человеку. Всего — **35** человек.

После гибели судна около половины команды осталось на воде, живыми и ранеными. С большими усилиями, цепляясь за обломки судна, большинство из них добрались до спасательных плотов и вылезли на них. Командир лодки вызывает офицеров на мостик и приказывает стрелять по фонарям, которыми оборудованы спасательные плоты. Довод командира: «фонари могут привлечь внимание самолетов и выдать присутствие лодки». Вместо того чтобы погрузиться и отойти от места катастрофы, он в течение нескольких часов ведет расстрел людей. Беспорядочная стрельба по фонарям приводит, естественно, к гибели людей. Некоторые офицеры выражают сомнение в целесообразности такой жестокой бойни. Экк, ссылаясь на командирские права, предоставленные ему уставом, заставляет их выполнять свою команду. В течение 5 часов лодка маневрирует в близком расстоянии от плотов, продолжая эту жестокую операцию. Прежде чем погрузиться и

уйти, командир, войдя в раж, приказывает открыть пулеметный огонь по плотам и всем оставшимся живым людям на них. После этого варварства в живых к первой половине ночи 14 марта осталось только **3** человека. Четвертый, тяжело раненный, позже умер от ран. Решив, что больше никакой опасности быть обнаруженным самолетом нет, Экк погрузился, оставив на одном из плотов людей, считая, что все они мертвы, а если кто и остался жив, все равно погибнет, т. к. до берега несколько сот миль. Свидетелей не будет. Но эти, оставшиеся в живых, через 40 суток были подобраны португальским судном «Александр Сильва».

17 октября 1945 г., на военном суде в Гамбурге пять офицеров из команды «U-852», принимавшие участие в расстреле, получили свое. Трое из них, во главе с командиром, были расстреляны, механик был приговорен к пожизненному заключению. Доктор — к 15 годам тюрьмы. В 1951 г. механик, отсидев 7,5 года, был условно освобожден, доктор был отпущен на свободу, отсидев 8 лет.

2. Еще один *henker* — мерзавец Генрих Бродда, командир подводной лодки «U-209», совершил «подвиг» 17 августа 1942 г. в районе острова Матвеева. Уничтожив огнем советский буксир «Комсомолец», он торпедировал баржу, шедшую у «Комсомольца» на буксире. Многие из оставшихся в живых пытались спастись на шлюпках, намереваясь добраться до берега. Бродда приказал артрасчету открыть по людям, оставшимся на плаву, зенитно-пулеметный огонь. В этой кровавой бойне в общей сложности погибло **305** человек. Такого мерзостного «подвига» командира лодки в истории подводных сил мира никогда не было ни прежде, ни после.

3. Командир «U-255» Райнхард Рехс тоже вошел в историю «Кригсмарине» как подлый и жестокий палач. Потопив артогнем 27 июля 1943 г. советское гидрографическое судно «Академик Шокольский» водоизмещением **300** тонн, он приказал открыть пулеметный огонь по беззащитным людям, находящимся в спасательной шлюпке. Не удовлетворившись этим, таранным ударом форштевнем лодки он раскалывает и топит ее. Нескольким членам экипажа, из оставшихся в живых после потопления шлюпки, удалось выбраться из воды на лед. Рехс приказывает открыть по ним пулеметный огонь. Полови-

на из погибших членов экипажа судна оказались расстрелянными из пулемета.

Были и такие «легендарные» «ассы» из состава командиров немецких ПЛ, которых К. Дениц называл «мальчиками», «детьми», «морскими рыцарями».

4. Нельзя никак по-другому назвать и палаческие действия американских воздушных асов, которые устроили бомбометание по людям, находящимся в шлюпках и в воде после потопления немецкой ПЛ английского пассажирского лайнера «Лакония».

Не лучшим образом проявил себя в этой ситуации и К. Дениц, которого многие писатели и журналисты, пишущие о подводном флоте, представляют таким интеллектуалом, «играющим по правилам».

Когда командир одной из немецких подводных лодок подошел к месту катастрофы и принял на борт часть людей, не вошедших в спасательные шлюпки (среди них были женщины и дети), а потом Дениц узнал о бомбежке американского самолета, что могло быть чревато для лодок, участвующих в операции, он резко осадил командира лодки, дав радио: *«Действия были неправильными. Лодку послали на спасение итальянских союзников, а не для заботы об англичанах и поляках»*. Через 3 дня после катастрофы и к концу спасательной операции Дениц дает еще одно «разъяснение»:

«1. Не следует предпринимать каких-либо попыток спасти людей с тонущих судов... Действия по спасению противоречат первоначальному смыслу действий — уничтожение вражеских кораблей и их команд.»

2. Приказ брать в плен командиров и старших инженеров остается в силе.

3. Спасательные действия можно предпринимать лишь в тех случаях, когда вы рассчитываете получить важную информацию.

4. Будьте суровы, помня о том, что враг не заботился о женщинах и детях, бомбя германские города».

Потом, на Нюрнбергском процессе Дениц оправдывался, говоря, что этот приказ не предназначался для поощрения командиров к уничтожению всего личного состава вражеских судов. В конце концов обвинения в призыве к намеренному уничтожению терпящих бедствия, нарушению норм междуна-

родного права и «Протокола о подводных лодках» с Деница было снято. Не в последнюю очередь из-за того, что все стороны, участвующие в войне, сплошь и рядом нарушали это право.

Потопление «Лаконии» и спасение с нее людей — драматический для Германии, трагический и позорный для союзников (Англии и США) случай, вошедший в историю войны на море.

Английский лайнер «Лакония» водоизмещением **19 695** тонн в сентябре 1944 г. шел из Суэца в Англию вокруг мыса Доброй Надежды. Лайнер шел без охраны, в одиночку. На борту находилось **268** английских военнослужащих, **1793** пленных итальянца (союзников Германии) и **103** охранника военнопленных из поляков-добровольцев. Кроме того, на борту было **80** женщин и детей — членов семей английских военных, а также **436** членов английского экипажа судна. Всего — **2577** человек (по другим данным **2700** человек).

В 500 милях от либерийского мыса Палмас немецкая подводная лодка «U-156» (командир Вернер Харнштейн) атаковала лайнер, выпустив по нему две торпеды. Лайнер застопорил ход. Капитан лайнера дал команду спускать на воду спасательные шлюпки и плоты, высаживать на них пассажиров.

После получения донесения командира лодки о том, что на борту лайнера более полутора тысяч итальянских военнопленных, Дениц дал радио: *«U-156» оставаться вблизи места потопления. Другим подводным лодкам, которые идут к месту происшествия, брать на борт столько людей, чтобы лодки не теряли способность к погружению*». Через **7** часов от Деница пришло подтверждение: *«Брать на борт такое количество людей, чтобы лодки оставались боеспособными»*.

Две подводные лодки («U-506» и «U-507») подошли к месту потопления. Из **260** человек, подобранных ПЛ «U-156», примерно половина была передана на ПЛ «U-506». Была переполнена спасенными людьми и ПЛ «U-507». В соответствии с записями в вахтенном журнале «U-156» (этот журнал в качестве основного документа был представлен на Нюрнбергском процессе) через 13 часов после повреждения лайнера над лодкой пролетел самолет с американскими опознавательными знаками и с интервалом в 3 секунды сбросил две бомбы. Затем была сброшена еще одна бомба, попавшая в одну из шлю-

пок и оборвавшая буксирный конец, на котором буксировались шлюпки, заполненные людьми. Много людей, не поместившихся в шлюпки, плавало в воде. После разворота самолет сбросил еще **3** бомбы, одна из которых попала в корпус лодки, в районе носового отсека. Поступил доклад из отсека о появлении течи. Командир лодки приказал всех итальянцев (**55** человек) высадить в шлюпки. Через некоторое время и остальные пассажиры были высажены с подводной лодки и переправлены в шлюпки.

Погода была ясная, видимость хорошая. Летчики прекрасно видели укрепленный на мостике большой флаг (2х2 м) с красным крестом. Кроме того, командир лодки отдал приказание на 4 частотах радиоволн передавать сигнал «SOS».

Командование «Кригсмарине» передало запрос правительству Франции, возглавляемому Виши. К месту катастрофы пошли крейсер и два сторожевых корабля.

В результате многочисленных переговоров и несогласованных действий правительств вишистской Франции и Германии с Англией только через полтора суток Англия (наконец-то) приняла какие-то меры к спасению людей. Но это были даже и не действия, а только имитация действий: английское руководство практически ничего не сделало, а только один за другим посылало самолеты в район катастрофы для усиления противолодочных действий.

После встречи с французскими кораблями пострадавшие были переданы на них. Всего удалось спасти **975** человек. Погибли **1602** человека.

А вот как записано в оперативном приказе Гитлера № 59 от 7 октября 1943 г.: *«Спасательные суда. Так называемые спасательные суда в составе каждого конвоя должны быть атакованы в первую очередь — в особенности суда вместимостью более 3 тысяч тонн, предназначенные для спасения команд погибших после атак подводных лодок. Эти суда имеют крупные мотоботы, вооружены бомбометными аппаратами и обладают повышенной маневренностью, а потому часто участвуют в погоне за субмаринами. Уничтожение подобных судов особенно важно».*

В отношении того, что спасательные суда вооружены бомбометами, Гитлер, видимо, переборщил. Но на то он и нацистский диктатор. А вот представители «демократических»

стран — Англии и США (особенно подводных ВМС США), очень много говорившие о ведении войны на море «по правилам», зачастую действовали еще более жестоко, чем немцы. В отместку за свой позор в Перл-Харборе они без предупреждения торпедами и артогнем топили японские суда и частенько расстреливали из пулеметов японцев, оказавшихся в воде или на спасательных плотках. **Их никто на Нюрнбергском процессе не судил («победители»), но от этого палачи не стали праведниками, а остались палачами.**

Конечно, и Дениц, и Редер должны были быть осуждены на Нюрнбергском процессе, но Дениц получил лишь 10 лет (2 из 3 обвинений против него были сняты во время суда), а Редер, попавший в Москву, должен был предстать перед судом в Москве, и наше руководство передавать его на суд в Нюрнберге, как и Паулюса, не собиралось. Однако по настоятельному требованию англичан в обмен на «власовцев» и «казачьих националистов» из СС его англичанам выдали.

Надо отметить, что среди немецких подводников, в том числе и прославленных, нашлись такие, кто, пытаясь спасти свою шкуру, сваливали вину на других. В этом отношении очень не повезло Деницу. Один из его верных «нукеров», кавалер Рыцарского креста Карл Хайнц Мехле (бывший командир «U-123»), командовавший 5-й учебной флотилией в Балтийском море и учивший «уму-разуму» молодых командиров лодок, очень помог международным обвинителям Деница после того, как обвинения, выдвинутые против него, почти рассыпались. Он показал, что приказ Деница по «Лаконии» был составлен в таком виде, что его можно было понять как пожелание Деница уничтожить спасшихся моряков с торпедированных подводными лодками судов. Дело в том, что Дениц перед арестом предусмотрительно приказал не уничтожать документы ОКМ и штаба подводных сил, которые на момент их захвата союзниками были переправлены из Берлина в замок Тамбах. Так вот, среди этих документов, где были и указания командирам лодок и донесения от них с моря, не было ничего, что можно было бы предъявить Деницу в качестве обвинения. Один-единственный документ, который можно было истолковать как «преступный», был приказ по «Лаконии» от 17 октября 1942 г.

Кстати, Мехле, подставивший Деница, получил 5 лет тю-

ремного заключения, хотя явно тянул на большее. Против Мехле дал показания командир «U-1059» Гюнтер Леупольд. На допросе он сообщил, что при инструктаже его перед выходом в море командующий 5-й флотилией устно передал ему якобы указание командующего подводными силами адмирала Годта (именно он после Деница стал командующим подводными силами), что, т. к. *«война теперь должна вестись на полное уничтожение»*, то при потоплении судов противника *«следует уничтожить всю их команду»*.

Надо заметить, что «правая рука» Деница адмирал фон Фридебург, которого Дениц еще до начальника генштаба Альфреда Йодля посылал 5 мая в штаб-квартиру Эйзенхауэра в Реймс (Франция) для сепаратных переговоров по поводу капитуляции (он очень уж не хотел, чтобы немецкие солдаты были пленены Красной Армией), боясь международного трибунала, 23 мая (после ареста вместе с Деницем) покончил с собой.

Необходимо отметить, что Деница спасло от смертной казни еще и то обстоятельство, что за него вступились, дав показания в его пользу, **67** командиров подводных лодок из английского лагеря для военнопленных подводников, где они находились. Все они дали письменное подтверждение под присягой, что они приказ по «Лакони» ни в коей мере не считали даже намеком на то, что он, Дениц, требовал убивать оставшихся на плаву моряков или пассажиров с потопленных судов. Под этим письменным показанием стояла и подпись знаменитого Отто Кречмера. В пользу Деница дали показания и бывшие командиры лодок, а на момент пленения — офицеры штаба «Кригсмарине», кавалеры Рыцарского креста Эберхард Годт и Гюнтер Хеслер — зять Деница.

Сыграло свою роль и выступление на суде адмирала американских ВМС Честера Нимица, который откровенно признал, что американские подводники топили японские суда без предупреждения и что спасением людей с потопленных судов (именно в честь этого адмирала американцы называли свой второй атомный авианосец, ставший головным в серии из **10** авианосцев), «как правило», американские подводники не занимались. О палаческих действиях некоторых своих командиров подводных лодок он умалчал. Но от того, что он

умолчал, ничего не изменилось: палачи остались палачами, но только, в отличие от немецких, наказания не получили.

5. Нельзя назвать умными действия немецких командиров лодок во время таких событий, как потопление подводной лодкой пассажирского лайнера «Andorra Star» 2 июля 1940 г. у берегов Ирландии. На борту лайнера находилось **1608** человек, среди которых, кроме **176** членов команды, было **1178** интернированных из Италии и Германии и **254** английских солдата и офицера. Все эти **1178** человек были сугубо гражданскими людьми. Лайнер шел в Канаду. Торпедировав судно из надводного положения, подводная лодка долгое время и не пыталась погрузиться: члены экипажа лодки с интересом наблюдали за паникой и дракой за обладание спасательными местами в спущенных шлюпках. Погибло **761** человек. Более **900** было спасено подошедшими английскими судами.

6. 19 ноября 1942 г. немецкой подводной лодкой был торпедирован английский пароход «Бен Ломонд». Пароход с людьми и грузом шел из Кейптауна в Бразилию. Произошло торпедирование в **565** милях от Кейптауна. Все находящиеся на борту парохода погибли, т. к. по тонущему судну после первого залпа лодка выпустила еще одну торпеду. В живых осталось только **5** человек, спасшихся на плоту и подобранных еле живыми через **5** суток американским судном, а также помощник старшего стюарда китаец Пун Лим. После второго взрыва он был сброшен за борт, успел отплыть от образовавшейся воронки над тонущим судном. Случайно обнаружив пустой плот, на котором находился аварийный запас, он взобрался на этот плот и продрейфовал на нем более **4** месяцев (**133** суток). Примерно через два месяца дрейфа Пун Лим, лежащий в полузабытии на плоту, увидел всплывшую немецкую лодку. Один из 4 поднявшихся через открытый люк подводников (очевидно, командир) потребовал пистолет, намереваясь пристрелить Лима. Но потом лодка снова погрузилась, т. к. командир, очевидно, решил, что пассажир плота обречен. Однако Лим остался жив. Он был подобран недалеко от устья Амазонки парусной лодкой.

Через 4 месяца в Лондоне ему вручили британскую имперскую медаль «За доблесть».

Характерная деталь для действий немецких командиров подводных лодок: при атаке беззащитных торговых судов и

пассажирских лайнеров никто из них не говорит о низком качестве торпед. В это же время, когда были атакованы и потоплены, например, те суда, о которых сказано выше, проводили свои атаки командиры лодок «U-33» (кавалер Рыцарского креста Петер Кремер) и «U-262» (Хайнц Франке) по английским эсминцам. Оба произвели по залпу из носовых торпедных аппаратов, оба стреляли теми же торпедами, что и командиры лодок, потопившие «Andorra Star» и «Бен Ломонд». Оба вначале донесли, что потопили свои цели. Когда же выяснилось, что ни тот, ни другой никаких результатов не достигли, стали жаловаться на торпеды.

Не подчинившиеся приказу Деница

Одной из подводных лодок, отправленных из Норвегии к берегам США в марте 1945 г., была «U-530» («IX-40» серии) под командованием Отто Вермута. Это был первый выход Вермута в качестве командира лодки. До этого он в должности вахтенного офицера и первого вахтенного офицера (старпома) побывал в боевых походах 5 раз (на подводных лодках «U-37» и «U-103» «IX» серии).

Проведя месяц в патрулировании в районе Галифакса (у восточных берегов Америки) и не найдя целей, «достойных внимания», он после доклада в штаб подводных сил был переправлен на юг, в район Нью-Йорка. За трое суток (4 — 7 мая) Вермут несколько раз выходил в атаку по отставшим и отдельно идущим судам конвоя «Галифакс-354» и «ON-298». Однако, потратив 9 торпед, ничего не добился. Очевидно, сказывалась и неопытность торпедного расчета, и недостаточная командирская подготовка самого Вермута при производстве торпедных атак, а возможно, и элементарная трусость (пуск торпед с большой дистанции) подвела командира. Во всяком случае, большая часть торпед на борту была самонаводящихся «Т-5», но результатов — никаких.

Получив приказ о капитуляции Германии и необходимости вернуться в английскую или американскую базу, Вермут решает не подчиниться приказу и идти в Аргентину. После выступления перед экипажем он получает одобрение подавляющего числа его состава (за исключением нескольких человек). Выпустив за борт 5 оставшихся торпед, выбросив артилле-

рийский запас и уничтожив секретные документы, он пошел на юг. Через 62 суток пришел в аргентинский порт Мар-дель-Плата и сдался командованию аргентинского ВМФ.

Офицеры аргентинских спецслужб забрали судовой журнал, который был сохранен как вещественное доказательство, что подводная лодка не причинила никакого вреда Аргентине. Вся лодка была тщательно обыскана. Были с пристрастием допрошены все члены экипажа, однако ничего криминального выявлено не было.

Но слухи о том, что на лодке, возможно, были вывезены Гитлер с Евой Браун и еще кое-кто из ближайшего окружения фюрера, начали распространяться. Говорили, что Гитлер и его подруга были высажены где-то по пути в Аргентину. Конечно, это был полный абсурд. У Деница были в запасе и другие лодки и другие командиры, не чета Вермуту, более опытные и доказавшие свою преданность фюреру своими боевыми действиями, среди которых были и кавалеры Рыцарского креста.

Более драматическая «эпопея» случилась с другой подводной лодкой — «U-977» «IX» серии, переоборудованной под «шнорхель». Командир этой лодки корветтен-капитан Хайнц Шаффер тоже не захотел подчиниться приказу Деница о капитуляции и решил тоже идти в Аргентину. Разумеется, он ничего не знал о лодке Вермута, т. к. находился в это время в другой части Атлантики, у берегов Норвегии.

Обо всем, что случилось с его лодкой и экипажем, через несколько лет поведал командир лодки, уже будучи гражданином Аргентины, в своей книге: «U-Boat 977».

Вот что пишет Шаффер без ложной скромности: *«С моей точки зрения, мой собственный опыт был в некотором роде уникален, так как я командир подлодки, совершивший одно из первых длительных подводных путешествий в истории человечества».*

Поход этот был уникальным, т. к. лодка провела под водой 66 суток, двигаясь под электромоторами или под дизелями со «шнорхелем». Всего поход длился 108 суток. Было пройдено 7644 мили. Этот рекорд не был побит даже через 13 лет, когда советская дизельная подводная лодка провела без всплытия в надводное положение (под РДП и электромоторами) около 2 месяцев. Командовал этой ПЛ капитан 2-го ранга Р. А. Голо-

сов, который впоследствии в эпоху развития атомного подводного флота стал вице-адмиралом и получил звание Героя Советского Союза. А тогда после своего похода он был награжден орденом Красного Знамени.

Естественно, что плавание под РДП в течение такого длительного времени само по себе является подвигом, даже если это плавание проходило в мирное время. Большое моральное и физическое напряжение, необходимость изо дня в день, из недели в неделю нести ходовые вахты с обостренным вниманием, не расслабляясь ни на минуту, обеспечивать необходимый режим работы двигателей, исправную работу приборов и систем всех боевых частей, готовность к использованию торпедного оружия — все это весьма серьезно изнуряет экипаж. При этом нужно прежде всего обеспечить навигационную безопасность, т. к. в ночное время, особенно в штормовых условиях, вероятность столкновения с каким-нибудь плавающим объектом весьма высока.

А если плавание проходит по районам, где еще недавно велись боевые действия, где обнаружение лодки, не подчинившейся приказу о капитуляции, неминуемо грозит ее уничтожением авиацией или надводными силами ПЛО, — повышает трудности плавания многократно. Несомненно, трудности плавания усугублялись моральным состоянием подводников, чья страна проиграла войну, чья армия, авиация и флот потерпели сокрушительное поражение.

Ко всему прочему, трудности плавания были усугублены тем, что был неисправен командирский перископ и наблюдение пришлось вести с помощью зенитного перископа, больше приспособленного для обзора воздушного пространства, а не водной поверхности.

Этого командира лодки без сомнения можно отнести к настоящим подводным асам. Нужно иметь незаурядное мужество, волю и терпение, чтобы совершить такой поход.

Остановимся на этом беспримерном походе несколько подробнее.

Когда Хайнц Шаффер получил под свое командование подводную лодку «U-977», ему было 24 года. Войдя в состав подводных сил «Кригсмарине» в конце марта 1943 г. под командованием Ганса Лейлиха, ко 2 мая 1945 г. (ко дню последнего своего выхода в океан) ПЛ уже «вошла в историю» немецкого

флота тем, что при плавании в Балтийском море **трижды** сталкивалась с другими кораблями и при последнем столкновении получила серьезные повреждения. В результате этих повреждений была выведена в состав учебных подводных лодок.

Шаффер принял лодку 20 февраля 1945 г. Командование флота приняло решение переоборудовать лодку под «шнорхель» и снова ввести в боевой состав.

Сам Шаффер до назначения командиром боевой лодки командовал учебной лодкой «II-D» серии, а до того четыре раза побывал в боевых патрулированиях в качестве вахтенного офицера на других лодках. В частности, на «U-445» он был на патрулировании у берегов США в Гвинейском заливе.

В своей книге Шаффер пишет, что он принял решение идти именно в Аргентину, т. к. власти этой страны более дружелюбно были настроены к немцам, чем какие-либо другие. К тому же ему очень не хотелось сдаваться американцам или англичанам, т. к. геббельсовская пропаганда основательно задурила мозги всем немцам. Шаффер пишет: *«Нам твердили, что все немецкие мужчины будут проданы в рабство и стерилизованы и что американские и английские газеты сообщат об этом...»*

Прежде чем пойти в Аргентину, Шаффер предложил всем, кто не пожелает идти с ним, сойти на берег. 16 человек покинули лодку, **31** человек остались с командиром. Решившие остаться на берегу 10 мая были высажены в резиновые лодки у острова Хольсеней. На лодке остались, кроме командира, **3** офицера и **28** матросов. Высадившиеся на берег были взяты англичанами в плен. **С 10 мая до 14 июля** лодка шла под водой, поднимая «шнорхель» только на **4** часа в сутки. Единственная остановка была сделана у о. Зеленого Мыса, где в течение **4** часов команда купалась, дышала свежим воздухом и отдыхала. Шаффер пишет, что он вынужден был сделать эту остановку, т. к. команда была на грани нервного срыва. К тому же такой активности противолодочных сил или вообще каких-либо судов, кто мог обнаружить лодку в этом районе, не было.

Вспоминая о часах отдыха у островов, Шаффер пишет: *«Ночь была теплой и ясной, и мы устроили на борту праздник, чтобы уничтожить всякое воспоминание о ссорах, про-*

исходивших в нашем подводном плавании, о нервотрепках тех страшных дней. В первый раз с незапамятных времен мы вместе пели и снова были счастливы. И когда думали о наших соотечественниках, влачивших жалкое существование за колючей проволокой, ясно осознавали, что на свете нет ничего более ценного, чем свобода».

А перед этим всплытием были 66 суток изнурительного пути под водой. Но теперь все осталось позади: и трудности использования «шнорхеля» («болели уши, шум был ужасный», «то мы шли, как огромный морской змей: то поднимаясь, то снова опускаясь. Мы были на 15 футах, и дизели уже всасывали воздух из машинного отделения в течение минуты. К этому времени глаза выкатывались из орбит, а барабанные перепонки почти лопались. Все просто невыносимо... газы скапливались в машинном отделении: черные, удушливые... Вся лодка почернела от дыма, невозможно было ничего различить. Все двигались, как в тумане»), и уклонения от самолетов союзников, и поломка главного перископа, и неэффективная работа антенны системы фиксирования работы радиолокационных станций противника (союзники перешли на другую частоту радиоизлучений), невозможность использовать гидролокатор в сильном грохоте от работы дизелей. Фактически лодка шла почти вслепую. «С этими заботами и с постоянным ожиданием бомб мы чувствовали себя как на вулкане», — пишет Шаффер. «Так проходили день за днем, всегда в темноте, поскольку мы не тратили тока на освещение внизу и никогда не видели солнечного света, не осмеливаясь подняться на поверхность».

Но все это было еще до решения идти в Аргентину. Все эти трудности экипаж переносил, выполняя приказ Деница: «Сражайтесь до конца. Германия никогда не сдастся». Моральное состояние не могло быть высоким еще и вследствие мощной пропагандистской кампании союзников. Английское радио периодически сообщало, что **средний срок существования немецкой подлодки с экипажем — 40 суток, дальше — неминуемая гибель.**

Радист лодки прослушал невероятное сообщение штаба «Кригсмарине». Никто не мог поверить, что так мог сказать Дениц буквально через неделю после предыдущего ободряющего и призывающего приказа: «*Всем подводникам. В тече-*

ние пяти лет вы храбро сражались на всех семи морях. Вы можете гордиться вашими достижениями. Вы совершили такие подвиги, равных которым никогда не было раньше и не будет в будущем. Вы создавали историю. Однако, несмотря на все, что вы вынесли, худшее еще впереди. Завтра мы сдадимся, и с завтрашнего дня вы будете получать приказы от союзного командования».

Умел Дениц подпустить громких слов и насчет подвигов, которых «никогда не было раньше и не будет в будущем», и о том, что подводники «создавали историю». Создавать-то они ее создавали, но какую? Страшную, кровавую, позорную для Германии.

После получения третьего радио из штаба Деница, в котором конкретно указывалось, что делать командирам лодок (поднимать белый флаг и идти сдаваться в ближайшую английскую базу), Шаффер принимает решение: не сдаваться. Он пишет: «Я отдал приказ выключить радио, так как оно больше не передавало указаний нашего командования, а служило целям безжалостного врага».

После этого Шаффер обратился к экипажу с «пламенной речью», в которой сказал, что если они сдадутся в плен, то их **ждет стерилизация, рабство и унижение**. «Вражеская пропаганда не делает из этого секрета... Заложен фундамент политики, основанной на ненависти. Немецкие девушки и женщины окажутся беспомощными и подвергнутся похоти оккупантов, а мужчины будут депортированы... Камараден, враг требует, чтобы мы сдались, утверждает, что наши руководители капитулировали. В свете всего, что происходило, совсем не похоже, что адмирал Дениц когда-нибудь формально сдастся. Может быть, наше сопротивление сломлено и при перевесе противника сто к одному они сражаются на нашей земле, но не может быть и речи о том, чтобы согласиться с этим приказом, пока мы не выясним всех обстоятельств. Поэтому я предлагаю продолжить наш путь» — вот что, в частности, сказал Шаффер в своем обращении к команде.

Здесь в своей «упертости» он переплюнул и самого Деница, до последнего дня войны преданного идеям своего фюрера. ...Позади теперь были и трудности, связанные с посадкой на мель при высадке 16 (в основном женатых) членов экипажа, не пожелавших идти с командиром, и нервотрепка, свя-

занная с напряжением плавания под «шнорхелем», и физическая усталость, связанная с более чем двухмесячным пребыванием под водой в тесных, душных и влажных отсеках. Позади были и ссоры, связанные с необходимостью выброса мусора через торпедный аппарат, а следовательно, и выброса торпеды из него, и споры о выбросе за борт всех торпед, т. к. *«теперь они никому не нужны»* (но здесь, как, впрочем, и раньше, командир оказался на высоте, и торпеды не были выброшены, как доказательство в будущем, что никакого вреда для Аргентины лодка не нанесла), и почти невыносимые бытовые условия (*«В машинном отделении люди просто купались в поте и масле и больше других страдали от отвратительных условий. У нас едва ли остался хоть кусок мыла»*). Естественно, что мылась команда соленой водой.

Вспомним в связи с этим те условия, в которых совершал свои «подвиги» прославленный подводный ас «Кригсмарине» № 2 В. Лют во время своих длительных патрулирований в Индийском океане и Южной Атлантике в надводном положении, когда подводники ловили акул и загорали до негритянской черноты.

После островов Зеленого Мыса шли по 10 часов в сутки в надводном положении на малой скорости под одним двигателем, а остальные 14 часов — на электромоторах: нужно было экономить дизельное топливо, т. к. его должно было хватить только «в обрез» — к приходу в конечную точку.

Шаффер пишет: *«Состояние лодки было ужасным. Вся обшивка проржавела. Я отдал приказ старшему помощнику произвести тщательный ремонт. Лодку надо покрасить везде, где это потребуется. Надо очистить ржавую плесень с боеприпасов и покрыть их смазкой. Эти 66 дней под водой сказались на лодке так же, как и на нас»*.

Наконец через 108 суток после выхода из базы лодка встретила с аргентинским патрульным кораблем и вошла в Мардель-Плата на северо-восточном побережье Аргентины, примерно в 100 милях от Буэнос-Айреса.

Вот здесь-то и начались снова и снова допросы на предмет возможности использования «U-977» для вывоза Гитлера и окружения из осажденной Германии. Союзники никак не верили, что Гитлер покончил с собой. Снова, как и при допросах Вермута, выдвигались различные версии о том, что немецких

бонз могли где-то высадить по пути. Например, пересадить на другую подводную лодку и отправить в Антарктику, где якобы имелась мощнейшая секретная база, подготовленная заранее.

Кроме всего прочего, заподозрили Шаффера в том, что он мог потопить аргентинский пароход «Бахия». В разборе с Вермутом этот вопрос не стоял, т. к. он пришел в тот же порт Мар-дель-Плата намного раньше времени гибели «Бахии». Шаффер, правда, пишет, что подводная лодка «U-530» Вермута пришла в Аргентину раньше, чем наступила смерть Гитлера, и что якобы вопрос с обвинением командира этой ПЛ в «сокрытии Гитлера» аргентинские власти не ставили перед Вермутом. Он ошибается: Вермут прибыл в Аргентину 10 июня, а Гитлер покончил с собой 2 мая. Вермут, направившись в Аргентину от берегов восточной части США, естественно, затратил на переход на 43 суток меньше, чем Шаффер, начавший движение от берегов Норвегии. К тому же Вермут довольно значительную часть пути шел в надводном положении (по ночам) со значительно большей скоростью.

Как доказательство факт, что на лодке находится полный запас неистраченных торпед, не смог убедить аргентинских следователей в том, что «U-977» не имеет отношения к гибели «Бахии» (лодка могла пополнить запас израсходованных торпед, перегрузив их с другой ПЛ — «торпедовоза», что нередко имело место в практике).

Прекратили аргентинцы допросы о «Бахии» только после того, когда убедились, что гидрометеоусловия, о которых сделаны записи в судовой документации «Бахии» и лодки, в одно и то же время были совершенно различные (естественно, т. к. лодка находилась в другом районе, в стороне на несколько сот миль).

В ответах на вопросы следователей Шаффер не забыл и «прогнуться» перед аргентинскими властями, подчеркнув, что он постарался сохранить все имущество, оружие и документацию лодки: *«... чтобы это было выгодно нации, которая уже проявила рыцарство по отношению к немецкому военноморскому флоту»*. Не обошлось и без «плевка» в сторону Советского Союза: *«Правила войны предусматривают, что все военное имущество, принадлежащее побежденной стороне, становится собственностью победителей. По этим правилам,*

СССР должен теперь владеть всеми нашими техническими достижениями. Чтобы этого не случилось, я, выполняя приказ адмирала Деница о сдаче... постарался сделать так, чтобы это было для нации, которая...»

Думается, что его откровения не очень-то убедили аргентинских следователей (не случайно они потом передали его англичанам, чего он больше всего боялся). Во-первых, о «Правилах войны...» они прекрасно знали и без Шаффера, а во-вторых, подводная лодка «U-977» «IX» серии не являлась каким-то уж большим «техническим достижением», которое могло попасть в руки Советского Союза. Например, подводная лодка «XXI» серии куда большее достижение, которое к тому времени уже было в Советском Союзе.

Однако отдадим должное командиру «U-977»: он, будучи умным человеком, хорошо понимал, что **главный победитель в войне, разгромившей Германию, именно Советский Союз, а не Англия и США.** Именно он, Советский Союз, «должен теперь владеть всеми... техническими достижениями» противника, об этом он и проговорился, признавая этот факт, когда «прогибался» перед аргентинскими следователями.

В своей книге Шаффер пишет: *«Когда русские оккупировали Восточную Германию, они получили большинство подлодок, строящихся в Данциге, Штеттине и Кенигсберге. Можно также с уверенностью предположить, что они получили и двигатель Вальтера для новейших подлодок. Западные же державы получили некоторые запасные части, которые позже отравили в Лондон. Я не буду делать замечаний по поводу новой ситуации, связанной со строительством большого советского флота подлодок, базирующегося на немецкой технологии. Говорят, их около тысячи...»*

Шаффер прав, что «русские... получили большинство подлодок». Действительно, в балтийских военно-морских базах мы получили много подводных лодок, особенно учебных, принадлежащих Центру подготовки подводников: в Данциге, Пилау, где в 21-й флотилии находилось **36** подводных лодок, использовавшихся в качестве учебных. В числе этих лодок была и «U-148» серии «II-D», бывшая когда-то лодкой Шаффера. Естественно, многое из того, что было получено нами в качестве трофеев, мы использовали. Но, во-первых, все захвачен-

ные подводные лодки были разделены между СССР, США и Англией и уничтожены по взаимному договору. Кроме 30, которые поровну были поделены (по 10 единиц). Шаффер в середине 50-х годов, когда писал свою книгу, не мог этого не знать. Во-вторых, он, конечно, загнул насчет *«тысячи подводных лодок в Советском Союзе»*, которых было тогда не более 1/3 от этого числа. В-третьих, строительство советского подводного флота после войны **основывалось все же на отечественной технологии**, а не на немецкой, как пишет Шаффер. Хотя, конечно, кое-что было перенято с немецких лодок. Кстати, уничтоженные немецкие подводные лодки тоже принесли определенную пользу: в частности, при их уничтожении была получена ценная информация по воздействию разного рода противолодочного оружия (подводного и надводного) на лодку, находящуюся на разных глубинах.

Но не будем строго судить Шаффера за его высказывания: западная пропаганда в период развертывания «холодной войны» просветила мозги и этого профессионала. А что же тогда сетовать на то, что после передачи Шаффера англичанам те снова с удвоенным пристрастием приступили к его допросам. Пропаганда, основанная на измышлениях разного калибра писак из журналистской братии, а иногда и на основе заявлений особо ретивых патриотов из правительственных и парламентских кругов Англии и США, сделала свое дело.

Вот что пишет Шаффер: *«Аргентинские власти признали мои данные правильными. Но, к сожалению, пока шло расследование, газета города Монтевидео «Эль-Диа» опубликовала рассказ о том, что Гитлер отправлен на борту моей подлодки сначала в Патагонию, а затем в Антарктику. Легко понять, какой эффект это произвело во всем мире, особенно после полного провала найти какой-нибудь след главы Третьего рейха под руинами рейхсканцелярии в Берлине. Слух, появившийся в Монтевидео, моментально подхватили. Газеты всего мира выходили со все более сенсационными историями...»*

Далее он пишет: *«Ни одна газета не признавала мастерство и выносливость людей, совершивших первое столь продолжительное плавание под водой в таких ужасных условиях. Нет, каждая статья, каждый очерк и сообщение сворачивали на ту же старую избитую тему — о Хайнце Шаффере, увезшим Гитлера...»*

Подлила масла в огонь книга некоего Ладислава Жабо «Гитлер жив», в которой автор приводит подробные сведения о том, каким маршрутом, как и куда был перевезен Гитлер со своими соратниками. Эффект от книги был такой, что одна из газет даже опубликовала открытое письмо Маршаллу, Молотову, Бевину и Бидо, призывающее **«четыре державы преследовать диктатора до его логова** (в Аргентине. — Прим. авт.), **захватить его, чтобы предотвратить возрождение нацизма в Германии».**

Не будем удивляться настырности англичан, допрашивающих Шаффера и пытающихся во что бы то ни стало пролить свет на историю с «похищением Гитлера». Даже теперь, по прошествии более 50 лет, время от времени появляются в печати подобные бредни, в которых подробно рассказывается о немецкой секретной базе в Антарктиде, о том, что она и сейчас может существовать. Особенно оживились творцы этой чепухи в нашей стране, когда в ней царствует «свобода слова», когда за деньги можно напечатать любую бредятину — был бы заказчик.

Но вернемся к командиру «U-977». После пристрастных допросов английских спецслужб, ничего нового от Шаффера не добившихся, хотя они *«находились под сильным влиянием легенды об «U-977»*, он был переведен в особый лагерь, где с ним обращались так, как будто он *«был видным деятелем Третьего рейха».*

В конце концов его выпустили, и он *«наконец нашел себя снова одетым в штатское, свободным, если можно говорить о свободе в оккупированной стране».*

Прибыв в Германию, Шаффер был поражен развалинами, в которые превратились ее города: *«Теперь я прокладывал курс через целое море развалин, бедности, общей беды в послевоенной Германии. Это было таким же испытанием, как и прокладывать курс через Атлантику в Аргентину».*

Правда, ни слова не говорит Шаффер о том, кто привел Германию к такому состоянию. Он до конца был верен и Гитлеру и Деницу. С умилением он вспоминает свою встречу в апреле 1945 года с Деницем на плавучей базе в Киле: *«Он пригласил меня в кабинет, и я откровенно высказал ему свою точку зрения (о неготовности «U-977» после ремонта и переоборудования. — Авт.). «Мой дорогой Шаффер, — ответил он*

мне, — вы очень хорошо знаете, что мы будем сражаться до победы. Мы победим любой ценой. По вашим наградам я вижу, что вы ветеран. Если вы не можете выйти в море, то кто сможет?» В заключение он сказал, что неважно, мореходна моя лодка или нет, но я обязан выйти в море. Мне нечего было сказать. Вскоре после этого я на несколько дней поехал в Берлин попрощаться с мамой».

Мне трудно судить, насколько был правдив и честен Шаффер, пытаясь оттянуть свой выход в море. Был конец апреля, уже все всем было ясно — война проиграна. К тому же сам Шаффер пишет, что еще в 1943 году, провожая кого-то из своих знакомых командиров лодок, они прощались, как будто навсегда. Он пишет: «...вместо нас в море ушла другая подлодка, но она не возвращалась. Едва ли вернется. Мы все это знали и с этим примирились... мы просто в молчании пили шампанское и пожимали друг другу руки, стараясь не смотреть в глаза. Мы были довольно жестоки, но все равно это нас потрясло. Операция самоубийства. Многие мои друзья не вернулись...»

Одобрительно отзываясь о Денице, Шаффер отмечал: «...я полагаю, он просто не мог изменить свои взгляды так быстро (речь идет о приказе Деница лодкам в Бискайском заливе, вооруженными новыми зенитными 37-мм орудиями, не погружаться при обнаружении самолета, а «просто сбивать их». — Авт.). Единственное, что можно сказать, он никогда не щадил ни себя, ни тех, кто служил под его командованием. Оба его сына, офицеры-подводники, погибли». (О сыновьях Деница несколько ниже я кое-что расскажу.)

...Судьба подводной лодки «U-977», начавшаяся с трех столкновений на Балтике, закончилась расстрелом ее торпедами по приказу военного министерства США.

Шаффер пишет, что после того, как он под заголовком «Конец подлодки «U-977» прочитал в газете о гибели своей лодки, он «утешал себя мыслью о том, что она спасла наши жизни и безопасно пронесла через Атлантику, хотя могла стать для нас гробом на дне моря».

В своей последней речи перед всем экипажем Шаффер сказал: «Я горжусь вами. Мы сделали, похоже, невозможное. Прошло три с половиной месяца, как мы приняли решение, но теперь мы выполнили его. Мы знаем, что это было нелегко. Мы

уходили без необходимого ремонта, потеряли в самом начале всех наших специалистов, кроме двух, а они считались незаменимыми. И, несмотря на все это, мы прошли весь путь...»

Можно со скепсисом и по-разному относиться к этому высказыванию командира «U-997» и к этому действительно беспримерному походу. Можно, по большому счету, обвинить Шаффера и в предательстве, в противоположность тому же Вермуту, который и торпеды свои выбросил (самонаводящиеся торпеды были секретными), и аппаратуру связи секретную, и всю документацию, которая по большей части с грифом «секретно» была. Шаффер все это выложил перед аргентинцами (и, соответственно, перед англичанами и американцами), как на блюдецке, вместе с секретными навигационными картами. Хотя он считает себя патриотом, но, в сущности, он — предатель, сдавший врагу все, что можно было сдать. Но это другой вопрос.

Если же вести речь только о походе в таких неимоверно тяжелых условиях, то это настоящий подвиг. Подводники-профессионалы хорошо это понимают: каждый, кто хоть частично испытал на себе и пережил, что это такое, согласится со мной.

Это был действительно настоящий подвиг, а не раздутый немецкой пропагандой какой-нибудь очередной «подвиг» «легендарных стальных волков» Деница, которые в идеальных условиях топили беззащитные суда, «как орехи шелкая» (по выражению Люта). Многие из этих «подводных асов», набирая потопленный тоннаж к заветному «рубежу» для получения Рыцарского креста, нередко приписывали к своим победам по несколько десятков тысяч тонн.

К тому же не надо забывать, что подталкивало к стремлению получить «Рыцарский крест», а лучше еще, если с Дубовыми листьями, то обстоятельство, что **Гитлер обещал каждому кавалеру такой награды, после разгрома России, поместье на лучших землях «освобожденной от большевиков» территории.**

Правда, хватило ли бы поместий всем, т. к. награжденных Рыцарским крестом в Третьем рейхе было аж **7318** человек, а с Дубовыми листьями — **853**?

Конечно, идеи идеями, но и шкурный интерес идеологией нацистов был предусмотрен прежде всего. Куда же без част-

ной собственности, ставшей теперь «священной коровой» и у нас в стране, главной заботой и президента, и правительства, и Госдумы?

Поход этот по сложности уж никак не сравнишь, например, с той же атакой идущей без конвоя «Куин Мэри». Кстати, этот лайнер, за которым так охотились немецкие подводные лодки, перебрасывал с одного континента на другой до **12 000** военнослужащих, оставался невредимым до конца войны. В 1967 г. он был куплен властями г. Лонг-Бич (штат Калифорния), преобразован в Музей моря с четырьмя интереснейшими павильонами, отражающими роль моря в развитии цивилизации, проблемы исследования морских ресурсов, историю мореплавания, подводную археологию, историю кораблестроения (в том числе и подводного).

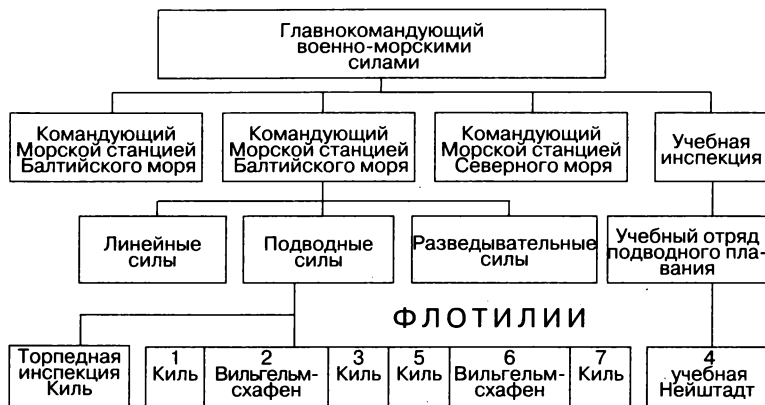
Нашли отражение в экспонатах музея и достижения в области геодезии, гидрологии, биологии моря. В одном из залов «Истории» экспонируются материалы по истории самого лайнера, построенного еще в 1936 г. в Глазго (Шотландия) и служащего людям вот уже без малого 70 лет. Есть там материалы и о том, как работал лайнер во время Второй мировой войны и как немецкие подводные асы пытались потопить «Куин Мэри». Безуспешно.

Закончить этот параграф мне хочется словами командира «U-977», не подчинившегося последнему приказу своего главнокомандующего: *«Теперь я живу в Аргентине. Под ее флагом я нашел мир и спокойствие. Под южными звездами снова оживают мои воспоминания о службе на подлодках, обо всех тяжелых сражениях и о 66-дневном плавании под водой. А в Аргентину я взял с собой самое замечательное, что оставила мне Вторая мировая война, — непоколебимую веру в немецкий народ».*

Красиво написано, ничего не скажешь. Только вот этот немецкий «патриот» не захотел почему-то возвращаться в свое отечество и остался жить в Аргентине.

Организация и система базирования подводных сил «Кригсмарине»

Всего до конца войны в Германии было сформировано 33 флотилии подводных лодок. Все они подчинялись командующему подводными силами, который, в свою очередь, под-



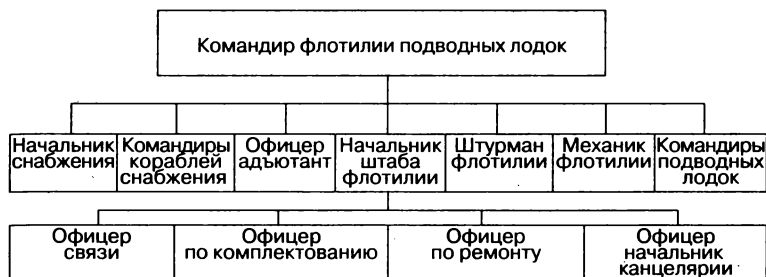
*Организация штаба флотилии германских
подводных лодок к началу войны*

чинялся главнокомандующему ВМФ. В непосредственном подчинении у командующего подводными силами были оперативный штаб, заместитель командующих зональными и отдельными группами подводных лодок. В целом было организовано 7 таких групп.

На заместителя командующего по подготовке замыкались командир группы переподготовки лодок и начальник учебного отряда. Надо сказать, что организация управления подводными силами осуществлялась по традиционной схеме с момента возрождения ВМФ, которые с момента спуска на воду первой подводной лодки (29 июня 1943 г.) «U-1» стали называться вместо «Рейхсмарине» «Боевым флотом» — «Кригсмарине», и особых изменений в ходе войны не претерпела.

Наращивалось количество подводных лодок, увеличивалось в связи с этим количество флотилий, несколько увеличивался штабной аппарат. Следует подчеркнуть, что организация подводных сил была весьма продумана, четкая и устойчивая. Количество высоких воинских званий, таких, например, как контр-адмирал, было минимально. Немного было званий и капитан Zur See (капитан 1-го ранга).

Штаб ВМФ назывался Oberkommando die Kriegsmarine (ОКМ). Вначале ОКМ находился под Берлином, а с 1943 г. был переве-



*Организация штаба флотилии германских
подводных лодок к началу войны*

ден в пригород Парижа, Шарлоттенберг. Разумеется, штаб имел в своем распоряжении мощный радиоцентр для связи с подводными лодками в океане. Начальником штаба был контр-адмирал Э. Годт, который после назначения Деница главкомом вместо Редера станет командующим подводными силами.

Правой рукой Деница был капитан-лейтенант Альберт Шнее, кавалер Рыцарского креста. В конце войны именно Альберт Шнее выводит новую подводную лодку «XXI» серии «U-2511» из Берна на боевое патрулирование. Это будет 30 апреля 1945 г. 1 мая 1945 г. выведет на боевое патрулирование новую ПЛ этой серии «U-2512» кавалер Рыцарского креста Эрих Топп, тоже до этого служивший в штабе Деница.

К чести руководства «Кригсмарине», никого из штабных работников к званию кавалеров Рыцарского креста оно не представило. Награды эти выдавались только «за мужество и отвагу» и т. д. в соответствии со статусом, **и подводники получили их только за боевые действия в море.**

По техническим вопросам помощником у Деница был профессионал высшего класса Тадсен. Именно он решил проблему увеличения дальности действия подводных лодок «VII» серии почти в 2 раза, увеличив запас топлива (с 67 до 108 тонн). Для этой цели он сконструировал систему палубных цистерн, увеличивающих запас.

Много ценных предложений в усовершенствование подводных сил внес тот же А. Шнее. Например, он был автором оригинальной идеи по размещению торпедных аппаратов не в первом отсеке параллельно диаметральной плоскости

ПЛ, как это традиционно было во всех подводных флотах мира, а посередине корпуса, развернутыми в нос и корму под углом к ДП.

Идея эта была реализована на ПЛ «XXVI» серии, но широкого распространения не получила. Надо отметить, что Шнее на 30 с лишним лет опередил американцев, которые реализовали эту идею на подводных лодках 3-го поколения в 70-х годах прошлого века. На их лодках торпедные аппараты располагаются под углом 45° к диаметральной плоскости и находятся во втором отсеке. У нас эта идея реализована на подводной лодке «IV» поколения типа «Северодвинск». Шнее пришел к этой идее, когда на вооружении их лодок появились самонаводящиеся торпеды.

Американских и наших конструкторов вынудила устанавливать торпеды таким образом необходимость заполнения носовой части лодки громадной сферической антенной гидроакустического комплекса.

Подбирая в свой штаб людей, Дениц обращал внимание, прежде прочего, на умение работника мыслить творчески, проявлять инициативу. В первую очередь он отдавал предпочтение офицерам с недюжинным умом и увлеченностью каким-нибудь направлением развития «Кригсмарине». Разумеется, верность идеям фюрера играла не второстепенную роль (однако не главную). По мнению многих командиров лодок, самым «рьяным» нацистом был прославленный В. Лют. Однако Дениц решил, что Лют больше подходит на роль руководителя Центра подготовки подводников, и в свой штаб его не пригласил. В то же время О. Кречмеру, не являющемуся членом нацистской партии, он неоднократно предлагал службу в штабе.

Надо сказать, что особых трудностей у Деница с подбором немногочисленных работников штаба не было, т. к. он хорошо знал командиров лодок: со многими из них он ходил в море (особенно в период формирования первых флотилий), обучая их оперативно-тактическому мастерству.

Первой флотилии подводных лодок, организованной штабом «Кригсмарине», было присвоено имя прославленного подводника Отто Веддигена, который во время Первой мировой войны потопил 3 броненосных крейсера и повредил еще один всего за несколько минут. Впоследствии он погиб от атак английских эсминцев.

Вторая флотилия лодок была названа в честь другого героя-подводника Первой мировой войны — Йоханнеса Лоса.

В дальнейшем наименование флотилий в честь прославленных подводников вошло в практику и было отменено только в конце 1942 г.

Третьей флотилии было присвоено имя героя-подводника Барнхарда Вегенера. Четвертой — Паулуса Гундиуса. Пятой — Ганса Йохима Эсмана и т. д.

После отмены практики присвоения флотилиям персональных имен подводников было дано право особо отличившимся флотилиям, а также некоторым выдающимся командирам лодок иметь свою эмблему.

Кроме флотилий, в состав подводных сил входило несколько специальных групп:

- Группа подводных лодок специального назначения — носители ударных мини-лодок для действий против кораблей Северного флота Советского Союза;

- Испытательная группа новых лодок, в частности, ПЛ «XIII» и «XXI» серий;

- Учебная группа по подготовке технических специалистов;

- Группа экспериментальных лодок (с парогазовыми турбинами Вальтера);

- Отдельные учебные группы в Балтийском море.

Надо отметить, что особое внимание в учебных группах по подготовке технических специалистов уделялось специалистам по радиолокации, гидроакустике, гироскопии, радиоразведке, шифровальщикам и т. д.

Из последних 3 флотилий 31-я была сформирована в сентябре 1943 г. и базировалась на Вильгельмсхавен (г. Киль).

32-я флотилия была сформирована в августе 1944 г. в Кенигсберге. С января 1945 г. была переведена в Гамбург.

Последняя 33-я флотилия была сформирована в начале 1944 г. во Флексбурге, под названием группа «Дальний Восток». В нее входили крейсерские подводные лодки «IX» серии, минные заградители серии «X В», лодки, находящиеся в дальневосточных морях и Тихом океане. Сюда же входили и бывшие итальянские лодки. С марта 1944 г. штаб флотилии базировался на Панангу, затем на Пенанг, Батавию, Джакарту. Последнее место базирования штаба этой флотилии — Кобе (Япония).

* * *

В отличие от военно-морских штабов других стран личный состав ОКБ за время войны изменился мало. Кое-какие изменения произошли только в конце войны, когда возник настоящий кадровый «голод» на командиров лодок. Неслучайно Дениц некоторых своих помощников вынужден был направить командирами лодок, чтобы они смогли показать молодым командирам образец командирского мастерства, которому надо следовать. Чтобы продемонстрировать «выдающиеся» качества новых лодок «XIII» и «XI» серий и *«вдохновить подводников на новые подвиги во славу Великой Германии»*.

Особое значение Дениц придавал Восьмой флотилии подводных лодок, сформированной в 1940 г. и базировавшейся на Пиллау (в районе Кенигсберга). В феврале 1942 г. эта флотилия была перебазирована в Данциг. Именно она была **основой учебного Центра подготовки подводников и всегда имела в своем составе от 20 до 30 подводных лодок**. В этой флотилии до 1945 г. проходили подготовку до 100 экипажей для вновь строящихся субмарин. Именно личный состав этого самого крупного в Германии Центра подготовки подводников вместе с личным составом экипажей (и их командиров) для новых лодок отправил на дно командир советской подводной лодки «С-13» Александр Маринеско, потопив плавбазу подводных лодок «Вильгельм Густлоф».

* * *

Необходимо отметить, что командование ВМФ Германии в отличие от командований ВМС других стран исключительное внимание уделяло вопросам базирования немецких подводных лодок. Командующий подводными силами К. Дениц через главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Редера с первых дней исполнения своих обязанностей в новом качестве добивался, и небезуспешно, выделения больших средств на сооружение баз подводных лодок, защищенных от ударов с воздуха. Вопрос этот быстрыми темпами стал решаться с первых месяцев войны, когда Германия подчинила себе почти всю Европу, заставив весь ее промышленный и кадровый потенциал работать на себя.

С поступлением большого количества пленных именно они стали широко использоваться при строительстве железобетонных укрытий для базирования лодок.

Первые подводные базы с железобетонным укрытием толщиной от **3,5 до 4,5** м немцы начали строить еще в 1936 г. в г. Киле. Емкость первой такой базы была рассчитана на **24 — 28** подводных лодок.

В 1939 г. началось строительство укрытий толщиной **2,5** метра в Гельголанде. Затем, с 1940 по 1944 г. было построено еще 10 военно-морских баз с железобетонными укрытиями толщиной от **3,5 до 7,5** м.

Самые мощные укрепления были в Бергене и Бордо — **7,5** м. Вместимость этих баз составляет по **9 — 12** подводных лодок. Остальные **8** баз имели укрытия толщиной от **3,5 до 4,5** м. **6** из этих **8** баз вмещали по **10 — 15** лодок. База в Лориане вмещала **30 — 40** лодок и имела укрытие толщиной **3,5** м.

База в Бресте вмещала **20 — 30** лодок и имела укрытие толщиной **4,5** м.

Всего за время войны Германия построила **25** баз подводных лодок, в которых было **111** специально оборудованных бассейнов и **8** специальных боксов. Каждая из баз располагала ремонтными заводами (**14** баз), ремонтными мастерскими (**8** баз), доками (**14** баз). Все до единой базы имели хорошо оборудованные склады для хранения оружия, топлива, продовольствия.

В зависимости от района базирования базы входили в **6** зон:

— зона Ostsee — **6** баз (Киль, Гдыня, Данциг, Пиллау, Мемель, Лиепая);

— зона Mitte — **6** баз (Вильгельмсхафен, Гельголанд, Гамбург, Куксхафен, Эймейден, Роттердам);

— зона Norvegen — **3** базы (Берген, Тронхейм, Нарвик);

— зона West — **6** баз (Брест, Лориан, Сен-Назер, Ла-Палис, Бордо, Гавр);

— зона Italien — **3** базы (Специя, Саламис, Тулон);

— зона Schwarz Meer — **1** база (Константа).

Все вместе базы обеспечивали возможность базирования 325 подводных лодок, из которых 180 лодок обеспечивались защитными укрытиями.

Все эти укрытия были уникальны по сложности и объему сооружениями, сконструированными с таким расчетом, что

их можно было использовать как сухие доки, производить ремонт и пополнение запасов даже в условиях интенсивной бомбежки авиацией противника.

Даже специально сконструированные англичанами бетонобойные бомбы «Blokbuster» при прямом попадании не достигали результатов. **Все до единой укрытые базы функционировали до самого конца войны, до захвата их союзниками.**

Из **67** подводных лодок, погибших в базах при массовых налетах авиации, в базах с укрытиями было потеряно всего **42** лодки: в Киле — **16** единиц, в Гамбурге — **15**, в Бресте — **5**. При этом подводные лодки в этих базах погибли только потому, что во время бомбардировок **не находились в укрытиях.**

Несмотря на активные массовые бомбардировки, доходившие одновременно до **130** самолетов, в них участвующих, результаты авиационных атак были мизерными. Например, в январе 1943 года при нанесении нескольких мощных ударов по Лориану было сброшено **4636** тыс. бомб. При этом было потеряно **34** самолета. В результате бомбардировок порт был превращен в развалины, практически сровнен с землей, а убежище для подводных лодок осталось совершенно невредимым.

После этих налетов у союзников, как и раньше, возникли разногласия между командованием ВМФ и ВВС. Начальник Главного морского штаба настаивал на бомбардировках, так как *«разрушения, уже причиненные Лориану, должны уменьшить возможность по обслуживанию и введение в действие подводных лодок. Это, разумеется, объясняется не только материальными разрушениями, но и тем неоспоримым фактом, что рабочие верфей и экипажи подводных лодок не в состоянии поддерживать производительность труда на прежнем уровне, испытывая напряжение от постоянной угрозы мощных воздушных налетов».*

Представители ВВС утверждали, что наносить удары по укрытиям лодок — пустая трата боезапаса и лишний риск потери самолетов.

Как бы там ни было, подводные лодки продолжали выходить в океан. А так как достаточного количества кораблей эскорта конвоев и самолетов еще не было в начале 1943 г., то лодки наносили ощутимые удары по конвоям.

Члены комитета обороны военного командования Англии не могли поверить, что такие мощные бомбардировки пройдут безрезультатно для действий подводных лодок. Прислушавшись к доводам начальника Главного морского штаба, комитет обороны решил распространить бомбардировки на другие порты Бискайского залива: Бордо, Ла-Паллис, Брест. Министерство авиации встретило это решение в штыки.

Специально проведенные исследования показали, что налеты на Сен-Назер вообще никакого ощутимого воздействия на боевую деятельность подводных лодок не оказали. Налеты на Лориан подействовали на срыв выхода в океан только 3 подводных лодок, что означало спасение пяти-шести судов конвоя (тогда статистика нанесения ударов лодок по конвоям еще подтверждала это).

С января по май 1943 г. английская авиация сбросила на бискайские военно-морские базы **5429** фугасных и **3704** зажигательных бомб. Было потеряно **98** самолетов.

После этого комитет обороны принял решение — действия авиации перенести на Центральную Атлантику, прикрывая конвой, вести поиск и уничтожение подводных лодок там, в открытых районах, резонно полагая, что почти **100 погибших самолетов смогли бы уничтожить значительно больше подводных лодок, чем было уничтожено их в базах при налетах нескольких сот самолетов.**

Однако командующий ВВС Германии считал, что авиация должна использоваться не в море, а при бомбардировках промышленных центров Германии, от чего эффект ее ударов будет более значительным.

Так что фактически для боевых действий в Атлантику была направлена лишь незначительная часть авиации, что давало возможность немецким подводным лодкам свободно себя чувствовать на океанских просторах до поры до времени.

Основные силы бомбардировочной авиации были брошены на бомбардировки Кёльна, Гамбурга, Вильгельмсхафена, Берлина, Эссена, Штутгарта, Киля, Франкфурта-на-Майне, Мюнстера.

Интересно проследить, какое количество самолетов участвовало в налетах и сколько бомб было сброшено, например, за последние 5 месяцев удержания немцами баз в своих руках.

На Гамбург было совершено **8** налетов, в которых участвовало **2218** самолетов, сбросивших **7264** тонны бомб. На Бремен было совершено **12** налетов с участием **1475** самолетов. Сброшено **3884** тонны бомб.

Особенно ожесточенные налеты на Гамбург были 8, 11, 31 марта и 8, 9 апреля 1945 г., когда в среднем в каждом налете участвовало от **300** до **450** самолетов, сбросивших от **900** до **полутора тысяч тонн** бомб.

На Бремен массовые налеты были 24 февраля, 11 и 30 марта. В налетах участвовало каждый раз от **400** до **430** самолетов, сбросивших от **1000** до **1300** тонн бомб.

Однако в результате этих налетов подводные лодки, находящиеся в укрытиях, не пострадали.

Одним словом, все эти мощные удары разрушили до основания заводы, доки, фабрики, жилые дома, но железобетонные перекрытия для подводных лодок успешно выдержали все бомбардировки. Спасала лодки от уничтожения в укрытиях толщина железобетона **2,5 — 3 м**, как в Гамбурге, не говоря уже о Киле и Бергене, где толщина перекрытий была **3,4 — 4,5** метра.

Все эти военно-морские базы в послевоенное время служили для подводных лодок «Бундесмарине» — в Германии, а во Франции и Норвегии — для подводных флотов этих стран.

У нас в Севастополе (Балаклава) была прекрасно оборудованная база в подскальных укрытиях. Во что она была превращена после развала СССР, было как-то показано по телевидению — полная разруха.

В период «холодной войны», в частности в 70-е годы, шло интенсивное строительство уникальных подскальных сооружений для базирования атомных подводных лодок, в частности стратегических, на Северном и Тихоокеанском флотах. Там же располагались хорошо оборудованные защищенные командные пункты флотов. По объемам выполненных работ, по грандиозности масштабов этих сооружений им не было равных в мире.

Размеры этих укрытий были рассчитаны на большое количество атомных лодок любого водоизмещения, в том числе и таких, как подводные стратегические ракетноносцы проекта «941» (система «Тайфун») водоизмещением около 50 тыс. тонн, длиной 172 м, шириной 23 м и осадкой 11 м.

Для размещенных в этих укрытиях подводных лодок не были бы страшны никакие ядерные взрывы. Однако с началом «перестройки» и либерально-реформаторских «преобразований» все это было загублено и «циклопоскопические» по масштабам уже выполненные работы пошли насмарку.

Так что теперь наши стратегические подводные ракетно-носцы, как и все другие атомные и дизельные подводные лодки, стоят у открытых причалов, прекрасно просматриваются из космоса и не защищены не только от космического оружия, но и от обыкновенных крылатых ракет АПЛ (в частности ракет «томагавк» новых модификаций).

Семейная трагедия главкома «Кригсмарине»

На одном из кладбищ Германии покоятся рядом бывший главком «Кригсмарине», заслуженный подводный ас Третьего рейха гросс-адмирал Карл Дениц и его супруга Ингеборг Дениц. Памятники на могилы покойных изготовил талантливый скульптор, доктор философии, близкий друг семьи Деницев Генрих Шретелер, тоже бывший участник войны, командир подводной лодки, командовавший последовательно двумя лодками «U-667» и «U-1023».

На «U-667» Шретелер прослужил 4 года и был назначен Деницем в штаб подводных сил. Служа в штабе (в Берлине), он познакомился с дочерью адмирала Рольфа фон Дер Марвица и женился на ней. Штабная служба не понравилась Шретелеру, и, пользуясь дружбой с Гюнтером Хеслером — зятем Деница (тоже бывшим командиром ПЛ и кавалером Рыцарского креста), тоже служившим в это время в штабе, он добился, чтобы снова получить назначение командиром ПЛ.

Став командиром новой лодки «U-1023» «VIIC» серии, оборудованной «шнорхелем», в начале марта 1945 г. он из Норвегии вышел на боевое патрулирование в Северную Атлантику. Обнаружив конвой «SC-171», он вышел на него в атаку, выпустив три торпеды, но неудачно. В середине апреля обнаружил второй конвой у южной оконечности Ирландии. Выпустил по судам конвоя три торпеды. И, хотя командир донес в штаб, что потопил транспорт (8000 тонн), но, очевидно, снова атака была неудачной: ни в каких документах подтверждения не на-

шлось. Через 3 дня — снова конвой. На этот раз — «ТВС-135». Снова атака. В донесении штабу значится, что двумя торпедами потоплен транспорт водоизмещением 10 000 тонн. Фактически он повредил английский сухогруз «Ривертон» водоизмещением 7300 тонн. На основании донесений командира лодки о потоплении 3 судов общим водоизмещением 26 000 тонн Дениц наградил его Рыцарским крестом. Известие о награде командир «U-1023» получил в море. При возвращении в базу в районе Английского канала Шретелер встретился с маленьким английским тральщиком «NVMS-328» (335 тонн) и последней самонаводящейся торпедой «Т-5», оставшейся на борту, потопил его. По приказу Деница «U-1023» через 49 суток после выхода из базы пришла в Портленд и сдалась английским властям.

Интересно отметить, что этот английский тральщик, потопленный 6 мая, был последним военным кораблем союзников, потопленным немецкими подводными лодками, а Г. Шретелер был последним человеком Третьего рейха, получившим Рыцарский крест во Второй мировой войне (общий потопленный тоннаж Шретелера — около 7600 тонн).

В плену он пробыл до 1948 г. Вернувшись в Германию, закончил университет, сделал карьеру ученого.

Трагичной оказалась судьба младших друзей Шретелера — сыновей Деница Петера и Клауса. Младший сын Деница Петер служил на подводной лодке «U-954» «VIII» серии вахтенным офицером, был первым кандидатом на должность старшего вахтенного офицера (старпома) и несомненно стал бы командиром ПЛ, и мог бы сделать дальнейшую карьеру в «Кригсмарине», т. к. имел репутацию незаурядного офицера. Но в мае 1943 г. он погиб вместе с другими членами экипажа на своей подводной лодке.

Старший сын Деница Клаус тоже был подводником и в соответствии с существовавшим в Германии правилом имел право оставить службу после гибели брата. Считалось, что если в семье офицера высшего командного состава один из сыновей гибнет, то другие, если они есть в семье, имеют право вернуться к гражданской жизни. Лейтенант Клаус воспользовался этим правом, сдал экзамены при поступлении в Тюбингенский университет на военно-медицинский факультет.

Накануне своего дня рождения 13 мая 1944 г. (24 года)

встретился со своими сослуживцами — офицерами 5-й флотилии подводных лодок в Шербуре, во Франции. Решив отметить свой день рождения с друзьями, он организовал ночью выход в море на торпедном катере «S141».

Английский фрегат «Стейнер» и французский эсминец «Ла Комбатант» обнаружили торпедный катер, открыли по нему интенсивный огонь и расстреляли его. Из всех находившихся на борту катера спасли только 6 человек, остальные, в том числе и сын Деница, погибли. Тело Клауса нашли много позже у берега, куда его прибило волнами. Похоронили его в окрестностях г. Амьена.

Это второе семейное горе главкома «Кригсмарине» потрясло его и его семью. И без того тяжелое моральное состояние Деница, вызванное неудачами в войне по всем фронтам и направлениям, в частности, и в «Битве за Атлантику», усугубилось этой семейной трагедией. Более всего переживал Дениц то обстоятельство, что старший сын погиб не на «боевом посту» в море, как младший, а в результате дружеской попойки и желания отличиться перед друзьями, воспользовавшись высоким служебным положением папаши.

Естественно, старого служаку — «подводного волка» и «Рейхсмарине», и «Кригсмарине», воспитанного на принципах верности своему служебному долгу и сыновей воспитывающего в том же духе, эта нелепая гибель сына не могла не удручать.

В своих мемуарах о личном горе К. Дениц не упоминает, как он не упоминает и о многих других тяжелых и удручающих событиях, связанных с последними годами войны, в частности, с крахом и его стратегии «тоннажной войны», и катастрофическими потерями подводных лодок, и с общими провалами «Кригсмарине» в войне на море.

«Японские» лодки «Кригсмарине»

Кроме своих баз, немецкие подводники могли использовать любые военно-морские базы Японии, расположенные в ее колониях во всем Южно-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество и взаимопомощь Германии и Японии во Второй мировой войне хотя и не привели к ожидаемым победным результатам, но были весьма для них полезны. Подводным лодкам «Кригсмарине» в этом сотрудничестве отводилась особая

роль. Оказалось, что именно подводные лодки самый надежный вид транспорта при перевозке стратегических материалов, но и наиболее безопасный, хотя и длительный канал для переправки секретной почты (документации) и перевозки важных военных, дипломатических и инженерных персон, обмен которыми особенно увеличился к концу войны.

Кажется, что не так-то много может перевозить грузов подводная лодка, но если представить, какой груз перевозился, то ценность таких перевозок трудно переоценить. Вспомним операцию наших подводников в Испании в 1936 — 1937 гг. под руководством командиров лодок Египко, Бурмистрова и Егорова, выполнивших правительственное задание. За что они получили звание Героев Советского Союза. Несколько позже я расскажу о том, как наши подводники помогали героическим защитникам осажденных Севастополя и Одессы.

Вот один из примеров действия немецких («дальневосточных») подводных лодок.

В начале января 1945 г. успешный рейс из Джакарты (Индонезия, о. Ява) совершила ПЛ «U-510» «IXC» серии (командир кавалер Рыцарского креста Альфред Эйк). Рейс длился 94 дня и закончился в Сен-Назере. А. Эйк не только благополучно доставил стратегический важный груз (олово, вольфрам, молибден, сырая резина, кофеин — всего 150 тонн), но и по пути потопил шедший одиночно канадский сухогруз «Пойнт-Плезант-Парк» (7100 тонн). При этом в соответствии с планом в Индийском океане «U-510» заправилась топливом с «U-195» и без проблем обогнула мыс Доброй Надежды.

Несколько позже из Джакарты вышла «U-532» «XIC 40» серии (Отто Генрих Юнгер). Эта ПЛ тоже заправилась топливом во время перехода (с той же «дойной коровы» — «U-195») и тоже по пути «наскочила» на одиночно идущие суда: английский транспорт «Барон Джедбург» (3400 тонн) и американский танкер «Оклахома» (9300 тонн), которые были потоплены и не оказали ни малейшего сопротивления. На борту «U-532» был такой же груз, как и на «U-510», — 150 тонн. Но груз доставить до места назначения О. Г. Юнгер не смог: по приказу своего штаба сдался британским эскортным кораблям и 10 мая под их конвоем пришел в Лох-Эриболл.

С таким же грузом из другого индонезийского порта (Су-

рабая на о. Ява) вышла ПЛ «U-861» серии «IXD2» под командованием кавалера Рыцарского креста Юргена Остена. Груз на ней был аналогичным грузу на ПЛ «U-510» и «U-532» и благополучно доставлен в Тронхейм.

Четвертая ПЛ «U-183» «IX C 40» серии (Фриц Шнеевид, ранее отличившийся, перевезя ценный груз из Германии в Японию на ПЛ «U-511» («Марко Поло») вышла с о. Явы 21 апреля, но была перехвачена американской ПЛ «Бесуг» через два дня после выхода. Командир американской ПЛ Герман Е. Миллер обнаружил «U-511» в надводном положении и атаковал ее шестью торпедами, из которых одна попала в цель. «U-511» ушла на дно: 60 человек погибло, в живых остался один офицер, находившийся на мостике (он был тяжело ранен, другие 6 человек, находившихся рядом с ним, погибли).

В феврале 1945 г. две немецкие лодки были направлены из Норвегии в Японию. На первой из этих лодок «U-864» серии «IXD2» (Р. Р. Вольфрам), вышедшей из Бергена 5 февраля, кроме запчастей для реактивного истребителя «Мс-163» и других технических грузов, переправлялась техническая документация по «Мс-163» и двухмоторному истребителю «Мс-262», а также контракты, подтверждающие право Японии на производство этих самолетов. Кроме того, переправлялась техдокументация на постройку итальянских лодок типа «Капрони» и «Сацики». Перевозилось в Японию и 1857 бутылок ртути, чрезвычайно дефицитное для нее вещество. Шли на лодке немецкие и японские специалисты авиационной промышленности.

Эта лодка была потоплена в 35 милях от Бергена маленькой английской ПЛ «Венчурер» (600 тонн) под руководством опытного английского аса Джеймса С. Ландерса, вышедшего в свой одиннадцатый боевой поход. Ландерс был «специалистом по немецким ПЛ», т. к. он в ноябре 1944 г. у берегов Норвегии потопил немецкую ПЛ «U-771» «VII» серии. Находясь на глубине 120 метров, Ландерс обнаружил по шумам с помощью ГАС немецкую подводную лодку и произвел по ней 4-торпедный залп с дистанции около 2,7 — 2,8 км. Несколько позднее он потопил еще одну немецкую лодку — «U-864».

Интересно отметить, какой груз был на ПЛ «U-234» серии «ХВ», переоборудованной из большого минного заградителя в транспортную. Лодка вышла из Норвегии и направилась с грузом 250 тонн. В числе этого груза было: 74 тонны свинца,

АСЫ И ПРОПАГАНДА

26 тонн ртути, 12 тонн стали, 43 тонны инструментов, оружия, медицинских препаратов, 7 тонн оптических стекол, 5 тонн боеприпасов для 20 мм и 37 мм зенитных автоматов, 3,5 кг урановой руды («U-235»), 6 тонн оборудования для немецких подводных баз. В качестве 12 пассажиров на ПЛ находились конструкторы японских ПЛ, японский полковник авиации, 3 полковника люфтваффе, 4 офицера «Кригсмарине», двое служащих фирмы «Мессершмидта». Шел на ПЛ и генерал люфтваффе Ульрих Кесслер — новый немецкий атташе в Токио. После шестнадцатисуточного плавания под «шнорхелем», всплыв в надводное положение из-за шторма и пройдя некоторое время без погружения, ПЛ снова погрузилась и снова пошла под «шнорхелем», поднимаясь наверх только по ночам по два часа для зарядки батарей и вентилирования отсеков.

Получив известие о капитуляции Германии и приказ Деница сдаваться, Фехлер (командир ПЛ) всплыл в надводное положение и пошел к западным берегам США, предварительно выбросив за борт всю секретную аппаратуру, детектор РЛС «Тунис», радиопередатчик «Курьер», всю документацию «Энигмы». Лодка встретила с американским эсминцем «Саттон». Но прежде чем пассажиры лодки попали в плен, оба японских офицера (Г. Шоси и Х. Томанаго) покончили с собой (отравились люминалом). Эсминец отконвоировал лодку в Портсмут. Все немецкие подводники были тут же отправлены в тюрьму, а потом переведены в Форт-Хант (лагерь для военнопленных под Вашингтоном).

Интересно, что урановая руда, количество которой было достаточно для производства одной атомной бомбы, куда-то исчезла. По одной из версий, она была доставлена в лабораторию в г. Ок-Сидж (штат Теннесси) и использована для производства атомной бомбы.

На этом я закончу пока анализ действий подводных асов «Кригсмарине» и вернусь к ним после рассказа о наших подводниках, чтобы обобщить, сравнить и сделать выводы, кто как воевал и кто же был «круче» на самом деле.

НАШИ.

**ВОЙНА И ЗАДАЧИ
СОВЕТСКОГО ВМФ**

Самым мужественным государством бывает то, в котором лучше всего награждается доблесть и сильнее всего наказывается трусость.

К. Гельвеций.

Передо мной «Книга памяти подводников Военно-морского флота, погибших в годы Великой Отечественной войны», подготовленная группой авторов из Объединенного Совета ветеранов-подводников, изданная в Санкт-Петербурге в 1997 г.

Возглавлял работу по подготовке этой книги участник Великой Отечественной войны, ветеран-подводник капитан 1-го ранга в отставке Г. И. Гавриленко. В общей сложности в работе над книгой участвовало 30 ветеранов-подводников, которые, тщательно изучая материалы Центрального архива Министерства обороны, Центрального архива ВМФ, советских и зарубежных литературных источников, ведя переписку с частями и соединениями флота, с учреждениями — разработчиками проектов подводных лодок, с заводами — строителями подводного флота, с военкоматами всего бывшего Советского Союза, собрали, проанализировали и обобщили сведения о погибших подводниках.

В книгу внесено **3636** фамилий членов экипажей подводных лодок, ушедших в свой последний поход, из которого никто не вернулся. По каждому погибшему подводнику приведены краткие биографические данные. Представлены в книге и поименный список всех погибших подводных лодок, карты-схемы морских театров боевых действий с точными или предполагаемыми координатами гибели, краткая история каждой погибшей лодки.

Кроме того, приведен перечень мест индивидуального или коллективного увековечения памяти погибшим подводникам (музеи, мемориальные комплексы, памятники, мемориальные доски, уголки памяти в учебных и производственных учреждениях и т. д.).

Указаны в книге и результаты боевых действий подводных лодок по всем флотам Советского Союза. При этом все эти сведения много раз проверены и перепроверены, в достоверности их сомневаться нет оснований.

Это книга нашей скорби и нашей гордости. Печали и скорби о погибших, славы и гордости за наш подводный флот,

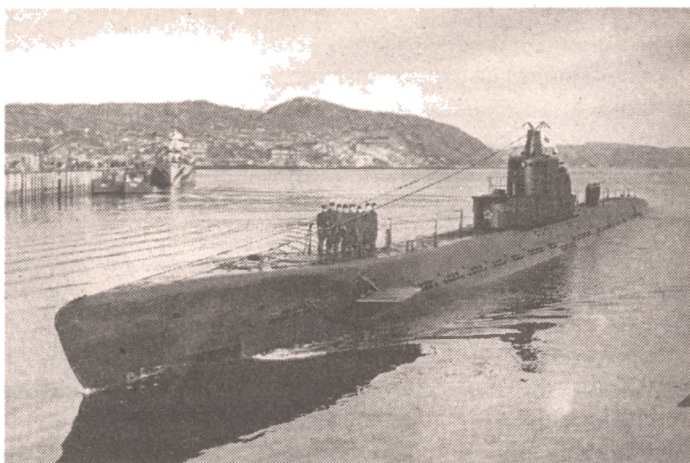
полностью выполнивший свою задачу в Великой Отечественной войне. За наших подводников, показавших такие примеры мужества, отваги, доблести и героизма, которых поистине никогда не было и не будет в мировой истории флота.

Страницы Книги памяти заставляют думать, волнуют душу, обжигают сердца.

Открываю наугад одну из них. Схема «Координат предполагаемых мест гибели подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота». На схеме представлены места всех тридцати восьми балтийских лодок, погибших в годы войны. Двадцать из них лежат на дне мелководного Финского залива, шесть — в Балтийском море у южного берега Финляндии, две — у Аландских островов (северная часть Балтики), две — в районе Вентспилса (Виндава), две — у островов Саарема и Хийумаа, две — в Данцигской бухте, две — в центре северной половины Балтики, одна — у южного берега Швеции. На этой же странице — даты гибели подводных лодок. Июнь 1941 г. — 4 лодки, июль — 2, август — 5, сентябрь — 2, ноябрь — 3. Всего за первые полгода войны на Балтике погибло 16 подводных лодок. 1942 г.: июнь — 2, июль — 1, сентябрь — 1, октябрь — 6, ноябрь — 2. Итого, за 1942 г. — погибло 12 лодок. 1943 г. — 5, 1944 г. — 1, 1945 г. — 1. Всего за время войны — 38.

Снова наугад открываю страницу и читаю: «Щ-317» — *средняя торпедная лодка типа «Щ» (Х серии). Заложена 23 июля 1934 г., спущена на воду 24 сентября 1935 г., вступила в строй 29 сентября 1936 г. В годы войны совершила 3 боевых похода, потопила 5 транспортов. 18 июля 1942 г. при возвращении с позиции обнаружена финским самолетом, который навел корабли ПЛО, и потоплена предположительно в районе маяка Калбодагрудн». (На долготе Хельсинки.)*

Всего несколько строчек, но сколько скрыто за ними. Вот что следует из дела № 40015 фонда 18 Центрального архива ВМФ. Лодка вышла на позицию в свой последний поход 9 июня 1942 г. в район острова Эланд (у берегов Швеции). Командовал лодкой капитан-лейтенант Н. К. Мохов. За время похода потопила: 16.06 финский транспорт «Арго» (2512 тонн), 19.06 — бывший датский транспорт «Орион» (2513 тонн), 22.06 — немецкий транспорт водоизмещением 2400 тонн 24.06 — немецкий транспорт «Райн» (2600 тонн), 8.07 — немецкий транспорт «Отто Кордс» (906 тонн). Все транспорты



Гвардейская «К-21». Полярный, 1944 г.

шли в охранении каждый по 2 — 3 малых корабля ПЛО. 27.07 — истек срок автономности подводной лодки. Лодка с позиции не вернулась. Предположительно погибла от сил противовоздушной обороны, наведенных на нее самолетом, поднявшимся с финского аэродрома.

Примерно такие же краткие сведения можно найти по каждой из подводных лодок Советского Союза, занесенных в Книгу памяти. Более подробные сведения содержатся в Центральном архиве ВМФ (г. Гатчина).

Прежде чем начать разговор о наших подводниках Великой Отечественной войны по каждому из советских флотов, приведу (напомню) несколько общих сведений по нашему ВМФ и задачи, которые были возложены на него Верховным командованием и Комитетом Обороны.

К началу нападения фашистской Германии на Советский Союз наш Военно-морской флот располагал довольно внушительными по составу и боевым возможностям силами и средствами. Хотя и не были закончены постройкой все 553 боевых корабля, предусмотренные программой строительства флота в годы предвоенных пятилеток, но все-таки **312** кораблей флот до войны успел получить. Общее количество боевых кораблей к началу войны составляло **940** единиц различных классов и типов. Кроме того, в постройке находилось

несколько крупных боевых кораблей, более **40** подводных лодок, большое количество малых кораблей и катеров.

За время войны строительство новых кораблей резко сократилось, однако несколько надводных кораблей и подводных лодок было все же достроено.

Организационно весь советский ВМФ состоял из четырех флотов (Балтийский, Черноморский, Северный и Тихоокеанский).

Перед войной флот был подчинен народному комиссару ВМФ, а в оперативном отношении — народному комиссару обороны.

На момент начала войны (22. 06. 41 г.) Главный Военный Совет ВМФ состоял из председателя (нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов) и членов: секретаря ЦК ВКП(б) (А. А. Жданова), первого заместителя наркома ВМФ — начальника Главного морского штаба И. С. Исакова (с 3. 07. 42 г. эту должность исполнял контр-адмирал В. А. Алафузов), заместителя наркома — начальника управления политической пропаганды ВМФ армейского комиссара 2-го ранга И. В. Рогова, заместителей наркома ВМФ адмирала Л. М. Галлера и вице-адмирала Г. И. Левченко, начальника управления ВВС ВМФ генерал-лейтенанта авиации С. Ф. Жаворонкова.

Главной стратегической целью плана «Барбаросса» (директива № 21) было уничтожение основной массы находящихся в западной части Советского Союза войск, воспрепятствование отступлению боеспособных частей за Днепр и Западную Двину, захват жизненно важных районов страны.

По этому плану все военно-морские базы СССР должны были быть захвачены сухопутными войсками. Это позволило бы нейтрализовать все силы и средства флотов. Использование основных сил «Кригсмарине» немецкое Верховное командование не предусматривало.

К середине — концу июня 1941 г. у наших западных границ в первом стратегическом эшелоне было сосредоточено три группы немецко-фашистских войск из 166 дивизий.

На группу армий «Север» (генерал-фельдмаршал В. Лееб) возлагались задачи уничтожить советские войска в Прибалтике, захватить порты Балтийского моря, лишить Балтийский флот всех опорных баз, включая Кронштадт и Ленинград. Для обеспечения действий группы армий «Север» на Балтике бы-

ло сосредоточено до **100** кораблей «Кригсмарине» и весь военно-морской флот Финляндии. Общая ширина фронта этой группы армий была **230** км (от Клайпеды до Голдопа).

Группа армий «Центр» (генерал-фельдмаршал Ф. Бок) была развернута по фронту **500** км (от Голдопа до Влодвы). Задачей этой группы было разгромить наши войска в Белоруссии и, после выхода к Смоленску, взаимодействовать с группой «Север» для уничтожения войск в Прибалтике и у Ленинграда.

Задачей группы армий «Юг» (генерал-фельдмаршал Г. Рундштедт) было нанесение главного удара по Киеву, уничтожение советских войск в Галиции и обеспечение дальнейшего наступления на восток. Для содействия войскам группы привлекался румынский флот на Черном море и Дунайская речная флотилия. Общая ширина фронта группы армий «Юг» составляла **1300** км (от Полесья до Черного моря).

Для действия на севере (в Норвегии и Финляндии) была развернута отдельная армия «Норвегия» (генерал-полковник Н. Фалькенхорст). Главной задачей этой армии был захват Мурманска и Полярного, Кольского полуострова, Кировской железной дороги и выход к Белому морю.

Захват главной базы Северного флота имел целью лишить СССР внешней морской связи с союзниками в этом районе. В северных базах Норвегии была сосредоточена группа военно-морских сил «Север», действие которой обеспечивалось большим количеством самолетов 5-го воздушного флота.

К середине июля 1941 г. в составе немецких вооруженных сил на советско-германском фронте действовало уже **182** дивизии, и **14** дивизий было в резерве.

В первый период войны на советский ВМФ возлагались две задачи, определенные Ставкой ВГК: сухопутная и морская. Сухопутная заключалась в том, чтобы, взаимодействуя с сухопутными частями, **способствовать устойчивости приморских и приозерных флангов наших войск**. Вторая (морская) — **в недопущении воздействия противника по нашим войскам со стороны моря**.

Для выполнения этих задач дополнительно были созданы Ладожская, Чудская, Азовская, Беломорская и Волжская флотилии.

Флоты и флотилии обеспечивали крупные воинские и на-

родно-хозяйственные перевозки, наносили заметный урон кораблям и судам противника, обеспечивающим снабжение сухопутных армий, срывали стратегические перевозки сырья для германской промышленности, сковывали значительные силы противника при обороне военно-морских баз.

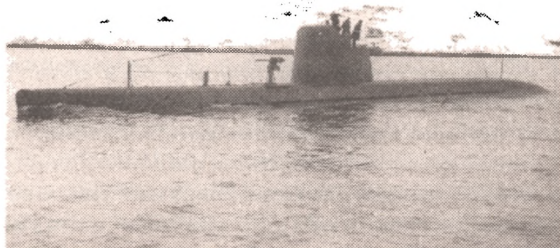
«В годы Великой Отечественной войны советский Военно-морской флот полностью выполнил свой долг перед Родиной. Наши военные моряки не только находили наиболее правильные тактические и оперативные решения, но и демонстрировали свое бесспорное превосходство над врагом в искусстве применения новых методов вооруженной борьбы. Действия офицеров и матросов отличались массовым героизмом, железной стойкостью и выдержкой в обороне, смелостью и неотразимостью ударов в наступлении, высоким воинским мастерством, обогатившим советское военно-морское искусство...» (Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков. «Морская мощь государства». М., 1976.)

Вот несколько фактов и статистических данных по результатам боевых действий ВМФ. За годы войны наш флот уничтожил на коммуникациях противника более **1300** судов, оказав существенное влияние на ход вооруженной борьбы на сухопутном советско-германском фронте, где решался вопрос об исходе войны.

На сухопутные театры военных действий силами и средствами ВМФ было доставлено **100** млн. тонн груза (нефть, нефтепродукты, боеприпасы). По внешним коммуникациям силы флота обеспечили перевозку **17** млн. тонн груза.

«За этими цифрами — тысячи походов кораблей и полетов самолетов, многие сотни боевых столкновений с надводными кораблями и подводными лодками противника, отражение ударов вражеских самолетов, преодоление плотных минных заграждений». (С. Г. Горшков. «Морская мощь государства»).

Как американские, так и немецкие историки Второй мировой войны не очень-то любят вспоминать о роли советских Вооруженных сил в разгроме Германии. В частности, — о роли советского Военно-морского флота. А между тем наш флот активными и решительными действиями **не только способствовал достижению победы на советско-германском фронте, но и оказывал весьма активную поддержку флотам США и Англии, ведущим «Битву за Атлантику».**



«Малютка» — подводная лодка типа «М»

Вот что сказал по этому поводу С. Г. Горшков в уже цитируемой книге:

«Нанося удары по базам и морским коммуникациям, по вражеским корабельным группировкам, он вносил весомый вклад в борьбу с флотом противника на океанских театрах. Немецкое командование под влиянием активности нашего флота вынуждено было не только постоянно держать нацеленные для борьбы с ним значительные силы флота, но и систематически усиливать их кораблями и авиацией с Атлантического океана, Средиземного и Северного моря. Даже в самые напряженные периоды «Битвы за Атлантику» из 141 немецкой подводной лодки, находившейся в районах боевых действий или в готовности в базах в среднем (1941 — 1944 гг.), около 30, т.е. 20%, вели боевые действия на Черном, Балтийском и Баренцевом морях. Состав вражеской авиации на этих морских театрах значительно усиливался в напряженные периоды и доходил до 1200 самолетов. Подобное массированное применение германской авиации на других морских театрах после нападения фашистов на Советский Союз не отмечалось».

Американский историк С. Морисон в своем капитальном труде «Битва за Атлантику выиграна» приводит высказывание Гитлера от января 1943 г.: «Мы должны ясно понять, что эта подводная война будет бесполезной, если мы не сможем победить Россию на Востоке».

Сейчас уже никто из серьезных историков, пишущих о деятельности подводных сил во Второй мировой войне, не оспаривает тот неопровержимый факт, что подводные лодки советского ВМФ действовали в самых жесточайших и сложнейших условиях, которые несопоставимы были с теми условиями, в которых воевали немецкие, японские, английские или американские подводники.

Подробнее постараюсь показать это несколько позднее, а пока сошлюсь на высказывание авторитетного немецкого историка Алекса Нестле, который, естественно, отдавая предпочтение своим немецким подводникам и с уважением относясь к подводникам всех других стран, вынужден был признать: *«Русские подводники воевали в таких сложных условиях, которые и не снились ни немецким, ни каким-либо другим подводникам»*.

Глава 3 Подводный ад (Балтийские подводники)

Надежды на возвращение так мало,
что об этом лучше не думать.

*Из записей в дневнике штурмана одной
из подводных лодок, погибших во время
войны и поднятой в послевоенное время*

Балтийское море было важно для Третьего рейха не только как центр подготовки и отправки экипажей подводных лодок, наращивание количества которых планировалось по несколько десятков в месяц. Это было необходимо с точки зрения обеспечения одной из главных стратегических линий Германии в войне — «удушения» Англии путем блокады с моря. Важность Балтийского моря для Германии обусловлена и тем, что оно было **основной артерией снабжения ее промышленности железной и полиметаллическими рудами из Швеции, лесом и сельхозпродуктами из Финляндии**. Исключительно важным Балтийское море было еще и потому, что оно, благодаря своим географическим особенностям, **позволяло вермахту проводить широкий оперативный ма-**

невр военно-морскими силами. В случае необходимости немцы могли усилить морские соединения Балтийского моря за счет Северного и наоборот. Что они и делали во время войны.

Учитывая важность военно-морских сил при реализации пресловутого плана «Барбаросса», Гитлер вынужден был отклонить настоятельную просьбу одного из своих любимых генералов — Роммеля, успешно развивающего наступление на Африканском континенте, который настойчиво просил выделения дополнительного количества торпедных катеров на Средиземное море. Немецкий флот на Балтике получил задачу не только обеспечить снабжение войск в Прибалтике и Финляндии (группы армий «Север») для захвата Ленинграда, но также оборонять с моря побережье Германии и срывать морское снабжение по линии Кронштадт — Таллин, Таллин — порты Рижского залива, Таллин — Ханко. До той поры, пока все эти порты не будут захвачены. Разумеется, одной из главных задач всегда было и оставалось — обеспечение стратегических перевозок из Финляндии и Швеции.

«Кригсмарине» при ведении боевых действий на море успешно использовали свое преимущество в связи с возможностью пользоваться разнообразными и многочисленными морскими базами на территории Финляндии. Шхерный район Финского залива, изобилующий большим количеством удобных стоянок, соединенных внутренними глубоководными фарватерами, давал возможность немецкому флоту скрытно проводить развертывание и переразвертывание надводных кораблей и подводных лодок.

Морские коммуникации в Балтийском море имели для Германии стратегическое значение. Шла война за Атлантику. Военная промышленность Германии быстрыми темпами наращивала производство всех видов вооружения: самолетов, танков, мелкотоннажных надводных кораблей различного назначения. И, конечно, — подводных лодок. Для всего этого крайне необходимы были железная руда, никель, кобальт, медь, целлюлоза, лесоматериалы, другие виды стратегического сырья. Все это вывозилось из Швеции, Северной Норвегии, Финляндии.

Швеция своими поставками удовлетворяла потребности промышленности Германии на **75%** в руде.

Конечно, думая о безопасности этих стратегических перевозок, руководство Германии, в частности, руководство «Кригсмарине» еще до начала войны с Советским Союзом побеспокоилось, чтобы обезопасить эти перевозки от советских подводных лодок. Еще за 4 — 5 дней до нападения на нас они начали оборудование мощного минного заграждения «Вартбур» между Мемелем и шведским островом Эланд, а за сутки до нападения начали форсированно создавать минное заграждение в устье Финского залива. Эти заграждения назывались «Корбета» и «Апольд». В минных постановка активно им помогали финны.

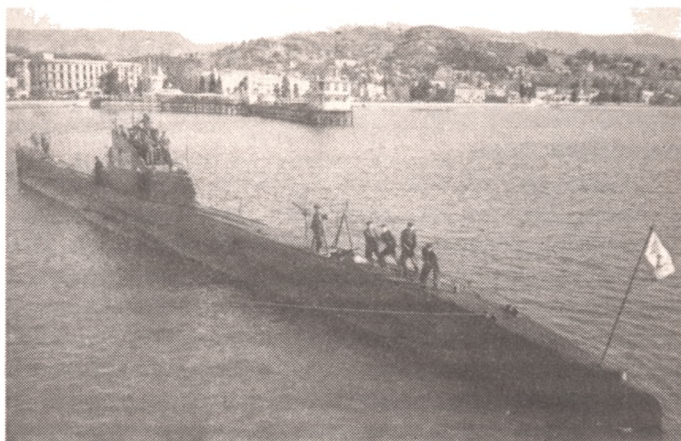
Еще до начала нападения на Советский Союз (15 июня) командование «Кригсмарине» отдало своим силам и средствам приказ об уничтожении советских подводных лодок, если они покажутся у южных берегов Швеции. Именно отсюда, из Карлсруна шло особенно интенсивное движение судов со стратегическими материалами.

Естественно, главной задачей вермахта был быстрый захват советских морских баз с суши (как об этом выше уже сказано), чтобы ликвидировать угрозу своим морским коммуникациям.

Вот что записал начальник генерального штаба Ф. Гальдер в своем «Военном дневнике» (изданном у нас в 1971 г.): *«Захват русских портов с суши потребует три-четыре недели. Лишь тогда подводные лодки противника будут окончательно парализованы».*

О том, что руководство нашей страны не хуже немцев понимало стратегическое значение Балтики, свидетельствует не только то обстоятельство, что к началу войны здесь были сосредоточены самые крупные силы по сравнению с другими нашими флотами, но и то, что И. В. Сталин лично углубленно занимался вопросами Балтийского флота (впрочем, как и Черноморского, Северного и Тихоокеанского).

Командующий Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц в своей книге «Подводники Балтики атакуют» пишет, как проходила его первая встреча со Сталиным в 1938 г., когда Трибуц получил назначение на должность начальника штаба Балтийского флота (был он тогда еще в звании капитана 2-го ранга и назначение получил по настоянию вновь тогда назначенного командующего флотом контр-адмирала И. С. Исако-



«Щука». Черноморский флот

ва, с которым Трибуц был знаком по совместной службе на Каспии еще с начала 20-х годов): «Поздоровавшись со мной, Сталин начал беседу. Расхаживая по кабинету, он задавал вопросы по различным областям военно-морского дела. Проверял мои знания, обстановку на Балтике и в Финском заливе, состояние флота у сопредельных с нами государств; интересовала его боеготовность нашего флота, оценка отдельных классов кораблей, их возможности, знание театра и ряд других проблем. Кроме военных вопросов, задавались и другие, касающиеся моей личной жизни, национальности, образования и т. д. Беседа была довольно длительной и разнообразной». (Кстати, по национальности В. Ф. Трибуц «великоросс» — так он записал в своей анкете.) Эту фамилию по воле барина носили практически почти все крестьяне из помещичьего имения Минской губернии, где жил дед будущего командующего Балтийским флотом.

...Началась война, и все **61** мая и **280** створных знаков советского балтийского побережья были погашены. Это еще более осложнило и без того сложную навигационную обстановку на мелководной Балтике как для надводных кораблей, так и для подводных лодок в особенности.

Много разного рода трагических и героических событий произошло на Балтике в первые дни и недели войны. Особен-

но тяжело пришлось нашим сухопутным частям, вынужденным под натиском превосходящих сил противника в течение первых двух недель оставить Лиепая и Ригу. Немецкие войска подошли к Пярну и Пскову, создали непосредственную угрозу Таллину и Ленинграду.

«...Русский Балтийский флот потеряет свои базы и окажется, таким образом, не способным продолжать борьбу» — так говорилось в общем разделе плана «Барбаросса». Похоже, что все так и начало осуществляться, как планировалось.

Через три дня после начала войны на коммуникациях противника действовало 16 наших подводных лодок. Подводные лодки «Лембит» и «Калев» получили задание ставить мины на фарватерах вблизи вражеских баз. Прошло три недели войны, а результатов боевых действий подводных лодок все не было. Немцы на море как вымерли: ни конвоев, ни отдельных судов никто из наших надводных кораблей, подводных лодок и самолетов не обнаруживал.

Только почти через месяц после начала войны, 19 июля 1941 г. командир «С-11» капитан-лейтенант А. М. Середа донес по радио, что потопил в районе Мемеля крупное военное судно противника. Почин был сделан. Однако к тому времени наши балтийцы уже потеряли шесть подводных лодок. Большая часть из них подорвалась на минах.

Германские войска продолжали продвижение вперед: 6 июля они захватили Остров, 9 июля — Псков, 11 июля Порхов. Вторглись в Ленинградскую область.

Финляндия весь свой флот подчинила задачам, разрабатываемым в Главном штабе «Кригсмарине» и в Генеральном штабе Гитлера. Она из всех сил старалась выслужиться перед Гитлером, поставившим задачу в кратчайший срок захватить Ленинград. Вот как Гитлер определил общую задачу сухопутных войск и флота на этом направлении 21 июля 1941 г. во время совещания с командованием группы армий «Север»: *«Необходимо возможно скорее овладеть Ленинградом и очистить от противника Финский залив, чтобы парализовать русский флот. От этого зависит нормальный подвоз руды из Швеции. Следует ожидать, что все русские подводные лодки лишатся своих баз в Финском заливе и на островах Балтийского моря. Вследствие затруднений с подвозом материальных*

средств и горючего они смогут продержаться не более четырех-шести недель» (Гадлер Ф. Военный дневник. М., 1971).

Вышли немецкие корабли и суда из своих баз только 12 июля 1941 г. В этот день наша авиаразведка обнаружила в районе Ирбенского пролива большой конвой из **45** транспортов и **15** кораблей охранения. Конвой с военным грузом направлялся в Ригу для обеспечения сухопутных войск, готовящихся к захвату Таллина. Первый удар по конвою нанесли **4** торпедных катера с рассветом 13 июля. Вслед за ними обрушили свой смертоносный груз наши самолеты. В результате удара были потоплены **8** транспортов с войсками и техникой, **2** эсминца, **1** самоходная баржа с танками. Было повреждено **13** других судов и кораблей. Это был первый по-настоящему серьезный удар по врагу на Балтике: потоплено и повреждено 40% судов и кораблей из состава конвоя.

В приказе командующему немецкими войсками на этом направлении фельдмаршалу фон Леебу Гитлер определил 22 июля 1941 г.: *«Силы противника, все еще действующие в Эстонии, должны быть уничтожены. При этом необходимо не допустить их погрузки на суда и прорыв через Нарву в направлении Ленинграда»*.

Через 8 дней (30 июля) Гитлер еще раз жестко потребовал: *«Первоочередной задачей всех сил 18-й армии является очищение от противника Эстонии. Лишь после этого ее дивизии начнут двигаться в направлении на Ленинград»*.

Задачу по «очищению» Эстонии немцы выполнили, но вот только с *«недопущением погрузки»* наших сил и *«прорыва их через Нарву в направлении на Ленинград»* у немцев ничего не получилось.

По решению Ставки Верховного командования Таллин должен был быть оставлен.

В ночь с 27 на 28 августа началась погрузка войск, вооружения и техники на суда Балтийского флота. Необходимо было эвакуировать **23**-тысячный гарнизон столицы Эстонии.

В общей сложности в составе конвоя, вышедшего из Таллина несколькими группами, было **195** вымпелов (транспорты, надводные корабли: эсминцы, морские охотники, тральщики). Трудность и опасность перехода заключалась в том, что немцы успели к этому времени выставить на всей площади по вероятному пути конвоя громадное количество донных,

якорных и плавающих мин с магнитными, контактными и инерционными взрывателями и весь маршрут проходил через зону доступности немецкой авиации. Нашей авиацией, переброшенной на защиту Ленинграда, возможности прикрыть переход конвоя не было. Немецкие самолеты, сменяя друг друга, большими группами и в одиночку атаковали наши суда почти безнаказанно.

Во время этого перехода подорвалась на mine и погибла подводная лодка «С-5», шедшая в нескольких десятках метров в кильватер крейсера «Киров». В целом во время перехода погибло **34** транспорта из **67**. Потери в людях составили **5** тысяч человек. Более 12 тыс. человек были подобраны с воды и доставлены в Кронштадт. Из **128** боевых единиц флот потерял лишь несколько. Основное боевое ядро флота было сохранено. Потери конвоя были велики. Много разного рода высказываний «специалистов» всех мастей было по поводу этого перехода от Таллина до Кронштадта. В том числе и с обвинениями в адрес командующего флотом адмирала В. Ф. Трибуца и его начальника штаба Ю. А. Пантелеева. Но план Гитлера о недопущении прорыва из обреченного Таллина и недопустимости на помощь Ленинграду *«хотя бы одного корабля»* был сорван.

8 сентября вражеская авиация совершила первый массовый налет на Ленинград.

После оставления Риги и Таллина обстановка для нас на Балтике еще более осложнилась. В день первого массового налета на Ленинград (8 сентября) противник захватил Шлиссельбург, замкнув кольцо блокады. Свободным оставался только маленький клочок земли на южном берегу Финского залива в районе Ораниенбаума протяжением 65 км и глубиной 20 — 25 км.

С 21 по 23 сентября на Кронштадт и стоящие у пирсов и причалов корабли одновременно наносили удары по **70 — 80** самолетов. Налеты осуществлялись волнами одна за другой, но порт и корабли выстояли. Хотя получили тяжелые повреждения линкор «Марат» и крейсер «Киров», поврежден был линкор «Октябрьская революция», затонула подводная лодка «М-74», буксир, транспорт, но свою задачу самолеты «Люфтваффе» не выполнили — основные силы флота оставались в строю.

Постепенно большинство кораблей было переведено из Кронштадта в Ленинград. Они были поставлены на огневые позиции у причалов порта, на Неве, в ее протоках. Били своей артиллерией главного и среднего калибра по живой силе и бронетехнике противника на подступах к городу, прикрывали его своей зенитной артиллерией от налета вражеской авиации.

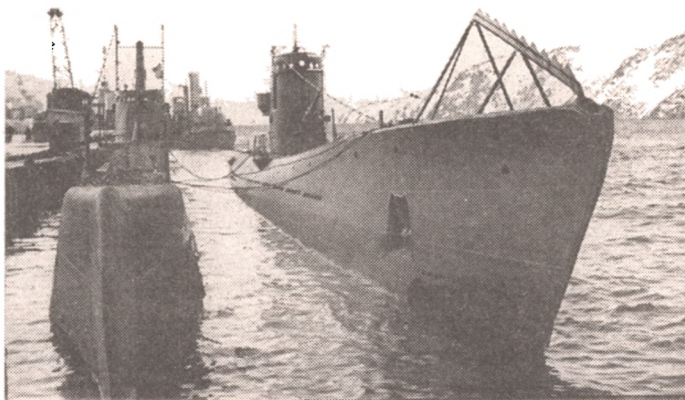
После того, как немецкие сухопутные части вышли к Финскому заливу в районе Стрельна — Петергоф, весь морской канал, по которому суда, корабли и подводные лодки выходили из Ленинграда, оказался под обстрелом вражеской артиллерии.

Положение было чрезвычайно тяжелым, но силы дивизий Лееба уже иссякли: ближе к городу немцы продвинуться не смогли.

Подводным лодкам, выходящим в Балтийское море, было особенно тяжело, т. к. по каналу они вынуждены были идти в надводном положении на видимости вражеских наблюдательных постов и под огнем береговой артиллерии, а после Кронштадта форсировать мелководный Финский залив, оба берега которого были захвачены противником. Вероятные маршруты выхода лодок были перегорожены противолодочными сетями и минными заграждениями.

Все имевшиеся подводные лодки балтийского флота были сведены в одну бригаду, командиром которой был назначен Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Н. П. Египко, а с конца сентября Герой Советского Союза капитан 2-го ранга А. В. Трипольский.

Как уже говорилось выше, боевой счет балтийских подводников открыла подводная лодка «С-11» (капитан-лейтенант А. М. Середа). 19 июля 1941 г. она потопила немецкий транспорт «КТ-11» водоизмещением 5 тыс. тонн. Корабли ПЛО обнаружили лодку и начали ее преследование. Из-за близких разрывов глубинных бомб лодка получила некоторые повреждения: в кормовом отсеке через некоторые заборные клапана начала поступать вода, в центральном посту лопнуло стекло глубиномера, погасло освещение и т. п. Однако подводники при аварийном освещении устранили все неисправности, и через 2 часа лодка оторвалась от преследователей. После еще 2 недель патрулирования подводная лодка «С-11»



Подводные лодки типа «С» и «Щ». Северный флот, 1943 г.

начала возвращение в базу и на подступах к Таллину подорвалась на вражеской мине. Из состава экипажа в живых осталось лишь 3 человека, которые сумели выйти из затонувшей подводной лодки через торпедный аппарат.

После «С-11» успехов добились подводные лодки «С-4» (капитан-лейтенант Д. С. Абросимов), «Щ-307» (капитан-лейтенант Н. И. Петров), «Щ-323» (капитан-лейтенант Ф. И. Иванов) и др.

При подведении итогов действия подводных лодок Балтийского флота в первые месяцы войны командование флота отметило много существенных недостатков и упущений, наложившихся на и без того сложнейшие оперативно-стратегические условия, в которых им пришлось действовать.

Например, в первые месяцы войны отсутствовало единое управление подводными лодками в непрерывно и резко меняющейся оперативно-стратегической обстановке. Не велось должного анализа использования боевого оружия, эксплуатации механизмов, тактики действий командиров лодок. Неудовлетворительной была организация связи с подводными лодками. Кроме того, что подводная лодка могла связаться с берегом только из надводного положения, радио от лодки доходило до штаба флота через береговые радиоцентры с не-

однократным репетованием. Необходимость дешифровки радиogramм, в том числе и тех, которые вполне могли быть переданы без шифрования, увеличивало сроки получения информации, которые достигали иногда 24 часов. «Обязаловка» получать радио через короткие сроки между сеансами связи и большое количество радиogramм, связанное с репетованием их для передачи на другие лодки, вынуждало лодки всплывать в надводное положение тогда, когда обстановка для этого не благоприятствовала, а радисты лодок испытывали огромную перегрузку, принимая и передавая иногда до 70 радиogramм в сутки.

Исключительно плохо было организовано дело с авиаразведкой для обеспечения действия лодок — фактически разведанные лодка получала в режиме разведки «на себя».

Конечно, неимоверно сложными были навигационные и гидрографические условия в мелководном районе Балтики. Хорошо иллюстрирует это обстоятельство часто приводимое в курсах военной географии высказывание одного из преподавателей ВВМУ, что если бы все Балтийское море (дно его) поднять на 100 метров, то оно превратилось бы в Карельский перешеек с его озерами.

Несмотря на все это, к концу года подводники Балтики отравили на дно **18** транспортных судов противника общим водоизмещением **33 645** тонн. Кроме того потопили одну подводную лодку «U-144», тральщик и небольшое каботажное судно.

Это как будто немного по сравнению с результатами немецких подводных «волчьих стай» в Атлантике, которые в то время соревновались друг с другом, накапливая потопленный тоннаж. Однако это «немного» составило около **37%** от общего объема транспортного тоннажа, потерянного немцами на Балтике в 1941 г., и вынудило руководство «Кригсмарине» значительно увеличить количество кораблей эскорта конвоев, перебросив их с других морских театров военных действий. Такого количества (37%) от общего состава перевозок в каком-либо районе морского театра немецкие подводные асы не добивались ни в одном из периодов войны.

Анализ результатов торпедных атак подводных лодок в этот период показывает, что в среднем на потопление одной цели (с учетом промахов) было потрачено 4 торпеды. Это до-

вольно высокий показатель эффективности использования торпед по мировым меркам.

В это время на вооружении лодок были преимущественно торпеды «53-38», не отличающиеся особенно высокими ТТХ по скорости и дальности, но показавшие свою высокую надежность. К концу года стали поступать новые парогазовые торпеды «53-38М», обладающие скоростью **51** узел (самые скоростные в мире) и дальностью до **10** км.

Первые полгода войны показали высокую эффективность минного оружия подводных лодок. Хотя в составе флота в это время было лишь 3 подводных минных заградителя («Л-3» под командованием капитана 3-го ранга П. Д. Грищенко, «Лембит» — командир капитан 3-го ранга В. А. Полещук, затем старший лейтенант А. М. Матиясевич и «Калев» — командир капитан-лейтенант Б. А. Ныров).

В общей сложности эти 3 подводные лодки поставили **90** мин, на которых подорвались **10** судов противника, тральщик и каботажное судно. Среднее число мин — 7 на одну потопленную цель — это очень высокий показатель для данного типа оружия (ЦВМА. Ф.18. Д.40015; Ф.78. Д.34934).

Кроме того, балтийские подводные лодки в этот период неоднократно использовали артиллерию при обстреле береговых целей противника. Например, «С-7» в октябре — ноябре обстреливала железнодорожные станции Цевве и Вайавара в Нарвском заливе, вызвав пожары военных объектов в Нарве и Асери. К тому же подводники принимали участие в перевозках топлива и оружия для военно-морской базы Ханко и для Ленинграда.

Как уже говорилось выше, принимали активное участие подводники и при обеспечении эвакуации из Таллина. Прикрывали они эвакуацию и гарнизона Ханко.

Однако 1941 г. был самым тяжелым годом для балтийских подводников. С июня по декабрь 1941 г. Балтийский флот потерял **19** подводных лодок, в среднем **3** подводные лодки в месяц. Таких потерь не знал ни один из наших флотов за всю войну. Основная часть подводных лодок погибла, подорвавшись на вражеских минах.

Закончился 1941 г., но основные битвы на Балтике были еще впереди. Впереди были еще и основные трудности, ко-

торые пришлось преодолевать, впереди были и основные победы.

Дело в том, что после понесенных потерь в Балтийском море от разнородных сил Советского ВМФ, в частности, от подводных лодок, немецкое командование решило предпринять крупномасштабные оборонительные меры по полной изоляции нашего подводного флота. В директиве № 41 верховного командования германских вооруженных сил говорилось: *«Безопасность плавания в Балтийском море должна быть обеспечена путем блокады русских военно-морских сил во внутренней части Финского залива»*. Все было направлено на то, чтобы ни одна подводная лодка не смогла выйти из заблокированного Ленинграда и Кронштадта.

Весной 1942 г. немцы начали массовое минирование Финского залива, убедившись по итогам 1941 г., что именно мины являются основным препятствием для действий советских подводных лодок. В довольно короткий срок были созданы две мощнейшие минно-артиллерийские противолодочные позиции: Гогландская и Нарген-Порккалла-Уддская. Каждая из этих позиций состояла из нескольких рядов минных заграждений, располагающихся поперек вероятных путей разворачивания наших лодок. Протяженность их по фронту предусматривалась таковой, чтобы ни справа, ни слева обойти их было невозможно.

Между шхерными районами Порккалла-Удд и островом Нарген (Найсар) параллельно линии Хельсинки — Таллин было оборудовано минное заграждение «Назхорн» («Носорог»). Второе минное заграждение было установлено по 27-му меридиану восточной долготы. Называлось это заграждение «Зеигль» («Морской еж»).

Кроме этих двух заграждений было установлено и третье — между островами Лавенсаари и Котлином под названием «Тигр». Рядом с ним — четвертое под названием «Урс». Пятое, довольно мощное заграждение располагалось к югу от острова Лавенсаари и называлось «Зйехунд» («Тюлень»). **В общей сложности к лету 1942 г. в Финском заливе было выставлено 21 тыс. мин.**

Мины ставились в виде вертикальных завес из антенных, гальваноударных и неконтактных (магнитных) мин. Донные неконтактные мины ставились в линии с интервалом 40 — 60 м

и на глубинах свыше 50 м с целью недопущения проскальзывания подводных лодок у самого дна. Якорные мины ставились на разном углублении с таким расчетом, чтобы перекрыть весь диапазон глубины плавания лодок, начиная с надводной.

Большую опасность для лодок составляли плавающие мины, сорванные с якорей во время штормов.

На побережье и островах были установлены шумопеленгаторные станции с дальностью действия несколько миль. Как на южном, так и на северном берегах залива, а также на островах были оборудованы посты наблюдения и артиллерийские позиции.

В бухтах и шхерах были размещены в громадном количестве поисково-ударные группы, состоящие из надводных кораблей разных классов, а на ближайших аэродромах базировались группы противолодочных самолетов.

Весь фарватер Кронштадт — Лавенсаари был начинен донными магнитными минами.

Большие противолодочные силы были сосредоточены в базах Финляндии (Хельсинки, Котка, Порккалла).

На минировании в Финском заливе немцы не успокоились. Для обеспечения безопасности своих перевозок, особенно стратегических, в дополнение к тем, что были в начале войны, они создали несколько минных заграждений в Ботническом заливе. Только в проливе Южный Кваркен дополнительно к поставленным ранее было выставлено 5 минных банок по 18 — 20 мин в каждой.

В Аландском море было создано минное заграждение «Визепакка» в составе 167 мин.

Минирование в районе Финского залива продолжалось и во второй половине 1942 и в 1943 г. Мощное минное заграждение было поставлено у Кронштадта. Называлось оно «Брутмашине».

Одновременно продолжалось забрасывание мин с самолетов на Ленинградском морском канале. Так как средняя глубина Финского залива от устья Невы до Кронштадта не превышает 3 м, то движение сколько-нибудь крупных кораблей и судов возможно только по узкому фарватеру, углубленному до 12 м. По этому фарватеру вынуждены были двигаться и подводные лодки.

К сожалению, немногочисленная советская авиация, занятая нанесением ударов по позициям противника на ближайших подступах к Ленинграду, не имела возможности ни активно противодействовать авиационным минным постановкам противника, ни прикрывать с воздуха наши корабли и подводные лодки во время их прохождения по каналу.

Кроме всего прочего, немцы попытались вообще закупорить канал, затопив на нем несколько единиц различных плавсредств, начиненных минами. Однако эти их попытки провалились.

Особую опасность для наших подводных лодок представляли противолодочные сетевые заграждения. В наиболее узком месте Финского залива (на Нарген-Порккаллоуддской позиции) немцы с помощью соединения сетевых заграждений установили две линии мощных противолодочных сетей, отстоявших друг от друга на 70 — 100 м. Сети эти были весьма прочны, т. к. изготовлялись из стального троса диаметром 18 мм. К дну залива сети крепились тяжелыми якорями, а на плаву в вертикальном положении удерживались на многочисленных поплавках. Углубление сетей от поверхности воды достигало 40 — 70 м, практически перекрывая в этом районе весь диапазон возможной глубины хода подводных лодок. Там же, где глубина позволяла лодкам проскользнуть под сетью, были поставлены донные мины. Общее количество таких мин под сетями было более 500.

Всего по меридиану Нарген — Порккалло — Удд было установлено 9834 мины и 11 244 минных защитника.

Как мины, так и минные защитники ставились в несколько ярусов по глубине. Это новое противолодочное заграждение, состоящее из противолодочных сетей и мин, называлось «Вальрос». По флангам его были установлены подводные гидроакустические станции. Вдоль противолодочных сетей курсировали подвижные корабельные дозоры.

Значительно усилена была и развернутая в начале войны Гогландская минная позиция.

В общей сложности на Балтийском театре военных действий немцы выставили более 40 тыс. мин.

Только в западной части Финского залива было сосредоточено 240 различных противолодочных кораблей и катеров,

готовых в любую минуту ринуться в сторону обнаруженной лодки, как стая хищников, чтобы растерзать ее.

В общей сложности в группировке военно-морских сил противника в Финском заливе к весне 1943 г. было **118** немецких и **124** финских боевых корабля, не считая большого количества катеров для охраны входов в базы и побережья (таких катеров насчитывалось до **700** единиц).

В состав вражеских военно-морских сил входили: броненосец береговой обороны, 5 подводных лодок, 1 линкор, 5 крейсеров, 4 эсминца, около 170 боевых кораблей других различных классов. В составе военно-воздушных сил, участвовавших в блокаде Ленинграда, действовало до 490 немецких и 280 финских самолетов.

Таким образом, в зоне Балтийского морского театра боевых действий противник имел 1112 боевых кораблей различных классов, каждый из которых мог обнаружить подводную лодку; примерно половина из них (более полутысячи) были способны своим оружием уничтожить ее.

Из всего вышесказанного об оперативно-тактической обстановке на Балтике можно сделать только один неопровержимый вывод: нигде и никогда в истории мировой войны на море не было ничего подобного. **Нигде и никогда подводные лодки не оказывались в таких жесточайших условиях.**

Казалось, что все, немцы на своих коммуникациях и в своих военно-морских базах могут спать спокойно — через такой многослойный заслон, нашпигованный минами, простреливаемый артиллерией, перегороженный сетями, находящийся под многократным контролем береговых гидроакустических станций, постов наблюдения, подвижных групп ПЛО, авиации, ни одна подводная лодка из Финского залива не выйдет.

У немецкого командования создалась уверенность, что советские подводные лодки навсегда и прочно закупорены в вершине Финского залива, шансов на прорыв их в Балтийское море нет никаких.

И уж, конечно, главный штаб «Кригсмарине» никогда не думал, что настанет время, когда придется защищать минами и всеми другими средствами противолодочной обороны Данцигский залив и подходы к шведским портам, как у юго-вос-

точного побережья Швеции (у о. Аланд), так и севернее Стокгольма, в северной части Балтийского моря.

При всем этом оборонительные действия немцев у своих баз начнут усиливаться не только после результатов войны на Балтике в 1941 г., но и тогда, когда задача с изоляцией советских лодок в Финском заливе будет, казалось бы, решена.

Обнадеживало немецкое командование применение высокоэффективных донных мин нового типа. Гросс-адмирал К. Дениц в своих мемуарах писал: *«Боевые действия должны были вестись на подходах к портам и в узлах коммуникаций. Для этой цели имелись два типа донных мин: «ТМ-В» с боевым зарядом 400 — 500 кг, пригодные для постановки на глубинах 25 — 30 м, и «ТМ-Е» (с начала 1940 г.) с боевым зарядом 100 кг, пригодные для глубин 35 и более метров. Взрыватель этих мин срабатывал под действие магнитного поля судна в тот момент, когда оно проходило над миной. Оба типа мин отличались удачной конструкцией».*

Финский залив из-за своего мелководья был идеальным районом для постановки таких мин. Так как в то время на наших (да и никаких других в мире) лодках не было никаких систем обнаружения таких мин, так что, очевидно, именно на этих минах в основном и подрывались наши балтийские подводные лодки.

Если минные поля, которые ставили надводные корабли и авиация, в какой-то мере хотя бы приблизительно устанавливались нашей разведкой, то оба типа мин, о которых говорит Дениц, были предназначены для постановки через торпедные аппараты подводных лодок и выставлялись скрытно.

В качестве одной из главных задач подводных лодок 8-й флотилии, базировавшейся в районе Кенигсберга, а потом переведенной в район Данцига, и была постановка минных заграждений (наряду с обеспечением подготовки экипажей новых подводных лодок). Именно в этой флотилии имелось несколько подводных лодок — минных заградителей «VII» серии, специально переоборудованных для постановки мин.

Не упомянул Дениц еще о пяти типах донных неконтактных мин (парашютных и беспарашютных), которые ставились с самолетов до глубины 50 м и имели заряд взрывчатого вещества от **300** до **795** кг.

Не только для обнаружения донных мин, но и для хоть ка-

кого-либо обнаружения якорных мин наши подводные лодки средств не имели. Даже гидроакустические станции в активном режиме (на излучение) тогда не работали. О факте входа в минное поле лодки подводники могли судить только по скрежету минрепа о корпус лодки, в любую минуту ожидая взрыва. Уклоняться от мин, попав в минное поле, приходилось только «вслепую». Все зависело от мастерства и интуиции командира лодки, от отработанности личного состава, немедленно реагирующего на команды по изменению режима маневрирования.

Естественно, вероятность прорваться через такие противолодочные заграждения была невелика. Именно на минах, выставленных немцами, погибла большая часть советских подводных лодок. А в целом при форсировании противолодочных рубежей от мин и боевого воздействия активных сил ПЛО (кораблей и авиации) погибло до **80%** подводных лодок, погибших на Балтике.

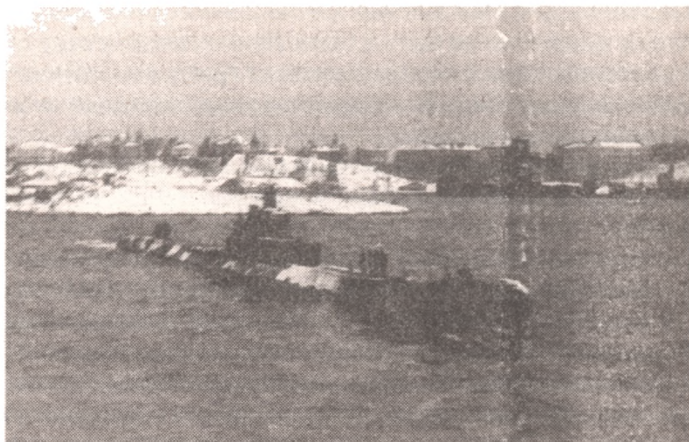
Конечно, мины разного типа имелись на вооружении и нашего ВМФ. Например, такие, как типа «ПАТ», «ПЛТ-2», «АМД-500» и др.

Среди других факторов, из-за которых Дениц упорно сопротивлялся развертыванию немецких подводных лодок на мелководье, было и то, что в Балтийском море было достаточно много и наших минных банок, поставленных подводными лодками, самолетами и надводными кораблями.

Будучи высококласным профессионалом-подводником, Дениц понимал, что мелководье — *«смерть для подводной лодки при уклонении от сил ПЛО»*, а наличие минной опасности понижает шансы на успешность действия лодок, и без того не очень высокие.

Наши подводные лодки только с июня по ноябрь 1941 г. выставили **90** мин (ЦВМА, ф.46. д. 550), а в 1942 г. совместно с катерами подводные лодки выставили еще **386** мин и минных защитников. На этих минах немцы потеряли **26** кораблей и транспортов (ЦВМА, ф.46.д.21649).

В целом за войну наши подводные лодки, авиация и надводные корабли в акватории Балтийского моря выставили более 20 тыс. мин разного типа. Это, конечно, резко ограничило боевые действия морских сил противника, но нередко якорные мины в результате штормового воздействия срыва-



«Катюша» — ПЛ типа «К». Балтика, 1940 г.

лись с якорей и представляли угрозу для наших кораблей, судов, подводных лодок.

Каждая из наших подводных лодок, вышедших в Балтийское море, за один поход в среднем подвергалась не менее 4 раз преследованию противолодочными силами. В среднем на каждую подводную лодку было сброшено 60 глубинных бомб. Каждая лодка, участвовавшая в боевых действиях, в среднем 48 раз пересекала минные противолодочные заграждения. Только в 1942 г. в общей сложности балтийскими лодками линии минных заграждений были пересечены 1 142 раза. Нередко были случаи, когда на лодку противолодочные силы сбрасывали до 100 и более глубинных бомб за один поход. Имелись прецеденты, когда над лодкой глубинные бомбы взрывались до 250 раз.

На подводную лодку «С-13» (А. И. Маринеско) после атаки и потопления «Вильгельма Густлофа» было сброшено в общей сложности **240** глубинных бомб.

На подводную лодку «К-53» (Д. К. Ярошевич) после потопления транспорта «Маргарета Кордс» корабли эскорта сбросили **250** глубинных бомб.

Разве было что-нибудь хотя бы подобное при действии, например, немецких подводных лодок? Ни о каких противо-

дочных сетях, плотных минных заграждениях с сотнями или тысячами мин не могло быть и речи. Да и по **количеству глубинных бомб, сброшенных на лодку противолодочными кораблями, практически ни одна подводная лодка не может приблизиться к нашим.**

Несмотря на все эти, казалось бы, беспросветные трудности и неразрешимые проблемы, подводники Балтики делали свое дело.

Как уже упоминалось, первого успеха на Балтике добилась подводная лодка «С-11» (капитан-лейтенант А. М. Середа), потопившая 19 июля 1941 г. германский транспорт водоизмещением 5 тыс. тонн, шедший в охранении нескольких кораблей эскорта. Противолодочные корабли атаковали лодку глубинными бомбами, сбросив на нее их несколько десятков штук. Лодка получила некоторые повреждения, через вылетевшие заклепки прочного корпуса начала поступать вода. Принимая меры по борьбе за живучесть, искусно маневрируя курсом и скоростью, лодка оторвалась от преследования через 2 часа. После этого «С-11» еще 2 недели находилась на боевом патрулировании, однако обнаружить суда или корабли противника не удалось.

Получив приказ командования о возвращении в базу (г. Таллин), командир принял решение идти между островами Хиума и Саарема, где его встречали корабли сопровождения, вышедшие из Таллина, на подступах к которому шли ожесточенные бои.

В условленной точке встречи с кораблями охранения лодка всплыла в надводное положение и пошла в сопровождении эскорта. Однако, не дойдя до условленного рубежа, корабли охранения повернули на обратный курс для встречи другой лодки. «С-11» самостоятельно вошла в пролив между островами и подрывалась на mine. Из состава экипажа спаслись лишь 3 человека, вышедшие из затопленного первого отсека через торпедный аппарат.

Трагически закончился этот поход, но он имел большое морально-психологическое значение, показав, что германские суда не только нужно, но и можно топить, даже в таких сложных условиях, что можно прорываться через все преграды, что неуязвимость вражеских коммуникаций весьма относительна.

Вслед за «С-11» в Балтику прорывались и другие подводные лодки. И действовали они в этих жесточайших условиях **не только на открытых коммуникациях противника, но и в закрытых, хорошо защищенных военно-морских базах**, совершая в них дерзкие прорывы, поразительные по уровню отваги и тактического мастерства. Наши подводники настигали врага везде: и в финских шхерах и гаванях, и в центральной части Балтийского моря, и в Ботническом заливе, у берегов Швеции и у берегов Германии в самой юго-западной части Балтийского моря, где появление их было для противника весьма неожиданным.

Разумеется, **в таких неимоверно трудных условиях подводные лодки гибли. Приходится только удивляться, что вообще можно было возвратиться из таких боевых походов, в которые они уходили.**

Дорого заплатили мы за свои победы на Балтике. Но и Германия дорого заплатила за гибель наших подводников.

В целом за войну наши подводники-балтийцы своим торпедным, минным и артиллерийским оружием потопили **144** транспорта и боевых корабля противника общим водоизмещением **347 575** тонн. Кроме того, 6 транспортов и боевых кораблей было выведено из строя в результате нанесения им тяжелых повреждений. Общее число потопленных боевых кораблей и противолодочных катеров составило **18** единиц.

В общей сложности балтийские подводники сделали **196** боевых выходов в море, провели **295** торпедных атак, израсходовав **479** торпед. В большинстве своем торпеды, используемые нашими подводными лодками, были торпеды с контактными взрывателями, когда для потопления цели необходимо было точное попадание (столкновение с целью). Общий процент попадания торпед превысил 50%. Общее количество ночных атак было 64%, однако успешность ночных атак оказалась ниже, чем дневных.

Несмотря на, казалось бы, полную обреченность, подводники показали, что подводные лодки были единственными силами из всех видов, кто проникал в зону базирования врага, действовал в районах, недоступных для массированных ударов авиации. Хотя именно нашим летчикам принадлежит первенство по числу потопленных судов и кораблей противника.

Во многих случаях действия наших подводных лодок

сдерживались строжайшим запретом атаковать суда нейтральных стран. **В отличие от немецких подводников, топивших «всех», наши ни в один из периодов боевых действий не вели т. н. «неограниченную подводную войну», как это делали подводные асы «Кригсмарине».** С точки зрения военной логики было абсурдным не топить шведские транспорты, на которых поставлялись стратегические материалы для Германии. Но существовал «железный» приказ: «нейтралов» не топить! Выполняя этот приказ, балтийские подводники вынуждены были в **162 (!)** случаях отказываться от торпедных атак.

На это обстоятельство не очень-то любят обращать внимание западные историки войны на море, а вслед за ними и наши историки. А между тем каждому теперь понятно, что, оценивая результаты боевых действий сторон во Второй мировой войне, никто и не упрекает немецких подводников за то, что они топили «нейтралов». Все эти «нейтралы» во время войны в обязательном порядке работали на ту или другую сторону. Нейтральный флаг на мачте, по существу, был фиговый листок, прикрывающий непричастность к войне.

Если учесть, что в Балтийском море все эти «нейтралы» большого водоизмещения, вывозившие из Швеции (из Норвегии — на севере) стратегическое сырье, следовали без охраны, то для наших подводных лодок это могло бы быть тоже своеобразным «Клондайком», как для немецких лодок в Атлантике в 1940 — 1941 гг. или у берегов США и Канады в 1942 г.

Возможно, с точки зрения «большой дипломатии» этот приказ нашего Верховного командования был оправдан, но с оперативно-тактической, да и, пожалуй, стратегической на конкретном театре военных действий это было ошибкой.

Сковывались действия наших подводников и условиями договоренности с Англией о разграничении зон патрулирования союзных сил на море. Наши лодки не имели права атаковать вражеские суда западнее острова Борнхольм. А именно там наблюдалось особенно интенсивное судоходство противника. Именно за меридианом к западу от 15 градуса восточной долготы было где развернуться подводным лодкам (там и глубины более благоприятны для действий лодок). Но эти районы находились якобы под воздействием английской авиации, ставящей там мины и осуществляющей операции

против подводных лодок «Кригсмарине». Однако никто на этих минах не подорвался, а немецкие подводные лодки уничтожались английской и американской авиацией совсем в других районах, удаленных от этих мест за сотни и тысячи миль.

Всего лишь несколько советских подводных лодок — минных заградителей выставили **279** мин, на которых подорвалось **50** транспортных и боевых единиц Германии. ***Такой результативности минных постановок (5,4 мины на одну уничтоженную цель) не было ни в одном районе Мирового океана за всю Вторую мировую войну.***

Артиллерию советские подводники-балтийцы применяли в **12** случаях, **11** из которых закончились потоплением вражеских судов и кораблей.

Автономность, установленная по тактико-техническим характеристикам подводных лодок, в среднем была превышена в **2** раза.

Как уже отмечалось выше, одним из главных обстоятельств, ужесточающих условия боевых действий подводных лодок на Балтике, была ***малая глубина, не позволяющая воспользоваться при уклонении от противодействия техническими возможностями подводных лодок по глубине, превышающей глубину места в 2, а то и в 3 раза.***

Конечно, большим недостатком технического оснащения наших лодок было отсутствие на них до конца войны радиолокационных станций, дававших возможность, например, немцам, англичанам и американцам лодкам не только осуществлять загоризонтное (в пределах прямой видимости) обнаружение целей, но и, главным образом, определять точную дистанцию до них непосредственно перед атакой. Это имеет весьма большое значение для результативности атак, т. к. не только позволяет с высокой точностью определить элементы движения цели, но и (при атаке по конвоям) затрудняет действие противолодочных сил, вызывая необходимость четкой селекции сигналов лодочной РЛС на фоне сигналов РЛС судов и кораблей конвоя.

Действия подводников Балтики имели исключительно большое значение ***для срыва подвоза оружия, топлива, боеприпасов и людских ресурсов, предназначенных для обеспечения Восточно-Прусской группировки немецко-фашистских войск, насчитывающей в общей сложности***

700 тыс. солдат и офицеров. Большое значение имели эти действия и **для срыва захвата врагом Ленинграда.** Задача, которая была поставлена «Кригсмарине» по обеспечению безопасности плавания в Балтийском море путем «блокады русских военно-морских сил во внутренней части Финского залива», советскими подводниками была полностью сорвана.

Громадное значение имели боевые действия подводников Балтики **для затруднения, а впоследствии и полного срыва стратегических перевозок сырья для промышленности Германии из Швеции и Финляндии.**

О значении важнейшего оперативно-стратегического итога действий балтийских подводников в существенном ослаблении военно-экономического потенциала Германии, в отвлечении значительных военно-морских сил и средств противника на решение противолодочных задач, в срыве обеспечения по морю сухопутной группировки немецких войск хорошо было сказано в приказе И. В. Сталина от 25 апреля 1945 г., в котором он объявлял благодарность всем войскам, участвовавшим в боях за овладение последним опорным пунктом противника на Зенландском полуострове — городом-крепостью Пиллау. В этом приказе в числе других наиболее отличившихся соединений и объединений армии и флота он назвал «бригаду подводных лодок под командованием капитана 1-го ранга Л. А. Курникова» (Л. А. Курников бригадой стал командовать с 18 апреля 1945 г.).

Кроме всего прочего, удары, которые наносили по врагу подводники Балтики с самого начала войны, имели **заметный политический международный резонанс.** Западные газеты запестрели заголовками сообщений о ложности уверения Геббельса о том, что «Балтийский русский флот давно уничтожен — это блеф». Швеция и другие страны стали проявлять осторожность, в их отношениях с Германией появился некоторый холодок.

Несомненно, громадное значение на ускорение краха «Кригсмарине» и поражение Германии **имела и знаменитая «атака века» подводной лодки «С-13» под командованием А. И. Маринеско** (об этом мы поговорим позднее).

Подводники Балтики, сражавшиеся вместе со всем Балтийским флотом все 1418 дней и ночей войны, внесли достойный вклад в разгром гитлеровской Германии. Вместе с други-

ми силами Балтийского флота они отправили на дно в общей сложности 1206 боевых кораблей и транспортов врага и *«не давали врагу покоя ни одной минуты»*, как сказал командующий Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц.

Далее попытаюсь хотя бы кратко показать на конкретных примерах, как действовали балтийские подводники в тех неимоверно тяжелых условиях, которые сложились для них во время Великой Отечественной войны.

«Незначительные» успехи русских подводников

В главе о немецких подводных асах было показано, что и в начальный период войны, когда немецкие лодки действовали совершенно безнаказанно, и во второй половине войны успехов они добивались в основном тогда, когда противодействия со стороны противника не было совсем или оно было минимальным. У немецких подводников «разбегались глаза», по свидетельству Буша, от того, какую цель топить. Зачастую беззащитные жертвы немецких подводных асов в большом количестве подставлялись под немецкие торпеды, и командирам лодок часто приходилось возвращаться в базу после израсходования боезапаса с топливными цистернами, топлива в которых хватило бы еще на много дней. У наших подводников была другая проблема. ***Каждый немецкий транспорт с ценным грузом (топливом, оружием, железной рудой и другим стратегически важным грузом) охранялся усиленным нарядом сторожевых кораблей, число которых доходило иногда до 10 — 15 единиц.***

Чтобы пробиться к такому транспорту, нужно было предпринять громадные усилия, проявить настойчивость, военную хитрость, выдержку. После успешной или неуспешной атаки преследование противолодочных сил было длительное и ожесточенное, т. к. ***их состава вполне хватало и на преследование ПЛ, и на продолжение сопровождения конвоя.*** Иногда это преследование продолжалось ***на измор в течение десятков часов или даже нескольких суток.*** Если не принимать во внимание, что в составе конвоев практически никогда не было более **3 — 5** судов, то об «Эльдорадо», о котором говорил Буш, не могло быть и речи.

Вот несколько кратких примеров по материалам Центрального государственного архива ВМФ (г. Гатчина). В дальнейшем я буду делать ссылку на архив, обозначая его сокращенно по названиям первых букв «ЦВМА», а номера фондов и дел буду обозначать буквами «ф» и «д».

1. Подводная лодка «Щ-304» (капитан 3-го ранга Д. П. Афанасьев) прошла в ночное время в надводном положении до Кронштадта. При проходе по Морскому каналу подверглась артобстрелу береговых батарей из района Стрельны. Снаряды рвались в дистанции от нескольких до 50 м. Осколком снаряда перебило антенну.

12 июня 1941 г. (разгар белых ночей) лодка в сопровождении сторожевых катеров дошла до о. Лавенсаари, а затем после Восточного Гогландского плеса сторожевики покинули ее. Когда показались вдали очертания о. Большой Тютерс, лодка погрузилась и приступила к форсированию Гогландской противолодочной позиции. Несколько раз борта лодки задевали минрепы. Идя малым ходом и непрерывно маневрируя после скрежетов минрепа о борт, через двое суток лодка прошла все 4 линии минных заграждений.

15 июня недалеко от маяка Порккалан-Каллбода был обнаружен конвой в составе **одного** транспорта под охраной **пяти малых противолодочных кораблей**. Сблизившись на перископной глубине до 7 кабельтовых (в перископ различались на палубе танки и орудия), командир произвел залп двумя торпедами. Обе торпеды настигли цель. Плавающая база мотоботов-тральщиков (бывшее транспортное судно «Нюрнберг» — 5635 тонн) быстро ушло на дно. Т. к. лодка имела систему бесследной торпедной стрельбы (БТС), корабли охранения даже не предположили, что транспорт погиб от торпед. Немцы решили, что он подорвался на mine. Эта атака с точки зрения противодействия была **редчайшим исключением**. В дальнейшем в этом походе лодка несколько раз подвергалась активному противодействию разнородных сил. Ее **7 раз атаковывали самолеты, сбрасывая противолодочные бомбы, 3 раза она была обстреляна артиллерией (немецкие артиллеристы выпустили по ней более 100 снарядов), 14 (!) раз преследовали противолодочные**

корабли, сбросив на нее более 150 глубинных бомб. Лодка 7 раз встречалась с дозорными катерами противника, два раза с немецкими подводными лодками. В целом двадцать два раза пришлось пересекать линии минных заграждений и несколько раз всплывать в минном поле для производства зарядки аккумуляторных батарей.

После возвращения в базу 9 членов экипажа за мужество и мастерство были награждены орденами Красного Знамени, 12 — орденами Красной Звезды, 17 — медалями «За отвагу» и «За боевые заслуги». (ЦВМА, ф. 18, д. 40015.)

2. Подводная лодка «С-4» под командованием капитан-лейтенанта Абросимова вышла из Таллина 6 августа 1941 г. и заняла район между Мемелем и маяком Папензее, на пути движения немецких транспортов, перебрасывающих из Германии в Либаву и Ригу войска, горючее, боевую технику для осуществления подготовки к захвату Ленинграда. Обнаружив конвой из транспорта и танкера, охраняемых 5 противолодочными кораблями, 10 августа подводная лодка вышла в атаку и произвела двухторпедный залп. Транспорт «Кайя» водоизмещением 3223 тонны пошел на дно. При уклонении от преследования противолодочных сил на мелководье лодка ударилась о каменистый грунт и, постепенно теряя ход, замерла на глубине 18 метров. Противолодочные корабли быстро нащупали подводную лодку и начали интенсивно бомбить ее. От первых же взрывов глубинных бомб лодку подбросило вверх метра на 2, а потом сильно ударило о грунт. В первый отсек стала поступать вода через верхнюю крышку входного люка, перекосившуюся от взрывов. Приложив неимоверные физические усилия, личный состав 1-го отсека сумел поджать люк: поступление воды прекратилось. При продолжающейся бомбежке подводную лодку еще раз подбросило и ударило о грунт. Через некоторое время с интервалом 2 минуты в кормовой части раздалась мощные взрывы глубинных бомб: сначала 3, а потом еще 2. Корму подбросило вверх, вдребезги разлетелись осветительные плафоны, в некоторых местах нарушились сварные швы паровой магистрали. При взрыве еще 4 глубинных бомб произошла разгерметизация прочного корпуса (вылетело

несколько заклепок), началось поступление забортной воды в отсеки. Проявляя выдержку и смекалку, личный состав снова добился прекращения поступления воды в прочный корпус. Бомбежка продолжалась в течение 23 часов.

Немцы решили, что лодка серьезно повреждена и не может всплыть, решили уточнить ее место, выстукивая механическим лотом по корпусу от носа до кормы, чтобы после установления точного места добить ее. Считая, что лодка потеряла возможность двигаться, противолодочные корабли стали рядом с ней становиться на якоря.

Командир принимает решение срочно всплыть, используя систему аварийного продувания балластных цистерн сжатым воздухом, и объявляет свое решение экипажу, предупредив, что в случае угрозы попадания в плен лодка будет взорвана. Экипаж единодушно поддержал командира.

После того, как артрасчет вооружился винтовками, пистолетами, гранатами, артвогреб был подготовлен к взрыву, а сам командир вооружился пулеметом (комиссар был вооружен гранатами и винтовкой), начали продувать главный балласт. Всплыли в надводное положение, открыли рубочный люк, командир, комиссар и артрасчет быстро поднялись наверх. Кораблей вблизи не было, на поверхности воды только болтались два бую. Корабли охранения, очевидно, получив приказание продолжать охранение конвоя, маячили в отдалении. Немцы, по-видимому, решили, что добить лодку успеют позднее, а судам конвоя без охранения оставаться нельзя.

Командир дает команду запустить дизели, дать полный ход и отойти в глубоководную часть моря подальше от берега.

После возвращения «С-4» в Таллин водолазы обнаружили многочисленные вмятины в легком корпусе, повреждения киля, вертикального руля, двух лопастей одного из винтов, одного артиллерийского орудия, обрыв носовых сетеотводов. Несмотря на эти и другие повреждения, в скором времени подводная лодка была восстановлена силами личного состава и снова была готова к выходу в море.

3. Выше я отмечал, что осенью 1941 г. немцы поставили дополнительно 5 минных банок в проливе Южный Кваркен, соединяющий Ботнический залив с Балтийским морем. Вынудила их это сделать подводная лодка «С-13» (капитан-лейтенант П. П. Маланченко). Та самая лодка, которую прославит в начале 1945 г. капитан 3-го ранга А. И. Маринеско своей знаменитой «атакой века». А пока «С-13» 2 сентября 1941 г. вышла из Кронштадта, в сопровождении 2 базовых тральщиков и 3 малых охотников дошла до о. Лавенсаари, а затем самостоятельно пошла в Балтийское море, преодолевая 4-зонную противолодочную позицию. При преодолении противолодочной зоны подверглась атаке кораблей ПЛО глубинными бомбами, а также при попытке всплыть на подзарядку аккумуляторных батарей была обстреляна артиллерией противолодочных кораблей.

11 сентября лодка форсировала узкий пролив Южный Кваркен и вошла в просторный Ботнический залив. Патрулируя в этом заливе с 11 по 17 сентября, торпедами и артиллерией лодка потопила 3 немецких транспорта и находилась в заливе до 11 октября. У Аландских островов противолодочные силы «прицепились» к лодке и длительное время преследовали ее, сбросив несколько десятков глубинных бомб. Преследование это продолжалось до самого подхода к Финскому заливу, где к преследователям добавились дополнительно еще несколько кораблей ПЛО. В результате глубинного бомбометания 15 октября лодка получила повреждения и вынуждена была лечь на грунт. Вышел из строя вертикальный руль, гирокомпас, система питания слабого тока и т. д. С большими усилиями отвели руль в нулевое положение (он оказался заклиненным в положении 28 на левый борт) и закрепили его. Устранили неисправность гирокомпаса. Решили, медленно двигаясь под моторами, управлять лодкой с помощью гребных винтов электродвигателей. От длительного пребывания в подводном положении в отсеках лодки становилось все труднее дышать. А впереди еще было 100 с лишним миль пути и необходимость преодоления мощнейших противолодочных минных позиций. Как бы там ни было, через двое суток лодка всплыла в назначенной точке встречи с кораб-

лями охранения и благополучно вернулась в базу. (ЦВМА, ф. 18, д. 40015.)

4. Подводная лодка «Д-2» («Народоволец»), которая сейчас является лодкой-музеем и стоит на берегу Шкиперского протока на Васильевском острове в Санкт-Петербурге, под командованием ее первого командира Р. В. Линденберга 23 сентября 1941 г. вышла из Кронштадта, а после прохождения о. Лавенсаари с кораблями эскорта самостоятельно пошла на прорыв минных противолодочных позиций. Несколько раз корпус лодки прикасался к минрепам.

24 сентября лодка врезалась в противолодочную сеть. Маневрируя ходами «взад-вперед», развивая обороты винтов до полных, а также продувая и заполняя попеременно среднюю цистерну в течение нескольких часов, когда уже казалось, выхода нет, лодка вырвалась из сетей, израсходовав почти всю плотность аккумуляторных батарей. Продолжая идти под водой на остатках запаса плотности аккумуляторных батарей, прошли полосу минных заграждений. Ночью всплыли в надводное положение. Море штормило. Возникла необходимость осмотреть снаружи подводную часть корпуса лодки, т. к. она шла с отрицательной плавучестью, имея дифферент на нос, и что-то тяжелое тащилось и билось о корпус лодки.

Командир, предупредив, что в случае необходимости лодка вынуждена будет погрузиться, предложил добровольцам в легководозлазном снаряжении осмотреть подводную часть корпуса. Добровольцами оказался чуть ли не весь экипаж. Артрасчет был выставлен у орудий. Двое из добровольцев (лейтенант Крылов и старший матрос Еремин) спустились за борт и обнаружили обрывки противолодочных сетей, прочно затянувшиеся за поврежденный привальный брус. Были и другие повреждения: сорваны листы обшивки легкого корпуса кормовой надстройки, порваны минные отводы носовых горизонтальных рулей. После тяжелой 5-часовой работы от остатков сетей удалось освободиться. 28 сентября начали боевое патрулирование.

14 октября у о. Борнхольм обнаружили немецкий транс-

порт «Якобус Фринтен» (4090 тонн) и, выпустив торпеду, потопили его.

19 октября обнаружили конвой в составе **2** железнодорожных паромов и **6** кораблей охранения. Среди кораблей охранения оказался крейсер. Командир принимает решение поднырнуть под один из кораблей охранения и прорваться на дистанцию торпедного залпа к одному из паромов. Замысел удался. Железнодорожный паром «Дойчланд» (2972 тонны), курсировавший между портами Треллеборг в Швеции и Заскиц в Германии, от взрыва 2 торпед пошел на дно.

Немцы снова не ожидали, что подводные лодки русских могут появиться у меридиана 18° восточной долготы в самой южной части Балтийского моря. Все судоходство у западной части о. Борнхольм было прервано на несколько суток. «Д-2», пройдя всю Балтику с северо-востока до юго-запада, нанесла мощный удар по внутренним коммуникациям врага, где немцы чувствовали уверенность в своей безопасности.

При возвращении в базу «Д-2» еще раз подверглась атаке противолодочных кораблей глубинными бомбами. Сброшено на нее было **48** бомб. В Кронштадт лодка вернулась через полтора месяца после выхода, 29 октября. Так закончился первый боевой поход «Д-2», которых впереди у нее было еще много.

5. Подводная лодка «М-102» (капитан-лейтенант Н. С. Лессовой) 2 октября отошла от о. Лавенсаари и, форсируя минную позицию на глубине 55 м, подорвалась на антенной мине. Силой взрыва, произошедшего над лодкой, ее ударило о грунт. Прочный корпус был деформирован. Вышли из строя лаг, гирокомпас, эхолот (все основные штурманские приборы: ни курса, ни глубины под килем, ни скорости хода определить нечем). Была деформирована верхняя крышка рубочного люка, внутрь лодки стала поступать забортная вода. Полностью был выведен из строя перископ. Практически не только продолжать боевой поход, но и возвратиться в базу вероятность была ничтожной. Командир принимает решение продолжать выполнение боевого задания — высадку разведчиков на о. Большой Тютерс, всплывая ночью в надводное положение, а днем от-

леживаясь на грунте. Через сутки гирокомпас был введен в строй. 8 октября лодку обнаружили два сторожевых корабля. Оба корабля открыли артиллерийский огонь, а один из них пошел на таран. Командир успел быстро погрузиться — корабль прошел над лодкой, сбросив на нее **6** глубинных бомб. Корабли ПЛО, используя гидролокаторы, в течение всего дня пытались обнаружить лодку.

Ночью 11 октября лодка подошла к месту высадки разведгруппы. Лодку неожиданно осветили с берега лучом прожектора. При срочном погружении большим потоком хлынула вода через деформированную крышку рубочного люка. Центральный пост оказался затопленным водой более чем наполовину. Лодка упала на грунт на глубине 70 м. В нее поступило более 12 тонн воды. В результате короткого замыкания вышло из строя все электрооборудование центрального поста, вышла из строя радиостанция.

В течение 2 часов напряженной работы отсек удалось осушить и ввести в строй основные системы, необходимые для управления лодкой.

Высадив разведчиков на остров, подводная лодка продолжала нести боевую службу в заданном районе.

14 октября командир атаковал 2 тральщика, но лодка была обнаружена и подверглась упорному и длительному преследованию. На лодку было сброшено несколько десятков бомб.

15 октября лодка возвратилась в базу. (ЦВМА, ф. 18, д. 40015.)

Все эти **5** в общем-то «рядовых» походов показывают, в каких неимоверно тяжелых условиях действовали подводники-балтийцы в 1941 — 1943 гг., какой тяжелой ценой достигались эти победы. За это время погибло **36** подводных лодок.

В 1944 г. положение не только не улучшилось, но еще более усложнилось и было таковым до августа 1944 г., когда были освобождены города Нарва и Тарту, значительная часть Эстонии, Латвии и Литвы, побережье Нарвского залива. Началось траление в Нарвском заливе, где немцы весной успели выставить **4828** контактных мин, **92** неконтактные магнитные мины и **3060** минных защитников. Немцы продолжали усиливать Гогландскую и Нарген-Порккалло-Уддскую позиции. Раз-

громленная нашей авиацией противолодочная сетевая преграда поперек западной части Финского залива снова была восстановлена. Было увеличено количество наблюдательных береговых постов на северном и южном берегах восточной части залива, были установлены шумопеленгаторные станции и мощные прожекторные установки на островах Гогланд и Нарген.

Осенью 1944 г. к выходу на полную автономность были готовы **10** подводных лодок. Началось перебазирование подводных лодок в Хельсинки, Турку и Ханко после выхода из войны Финляндии 19 сентября 1944 г. Вместе с лодками к новому месту базирования перешли и 3 плавбазы подводных лодок: «Смольный», «Полярная звезда» и «Волхов».

К 10 октября в море вышли все 10 боеготовых подводных лодок. Вот кое-что об их походах.

1. Подводная лодка «Щ-310» (капитан 3-го ранга С. Н. Богорад) 6 октября вышла в атаку по судну, шедшему под охраной 2 кораблей эскорта. Сблизившись под перископом (ночью) на короткую дистанцию, командир выпустил 2 торпеды. Обе торпеды попали в транспорт. Транспорт «Минос» (бывшее учебное судно «Нордштерн») тоннажем **1127** т. затонуло. Противолодочные корабли сбросили несколько глубинных бомб. **Безрезультатно.**

8 октября в дневное время (в тумане) Богорад вышел в торпедную атаку и потопил транспорт «Донневейк» («RO-24») водоизмещением **4499** тонн. Как впоследствии оказалось, транспорт вез 1500 военнослужащих и большое количество боеприпасов.

Снова 8 октября в конце суток «Щ-310» выходит в атаку и топит торпедой буксирный пароход (400 тонн).

14 октября ночью обнаружен транспорт с двумя кораблями охранения. Богорад принимает решение атаковать из надводного положения, т. к. конвой шел с большой скоростью, применяя противолодочный зигзаг. Сблизившись на дистанцию уверенного поражения, командир производит залп двумя торпедами. Транспорт «Карл Зейс» идет на дно (ЦВМА, ф. 18, д. 23534). Противолодочные корабли долго и упорно преследовали лодку, сбросив десятки глубинных бомб, но **безрезультатно.**

2. Подводная лодка «С-4» (капитан-лейтенант А. А. Ключкин)

12 октября в Данцигском заливе обнаружила и потопила 2-торпедным залпом танкер «Тера» (1533 тонны). Ночное небо осветилось громадным языком пламени. В радиусе несколько сот метров море горело. Все было перемешано с огнем и дымом. Стало светло, как днем. Медленно погружаясь, танкер ушел на дно. В конце дня 12 октября сорвалась атака конвоя, т. к. корабли эскорта обнаружили лодку и открыли по ней артиллерийский огонь. Один из кораблей прошел над погружившейся ПЛ и сбросил несколько глубинных бомб. Меняя курс и скорость, лодка оторвалась от преследования.

13 октября в ночное время Ключкин еще раз вышел в атаку и 2-торпедным залпом потопил еще один танкер. Это был танкер «Талата» водоизмещением 3145 тонн. Снова смерч огня от разлившегося по поверхности воды бензина, снова зарево над пылающим морем и громадное черное облако дыма.

20 октября «С-4» провела еще одну атаку конвоя. 2-торпедным залпом был потоплен транспорт водоизмещением около 4000 т.

Адмирал Ф. Руге в своем труде «Война на море» писал, что осенью 1944 г. сухопутные войска, авиация и корабли охраны водного района, выполнявшие защиту коммуникаций Балтийского моря, испытывали *«острый недостаток боеприпасов и бензина, который в начале месяца (августа. — Прим. авт.) угрожал созданием критического положения на фронте»*.

Эти опасения были вполне закономерны, т. к. в это время кроме «С-4», потопили по танкеру капитан 3-го ранга Л. А. Лошкарев («Щ-318») и капитан-лейтенант М. С. Калинин («Щ-307»). При этом первый отправил на дно заполненный «под завязку» танкер «Танн» (бывший «Фобос») водоизмещением **7412** тонн. В общей сложности немцами было потеряно **15 000** тонн жидкого топлива, так остро необходимого фронту.

Гросс-адмирал Дениц в своих мемуарах «Подводный флот рейха» пытается всячески умалить роль действий подводных лодок в Балтийском море. Однако и он вынужден признать, что *русские подводники фактически лик-*

видировали один из главнейших источников поставок стратегических материалов для Германии. Вот что он пишет: «В середине сентября 1944 года капитулировала Финляндия. Это привело к тому, что наши минные заграждения, запиравшие Финский залив, потеряли свое значение. Русские подводные лодки вновь появились на Балтийском море. Но их успехи были **незначительны**. Однако появление русских на Балтике и особенно вблизи восточного побережья Швеции, вдоль которого шли транспорты с рудой для Германии, привело к тому, что 26 сентября 1944 г. **Швеция прекратила поставки железной руды**» (выделено мной. — Прим. авт.).

Вот такие вот «незначительные успехи» русских подводников. Вспомним, что из Швеции шли поставки, на **75%** удовлетворяющие потребности промышленности Германии. Умолчал Дениц и о том, что русские подводные лодки практически перекрыли кислород для поставок Германии нефтепродуктов на подходе к Данцигской бухте. Ведь только эти **15 000** тонн жидкого топлива, в особенности бензина — это фактически **8** железнодорожных составов — примерно **300** цистерн емкостью по 50 тонн каждая. В этом своем труде Дениц признает, как на совещании у Гитлера 9 июля 1944 г. он выступил, высказав свои мысли о важности перевозок по Балтийскому морю и в связи с этим о необходимости усилить силы и средства для борьбы с русскими лодками: «Сохранение контроля над Балтийским морем является весьма важным делом. Оно имеет существенное значение для ввоза шведской руды, которая крайне необходима для производства вооружений и отработки новых подводных лодок. Удержание островов на Балтийском море также имеет немаловажное значение. Если противник прорвется к морю на более южном участке, например в Литве или Восточной Пруссии, то Финский залив и Балтийские острова потеряют для нас свою ценность. Морские опорные пункты противника, находясь в непосредственной близости от нас, поставили бы под угрозу или совершенно воспрепятствовали бы доставку руды и сорвали бы подготовку подводных лодок в отведенных им районах. Основная цель, которой, по моему мнению, должно быть подчинено все, заключается в

том, чтобы не допустить прорыв русских к морю. Если же противнику это удастся, то угроза нашим коммуникациям со стороны русских аэродромов в Литве лишит нас возможности снабжать морским путем группу армий в Финляндии.

...Чтобы в случае выхода русской армии на побережье Балтийского моря можно было вмешаться с моря в бои на суше, наши оставшиеся в строю крупные военные корабли «Принц Ойген», «Лютцев», «Шеер» и «Хиппер» вместе с эсминцами и миноносцами были объединены во 2-ю боевую группу». Здесь пока еще о важности центра подготовки подводных лодок и их экипажей в Данциге Дениц упоминает лишь вскользь. Но скоро эта проблема станет для «Кригсмарине» под номером 1.

Поставив своей «идеей фикс» задачу добиться максимально потопления тоннажа судов союзников, чтобы «задушить» Англию, Дениц мало задумывался о других задачах, стоящих перед вермахтом. Но когда он стал главкомом «Кригсмарине», то, естественно, ему пришлось думать не только о подводных лодках.

Вот что он пишет: «Еще более обширные задачи выполняли легкие силы флота при обороне и обеспечению прибрежных морских коммуникаций из Германии в оккупированные страны. Эти морские пути служили для снабжения войск и поддержания экономических связей между отдельными странами. Так, например, удержание Норвегии целиком зависело от снабжения морем войск. Перевозки руды из Киркенеса и Нарвига и доставка в Германию таких важных дефицитных металлов, как марганец, медь и алюминий, из Петстамо производились морем вдоль побережья Норвегии. Это относилось к импорту рыбы из Норвегии, который на 1943 г. был запланирован в размере 500 000 т.

...Приходилось обеспечивать подвоз военных материалов и сил в Финляндию и прибалтийские страны и вывоз, имевший важное значение, руды из Швеции, а также обширные перевозки вдоль побережья Германии и Дании».

Вот на всех этих важных для Германии коммуникациях и действовали советские подводные лодки вместе с авиацией и надводными кораблями.

А насчет «незначительных» успехов советских подводных лодок он был прав только в первый, самый начальный период войны. Вот как о своих подводниках в этот период он пишет:

«С самого начала войны против России восемь подводных лодок направили в Балтийское море для действий против русских. Однако успехи этих лодок оказались незначительными, и в сентябре 1941 г. их возвратили в подчинение командующего подводными силами». Незначительными были успехи на Балтике не наших, а немецких лодок.

А успехи этих лодок были незначительными именно потому, что мелководье, мины, стесненность условий действий, хотя и в авиации немцы имели здесь большое преимущество, и в общем количестве разного рода боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ.

В сентябре боевые лодки отзывали снова туда, где вольготно. Но на Балтике оставалось более 30 лодок для учебных целей, часть из которых использовалась для минных постановок. В дальнейшем штаб «Кригсмарине» снова был вынужден поставить подводные лодки в Балтийское море, т. к. срывать перевозки на советских коммуникациях тоже было необходимо. А главное — нужно было каким-то способом организовать противодействие советским подводным лодкам. **Но немецкие подводники, за редчайшим исключением, никаких существенных результатов здесь не добились.**

Между прочим, «ценных целей» для немецких подводников здесь было более чем достаточно. Только с начала войны до 1942 г. корабли Краснознаменного Балтийского флота провели **273** конвоя из **804** судов и кораблей, в том числе **336** транспортов и танкеров, **322** вспомогательных судов и **146** кораблей разных классов. Для их конвоирования флот совершил **1144** выхода (эсминцы — **19**, сторожевые корабли — **47**, базовые тральщики — **222**, тральщики — **322** и т. д.). При этом потери составили **25** судов и кораблей потопленными и **12** поврежденными, что составляет **4,7%** от всего состава конвоев. Негусто. При этом, в основном, потери мы несли от авиации немцев и мин. (ЦВМА, ф. 9, д. 6332.)

Завершающие удары балтийцев

Несмотря на «незначительные» успехи русских подводников, по мнению Деница, 1944 г. завершили они блестяще. Как было выше сказано, за весь 1944 г. потопили они **40** кораблей и судов общим водоизмещением **86 400** тонн. Этот «скром-

ный результат» — боевые действия всего лишь **10** подводных лодок, выходивших в море. Фактически в среднем по **4** потопленных цели на одну лодку. Если же учесть, что в 1944 г. была потеряна всего лишь одна подводная лодка — «малютка» («М-96», 8 сентября), то можно констатировать: **ни разу за всю историю боевых действий «Кригсмарине» им не приходилось так дорого рассчитывать за свои победы. Даже в самые трудные для них годы битвы за Атлантику. Потопив одну «малютку», они потеряли 40 своих судов и кораблей.**

Необходимо отметить, что к концу 1944 г. в боевых действиях на Балтике успели принять участие крейсерские подводные лодки типа «К». Совместными усилиями подводников и рабочих ленинградских заводов в строй были введены **4** подводные лодки. Имевшиеся ранее 4 подводные лодки типа «К» с начала войны были переданы Северному флоту. Вот кое-что из того, как действовали вновь введенные в состав БФ лодки этого типа.

1. Подводная лодка «К-51» (капитан 3-го ранга В. А. Дроздов) 23 ноября 1944 г. отошла от плавбазы «Полярная звезда» в Турку. Через семь часов в сопровождении финских лодчанов лодка вышла из финских шхер в районе маяка Утё. Через трое суток прибыла в район боевого патрулирования у о. Борнхольм. Обнаружив и неудачно атаковав торпедами немецкий транспорт, командир принял решение расстрелять его артогнем. До подхода немецких сторожевых кораблей транспорт был отправлен на дно.

Через трое суток артогнем был уничтожен транспорт водоизмещением 3 тыс. тонн (торпедная атака снова оказалась неудачной). На потопление транспорта было израсходовано около 30 снарядов.

4 декабря во время зарядки аккумуляторных батарей лодку обнаружили противолодочные катера. Лодка была вынуждена погрузиться. В результате короткого замыкания возник пожар в шестом отсеке на левой ходовой станции. Пожар был ликвидирован, ходовая станция введена в строй. К 15 декабря лодка возвратилась в базу.

2. Подводная лодка «К-56» (капитан 3-го ранга И. П. Попов) 17 декабря вышла из Турку. Через три дня уже была в районе боевого патрулирования. Начался сильный шторм при

температуре -22° . Ограждение рубки вместе с леерной антенной и орудиями быстро превратились в «айсберг». С ухудшением видимости из-за густого снега лодка погрузилась. 23 декабря акустик доложил о шуме винтов транспорта. Всплыли в позиционное положение. Идя по пеленгу на цель, обнаружили конвой из **3** транспортов и **7** кораблей эскорта. Командир принимает решение атаковать. Трехторпедный залп — транспорт «Балтенланд» (3042 тонны), охваченный огнем и дымом, идет ко дну. От торпед, выпущенных из кормовых торпедных аппаратов, очередной транспорт уклонился. Корабли охранения начали упорное преследование лодки, периодически сбрасывая на нее глубинные бомбы. Однако лодке удалось уйти от преследования.

Этот поход «К-56» вошел в историю советского подводного флота уникальной операцией по ремонту топливной цистерны под водой методом электросварки. Идя в подводном положении на глубине 25 метров среди глубин места по карте 40 — 45 м, лодка ударилась о подводную скалу. От сильного удара разошелся шов топливной цистерны, находящейся внутри прочного корпуса в центральной части второго отсека под аккумуляторными батареями. Топливо из цистерны хлынуло в аккумуляторную яму, что грозило коротким замыканием и соответствующими серьезными последствиями.

Было принято решение лечь на грунт и выгрузить несколько аккумуляторов из аккумуляторной ямы, чтобы обнаружить разрыв в цистерне. С помощью талей, прикрепленных к одному из шпангоутов отсека, выгрузили 9 аккумуляторов, каждый из которых весил более 400 кг. Никаким другим способом, как электросварка, лопнувший шов цистерны заделать было нереально. Работу, которая возможна только в условиях завода, решили выполнить здесь, в отсеке подводной лодки, лежащей на грунте и не имевшей возможности всплыть из-за того, что над ней непрерывно патрулируют противолодочные корабли. Риск был велик, т. к. избыточное содержание выделяющегося из аккумуляторов водорода в любой момент могло привести к взрыву от малейшей искры. Провентилировав второй отсек, внимательно следя за содержанием водоро-

да, приступили к работам, предварительно обесточив все механизмы и приготовив аварийные и противопожарные средства. Сварочные работы выполнили, аккумуляторы промыли от соляра, протерли щелочью, насухо протерли аккумуляторную яму. Работы подобного рода в подводном положении были выполнены в истории подводного плавания впервые.

3. С начала 1945 г. началось общее стратегическое наступление советских войск по всему фронту. 22 января Гитлер снова проводит у себя совещание высшего командного состава вермахта. Снова на этом совещании Дениц, вторя Гитлеру, говорит о жизненно важных стратегических действиях «Кригсмарине», связанных с перевозками войск, оружия, топлива, продовольствия, имущества, в частности, теплого обмундирования для войск, оказавшихся в «котлах». Остаются только единственные пути их поддержки — морем. Все силы брошены на удержание единственной глубоководной Гданьской бухты, где развернут мощный центр достройки и проведения испытаний подводных лодок, полготовки кадров подводников, нужда в которых была острейшей. Сам Центр подводного плавания находился в районе Готенхафен (Гдыня), в Пиллау (нынешний Балтийск).

А наши подводные лодки продолжают срывать перевозки по линии Виндава — Либава — Данцигская бухта — западные балтийские порты Германии.

«К началу 1945 г. немцы сосредоточили на Балтике абсолютное большинство надводных кораблей, включая сюда линкоры, крейсера, эсминцы, тральщики, десантные корабли, сторожевые корабли и торпедные катера. В общей сложности на Балтийском театре военных действий было собрано более 600 боевых кораблей, около 350 самолетов» (История Второй мировой войны 1939-45. М., 1979).

Огромные силы были брошены на обеспечение коммуникаций, теперь уже вдоль южного побережья Балтийского моря. Организация противолодочной обороны состояла из 3 линий: в расстояниях 25, 10 — 15 миль от берега и непосредственно вблизи берега. Противолодочные силы были распределены следующим образом: в первой

линии — подводные лодки, эсминцы и сторожевые корабли, во второй — сторожевые корабли и тральщики, в третьей — сторожевые катера и разного рода малые противолодочные силы и средства. Вдоль всего побережья, в частности, в районах у мыса Брюстерорт (у восточной границы Данцигской бухты), Либавы, Виндавы начали действовать специальные поисково-ударные группы, в состав которых входило до 10 и более сторожевых кораблей, катеров, тральщиков. В районах Виндавы, Либавы и Данцига были установлены мощные радиолокационные станции, а у уреза воды — шумопеленгаторные станции. Зачастую в состав поисково-ударных групп включались и подводные лодки, переброшенные сюда с атлантических маршрутов. С большой интенсивностью для ПЛО использовались самолеты. На кораблях ПЛО появились буксируемые гидроакустические буи. Нередко проводилось «профилактическое» бомбометание. Значительно увеличилось число подводных лодок, действовавших в основном в глубоководных районах.

Казалось, что все: снова гитлеровское командование может успокоиться — прорыв советских подводных лодок на коммуникации немцев невозможен.

Однако наши подводники снова послали ко всем чертям гитлеровские планы и снова имели «незначительные» успехи. Количество подводных лодок, одновременно действовавших в море, не превышало 3 — 5 единиц, но урон немецкому судостроительству они нанесли серьезный.

Несколько примеров действия подводников в этот период.

1. Подводная лодка «Щ-307» (капитан-лейтенант М. С. Калинин) 9 января, находясь в надводном положении в районе Либавы, обнаружила конвой в составе 3 транспортов, танкера и нескольких кораблей эскорта. Произведя залп из позиционного положения двумя торпедами и потопив транспорт, подводная лодка подверглась преследованию противолодочными кораблями. На лодку одна за другой были обрушены несколько серий глубинных бомб. В результате взрывов глубинных бомб лодка получила повреждения. В кормовой отсек начала поступать вода через

поврежденный сальник одной из линий валов. Вышло из строя аварийное освещение во 2-м отсеке, получили незначительные повреждения некоторые приборы. В общей сложности на лодку было сброшено **70** глубинных бомб, однако лодка оторвалась от противолодочных кораблей.

Начались зимние штормы. Ударами волн были повреждены носовые горизонтальные рули. В ледяную воду в легкоодолазном костюме спустился командир отделения рулевых-сигнальщиков старшина 2-й статьи П. Т. Богданов и устранил повреждения. При ледяной воде и температуре -20° при сильном волнении надо было проявить много мужества, выдержки, смекалки и умения, чтобы сделать это.

16 января противолодочные корабли сорвали торпедную атаку очередного конвоя, неожиданно осветив подводную лодку лучами прожекторов. Однако командир не отказался от атаки. Обнаружив после всплытия, что конвой ушел, командир принял решение во что бы то ни стало догнать конвой, выжав из своих дизелей все, что можно. Развив предельные обороты, лодка догнала конвой и атаковала его двумя торпедами. Транспорт «Хенриетта Шульце» водоизмещением 1933 тонн пошел на дно. Корабли охранения снова начали преследовать лодку, но безуспешно.

2. Подводная лодка «Щ-318» (капитан 3-го ранга Л. А. Лошкарев) 4 февраля 1945 г., находясь на патрулировании в районе Либавы, обнаружила конвой из 3 транспортов в эскorte 6 кораблей охранения. Выйдя в атаку из перископного положения, двухторпедным залпом Лошкарев топил танкер «Хиддензее». Взрыв, пламя, горящее топливо... Началось преследование кораблями ПЛО. Глубинные бомбы рвутся почти рядом. Сброшено несколько серий их. **Безрезультатно.**

10 февраля в жесточайший шторм при плохой видимости удалось избежать столкновения со встречным вражеским транспортом. Разошлись с ним в 15 — 20 метрах. Через некоторое время в снежном заряде обнаружили на близком расстоянии силуэт судна, идущего встречным курсом. Срочное погружение. Не успев погрузиться глубже 4 м, получили удар в кормовую часть лодки. Серьезные

повреждения: кормовые горизонтальные рули заклинило в положении на погружение. Лодка, набрав инерцию хода с заполненной цистерной быстрого погружения, начала проваливаться на глубину. Продув «быструю», за несколько секунд до удара о грунт остановили погружение. Одновременно с горизонтальными вышел из строя и вертикальный руль: были перебиты тяги и горизонтальных, и вертикального рулей, повреждена (пробита) цистерна главного балласта, значительно поврежден левый кормовой торпедный аппарат. Управляя курсом с помощью обзоров двигателей, двигаясь в надводном положении, в любую минуту рискуя быть обнаруженной и атакованной авиацией противника, лодка вошла в базу. Впоследствии выяснилось, что «Щ-318» столкнулась с транспортом «Аммерланд» (2452 тонны), который через некоторое время после столкновения затонул.

3. Подводная лодка «К-53» (капитан 3-го ранга Д. К. Ярошевич) 17 марта 1945 г. в районе Кольберга (Поморская бухта в самой южной части Балтийского моря) вышла в атаку из перископного положения и трехторпедным залпом потопила немецкий транспорт «Маргарета Кордс» (1921 тонна). Оторвавшись от преследования, продолжала патрулирование.

24 марта корабли ПЛО, наведенные авиацией противника, засекли лодку с помощью гидроакустических средств. Началось длительное и упорное преследование. Более суток лодка находилась на глубине. В дизельный отсек стала поступать вода. Как только взрывы глубинных бомб прекратились, лодка попыталась всплыть. На нее снова обрушились глубинные бомбы. В общей сложности бомбометание продолжалось более 2 суток. Заканчивалась плотность аккумуляторных батарей, в отсеках уже нечем было дышать, разбиты плафоны, некоторые приборы и системы повреждены, но лодка не потеряла боеспособности, уйдя на предельную глубину. Глубинные бомбы рвутся над лодкой, не доставая ее. В течение более чем 2 суток бомбометания на лодку было сброшено **250** глубинных бомб. Израсходовав боезапас, корабли ПЛО прекратили бомбометание. В ночь на третьи сутки лодка всплыла и взяла курс в базу (ЦВМА, ф. 18, д. 11808).

4. 7 февраля 1945 г. из Кронштадта вышла «К-52» под командованием капитана 3-го ранга И. В. Травкина. Через 4 дня после перехода с помощью ледоколов в Хельсинки она вышла на боевое патрулирование к банке Штольце (Южная часть Балтийского моря).

22 февраля Травкин вышел в атаку на конвой в составе 2 транспортов и нескольких кораблей охранения. Трехторпедным залпом потоплен большой транспорт «Эрик Фритцен» (7200 тонн). Началось преследование противолодочными кораблями. Несколько серий глубинных бомб обрушилось на лодку. **Безрезультатно.**

1 марта командир «К-52» проводит атаку вслепую по гидроакустическому пеленгу. Двухторпедный залп. Попадание. Транспорт «Бохус» (1761 тонна) затонул. Ночью с 1 на 2 марта обнаружен конвой. Торпедная атака. Еще один транспорт идет ко дну. Корабли охранения начинают преследовать лодку. Одна за другой над лодкой взрываются серии глубинных бомб. Из-за взрывов глубинных бомб вышло из строя электрическое управление носовыми горизонтальными рулями, и лодка на большой скорости с большим дифферентом на нос едва не врезалась в грунт. Быстро продув носовую группу главного балласта, удалось избежать катастрофы. От преследования удалось оторваться. Через несколько суток снова в ночное время обнаружен конвой, идущий со строгим соблюдением затемнения. (Сигнальщик обнаружил конвой по вспышкам открывающейся наружной двери помещения надстройки.) Торпедная атака. Попадание. Транспорт идет на дно.

17 апреля «К-52» возвратилась в базу. После докового ремонта снова вышла в море в Южную Балтику и 25 апреля, выйдя в атаку на конвой из 3 транспортов под охраной 4 кораблей охранения, трехторпедным залпом потопила один транспорт. Корабли охранения начали преследование лодки. К ним присоединились 3 «Ю-88», сбросившие несколько бомб. Безуспешно. Лодке удалось оторваться.

27 апреля 1945 «К-52» снова вышла в атаку на конвой. Два транспорта под охраной 3 кораблей ПЛО. Трехторпедным залпом потоплен один из транспортов.

Этим победным залпом «К-52» завершила боевые действия советских подводников на Балтике, уничтожив за 2 похода 6 транспортов противника.

За 4 последних месяца войны балтийские подводники потопили **25** судов противника общим тоннажем **101 668** тонн. Из этого числа 20 судов было потоплено торпедами. Кроме того, было уничтожено **10** боевых кораблей противника (3 эсминца, подводная лодка, 3 сторожевых катера, противолодочный корабль, тральщик и плавучая артиллерийская батарея).

Все до единой подводные лодки, выходившие в атаку, подвергались ожесточенному противодействию кораблей охранения. В общем случае противолодочные корабли 90 раз пытались потопить наши лодки. В среднем на каждую лодку было сброшено за это время по **75** глубинных бомб. Зачастую преследование советских лодок было исключительно длительное — до нескольких суток. Противолодочные силы противника за эти 4 месяца совершили около **2600** выходов, **но все они оказались безрезультатными.** Потопить немцы за 1945 г. смогли **только одну** лодку Балтийского флота («С-4», 6 января). Погибла лодка в результате столкновения с немецким эсминцем «Т-33» при нулевой видимости в условиях штормовой погоды. **Как и в 1944 г., победа над одной-единственной советской лодкой обошлась немцам исключительно дорого: за 1 лодку «заплачено» 35 судами и кораблями общим тоннажем около 120 тыс. тонн.**

Если посчитать материальный ущерб, заплаченный немцами за эти 2 наши подводные лодки, погибшие в 1944 и 1945 гг., по коэффициенту эффективность-стоимость, то он примерно будет соответствовать числу 100 к 1.

Но это речь идет о формальном соотношении материальных потерь без учета погибшего личного состава, а главное — стратегической сути этих побед балтийских подводников.

Кроме активного участия в содействии КБФ сухопутным войскам фронта, в частности, защиты Ленинграда и срыва морских перевозок грузов, предназначенных для обеспечения сухопутных частей противника, подводники-балтийцы выполнили не менее, а возможно, и более

важную задачу — сорвали стратегические перевозки сырья (в частности железной руды) из Швеции. Именно Швеция обеспечивала 75% потребности германской промышленности в железной руде, и прекращение поставок Швецией этой руды, о чем пишет К. Дениц, значительно ускорило агонию вермахта и всего Третьего рейха.

С поднятым флагом (О П. С. Кузьмине)

В Ленинграде (нынешнем Санкт-Петербурге) в юго-западной части города, там, где в годы войны проходил западный рубеж обороны, есть улица Подводника Кузьмина. Однако не многие жители города знают, в честь кого и чего названа эта улица. К сожалению, мало что знают об этом даже и люди, проживающие на этой улице. А между тем капитан-лейтенант Кузьмин Павел Семенович вместе со своим экипажем подводной лодки «Щ-408» вписал одну из самых ярких героических и трагических страниц в историю Великой Отечественной войны и, в частности, в героическую историю советского подводного флота.

Кузьмин начал войну в качестве помощника командира подводной лодки «С-9», участвовал в нескольких боевых походах. Назначение командиром «Щ-408» получил, когда лодка в тяжелую блокадную зиму 1941/42 г. находилась в ремонте. Лодка ни разу не участвовала в боевых действиях. Никто из экипажа в боевых походах не был.

Приняв под свое командование «Щ-408», Кузьмин самым энергичным образом начал делать все возможное и даже невозможное, чтобы как можно быстрее и качественнее закончить ремонт, подготовить лодку и экипаж к боевым действиям. Лодка значительно раньше намеченного срока была готова к выходу на боевое патрулирование, но во время очередного из многочисленных артобстрелов она была повреждена в результате прямого попадания снаряда. Четыре человека из состава экипажа получили ранения. Снова начался ремонт, и снова 85 — 90% ремонтных работ были выполнены силами личного состава лодки. Во время ремонтных работ продолжалась и боевая подготовка, связанная с изучением опыта дру-

гих подводных лодок, побывавших в боевых походах, тщательным изучением каждым подводником материальной части своего заведования, отработкой приемов борьбы за живучесть ПЛ (заделка пробоин в прочном корпусе, тушение пожаров в отсеках и т. п.). Естественно, экипаж лодки рвался в бой, зная, что их товарищи по оружию прорываются в открытое море, топят фашистские корабли и транспорты. Нередко погибают, выполняя свой священный долг перед Родиной.

7 мая 1943 г. лодка отошла от пирса в Кронштадте и перешла на о. Лавенсаари. Командир получил последние сведения об обстановке по разведанным, последние указания командования бригады.

19 мая под эскортом тральщиков и катеров-охотников лодка отошла от пирса о. Лавенсаари и благополучно достигла заданной точки погружения. Далее в подводном положении ей предстояло самостоятельно форсировать Гогландский противолодочный рубеж, оборудованный мощнейшей противолодочной системой. Не успели пройти и 10 миль, как услышали шум винтов приближающихся немецких малых кораблей ПЛО (противолодочных катеров). Это неудивительно, т. к. и на о. Гогланд, и на южном берегу залива были установлены самые мощные по тем временам гидроакустические станции. Катера стали наугад производить бомбежку глубинными бомбами по площади, надеясь зацепить лодку. Сбросив несколько серий глубинных бомб и не добившись результатов, катера покинули район.

Лодка продолжала форсировать противолодочный рубеж и вошла в минное поле. Несколько раз то в одном, то в другом отсеке слышалось шуршание и скрежет минрепов от трения о корпус подводной лодки.

Через трое суток, к вечеру 22 мая подводная лодка прошла через Гогландский противолодочный рубеж и в районе маяка Вайндло (на о. Гогланд) всплыла для зарядки аккумуляторных батарей и вентилирования отсеков. Как только заработал дизель, подводную лодку засекли противолодочные катера и пытались атаковать ее. Лодка срочно погрузилась и ушла на рабочую глубину. Сбросив несколько серий бомб, катера застопорили ход и начали ждать, когда лодка вынуждена будет обнаружить себя, пытаясь всплыть.

В течение 3 суток продолжалась эта «игра в кошки-мыш-

ки». Лодка практически все время находилась вод водой, пытаясь в ночное время всплыть и подзарядить аккумуляторную батарею. Катера тут же обнаруживали ее, вынуждая уйти под воду.

Плотность аккумуляторных батарей падала, в отсеках уже нечем было дышать. Подвсплыв на перископную глубину, командир умудрился успеть дать радио в адрес главного командного пункта: *«Противник непрерывно бомбит, не дает возможности всплыть для зарядки. Прошу оказать помощь авиацией»*.

Командующий флотом тут же распорядился послать в район маяка Вайндло несколько штурмовиков. Штурмовики потопили один сторожевой корабль и повредили несколько дозорных противолодочных катеров. Однако вскоре самолеты улетели, а силы ПЛО снова начали преследовать лодку. Продолжалась периодическая бомбежка глубинными бомбами, счет которым был давно потерян. Бомбы начали рваться все ближе и ближе. Возможно, была повреждена одна из топливных цистерн и топливо, всплывая на поверхность, выдавало расположение лодки. Уже четверо суток лодка находилась под водой, в отсеках нечем было дышать (вспомним, что немецкие лодки не выдерживали 20 — 24 часов и всплывали в надводное положение).

На ГКП флота поняли из предыдущих отрывочных донесений, что лодка имеет повреждения. Видимо, обстановка сложилась невыносимая. Командир принимает решение всплыть в надводное положение и дать бой артиллерией ПЛ.

Подводная лодка всплыла. На флагштоке сразу же был поднят советский военно-морской флаг. Мгновенно у 245-мм орудий появился артрасчет и сразу же открыл огонь по врагам. Вокруг лодки оказалось не менее **10** противолодочных кораблей, которые тоже открыли по ней беспощадный огонь из орудий и пулеметов всех калибров. Один из кораблей, от прямого попадания снарядов ПЛ взорвался и затонул. Корпус лодки и ограждение рубки были буквально засыпаны шквалом артиллерийских и пулеметных снарядов. Несколько человек на мостике были убиты. Их тут же сменили другие. Лодка получила повреждения, есть пробоины и в прочном корпусе, в лодку начинает поступать вода. Личный состав, находящийся в отсеках, борется с поступлением воды. Лодка начинает те-

рять плавучесть. Артиллерийский бой продолжается, он уже длится 2 часа. Лодка потеряла ход. Увеличился дифферент на корму. Повреждены еще 2 вражеских корабля, один из которых горит.

Более 2 часов длился этот беспримерный бой. Никто не может сказать, кто был последним человеком из оставшихся в живых на мостике, кто спустился в начавшую тонуть с дифферентом на корму подводную лодку и задраил за собой рубочный люк.

Лодка ушла на дно с гордо развевающимся военно-морским флагом. Это со времен Цусимы означало: *«Погибаю, но не сдаюсь!»*

Из документов немецких противолодочников после капитуляции «Кригсмарине» и Германии выяснилось, что акустики вражеских кораблей еще двое суток слышали, как из-под воды доходили до них звуки ударов по металлу: наши подводники пытались заделать пробоины, до последней минуты боролись за жизнь. (Дело в том, что глубина у о. Гогланд значительно меньше критической глубины для лодок типа «Щ», т.е. лодка ушла на дно и не была сразу разрушена водой, в некоторых отсеках оставался воздух, и там живыми оставалась часть экипажа.)

После гибели «Щ-408» не было в советском ВМФ человека, который не знал бы о подвиге экипажа этой лодки. Не случайно за «Щ-408» укрепилось уважительное название подводного «Варяга».

Кстати, в истории российского военно-морского флота есть немало других подвигов экипажей боевых кораблей, не менее героических, чем подвиг «Варяга» или «Стерегающего». К сожалению, о других подобных «золотых» страницах истории русского флота и раньше-то немногие люди знали, а теперь и вовсе стали забывать.

Например, в той же русско-японской войне 1904 — 1905 гг. уже после гибели адмирала С. О. Макарова, когда порт-артурской эскадрой стал командовать трусливый и бездарный адмирал Витгефт, несколько ярчайших подвигов совершили экипажи русских кораблей, пытавшихся, выйдя из Порт-Артура, прорваться во Владивосток.

Когда в результате абсолютно безграмотных действий флагмана-адмирала Витгефта, поднявшего свой флаг на броне-

носце «Цесаревич», русская эскадра попала в чрезвычайно неблагоприятное положение и начала возвращаться в базу, не достигнув цели, командиры нескольких кораблей проявили настоящую волю и героизм, а экипажи кораблей — стойкость, самоотверженность, прекрасную выучку и готовность умереть, предпочитая смерть капитуляции врагу.

Например, крейсер «Новик», нанеся повреждения японскому кораблю и сам получив пробоину ниже ватерлинии, вынужден был отстать от крейсера «Аскольд», с которым вместе прорывался во Владивосток. Зайдя в порт Циндао, приняв 250 тонн угля (именно нехватка топлива вынудила командира зайти в порт), ночью без огней вышел в море и, обойдя Японию с востока, зашел в порт Корсаков на Сахалине (снова для пополнения запасов топлива). Выйдя из порта, «Новик» встретился с японским быстроходным крейсером «Цусима». Артогнем нанес ему серьезные повреждения. Крейсер «Цусима» получил сильный крен и вынужден был выйти из боя. Однако «Новик» получил еще одну пробоину ниже ватерлинии, кроме того, были неисправны котлы и поврежден руль. Экипаж крейсера начал исправлять повреждения, но не успел. К «Цусиме» на помощь подошло 4 корабля из противоминного отряда японцев. Оставшись без хода, «Новик» не мог принять бой. Командир крейсера капитан 2-го ранга Шульц принял решение, не желая спускать флаг, затопить крейсер.

При прорыве эскадры из Порт-Артура получил повреждения крейсер «Рюрик», в результате неравного боя трех русских крейсеров («Россия», «Громобой» и «Рюрик» с эскадрой из шести японских крейсеров и нескольких эсминцев, «Рюрик» получил пробоины в кормовой части и руля). Японский адмирал Камимура, командовавший эскадрой, для добивания «Рюрика» направил два крейсера «Нанива» и «Такачиха» и несколько миноносцев. «Рюрик», слабо бронированный, с парусным вооружением корабль, **5 (!)** часов вел бой с противником, превосходящим его в **10** раз. Стреляя из двух уцелевших орудий, со сбитыми мачтами и поврежденным рулем, он несколько раз переходил в наступление, пытаясь вырваться из окружения, и нанес несколько повреждений японским кораблям. Когда вышли из строя последние орудия, погибла половина экипажа, умер от полученных ран командир крейсера капитан 1-го ранга Трусов и погиб старший помощник команди-

ра капитан 2-го ранга Холодский, а из **22** офицеров корабля в живых осталось только **7**, командование кораблем принял на себя лейтенант Иванов. В это время на горизонте показались еще несколько японских кораблей, направляющихся к «Рюрику». Лейтенант Иванов приказал открыть кингстоны. Израненный крейсер с поднятым Андреевским флагом ушел на дно...

Были в той русско-японской войне не менее героические подвиги экипажей и других русских кораблей, например, 2-й эскадры под командованием адмирала Рождественского. Так что подвиг подводной лодки «Щ-408» под командованием П. С. Кузьмина есть с чем сравнивать.

К сожалению, в той войне 1904 — 1905 гг. настоящих флотоводцев и полководцев, кроме адмирала С. О. Макарова и генерала И. К. Кондратенко — организаторов и вдохновителей обороны Порт-Артура, не было. Наоборот, было много тупоголовых бездарей, таких, как адмиралы Витгефт, Алексеев, генерал Куропаткин, а также трусов и предателей, как генералы Фон Стессель, Рейс.

...Русские и советские моряки в отличие от всех других сдаче в плен предпочитали гибель. Ничего подобного в других флотах не было. Несколько отличаются от всех японцы; там вместе с кораблями нередко уходили на дно командиры, соблюдая принципы самурайской чести, но рядовые японские матросы были далеки от этих самурайских законов и предпочитали все же сдаваться пачками.

В истории прославленных подводных сил «Кригсмарине» нет ни одного подобного случая из всех **779** погибших подводных лодок. В безвыходных положениях оставшиеся члены экипажей предпочитали сдаться в плен вместе со своими командирами. Таких экипажей в «Кригсмарине» было **219**. Перед инстинктом страха погибнуть и желанием сохранить жизнь оказались бессильны и всемогущая геббельсовская пропагандистская машина, «промывающая» мозги «героических» бойцов вермахта и «подводных рыцарей» Деница. Не смог пересилить этого даже громадный страх перед «особыми» английскими лагерями для пленных подводников, где, по пропагандистским сообщениям немецких спецслужб, отношение к пленным немецким подводникам было «жесточайшим».

Более ста лет прошло, как с поднятым Андреевским флагом ушел на дно Желтого моря крейсер «Варяг», и более со- рока лет, как с понятым советским военно-морским флагом ушел на дно Балтийского моря подводный «Варяг» — подвод- ная лодка «Щ-408». Более шестидесяти лет отделяют эти два подвига, но многое в них совпадает не только по относитель- ным результатам героического сражения в окружении враже- ских кораблей, имеющих громадное превосходство в силе, но и, главное, — по высочайшему патриотическому духу, пред- данности своему Долгу, Флоту, Родине.

И как бы там ни паскудили современные выродки от исто- рии, пытаясь очернить эти подвиги, никогда своей цели они не добьются. Золотые страницы в истории русского и совет- ского Военно-морского флота не потускнеют от зрени ни- когда.

Петр Денисович (О П.Д. Грищенко)

Назовите это имя при любом подводнике отечественного ВМФ, начиная с ветерана Великой Отечественной войны и за- канчивая молодым лейтенантом, и они сразу вам скажут, о ком идет речь. Это Петр Денисович Грищенко — командир прославленной «Л-3».

В «Дуэли» № 11 за 2000 г. была опубликована хорошая статья ветерана-подводника В. Кулиниченко «Легендарный подводник», в которой, в преддверии Дня подводника, оче- редной раз поднимался вопрос о необходимости восстано- вления справедливости в отношении легендарного подводни- ка Петра Денисовича Грищенко, который до последнего уда- ра сердца служил Флоту и Родине, став после войны незауряд- ным писателем и ученым, не только написавшим несколько книг, но и внесшим большой вклад в развитие военно-мор- ского оперативно-тактического искусства, разработав пре- красный учебник по этим вопросам. Различные государствен- ные и общественные организации страны, связанные с Воен- но-морским флотом (например, Объединенный Совет ветера- нов-подводников), полтора десятка раз обращались в выс- шие государственные инстанции с ходатайством о присвое- нии П. Д. Грищенко звания Героя Советского Союза (после

1990 г. — Героя РФ посмертно). В упомянутой статье автор выражает надежду, что к 55-летию Великой Победы восторжествует справедливость, национальный герой не только, как и раньше, будет жить в народной памяти, но — *«восторжествует и официальная часть этой памяти»*.

Семь Верховных Главнокомандующих сменилось в стране. Сейчас у руля восьмой — В. Путин, но, как и раньше, засилье окружения высшего руководителя разного рода махровыми бюрократами, угодниками, подхалимами не дает ему «разуть» глаза и увидеть наконец-то того, кого действительно надо, хотя бы посмертно, отметить высшей наградой Родины. А, впрочем, возможно, что и не в «окружении» все дело, а в том, что такие подлинные патриоты, внесшие неоценимый вклад в победу над гитлеровским фашизмом, не в чести теперь у высших руководителей страны.

Возвращаясь к вопросу о том, в каких условиях и как воевали наши подводники, а также в подтверждении того, что П. Д. Грищенко — действительно легендарный подводник, приведу несколько фактов об одном из боевых походов подводной лодки «Л-3», которой он командовал, будучи в звании капитана 2-го ранга. Факты эти из официальных документов, хранящихся в Центральном Военно-морском архиве (ЦВМА, ф. 18, д. 21602,40017).

«9 августа 1942 г. ПЛ «Л-3» («Фрунзовец») отошла от пирса Кронштадта для занятия позиции боевого патрулирования к западу от о. Борнхольм. Форсирование противолодочных заграждений Финского залива прошло удачно.

...18 августа в районе о. Эланды обнаружила фашистский конвой из 12 транспортов под охраной эскадренного миноносца и нескольких сторожевых кораблей. Выйдя в атаку на конвой, потопила тремя торпедами транспорт водоизмещением 5492 тонны. Корабли охранения при преследовании сбросили на нее 38 глубинных бомб.

...25 — 26 августа в районе Треллерборга выставила две минные банки — 20 мин. В сентябре на этих минах подорвались и затонули 2 транспорта противника и шхуна «Фледервик» (а позднее выяснилось, что еще и ПЛ «U-416». — Прим. авт.).

...26 августа к западу от о. Борнхольм обнаружила конвой из 8 транспортов в охранении эсминца, нескольких стороже-

вых кораблей и самолета. В 17.10 произвела 2-торпедный залп по кораблям охранения. Корабли от торпед уклонились. В 17.32 вышла в атаку, произведя четырехторпедный залп. Потопила два транспорта.

...1 сентября в районе Эланда обнаружила конвой из 8 транспортов в охранении эсминца, нескольких сторожевых кораблей и самолета. В 17.10 произвела двухторпедный залп по кораблям охранения. Корабли от торпед уклонились. В 17.32 вышла в атаку, произведя четырехторпедный залп. Потопила самый крупный транспорт конвоя.

...При возвращении в базу, преодолевая минные заграждения, дважды (6 и 8 сентября) подводная лодка подорвалась на минах, получила повреждения, но сохранила живучесть.

...10 сентября подводная лодка ошвартовалась у пирса Кронштадской ВМБ».

Итак, за один поход, длившийся чуть больше месяца, подводная лодка потопила 7 судов и кораблей противника. После войны эти результаты получили подтверждение (по документам противника).

Краткие и «сухие» сведения документальной хроники мало говорят о том, **чего** стоили эти блестящие победы, какого напряжения моральных и физических сил они потребовали.

При уклонении от противолодочных сил в результате бомбежки вышел из строя гирокомпас, пришлось осуществлять плавание по магнитному компасу.

9 августа во время форсирования минного заграждения на мелководье, имея над рубкой всего 7 м воды, ПЛ села на мель, не получив серьезных повреждений.

25 августа во время постановки второй минной банки (после семи выставленных мин) якорь одной из мин застрял в трубе торпедного аппарата. Примерно через 1 час после того, как мина оказывается в воде, срабатывает «сахарная рвушка» — мина становится способной взорваться при малейшем контакте с ней. Длительное время подводная лодка не могла освободиться от мины, готовой взорваться в любую минуту, но благодаря выдержке и умелым действиям командира путем искусного маневрирования подводная лодка освободилась от мины.

В результате бомбежки глубинными бомбами противолодочных сил противника подводная лодка получила несколько тяжелых повреждений. Например, лопнула верхняя крышка правого дизеля. Командир принял решение лечь на грунт на глубине, позволяющей это сделать у о. Борнхольм вблизи вражеских берегов. Личный состав устранил повреждение, хотя лодка находилась практически под боевыми кораблями противника (тральщиками), а потом, когда тральщики вынуждены были удалиться в базу из-за шторма, подводную лодку стало бить о грунт. Однако повреждение, требующее ремонта в береговых условиях, было устранено.

Во время взрывов мин при преодолении противолодочных рубежей подводная лодка получила еще несколько серьезных повреждений, среди которых такое серьезное, как разгерметизация прочного корпуса с поступлением забортной воды в отсек (не считая таких «мелочей», как лопнувшие плафоны, выход из строя указателя вертикального руля и т. п.).

При уклонении от противолодочных сил и при преодолении противолодочных заграждений подводная лодка вынуждена была длительное время находиться на глубине без всплытия на поверхность, когда плотность электролита аккумуляторных батарей падала до критической, а личный состав находился на пределе физического выживания из-за нехватки кислорода, сильной загазованности отсека углекислым газом, парами воды, щелочной кислоты и т. д.

Вот что рассказывает сам П. Д. Грищенко об атаке конвоя в районе о. Бронхольм в конце августа 1942 г.: *«Около 23 часов при сильной облачности, когда луна изредка появлялась в просветах туч, мы обнаружили конвой, шедший на юг — в Германию (разумеется, основным грузом на судах была железная и полиметаллические руды из Швеции. — Прим. авт.). На этот раз удалось занять позицию залпа так близко, что отвернуть от наших торпед в момент команды «товсь» гитлеровцы уже не могли.*

Залп из четырех торпед накрыл колонну транспортов. Стоя на мостике (атака была из надводного положения. — Прим. авт.), мы наблюдали, как два огромных низко сидевших

в воде транспорта почти одновременно были приподняты вверх взрывами, а затем с грохотом, треском и пламенем рухнули на воду... На поверхности плавали доски, пустые шлюпки раскачивались на небольшой волне». (Грищенко П. Соль службы. Л., 1979).

Хочу еще привести цитату из этой книги П.С. Грищенко: «...На полном ходу проходим в сотне метров от места гибели минного заградителя «Л-2». Глубиномер показывает шесть-десять метров, эхолот — двадцать. Даю команду:

— Встать. Проходим над подводной лодкой «Сталинец». Смирно!

Минута молчания.

В море памятников погибшим не ставят. Иногда на карте координаты трагедий помечают точкой. Проходя вблизи этого места, на корабле приспускают флаг.

Спустя много лет после войны я был взволнован одним приказом. Вот он:

«Из приказа командующего Краснознаменным Северным флотом. Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-североморцев на местах героических боев определить координаты мест боевой славы...»

Далее в приказе, о котором ведет речь Грищенко, перечислены координаты героической гибели некоторых прославившихся надводных кораблей и подводных лодок СФ и предписано *«Всем кораблям, проходящим объявленные координаты мест боевой славы, приспускать флаги, подавать звуковые сигналы...»*. Позднее такое положение было узаконено в правилах Военно-морского церемониала СССР. Не знаю, существует ли оно теперь в «новом» российском флоте.

Кстати, за время этого похода, в результате которого не выдержала психика писателя А. Зонина (бывшего батальонного комиссара Гражданской войны, человека не робкого десятка), подводная лодка «Л-3» прошла почти полторы тысячи миль под водой и, как пишет командир лодки *«семьдесят восемь раз пересекала линии минных заграждений, на пяти из них подрывалась, вражеские корабли сбросили на лодку более двухсот глубинных бомб»* (выделено мной. — Прим.авт.).

О том, что пережил личный состав подводной лодки и он лично, рассказал писатель Александр Зорин, побывавший в этом боевом походе. Так вот психика Зорина не выдержала всей этой морально-психологической и физической нагрузки: после похода он попал в госпиталь. Только благодаря его жене — известной писательнице Вере Кетлинской и ее лучшей подруге — поэтессе Ольге Берггольц, которые, сменяя друг друга, после ежедневной работы в Ленинградском радиокомитете, в течение месяца дежурили в палате писателя, А. Зорин «пришел в меридиан».

К сожалению, радист подводной лодки, главный старшина Василий Чупраков, нервы и психика которого тоже не выдержали после всего пережитого, 7 лет лечился в различных больницах Ленинграда, но так и скончался, не покидая их.

За этот героический поход, **за проявленное мужество 15 членов экипажа «Л-3» были награждены орденами Ленина, 24 — орденом Красного Знамени, 15 — орденом Красной Звезды: 54 награды, из которых почти треть — высшие награды Родины.** Это достойно занесения в Книгу рекордов Гиннесса.

Разумеется, главная заслуга в победах, достигнутых экипажем «Л-3», принадлежит его командиру — П. Д. Грищенко. Чего стоит только один решительный маневр, им принятый, когда при атаке по конвою 1 сентября потопленным оказался громадный танкер водоизмещением 20 тыс. тонн. При попадании торпед танкер разломился пополам, и горящая нефть быстро покрыла большую поверхность моря. Корабли охранения, обнаружив подводную лодку (после выпуска торпед из носовых торпедных аппаратов лодка не удержала дифферент, и нос ее корпуса оказался на поверхности), с двух сторон ринулись к лодке, ведя артиллерийский огонь и начав бомбометание. Командир быстро принимает решение: погружаясь, дать самый полный ход моторами и нырнуть под море огня, двигаться в сторону горящего танкера: для надводных кораблей путь туда закрыт, а лодка успешно оторвалась от преследования.

А какая железная выдержка, спокойствие и мужество требуются от командира, когда лодка при форсировании противолодочных рубежей касается своими бортами минрепа («как

будто происходит прикосновение к оголенным нервам» — так характеризуют свое самочувствие и немецкие и советские подводники, испытывавшие это на себе). Еще более ответственна и важна роль командира ПЛ в момент подрыва на mine или при попадании в лодку глубинной бомбы, когда лодка получает серьезные повреждения и личный состав начинает бороться за живучесть. Хладнокровие, выдержка, четкие команды, отдаваемые спокойным голосом, грамотный и быстрый маневр — вот залог того, что экипаж, уверенный в своем командире, справится с любой поставленной задачей.

Рассказывая о П. Д. Грищенко, необходимо отметить, что еще во втором походе 1942 года (в ноябре) подводная лодка «Л-3» под его командованием первой побывала в самой отдаленной юго-западной части Балтийского моря. Под носом у врага она выставила свои минные банки, на которых подорвались и затонули транспорты «Остланд» (2125 тонн), «Гинденбург» (7880 тонн), «Диршау» (762 тонны), «Мари Фердинант» (1757 тонн), «Тристан» (1765 тонн), «Грундзесс» (866 тонн). Все эти победы снова дались нелегко. Преодолевая противолодочные рубежи, лодка попала под таран вражеского судна и лишилась обоих перископов (командирского и зенитного), а следовательно, в подводном положении оказалась «слепой».

Все выше рассказанное относится к 1942 г., но П. Д. Грищенко, командуя своей «Л-3», внес достаточно большой вклад в нашу Великую Победу еще в 1941 г. В октябре 1941 г. на минах, выставленных «Л-3», подорвался тральщик противника, а в ноябре — 3 морских транспорта.

Вот что зафиксировано в боевых документах Балтийского флота, хранящихся в Центральном Военно-морском архиве (ЦВМА, ф. 18, д. 40015):

«26.06. КБФ приступил к постановке минных заграждений на морских коммуникациях и фарватерах, ведущих к портам и базам противника.

Подводные лодки «Л-3» (капитан 3 ранга П. Д. Грищенко) 27.06 и 19.07, «Калев» (капитан-лейтенант Б. А. Ныров) 13.08 и «Лембит» (капитан-лейтенант В. А. Полещук) 17.08 выставили 70 мин на подходах к Клайпеде, у м. Брюстерорт, у м. Ужава и к западу от о. Борнхольм. На этих минах в сентябре 1941-го — феврале 1942 г. подорвались и затонули транспор-

ты «Поллукс», «Эгерад», «Хенни», «Фрауэнбург», «Варлатен», железнодорожный паром «Штарке», учебное судно «Дойчланд» (13 727 т), посыльное судно «Порккалла», тральщик «Гюнтер». Итак, отправились на дно 10 судов и кораблей, 4 из которых подрывались на минах, поставленных ПЛ «Л-3».

Хочу напомнить, что это было в конце 1941 г., возможно, в самый трудный и трагический период Великой Отечественной войны. Безуспешно окончились попытки Отчужденной войны Западного фронта по войскам противника, вклинившимся между 8-й и 11-й армиями: наши войска вначале отступили к р. Западная Двина, а потом были оставлены острова Моондзундского архипелага и о. Ханко, Лиепая (Либава), Рига, Таллинн, острова Бьёркского архипелага. Несокрушимой крепостью оставался только Кронштадт.

К этому времени (выходу на минные постановки) уже погибло 5 балтийских подводных лодок («М-78», «С-3», «М-99», «С-10» и «М-81»). Потопление 10 судов и кораблей противника на выставленных минах было частью общего вклада в ту месть за погибших товарищей, которой ответили за них все подводники-балтийцы.

Напомню также, что в тот период, когда пропаганда Геббельса кричала о гибели русского флота на Балтике, о том, что *«русские лодки намертво заперты в горле Финского залива»*, несколько наших лодок действовало в самой *«волчьей пасти»* — в Померанской бухте на меридиане 14 («С-6») и в Данцигской бухте («С-10»). А в сентябре 1942 г. «Л-3» в походе, о котором выше шла речь, действовала как раз на меридиане Берлина.

Не буду останавливаться подробно о том, как П. Д. Грищенко из простого рабочего паренька превратился в легендарного подводного аса, успев еще до поступления в ВМУ им. М. В. Фрунзе узнать, что такое жизнь: учеба в церковно-приходской и железнодорожной школах, в вечернем электромеханическом техникуме, работа батраком, слесарем, рабочим в порту и на железной дороге, «прокол» с попыткой попасть в училище по рекомендации комсомольской организации (по состоянию здоровья — из-за «дальтонизма», которого у него не было), отличное окончание училища, лейтенантская служба на эсминце «Карл Либкхнект», настойчивое в течение полугода «обивание порогов» служебных ка-

бинетов с рапортами о направлении служить на подводные лодки, служба на устаревшей ПЛ «Пантера» под командованием Льва Рейснера (родного брата известного флотского комиссара Ларисы Рейснер), служба на «Декабристе» — ПЛ «Д-2», назначение помощником командира в 1933 г. на «Д-1», обучение на курсах подготовки командиров лодок, назначение командиром ПЛ «Д-5» на Черноморский флот (в возрасте 25 лет). Обо всем этом и о многом другом рассказано в книге вице-адмирала Г. Г. Костева «Герой Балтики», вышедшей в Москве в 1991 г.

В годы войны и после нее о героических делах Петра Денисовича писали А. Фадеев, В. Азаров, Вс. Вишневский, А. Зорин, Л. Соболев, А. Крон, А. Штейн, В. Кетлинская, О. Берггольц, М. Корсунский. Высокую оценку его подвигам давал бывший командующий КБФ адмирал В. Ф. Трибуц. Очень высоко ценил его адмирал И. С. Исаков, бывший начальник Главного штаба ВМФ, ученый и писатель.

Вот что сказал он в своем капитальном труде «Военно-Морской Флот СССР в Великой Отечественной войне» о П. Д. Грищенко: *«Примерами большой смелости и искусства балтийских подводников могут служить рейсы гвардейской подводной лодки «Л-3» под командованием Петра Грищенко. Эта лодка успешно преодолела все опаснейшие преграды в Финском заливе (минные поля, шхеры и пр.) и на просторах Балтики топила немецкие суда. Только в одном походе Грищенко потопил четыре фашистских транспорта и миноносца...»*

Почему П. Д. Грищенко, награжденный восемью боевыми орденами, не получил высшей награды Родины — звания Героя Советского Союза ни при жизни, ни после смерти, несмотря на неоднократные ходатайства большого количества разного рода учреждений и общественных организаций, имеющих непосредственное отношение к ВМФ? (Например, таких, как некоторые НИИ ВМФ, Объединенный Совет ветеранов-подводников, куда входит более 2,5 тыс. человек.) Много разного толка разговоров, устных и письменных высказываний ходит на эту тему. В том числе неоднократно всплывала и продолжает всплывать версия о личной неприязни командира бригады лодок КБФ Л. А. Курникова в связи с «треугольником»: П. Д. Грищенко — О. Берггольц — Л. А. Курников, пу-

щенная когда-то представителями партийных органов и, по видимому, до сей поры этими органами, имеющими теперь другое название, поддерживаемая. Самое неприятное, что эту версию поддерживают и некоторые ветераны-подводники, служившие во время войны в бригаде лодок в качестве матросов или старшин, в сущности, ничего не знавшие, что творилось там «наверху», но воспитанные с молодости так, что представителям политорганов надо верить безусловно.

Не в обиду ветеранам-подводникам и не в обобщение всех работников политорганов, работавших во время войны рука об руку с командирами соединений, частей и подразделений, разделяя с ними и опасность в боевых делах, и ответственность за их результаты, хочу высказать такую мысль. По результатам такого рекордного похода, в котором было потоплено 7 судов противника (с учетом подорвавшихся на выставленных «Л-3» минах, это стало известно несколько позднее), командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц сказал: *«...по искусству кораблевождения и использованию оружия, по тактике, — словом, по всем боевым показателям поход «Л-3» не имеет равных в обоих эшелонах»*. Напомню, что всего в этих 2 эшелонах участвовало в боевых действиях 26 подводных лодок.

Всеми высшими командными инстанциями похода была дана высочайшая оценка. Кроме одной — **политорганами**. Как известно (это было всегда), что замполит командира корабля, как и командир, по возвращении из боевого похода представляет отчет в соответствующий политический орган по инстанции. В конечном счете, все важные сведения из этих отчетов ложатся на стол самому «высокому политрабочему» — начальнику Главного политического управления армии и ВМФ. В сентябре 1942 г. бывший «всемогущий» начальник Главного политического управления РККА и заместитель Народного комиссара обороны Л.З. Мехлис уже не занимал эту должность, но его «политический дух» в Главпуре все еще царствовал. Несомненно, попал политический отчет к начальнику Главпура и о походе «Л-3». А в этом отчете черным по белому было напечатано: *«... Результаты похода были бы еще более впечатляющими, если бы командир лодки не проявлял излишнюю осторожность...»*

Многим начальникам Грищенко был непонятен своей «оригинальностью», например, высказанным желанием после окончания Военно-морской академии снова быть назначенным командиром лодки (на должность, с которой ушел в академию) и отказом от «начальственных» должностей на берегу.

И во время войны и после нее, став капитаном 1-го ранга, обремененным ученым званием, автором 2 серьезных монографий об оперативно-тактической подготовке подводных сил, занимая высокие должности в Высшем военно-морском училище и работая по рекомендации И.С. Исакова в Военно-морской академии на кафедре морской тактики под руководством профессора А.В. Томашевича, он всегда оставался самим собой: никогда не кривил душой и прямо, не уклоняясь от ответов, высказывал в глаза свою точку зрения на тот или иной вопрос, не оглядываясь на «высокие погоны» своего оппонента и не лицемеря.

Например, однажды получив реферат докторской диссертации одного из адмиралов-«начальников» и убедившись в никчемности тех «открытий», что высказал этот начальник, он в пух и прах расчихвостил его «научные перлы». Не посчитался он и с тем, что многие другие «авторитетные» оппоненты с высокими званиями одобрительно высказались о диссертации.

Судьбе было угодно, что именно этот «ученый» адмирал был назначен начальником училища, где лучшую кафедру возглавлял Грищенко. Он тут же принял меры, чтобы избавиться от Петра Денисовича: его назначили на должность заместителя начальника училища, но другого, и в другой город. И должность эта была чисто административной, к которой душа его не лежала...

Думаю, что именно в этом «собака зарыта». А П. Д. Грищенко, будучи человеком безукоризненной честности, с высокими понятиями об офицерской чести и человеческой порядочности, многим своим прямым начальникам был не «по нраву», особенно начальникам по политической линии. Он хотя и не конфликтовал со своим комиссаром, считая, что тот делает свое дело, воспитывая личный состав и *«претворяя в жизнь линию партии»*, но по вопросам оперативно-тактических дел полагался только на себя — на свои знания, свой

опыт и интуицию, свою волю. Например, в этом самом походе, о котором шла речь, после атаки конвоя и потоплении вражеского транспорта подводная лодка едва не попала под таранный удар форштемня эсминца, т.к. корабли охранения обнаружили лодку, которая после торпедного залпа показала противнику свой нос. Противолодочные корабли начали интенсивное бомбометание. Спас лодку только решительный маневр командира под горящий танкер, а потом хитрое маневрирование с остановкой электродвигателей и покладкой на грунт.

Так вот после этой атаки командир принял решение отрабатывать личный состав боевого расчета, в частности, рулевых и специалистов БЧ-V так, чтобы при послезалповом маневрировании не было проблем с удержанием лодки на глубине. Комиссар резко возразил против решения командира *«тренироваться в море, рядом с противником»*. П. Д. Грищенко проигнорировал возражение комиссара и, отойдя в центральную часть Балтийского моря, трое суток отрабатывал торпедные атаки, пока не добился нужных результатов (несомненно и этот случай попал в отчет комиссара).

В связи с П. Д. Грищенко хочу высказаться со своей низкой колокольни по поводу ответа адмирала Трибуца на один вопрос о нем: почему не был Грищенко представлен к званию Героя Советского Союза. Адмирал Трибуц пишет: *«Что касается упоминаний в моей книге фамилий подводников (речь идет о книге «Подводники Балтики атакуют». — Прим.авт.), то они все, безусловно, заслуживают этого. А вот раскрыть командирские качества я считал необходимым только у тех, кто был наиболее ярким представителем «школы балтийцев». Тех, у кого учились другие командиры перед походом, кто отличался своим «почерком»... Поэтому в моей книге Петру Денисовичу Грищенко я уделил больше внимания, чем другим командирам...»*

А на прямой вопрос, почему ни А. И. Маринеско, ни П. Д. Грищенко не были представлены к званию Героя Советского Союза, адмирал отвечает: *«В случае с Маринеско отрицательное влияние оказало его неблагоприятное поведение на берегу, а Грищенко, как ни странно, никто из его прямых начальников и не представлял к этому званию»*.

Видимо, слукавил адмирал: даже если *«никто из его пря-*

мых начальников не представлял», то каким же начальником по отношению к командиру лодки является сам командующий флотом? Если непосредственный начальник не пишет представление на командира лодки, о подвигах которого ты прекрасно знаешь и знаешь, что он заслуживает высшей награды Родины, то почему ты не можешь подсказать этому начальнику подготовить представление?

Во-вторых, автор этих строк лично слышал из уст вице-адмирала Л. А. Курникова, бывшего начальника штаба бригады лодок, что он своей рукой писал представление на П. Д. Грищенко и передал его «по команде», как предусмотрено флотскими документами. Оснований не верить вице-адмиралу Л. А. Курникову — нет (не только у меня).

В-третьих, аргумент о том, что А. И. Маринеско не получил звание Героя Советского Союза из-за *«неблаговидного поведения на берегу»*, просто смешон. Во время войны звания Героя Советского Союза давали даже бывшим штрафникам, осужденным военным трибуналом, если они совершили подвиг и заслуживали этого звания.

В-четвертых, поздно, конечно, сейчас ворошить историю, да и ни к чему это делать (в свое время дискуссии на эту тему были серьезные), но все-таки вопросы о «блестящей» тактической мысли руководства Балтийского флота во время Великой Отечественной войны остаются. И о том, что в 1941 г. за каких-то 5 месяцев на Балтике было потеряно **19** подводных лодок, большая часть которых вышла в море и погибла безрезультатно. И о том, что, прежде чем посылать лодки одну за другой на прорыв из Финского залива, зная, что вероятность прорыва очень низка, нужно было принять меры для обеспечения возможности прорыва более эффективные, чем те, которые принимались. И о том, что длительное время назначались одни и те же районы подзарядки аккумуляторных батарей. И о плохой отработке вопросов взаимодействия с авиацией (особенно в вопросах обеспечения лодок данными авиаразведки). И о недостаточной организованности и отработке вопросов встречи подводных лодок после боевого похода в «точке всплытия» с кораблями, предназначенными для сопровождения лодки в базу, и др.

Здесь, конечно, можно говорить о большом моральном значении даже единичных прорывов лодок в Балтийское море

(для пропаганды и поддержания духа моряков Балтики и жителей Ленинграда) и о том, что соотношение потопленных судов и кораблей в 1941 году к числу погибших лодок **1 к 1** «не такое уж критическое», но все же — все же... Все же лучше, если это соотношение **40 к 1**, как в 1944 г., или **35 к 1**, как в 1945 г.

Заканчивая разговор о Петре Денисовиче Грищенко, хотел бы отметить одну характерную деталь, отличающую наших подводников от немецких. Те, кто читал переведенные с иностранных изданий на русский язык книги о немецких подводниках и видел снимки этих подводных «морских волков», наверняка обратил внимание, что подавляющее большинство из них, возвращаясь из боевого похода, выглядят какими-то пиратами: обросшие до безобразия лица, изношенная вконец и часто рваная одежда... Такими немецкие подводники показаны в фильме «U-Boat» («Подводная лодка»), шедшим у нас по одному из центральных телевизионных каналов. О том, как выглядели немецкие подводники, писали и сами командиры подводных лодок, такие, как В. Лют, Э. Топп, Х. Буш.

Вот что пишет, например, тот же Х. Буш в своей книге «Подводный флот Третьего рейха. Немецкие подлодки в войне, которая была почти выиграна. 1939 — ... гг.»: *«Меня окружали незнакомые лица (это он о молодом пополнении экипажа лодки. — Прим.авт.) — крепкие, раскованные и непринужденные парни. Многие из них недавно побрились, во всяком случае, не далее чем вчера, но скоро их облик изменится. Пройдет не так много времени, и они будут выглядеть настоящими бандитами».*

Условия обитания на наших лодках практически ничем не отличались от условий на немецких лодках, но, возвращаясь из длительных боевых походов усталыми, вымотанными физическими нагрузками и морально-психологическим напряжением, бандитами наши подводники не выглядели никогда. Потому что на нашем подводном флоте традиционно существовал закон: «чистота — залог здоровья». А поэтому и чистота внутри отсеков, и чистота тела членов экипажей подводных лодок при любых условиях (по возможности) поддерживалась всегда. Личная гигиена в дальнем походе исключительно важна, а поэтому в задачу фельдшера (во время прошлой войны)

и лодочного доктора (начальника медицинской службы) в послевоенный период входило и входит контроль за поддержанием чистоты, помощь в организации соблюдения личной гигиены, организации помывки в душе, хотя и соленой водой, выдача пропитанных медицинским спиртом марлевых салфеток для протирки лица и т.д. И, конечно, одно из главных требований было и остается обязательное бритье лица.

В одном из своих повествований «На подводном минном заградителе», опубликованном в сборнике «Подвиги подводников Краснознаменной Балтики 1941 — 1945» П. Д. Грищенко рассказывал, как после первого боевого похода, закончившегося 9 июля 1941 г., он прибыл в штаб флота для доклада о результатах похода начальнику штаба флота контр-адмиралу Ю. А. Пантелееву, которого он хорошо знал еще по службе на Черном море, когда тот был там начальником штаба бригады подводных лодок (в довоенное время). После доклада, ответив на вопросы и получив указания начальника штаба, уходя, он обратил внимание на внешний вид контр-адмирала. Вот что он пишет в частности: *«Прощаясь с Пантелеевым, я невольно обратил внимание на то, что он безукоризненно брит и аккуратно по форме одет. Белоснежная рубашка с черным галстуком и отутюженная тужурка придавали ему строгий и внушительный вид. Выйдя в приемную, я невольно посмотрел на себя в большое зеркало, стоявшее в углу... Мне стало стыдно за себя, комиссара и за весь экипаж подводной лодки. Всего две недели, как началась война, а обросли, что дикири... нельзя превращаться в своих предков. С сегодняшнего дня всему экипажу лодки бриться, мыться, песни петь и веселиться — ежедневно, несмотря ни на что».*

Не знал тогда П. Д. Грищенко, что эти его слова довольно быстро распространятся среди подводников других подводных лодок и станут потом своеобразным девизом и крылатым призывом всех подводников Советского Союза, в том числе и подводников послевоенного поколения. Живы они и в современном подводном флоте: *«бриться, мыться, песни петь и веселиться».*

В одной из глав книги, о которой я упоминал выше, П. Д. Грищенко писал: *«...Нет такого человека, который бы ничего не боялся. Но опасность, которая нас подстерегает, страшна только до того момента, пока она неизвестна. А как только*

она становится ясной — мобилизуйте все силы на борьбу с ней. Здесь не до переживаний. И вы побеждаете». Этому постулату он был верен сам. Этому же учил своих подчиненных.

Прежде чем поставить точку в рассказе о П. Д. Грищенко, надо отметить, что с первого дня занятия командирской должности он всегда думал о воспитании достойной замены себе. Под статью себе он и подготовил своего старпома В. К. Коновалова, которому и передал потом под командование свою Гвардейскую «Л-3». В. К. Коновалов не подвел своего командира. Командуя этой лодкой, он еще много неприятностей доставил врагу и 8 июня 1945 г. получил звание Героя Советского Союза.

А знаменитая ленинградская поэтесса Ольга Берггольц в 1942 г. написала свою «Песню о подводной лодке», посвященную экипажу «Л-3». В ней, в частности, говорится:

*... Нас мало, мы горсточка русских людей
В подводной скорлупе железной,
Мы здесь одиноки средь минных полей,
В коварной и гибельной бездне.
... Нас мало, мы горсточка, мы островок
Среди смертоносной стихии,
Ну что же — что берег любимый далек:
Мы сами повсюду — Россия...*

Подводный «патриарх» (Об А. М. Матиясевиче)

Не дождался при жизни присвоения звания Героя Советского Союза еще один легендарный подводник Великой Отечественной войны капитан 1-го ранга Алексей Михайлович Матиясевич, рождения 1905 г., г. Смоленск, русский. Скончался в 1995 г., немного не дожив до своего 90-летия.

Первое представление на звание Героя Советского Союза было подготовлено еще более 50 лет назад, до того, как многолетняя борьба за него Объединенного Совета ветеранов-подводников закончилась наконец-то победой и он получил высшую награду страны (посмертно). Но только теперь уже не было Советского Союза, а звание Героя России, которое ему присвоили новые, «демократические» власти, уже было обгажено некоторыми новоиспеченными «героями» ельцинских времен, такими, как бывший министр обороны по

кликке «Пашка-мерседес» (давший команду расстрелять Парламент страны из танковых орудий), как бывший министр МВД Ерин и некоторые другие.

А. М. Матиясевич никогда не отрицал такого своего качества, как честолюбие (в лучшем понимании этого слова, в противоположность тщеславию), очень ждал времени, когда официально по иностранным источникам подтвердятся все до единой победы, записанной на его счет, и отпадет последний никчемный бюрократический аргумент, препятствующий присвоению звания Героя (хотя одной пятой части потопленного им числа судов и боевых кораблей было достаточно для получение этого звания).

Алексей Михайлович ждал своего часа, но не жаждал звания Героя России, и есть большое сомнение в том, принял ли бы он звезду Героя из рук новоиспеченного «вождя». По личному моему убеждению, он не сделал бы этого.

Впрочем, как бы там ни было, и без этого звания он навечно вошел в историю советского ВМФ как легендарный подводный ас, национальный герой, которого знает и любит народ, которым по праву гордится русский подводный флот.

До начала службы на подводном флоте А. М. Матиясевич, как и А. И. Маринеско, С. П. Лисин, И. А. Лунин, был профессиональным моряком торгового флота, прошедшим «морскую школу жизни», начиная с ученика матроса и до капитана дальнего плавания. Только в отличие от своих товарищей пришел он на подводный флот в довольно зрелом возрасте (35 лет) и имел за плечами 20(!)-летний опыт профессионального моряка. Перед началом службы в ВМФ он длительное время плавал по северным морям, был известным полярником, был хорошо знаком с такими «полярными знаменитостями», как В. И. Воронин, И. П. Папанин, О. Ю. Шмидт. Одним словом, жизненная карьера его складывалась блестяще. Ко всему прочему, он был награжден орденом, что в довоенное время имело большое значение. Однако он поступился своей карьерой и добровольно пошел служить в ВМФ, когда это потребовалось Родине.

В новых для себя условиях подводной службы А. М. Матиясевич освоился в рекордно короткий срок. Такие вопросы, как знание морских дисциплин, входящих в кораблевождение (навигация, мореходная астрономия, гидрометеорология,

морской театр и т.д.), им были давно и хорошо освоены. А именно эти вопросы для многих офицеров — кандидатов в командиры лодок были камнем преткновения.

В июле 1941 г. он был назначен помощником командира на подводную лодку «Лембит». Не прошло и 2 месяцев после назначения помощником командира лодки, как он сдал на допуск к самостоятельному управлению лодкой. ПЛ «Лембит» входила в начале войны в 3-й дивизион 1-й бригады подводных лодок, базировалась на Либаву и участвовало в знаменитом Таллинском переходе. Во время перехода рядом с «Лембитом» подрывалась на mine подводная лодка «С-4», спасти с которой удалось лишь несколько человек.

Через 3 месяца после назначения на «Лембит» Матиясевич принял командование этой лодкой. К этому времени он уже имел боевой опыт, участвуя в минных постановках в июле 1941 г. в районе о. Борнхольм, когда «Лембитом» командовал капитан-лейтенант В. А. Полещук.

... 17 августа 1942 г. подводная лодка «Лембит» под командованием капитан-лейтенанта А. М. Матиясевича вышла из Кронштадта на боевое патрулирование к устью Финского залива.

4 сентября в районе маяка Утё был обнаружен конвой из **8** транспортов в охранении **12** кораблей и катеров охранения. Прорвав противолодочное охранение, Матиясевич производит 2-торпедный залп по транспорту, идущему в колонне вторым. Транспорт идет на дно.

13 сентября. Безрезультатная атака торпедами еще одного конвоя. Лодка подверглась преследованию кораблей охранения, сбросивших несколько глубинных бомб. Безрезультатно.

14 сентября. Снова у о. Утё обнаружен конвой в составе **5** транспортов под охраной **4** кораблей охранения. Прорыв охранения, 2-торпедный залп одновременно по 2 транспортам, находившимся в створе прицела перископа (первая на Балтике атака одновременно по 2 целям). Судно «Финлянд» (2302 тонн) и другой транспорт, большего водоизмещения, в грохоте, огне и дыме идут на дно. Снова ожесточенное преследование. Так как район мелководный и глубже чем на 30 м лодка уйти не могла, глубинные бомбы достали ее. Один за другим следуют страшные, оглушительные взрывы. От гидравличе-

ских ударов по корпусу один за другим выходят из строя штурманские приборы, системы освещения, слаботочные системы указателей перекладки рулей, репитеров курсоуказателей и т.д. Нарушена герметичность прочного корпуса, в отсеки начинает поступать вода. Начинается борьба с поступлением воды. Командир уверенно, спокойно (!) и четко отдает команды, которые мгновенно выполняются хорошо отработанным личным составом. Лодка маневрирует, резко меняя курс и скорость... Оглушительный взрыв под палубой во 2-м отсеке — взорвался водород в аккумуляторной яме...

Подводники послевоенного поколения знают, что такое пожар в подводной лодке, находящейся под водой: уже через 1 — 2 минуты в замкнутом герметичном объеме отсека нечем дышать, без своевременного включения в кислородно-изолирующий аппарат или ликвидации пожара — верная смерть. (Автор знает это не понаслышке, т.к. довелось побывать в таком отсеке). А что такое пожар в лодке, находящейся под рвущимися над ней глубинными бомбами, да еще и при отсутствии нынешних кислородных аппаратов, дающих возможность дышать, можно только догадываться. Об этом не особенно-то любят распространяться ветераны-подводники, пережившие этот подводный ад. К тому же, одновременно с пожаром в одном отсеке в лодку с шумом поступает вода в другом... Несколько человек контужено и ранено. Около 3 часов продолжают взрываться над лодкой одна серия глубинных бомб за другой. Противник уверен, что лодка обречена, из этого капкана ей не вырваться. А в лодке продолжается мужественная борьба за живучесть с водой и огнем. Пожар потушен, снизилось поступление воды...

Решив, что лодка погибла, а возможно, полностью израсходовав запас глубинных бомб, корабли ПЛО прекратили бомбометание. По истечении почти одиннадцати часов неимоверного физического и нервного напряжения экипажа основные повреждения были ликвидированы. Боеспособность лодки была восстановлена. Глубокой ночью на остатках электроэнергии и сжатого воздуха лодка всплыла в надводное положение. Впереди еще был нелегкий путь через минные поля.

19 сентября лодка подошла к о. Лавенсаари и всплыла в надводное положение. Здесь ее ждали два катера — морских

охотника (МО). 22 сентября, преодолев все противолодочные рубежи, лодка возвратилась в базу. За мужество и стойкость, проявленные в этом походе, 10 человек были награждены орденами Ленина, 14 — орденами Красного Знамени, 13 — орденом Красной Звезды. (ЦВМА, ф. 18, д. 1895; ф. 78, д. 2817; ф. 135, д. 23478)

Таким был один из походов «Лембита» под командованием А.М. Матиясевича.

Так как подводная лодка «Лембит» по своему предназначению была, как и ПЛ «Л-3» Грищенко, минным заградителем, то и основные задачи, стоявшие перед командиром, заключались в постановке минных банок. И эти минные постановки были весьма результативны. А результативны они были потому, что Матиясевич, как и Грищенко, подходил к выполнению задач творчески. Прежде чем начать постановку мин в районе, определенном штабом флота, он, заняв район, некоторое время вел наблюдение за ним и начинал ставить мины, только убедившись, что через район действительно проходят коммуникации противника. Разумеется, если речь шла об «активных» минных постановках. Если же ставились оборонительные (заградительные) минные поля и банки, то, естественно, задача в этом случае заключалась в том, чтобы как можно точнее поставить мины в указанной позиции. Для этого, разумеется, нужно как можно точнее знать свое место.

Обмениваясь опытом с командирами других лодок — минных заградителей, с тем же Грищенко, командир «Лембита» иногда (при возможности) использовал тот же прием, что и Грищенко. Обнаружив работу вражеских тральщиков, занятых тралением мин, и выждав, когда они свою работу закончат, он тут же вслед за ними на только что протраленный фарватер выставлял свои мины.

Нередко, как и у П. Д. Грищенко, у него были на почве «творчества» столкновения с представителями штаба, особенно в начальный период войны, когда те не очень-то приветствовали такую самостоятельность командиров лодок, требуя буквального выполнения предписанных указаний. Нередко разногласия эти были весьма серьезны. Все «утрачалось» только после получения сведений о результатах постановок. А результаты эти были весьма внушительны.

В разговоре о П. Д. Грищенко были приведены некоторые конкретные результаты — кто подрывался на минах, им поставленных.

Приведу и здесь некоторые сведения о том, кто подрывался на минах, поставленных «Лембитом».

Так, 4 января 1945 г. на минах подрывался транспорт «Лютьехорн» (1953 тонны). В феврале — тральщик «М-421», 10 апреля — пароход «Койверк» (804 тонны) и противолодочный корабль «UJ-1102» («Вестфален», 445 тонн), 25 апреля — сторожевой корабль «VS-343» («KFK-300» водоизмещением 310 тонн).

В общей сложности на боевом счету «Лембита» **25** потопленных целей, в числе которых **8** боевых кораблей различных классов общим водоизмещением **18 996** тонн и **17** судов (транспорты, танкеры) общим водоизмещением **57 336** тонн. Общий потопленный им тоннаж **76 332** тонны. Этот результат в послевоенное время четко подтвержден документами, т.е. по количеству потопленного тоннажа ПЛ «Лембит» в советском ВМФ занимает по праву первое место.

Родина, высоко оценив заслуги, наградила Алексея Михайловича 8 боевыми наградами, среди которых ордена Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, орден Ушакова.

Почему не получил он вовремя звание Героя Советского Союза — вопрос сложный. Некоторые «специалисты» все валят на Сталина, который якобы не подписал Указ о награждении, сказав: *«Нечего давать им Героев. А то эти герои у них там в плен сдаются...»*

Дело в том, что именно осенью 1942 г., когда было подготовлено представление на А. М. Матиясевича, над территорией Ленинградской области в большом количестве с немецких самолетов были разбросаны листовки, где Герой Советского Союза, командир подводной лодки «С-7», капитан 3-го ранга Сергей Прокопьевич Лисин был изображен на фотографии рядом с К. Деницем, а текст листовки гласил, что прославленный русский подводник, попавший в плен, согласился сотрудничать с «Кригсмарине».

Ведомство Геббельса и тут сработало так, как надо. Неизвестно, в какой мере это повлияло на И. В. Сталина. Не исключено, что командование флота, как и в случае с А. И. Маринеско и П. Д. Грищенко, и не подавало представление в Москву,

т.к. А. М. Матиясевич тоже, как и они, имел огромный «недостаток» характера. Будучи человеком требовательным, честным и независимым в своих взглядах и суждениях, порой бывших весьма жесткими, он не боялся, как и Грищенко, высказывать в лицо свое мнение не только товарищам по службе, но и лицам начальствующего состава, вплоть до самого высокого. В том числе политработникам высокого ранга, от которых в первую очередь зависело представление к высоким наградам. К тому же отношение его к «солдатам идеологического фронта» было достаточно прохладное. Он считал, что комиссар в боевом походе на лодке должен делать свое дело и не вмешиваться в действия командира. В этом он был единомышленником с Грищенко, Маринеско, некоторыми другими командирами. К большому сожалению, уже тогда, в конце войны, многие «политработчики» стали брать на себя слишком много, решив, что именно они обеспечили победу в войне. При И. В. Сталине эти мнения («главного условия, обеспечившего победу») еще так явно не проявлялись. Выпячиваться заслуга политорганов началась с приходом к власти Хрущева, ну а когда «вождем» стал Брежнев, то культ политработника был доведен до абсурда. Именно в брежневские времена любой самый мелкий политработник стал осознавать себя «элитой». Это, конечно, распространилось и на вооруженные силы, в частности на ВМФ. Но об этом — отдельный разговор.

Выскажу свое субъективное мнение. И. В. Сталин никакого отношения к «пресечению» представления А. М. Матиясевича на звание Героя Советского Союза не имеет. Основную роль «сдерживать» здесь снова, как и с П. Д. Грищенко, как и с А. И. Маринеско, сыграли политорганы. Если Матиясевич мог резко оборвать кого-то из своих товарищей, приукрашивающего результат своего похода, и сказать: *«Не было у твоего танкера водоизмещения 25 тысяч тонн, таких на Балтике вообще нет. А твой результат надо уточнять, в этом районе банки и мелководье, могут ходить только мелкие суда и катера»*, то он точно так же мог сказать и любому партработнику: *«Занимайся своим делом; воспитывай личный состав, а меня воспитывать не надо, я патриот не меньше, чем ты»*.

После войны А. М. Матиясевич служил в ВМФ на должностях в Учебном отряде подводного плавания, в ВМУ и Высших

офицерских курсах. Адмиральской карьеры не сделал именно из-за своего независимого открытого и прямого характера. Никакого «лилоблюдства» и «холуяжа», «трепета» перед высоким начальством он терпеть не мог. Ровно в 50 лет, как и предусмотрено законом о прохождении воинской службы, был уволен в запас.

Но с морем он не порвал. Снова стал заниматься арктическими проводками по Северному морскому пути, а также в должности капитана дальнего плавания водил торговые суда под советским государственным флагом в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах, ходил вокруг Африки, в Индию и Японию. Ходил по тем районам, где во время Второй мировой войны рыскали «стальные волки» Деница.

Закончив работать в плавсоставе, он продолжал работу в Ленинградском порту, возглавлял лоцманскую службу. Активное участие принимал в работе Объединенного Совета ветеранов-подводников.

Куда бы ни забрасывала его судьба, он довольно быстро своими делами, глубокими профессиональными знаниями, своей бескомпромиссностью и честностью, высокой культурой и широким кругозором завоевывал авторитет среди окружающих.

И, конечно, до конца своих дней был он непререкаемым авторитетом для всех ветеранов-подводников, независимо от званий и должностей, называвших его «патриархом подводного флота».

А для командиров подводных лодок послевоенного поколения он так же, как его друзья А. И. Маринеско, П. Д. Грищенко, С. П. Лисин, Н. А. Лунин, был и остается прекрасным примером — командиром подводной лодки, образцом того человека, с которого надо «делать жизнь», по словам великого советского поэта В. В. Маяковского.

Грандиозный «подарочек» Гитлеру

Приступая к исследованию вопросов по поднятой теме, я не собирался сколько-нибудь подробно писать об Александре Ивановиче Маринеско, командире легендарной «С-13» и его известной всему миру «атаке века». Казалось, что все уже написано, в деталях разобрано. Все, как было: и как он потопил

германский лайнер «Вильгельм Густлоф», и кто ушел на дно Данцигского залива Балтики вместе с потопленным лайнером, и о том, почему при жизни командир ПЛ «С-13» не получил звание Героя Советского Союза, и о том, как ветераны-подводники и тысячи других честных людей нашей страны боролись за то, чтобы справедливость восторжествовала и национальный герой получил официальное признание властей. Думалось, что все это позади. Тем более, что наши союзники по войне — англичане, никогда не отличавшиеся особой любовью к России, официально признали значимость «атаки века» для спасения тысяч и тысяч соотечественников, т.к. эта атака «перекрыла кислород» более чем ста новейшим подводным лодкам «Кригсмарине», готовым обрушиться на суда и корабли союзников новые тысячи совершеннейших самонаводящихся торпед.

Как благодарный знак, как символ этого признания, благодарности и глубокого уважения в **«самом морском из всех морских» центрах Англии — Портсмуте установлен бюст А. И. Маринеско. Между прочим, Портсмут для англичан — это то же, что Севастополь или Кронштадт для России, — город доблести и морской славы отечества.**

В английской печати появились сообщения, что английские ветераны Королевского флота, в частности ветераны северных конвоев, проявили инициативу и ставят вопрос о том, чтобы в Англии поставить памятник командиру «С-13», считая, что имя его в Книге героев, имеющих заслуги перед великой морской державой, бывшей «владычицей морей» должно стоять в одном ряду с такими легендарными личностями, как прославленный адмирал Нельсон.

То, что более 3 тысяч подводников и 100 командиров подводных лодок ушло на дно Балтики, признали авторитетные официальные историки «Кригсмарине» К. Беккер и Ю. Ровер. О значении действий наших подводников на Балтике писали такие известные историки, как С. Роскилл, С. Морисон, А. Нестле, В. Э. Таррент.

О важности «атаки века» — потоплении «Вильгельма Густлофа» для судьбы Англии и приближения победы для союзников во Второй мировой войне еще в 1945 г. сказал Первый лорд Адмиралтейства адмирал флота Э. Канингхем.

Думалось, что поставлены все точки над «і» после того, как вышли серьезные документальные книги об А. И. Маринеско таких профессионалов-подводников, как В. Геманов («Подвиг «тринадцатой». Слава и трагедия подводника А. И. Маринеско», Лениздат, 1991), Н. Н. Титаренко («Личный враг Адольфа Гитлера», Воронеж, 1999), Борисов В. С. и Лебедев В. Г. («Подводник № 1», С.-Петербург, 2003). Однако снова кое-кому нейдет. Снова и снова, уже в который раз, находятся мерзавцы, которые не дают спокойно спать вечным сном в своих стальных гробах подводникам Великой Отечественной, отдавшим жизнь за Родину и за всех нас. Не дают спокойно дожить до последних дней тем ветеранам-подводникам, кто, пройдя «подводный ад» войны, остался жив.

Удивляет не только полное отсутствие у этих «гробокопателей» каких-либо морально-нравственных качеств, но и элементарной совести и порядочности. При этом вся их «деятельность» вершится под лозунгом: *«Народ должен знать правду»*.

Были такие борзописцы при советской власти, которые, осуществляя «линию партии» (защищая запятнанную честь чиновничьего аппарата Главпура), нет-нет да и выплескивали ушат грязи на светлые имена подводников — участников войны. Особенно отличалась этим мерзостно-пакостным свойством газета «Страж Балтики».

Потом, когда Главпур под нажимом десятков тысяч патриотов страны сдался, признав подвиг А. И. Маринеско, все вроде бы затихло. Но вдруг снова, уже в «новой» России, во все тяжкие завывали теперь уже «демократические», либерально-фашистские лизоблюды. Снова одна за другой начали появляться статьи о том, что «С-13» потопила не «цвет» подводного флота Германии, а *«тысячи мирных беженцев, в основном женщин и детей»*. Если раньше подобные статьи появлялись в небольших малотиражных изданиях, то теперь — в центральной прессе.

К тому же в середине октября 2003 г. по одному из центральных телеканалов был показан какой-то не то американский, не то немецко-польский документальный фильм, главным героем которого выступил «свидетель» потопления «Густлофа» — упитанный германский бюргер возраста примерно

60 — 65 лет, который 3 — 4-летним мальчиком вместе с матерью оказался среди эвакуируемых на лайнере.

Об этом мы поговорим несколько позднее, а пока замечу: большая беда для всех честных людей страны, что основные средства массовой пропаганды, в частности телевидение, находятся в руках тех, кто захватил власть в стране. Если такие книги, о которых я упомянул, вышедшие тиражами в 1000 — 2000 экз., прочитают, в лучшем случае, несколько тысяч человек, то фильм по ТВ смотрят миллионы телезрителей. Поэтому получается слишком неравная борьба. Спрашивается, зачем тогда дергаться? Не лучше ли замолкнуть совсем, смирившись, что с массовым оболванием населения средствами массовой пропаганды не справиться? **Нет и еще раз — нет!** Надо помнить, что ложь, какой бы массовой она ни была, рано или поздно найдет себе конец. Французский философ и лексикограф Пьер Буаст (1765 — 1824) еще более 200 лет назад сказал: *«Фальшивое никогда не бывает прочным»*, а английский ученый-гуманист Фрэнсис Бэкон (1561 — 1626) еще за 200 лет до Буаста написал: *«Ложь обличает слабую душу, беспомощный ум, порочный характер»*. Великий индийский поэт и общественный деятель Рабиндранат Тагор (1861 — 1941) незадолго до смерти выразил такую мысль: *«Ложь никогда не сможет вырасти в истину, вырастая в силу»*.

Опираясь на эти никогда не теряющие значения высказывания мировых классиков и хорошо зная, что вся эта гнусь в отношении святых имен наших подводников, в частности А. И. Маринеско, распространяется нашими СМИ не из каких-то глубоких убеждений и попыток *«дойти до истины»*, а лишь по одной-единственной и «весомой» причине — за «зеленые серебренники», из-за желания «малость заработать», надо снова и снова высказывать правду. Продажность — вот главное качество «бойцов» современной официальной пропагандистской машины. Ложь и лицемерие — вот их основное оружие.

Поэтому при малейшей представившейся возможности надо выбивать из рук врагов это оружие. Рано или поздно правда настигнет лжецов и лжесвидетелей. Будем говорить и писать правду. И верить, что *«правдивое дело, если оно правильно изложено, несокрушимо»* (Плутарх).

Это — во-первых. А во-вторых, надо снова и снова писать и говорить о наших ветеранах-подводниках, чтобы защитить их честь и достоинство. Никто из тех, кто лежит там, на дне морей и океанов, не может встать и всадить пулю в лоб подонку, покусившемуся на честь, как это было в «дуэльные времена», врезать кулаком по физиономии, как это сделал однажды А. И. Маринеско. Или хотя бы плюнуть в физиономию этим продажным шелкоперам. Не могут этого сделать и те ветераны-подводники, кто воевал и выжил в войне, т.к. возраст их уже либо приближается к 80, либо уже перевалил за это число, а, следовательно, ни здоровья, ни физических сил уже нет. Да и осталось их слишком мало. Вот, например, в С.-Петербурге из экипажа «С-13» осталось лишь 2 человека: Н. Редкобородов и А. Астахов. Недавно умер последний командир ПЛ времени Великой Отечественной, Герой Советского Союза М. В. Грешилов.

Но не сдаются ветераны. Прекрасное свидетельство этого вышедшая летом 2003 г. книга «Подводник № 1», о которой я упоминал выше. Один из авторов ее, хорошо лично знавшей А. И. Маринеско и прославившийся уже после войны, командуя подводным атомоходом, В. С. Борисов, до конца выполнил свой долг, защищая честь и достоинство А. И. Маринеско. Своей книгой он нанес «зубодробительный» удар по лжецам-лицемерам, осмелившимся в очередной раз обгадить святое имя командира «С-13». Спустя некоторое время после выхода книги в свет В. С. Борисов скончался. До самой последней минуты своей жизни веря, что правда в России восторжествует.

Мне очень дорога высказанная Ф. Э. Дзержинским мысль в одном из его писем, когда он сидел во Владимирском центре: *«Тот, у кого есть идея и кто жив, не может быть бесполезным, разве только если сам откажется от своей идеи»*. От идеи, заложенной в поднятой теме, — «сравнить и доказать» — я отказываться не хочу.

Вот исходя из всего вышеизложенного, и приступаю к изложению этой главы об А. И. Маринеско. Не претендуя на какие-то открытия, попытаюсь еще раз хотя бы кратко изложить правду о легендарном советском подводном асе. А человек, прочитавший эту главу, сам сможет сравнить его с любым из немецких подводных асов, о которых речь шла в

1-й части этого повествования, и сам делает вывод, кто есть кто.

Оговорюсь только, что из причастных в какой-то мере к истории военно-морского флота или вообще к истории войн только ленивый не высказался об А.И. Маринеско и его атаке. Тут и видные зарубежные и отечественные высокопоставленные военно-морские специалисты, историки и писатели, зарубежная и отечественная журналистская братия, падкая до сенсаций. Сколько былей и небылиц написано и наговорено, сколько разной чепухи нагорожено, сплетен распущено.

Еще 14 лет назад, в 1990 г. справедливость наконец-то восторжествовала — через 45 лет после торпедной атаки, потрясшей нацистскую Германию, А. И. Маринеско был удостоен звания Героя Советского Союза посмертно. Закрыт был и вопрос доктора адмирала Юргена Ровера, главного редактора журнала ФРГ «Марина Рундшау», который высказал удивление в статье «Опыт деятельности подводных лодок на Балтике», что *«до сих пор самый результативный командир подводной лодки — Маринеско — не Герой Советского Союза»*. Ан нет, снова находятся продажные щелкоперы, которые начинают «глубоко копать»...

Начало 1945 года. Готовится Ялтинская конференция «Большой тройки». У. Черчилль и Т. Рузвельт договариваются перед встречей с И. В. Сталиным обсудить общую позицию. Для этого они планируют встретиться на о. Мальта. 22 января Рузвельт на борту тяжелого крейсера «Куинси» в сопровождении нескольких других крейсеров и эсминцев выходит из Норфолка и направляется через всю Атлантику, в водах которой все еще изредка рыскают «морские волки» Деница. В Средиземном море в это время нет уже ни одной немецкой лодки, оно полностью под контролем сил ВМС и ВВС союзников.

В составе делегации Рузвельта, кроме других высоких военных должностных лиц, главком ВМС, адмирал Кинг.

29 января из Лондона на о. Мальту вылетает английская делегация во главе с У. Черчиллем. В составе делегации тоже высокопоставленные военные лица, в том числе и из состава ВМС, в частности морской министр лорд Канингхэм. Английская делегация летит на 3 самолетах, один из которых терпит

катастрофу. Большинство членов экипажа и пассажиров гибнут. Вот что написал по этому поводу в своих мемуарах У. Черчилль: *«В живых остались лишь три члена экипажа и двое пассажиров. Таковы превратности судьбы»*.

Собирается в Ялту со своей делегацией и И. В. Сталин. В составе делегации в обязательном порядке и народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов.

И. В. Сталин готовится к конференции, имея на руках серьезные козыри. Мало того, что Красная Армия придавила войска вермахта на всех фронтах так, что им нечем дышать, так еще и громадный подарок преподнесен союзникам: 13 января началось мощнейшее наступление Красной Армии в ответ на слезную просьбу Черчилля.

Вот что говорится об этом в «переписке Председателя Совета Министров СССР с президентом США и премьер-министром Великобритании»:

«Лично и строго секретно. От Черчилля маршалу Сталину. На западе идут очень тяжелые бои, и в любое время от Верховного командования могут потребоваться большие решения. Вы сами знаете, по Вашему собственному опыту, насколько тревожным является положение, когда приходится защищать очень широкий фронт после временной потери инициативы...

...Я буду благодарен, если Вы сообщите мне, можем ли мы рассчитывать на крупное наступление на фронте Вислы или где-нибудь в другом месте в течение января или в любые другие моменты, о которых Вы, возможно, пожелаете упомянуть. Я никому не буду передавать этой весьма секретной информации, за исключением фельдмаршала Брука и генерала Эйзенхауэра, причем лишь при условии сохранения ее в строжайшей тайне. Я считаю дело срочным».

А заставило Черчилля обратиться к И. В. Сталину с этой просьбой то обстоятельство, что сложилось катастрофическое положение с начавшей осуществляться стратегической операцией немцев в Арденнах. В своем письме Черчилль не упоминает об этом, но Сталин и без того прекрасно информирован о том, что происходит на «втором фронте».

Командование вермахта предприняло мощное контрнаступление с целью нанести удар в направлении на Антверпен, рассеять англо-американские войска и разгромить их. В ходе

начавшейся операции в декабре 1944 — начале января 1945 г. немецкой группе армий «Б» удалось прорваться в глубь до **90** км и нанести поражение 1-й армии союзников. Немецкие танковые дивизии под командованием опытейшего генерал-фельдмаршала Рундштедта зажали в мощные клещи крупную группировку войск союзников. И хотя союзникам удалось, перебросив большое количество войск с других участков фронта, временно приостановить продвижение немцев, но положение было весьма неопределенное и довольно шаткое для союзников.

Вот что сообщил И. В. Сталин в письме Черчиллю на другой же день после получения его письма: *«Мы готовимся к наступлению, но погода сейчас не благоприятствует нашему наступлению. Однако, учитывая положение наших союзников на Западном фронте, Ставка Верховного Главнокомандования решила усиленными темпами закончить подготовку и, не считаясь с погодой, открыть широкие наступательные действия по всему Центральному фронту не позже второй половины января».*

И. В. Сталин, как всегда, был тверд, четок и обязательен: наступление наших войск началось.

Немцы были вынуждены громадные силы с Западного фронта перебросить на Восточный и в Арденнах вернуться на исходные позиции.

Конечно, вся «Большая тройка» прекрасно понимала, кто несет главную тяжесть войны: из **299** дивизий, имевшихся в Германии на начало января 1945 г., **169** действовало против Красной Армии. Кроме того, на Восточном фронте были сосредоточены **20** отдельных немецких бригад и **16** дивизий и **1** бригада венгерские. Итого, на Восточном фронте — **185** дивизий и **21** бригада, на Западном — **107** дивизий.

Н.Г. Кузнецов в своей статье «Атакуют «С-13» (Нева, 1968, № 7) пишет: *«...Успехи Советской Армии в 1945 г. следовали один за другим. Победные залпы в Москве гремели все чаще и чаще... Этот грохот заглушил взрывы торпед, пустивших на дно фашистский лайнер.*

Могло советское командование сразу точно знать, что «Вильгельм Густлоф» был потоплен именно подводной лодкой «С-13»? Нет. В районе Гдыни действовала тогда и авиация. К тому же донесения командиров о потопленных кораб-

лях всегда тщательно проверялись. А это требовало времени. Тем более, что немцы подробности о гибели «Густлофа» держали в секрете.

О потоплении крупного немецкого корабля в Данцигской бухте и о том, что Гитлер по этому поводу объявил трехдневный траур, я лично узнал только месяц спустя после Крымской конференции. На фоне каждодневных побед этому сообщению, видимо, не было придано особого значения. Но и тогда, когда стало известно, что «Густлоф» потоплен «С-13», командование не решилось представить А. Маринеско к званию Героя Советского Союза».

Не мне судить, насколько Н. Г. Кузнецов искренен был, говоря все это. Но вот передо мной лежит копия представления на звание Героя Советского Союза А. И. Маринеско, подписанная командиром 1-го дивизиона ПЛ БПЛ КБФ капитаном 1-го ранга А. Орлом 20 февраля 1945 г. (подлинник хранится в ЦВМА ВМФ, ф. 88, д. 416). В этом представлении говорится, в частности: «Капитан 3 ранга А.И. Маринеско находится на должности командира подводной лодки с 1939 г. С начала Великой Отечественной войны участвует в боевых походах...

В 1941 г., командуя подводной лодкой «М-96», совершил два боевых похода в Финском и Рижском заливах, во время которых действовал мужественно и решительно, выполняя задания командования по борьбе с немецко-фашистскими захватчиками на море.

В 1942 г. ...в Финском заливе утопил транспорт противника водоизмещением 7 тыс. тонн, за что был награжден орденом Ленина. В этом же году... выполнял задание по высадке разведчиков в глубоком тылу противника.

В 1944 г., командуя ПЛ «С-13»... преследовал и утопил артиллерией в непосредственной близости от базы флота противника один транспорт водоизмещением 5 тыс. тонн, за что был награжден орденом Красного Знамени.

...30 января 1945 г., находясь на подступах к Данцигской бухте, командир «С-13» обнаружил, преследовал и тремя торпедами потопил шедший из Данцига немецкий лайнер «Вильгельм Густлоф» водоизмещением 25 481 тонна... В момент потопления на борту лайнера находилось свыше 8 тысяч человек, среди которых 3700 человек обученных специа-

листов-подводников, которые следовали к месту назначения для использования в предстоящих операциях немецкого подводного флота. (Сведения о потоплении лайнера «Вильгельм Густлоф» подтверждаются шведскими газетами и радиостанциями.) Спасти удалось только 988 человек. Потоплением лайнера нанесен непоправимый удар по подводному флоту фашистской Германии, так как при потоплении погибло такое количество подводников, которого было бы достаточно для комплектования 70 подводных лодок среднего тоннажа. Этим ударом «С-13» под командованием капитана 3 ранга Маринеско сорвала планы фашистских захватчиков на море.

Продолжая действовать на морских коммуникациях противника, командир ПЛ «С-13» 9 февраля 1945 г. ночью обнаружил немецкий крейсер типа «Эмден», идущий в охранении трех эсминцев. Несмотря на сильное охранение, капитан 3 ранга Маринеско, умело маневрируя, в течение 4,5 часа настойчиво преследовал противника и добился победы. Обе выпущенные торпеды попали в крейсер.

За время Великой Отечественной войны, плавая в должности командира подводной лодки, капитан 3 ранга Маринеско утопил 1 крейсер, 1 лайнер водоизмещением 25 481 тонну и два транспорта общим водоизмещением 12 тысяч тонн...

За отличное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, за отвагу и мужество, проявленные при уничтожении транспортов и немецкого крейсера типа «Эмден», за потопление 3700 специалистов-подводников командир ПЛ «С-13» капитан 3 ранга Маринеско достоин высшей государственной награды — присвоения звания Героя Советского Союза».

Представление это в комментариях не нуждается. Отмечу только, что потоплен был не крейсер типа «Эмден», а транспорт (вспомогательный крейсер) «Генерал Штойбен» (бывший «Мюнхен») водоизмещением **14 660** тонн, длиной 167,9 м, шириной 20 м. Экипаж **356** человек. Пассажировместимость мирного времени **1079** человек. Скорость 16 узлов. Как выяснилось позднее, на «Генерале Штойбене» было **3600** танки-

стов Германии, и все они тоже вместе с экипажем пошли на дно.

Возможно, конечно, что Н. Г. Кузнецов во время Крымской конференции, проходившей в первой половине февраля 1945 г., и не знал о потоплении «Густлофа», но что-то плохо верится, что И. В. Сталин ничего не знал. Как известно, агентурная сталинская разведка работала блестяще. Да и без агентуры многое сразу же стало известно, как бы немцы ни скрывали трагедию.

Во-первых, буквально через 2 дня в шведских и финских газетах появилось сообщение:

*«По сообщениям из достоверных источников и от частных лиц, сделанным несколькими утренними газетами, немецкое судно «Вильгельм Густлоф» водоизмещением 25 тысяч тонн было **торпедировано** и затонуло в четверг, вскоре после того, как оно покинуло Данцигский порт. Из 8 тысяч человек, в числе которых находилось 3700 специалистов-подводников, удалось спасти лишь 988... Через 10 минут после торпедирования судно получило крен и через 5 минут затонуло...»* (выделено мной. — *Прим.авт.*). Об этом пишет и бывший пассажирский помощник капитана «Вильгельма Густлофа» Гейнц Шен в своей книге «Гибель «Вильгельма Густлофа», вышедшей в ФРГ в 1959 году. Выделяю слово «торпедировано», т.к. оно вообще в любой западной печати применялось только в отношении подводных лодок, сообщениями о результатах действий которых были заполнены все пропагандистские СМИ.

Во-вторых, если б «Густлоф» был потоплен авиацией, то невозможно представить, чтобы кто-то из летчиков смог умолчать о такой победе (это в отношении сомнений Н. Г. Кузнецова).

В тот же день, когда капитан 1-го ранга Орел писал представление на А. И. Маринеско, вышла шведская газета «Афтонбладет». Вот что в ней сообщалось: «На борту «Вильгельма Густлофа» находилось **9** тыс. человек, в том числе **22** высокопоставленных партийных чиновника из польских земель и Восточной Пруссии, генералы и старшие офицеры РСХА, батальон вспомогательной службы порта из войск СС численностью **300** человек, а главное — **3700** унтер-офицеров, выпускников школы подводного плавания, и **100** командиров

подводных лодок, окончивших специальный курс усовершенствования для управления лодками с двигателями системы Вальтера».

Если б это была публикация в одной или 2 газетах, можно было бы и не заметить этого. Хотя наши разведчики в своих мемуарах пишут, что довольно часто и много информации добывалось именно из газетных публикаций.

Но ведь еще до начала Крымской конференции, в первых числах февраля 1945 г. радио Швеции и Финляндии вместе с финскими газетами буквально взорвались кричащими сообщениями и заголовками газет: *«На дне свыше 7 тысяч человек!», «Трагический случай на море!», «Только 15 минут на плаву!», «В чем причина гибели лайнера?», «Траур в Третьем рейхе!».*

Трудно представить, что наша разведка не заметила всех этих публикаций газет. Еще труднее представить, что не увидела бы она и не услышала, как на трое суток прекратили работу все увеселительные заведения, по радио вперемежку с последними вестями с фронта звучит только траурная музыка, на всех государственных учреждениях приспущены флаги и по всей Германии в католических соборах звучит траурная музыка, а в лютеранских кирхах раздается траурный звон колоколов.

Автор прекрасной книги «Подвиг «тринадцатой». Слава и трагедия подводника А. И. Маринеско» В.С. Геманов (книга вышла в Ленинграде в 1991 г.) приводит высказывание капитана 1-го ранга в отставке В. П. Анисимова, участника войны, имевшего в военные годы непосредственный доступ ко многим секретным документам:

«Я лично в первые дни февраля держал в руках, сам лично читал окаймленные траурной рамкой газеты: центральный орган национал-социалистической рабочей партии Германии (НСДАП) — «Фёлькишер Беобахтер» и «Дас Шварц корр» — орган гестапо. В них сообщалось, что объявлен трехдневный траур по поводу гибели лайнера «Вильгельм Густлоф» (выделено мной. — Прим.авт.)

Так что нет сомнения, что наша разведка все это знала. А следовательно, без сомнения, знал все это и И. В. Сталин. И, конечно, такое событие, как трехдневный траур по всей Германии (второй после Сталинград-

ской битвы, когда была в хлам разбита хваленая 6-я армия генерал-фельдмаршала Паулюса в составе 330 тыс. человек), явление чрезвычайной важности. И это был еще один серьезнейший козырь в руках И. В. Сталина — наш флот спасал союзников, в частности Англию, от ударов по их коммуникациям минимум 100 новейших подводных лодок, сотни тысяч тонн груза и десятки тысяч жизней англичан.

В. С. Геманов в своей книге приводит свидетельство создателя фильма о подводной лодке «С-13» — «О возвращении забыть» — о том, что английские коллеги-операторы творческой группы английской радиотелевизионной компании, совместно с которой создавался фильм, высказали мнение о том, что они, англичане, *«должны поставить Александру Маринеско золотой памятник за то, что он спас от разгрома Англию»*.

Одним из тех, кто больше всего бил тревогу, что Германия готовит серьезный удар по коммуникациям, а возможно, и по городам Англии с помощью ракет, был английский министр лорд Канингхэм, которого Черчилль называл своей правой рукой. Именно он, находясь в составе английской делегации на Крымской конференции, настаивал на как можно быстром захвате советскими войсками Данцига, т. к. именно там была сосредоточена *«главная опасность для Великобритании»* — мощнейший Центр по подготовке подводников.

И именно Канингхэм не удержался и высказался о *«блистательной»* атаке советской подводной лодки, потопившей «Вильгельма Густлофа». Это его высказывание тут же напечатали все западные газеты, сообщавшие об открытии Крымской конференции. Так что утверждение Н. Г. Кузнецова о том, что он узнал обо всем только через месяц после конференции «Большой тройки», весьма сомнительно.

Середина января 1945 г. Как я уже напоминал, 13 января наши войска начали мощное наступление по всему Центральному фронту (в ответ на просьбу У. Черчилля). В результате наступления наших войск в районе Данцига — Кенигсберга оказалась прижатой к морю огромная группировка войск, в которую входило в общей сложности **580** тыс. солдат и офицеров, а кроме того — **200** тыс. фольксштурмистов. Восточно-Прусская группировка (так теперь стала называться груп-

па армий «Центр») вобрала в себя **41** дивизию и **1** отдельную бригаду. В ее составе имелось **8200** орудий и минометов, около **700** танков и штурмовых орудий, **515** боевых самолетов.

Войска под командованием маршалов Советского Союза А. М. Василевского и К. К. Рокоссовского (соответственно 3-го и 2-го Белорусских фронтов) при активной поддержке 43-й армии 1-го Белорусского фронта (генерал армии И. Х. Баграмян) и Балтийского флота (адмирал В. Ф. Трибуц) зажали эту группировку со всех сторон.

20 января 1945 г. Гитлер в Ставке собирает совещание, на котором присутствует и главком «Кригсмарине» гросс-адмирал К. Дениц. Принимается решение: эвакуация. Задача Деницу: сосредоточить в Данцигской бухте максимально возможное число транспортных морских средств. Остальным ответственным лицам всех родов войск, не исключая танковых и артиллерийских соединений, обеспечить погрузку наиболее «ценных кадров», секретную документацию, секретные образцы оружия, техники и деталей к ним.

Гитлер издает приказ, который четко определяет, кого эвакуировать из Данцига в первую очередь. На первом месте — *«экипажи подводных лодок, прошедших полный курс подготовки, должны быть переправлены в одну из западных военно-морских баз на Балтике, где их ожидают новые подводные лодки... Разрешается принять на «Вильгельм Густлоф» гражданских лиц, которые не могут носить оружия и участвовать в боевых действиях»*. Речь идет о *«гражданских лицах»* гарнизона военно-морской базы. При этом о них сказано в конце приказа. И, конечно, речь идет о членах семей руководства Данцига. При чем здесь какие-то беженцы, о которых никто даже не заикается?

К тому же и то, что в соответствии с приказом «разрешается», практически выполнено не было. Все, кто был свидетелем погрузки или каким-то другим образом был причастен к трагедии, постигшей «Вильгельма Густлофа», в один голос утверждают, что среди прибывших на лайнер лиц в гражданской одежде было абсолютное меньшинство, а количество женщин, детей и стариков — буквально единицы. Все до единого гражданские лица пропускались сквозь контрольный за-

слон из эсэсовцев и автоматчиков только по специальным пропускам. Так что беженцами там и не пахло.

Одновременно с «Вильгельмом Густлофом» должны были выходить еще несколько большегрузных судов. Все они тоже загружались под завязку, т. к. к этому времени весь транспортный флот Германии, курсировавший по Балтийскому морю, изрядно «похудел» от ударов советских подводников, летчиков, катерников.

В частности, на теплоход «Ганза» водоизмещением **7500** тонн было погружено 5 тыс. солдат и офицеров, на турбоход «Геттинген» водоизмещением **6200** тонн — свыше 4 тыс.

Все эти суда, выходившие из Данцигской бухты в первую очередь, должны были идти в сопровождении тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и более десятка других кораблей охранения, среди которых несколько эсминцев. Кроме этих кораблей охранения, находящихся в базе («Адмирал Хиппер» тоже был под погрузкой), несколько кораблей находились в дальнем дозоре и тоже должны были присоединиться к конвою. Перед самым выходом конвоя несколько суток, пока позволяла погода, проводилось непрерывное траление фарватера, по которому должен был выходить конвой, а на подступах к бухте осуществлялось «профилактическое» бомбометание глубинными бомбами несколькими кораблями ПЛО (акустики «С-13» прекрасно слышали взрывы этих бомб).

Хотя погрузка была и спешная, не прекращающаяся ни на минуту в течение нескольких суток, подготовка к переходу велась тщательная. На палубу лайнера были установлены шесть счетверенных 88-мм артиллерийских установок. Такая подготовка велась не случайно. Дело в том, что из 3 транспортов, вышедших несколько ранее из Пиллау (20 января), большегрузный транспорт «Варнемюнде» водоизмещением **8** тыс. тонн, везший двигатели для новых подводных лодок и другие ценные грузы, был потоплен советскими летчиками.

Капитан «Вильгельма Густлофа» был опытейший «морской волк» — капитан дальнего плавания Фридрих Петерсон. Однако, несмотря на опытность капитана и его старшего помощника, командующий морскими силами на Балтике при-

слал на «Вильгельм Густлоф» еще двух опытных капитанов: Вёллера и Кёлера.

Командиром конвоя и военным капитаном лайнера был назначен корветтен-капитан Вильгельм Цан, один из начальников отдельной учебной дивизии подводного плавания, а до того — один из опытнейших командиров подводных лодок, на счету которого числилось несколько десятков тысяч тонн потопленных судов. (Именно В. Цан по приказу Гитлера после потопления советской лодкой «Вильгельма Густлофа» будет расстрелян.)

О том, как и что грузили несколько суток на «Вильгельм Густлоф», рассказывают довольно подробно и почти одно и то же, независимо друг от друга, несколько очевидцев — гражданских и военных должностных лиц разного ранга — в своих воспоминаниях. Писали об этом и немецкие историки. Среди них такие, как Каюс Беккер (книга «Военные действия на Балтийском море», вышедшая в 1960 г.), Мартин Пфитиманн (статья в журнале «Марине» № 3-10 и книга «Корабельная катастрофа в ночном море у Штольпе-Банк», 1975 г.), Гейнц Шен (книга «Гибель «Вильгельма Густлофа», 1959 г.). Все они пишут, что «Вильгельм Густлоф» загружался четверо суток. Весь Данцигский порт был оцеплен двойной цепью солдат. Во внешней цепи в основном стояли солдаты в серо-зеленых шинелях, ближе к причалам и непосредственно у трапов лайнера — офицеры и солдаты в форме СС.

Практически трое суток на территорию порта входили грузовые и легковые машины разных марок. Из грузовых машин выгружали и кранами поднимали на борт разных размеров плотно заколоченные ящики, многие из которых были обиты железом. Некоторые ящики грузили сами эсэсовцы, никому не доверяя.

«Из легковых машин выходили разного рода военные и партийные бонзы в званиях генералов и высших офицеров», — пишет Гейнц Шен, бывший пассажирский помощник капитана «Вильгельма Густлофа», в обязанности которого входило размещение пассажиров. При этом, пишет Шен, «разного рода фюреры и бонзы» размещались в числе первых и почетных пассажиров в самых лучших каютах. Он пишет также, что офицеров высоких званий в форме СС («черные фуражки с черепами на высоких тульях, черные мундиры») было довольно

много. Он предполагает, что это были представители администраций различных концлагерей, таких как Майданек, Аушвиц, Штутхоф.

Среди первых пассажиров были и представители руководства Восточной Пруссии и Померании. Так как Шен, в соответствии со своими обязанностями по размещению пассажиров, должен был проверять списки их, то он хорошо запомнил, что за «мирный» контингент грузился на лайнер. В основном это были военные и разный чиновный люд из представителей гражданских властей.

Так как через сутки, прошедшие с начала погрузки, все каюты были заняты, то вновь прибывшие «фюреры и бонзы», размахивая разного рода пропусками и другими документами, подписанными «самим герром фюрером — гауляйтером Данцига», начали устраивать скандалы, доходившие до рукоприкладства. Естественно, в коридорах, а тем более на палубах, в январские дни никто не хотел оставаться.

Автор «Подвиг «тринадцатой». Слава и трагедия подводника А. И. Маринеско» В. С. Геманов приводит высказывания нескольких польских рабочих, которые во время войны работали в порту Гданьска и были свидетелями загрузки «Вильгельма Густлофа». Все они утверждают, что были свидетелями, как на лайнер, кроме станков, деталей самолетов, контейнеров с личными вещами высокопоставленных фашистских бонз, грузились под охраной эсэсовцев большие плоские ящики «длиной три и шириной около двух метров, а высотой около полуметра» с каким-то особо ценным грузом из «русских дворцов», как сообщил доверительно одному из них боцман лайнера Эрих Биттнер, бывший с этим рабочим в товарищеских отношениях (это к версии, что на лайнере вывозилась Янтарная комната из Екатерининского дворца). Последними на борт зашли около 2 тыс. подводников. Вот что говорит водитель «Шкоды» и «Бюссинга» некий Хильке, который работал на погрузке «Густлофа»: *«За три дня до выхода «Вильгельма Густлофа» в море на набережной, где было ошвартовано судно, появилась группа гражданских лиц во главе со старшим офицером гестапо, одетым в военную форму. Затем при помощи солдат войск СС вся территория была очищена от посторонних. Людей, уже находившихся на судне, загнали во внутренние помещения, все иллюминаторы, выходящие на*

пирс, задраили. После этого на пирс приехали грузовики. С них при помощи portalного крана были подняты на борт, а затем перегружены в один из трюмов большие обитые железом и, видимо, очень прочные ящики... Я обратил внимание, что они были весьма легкими по весу. Мне показалось, что «Густлоф» специально дожидался этого груза. Сразу после погрузки на его борт поднялись подводники...

Бывший пассажирский помощник капитана Шен, о котором упомянуто выше, отмечает, что перед самым выходом была погружена еще одна (вторая) группа подводников в количестве **1300** человек из Окстернефта. Это было уже рано утром на пятый, последний день погрузки, а до этого «нескончаемой колонной, заполнившей чуть не всю территорию порта», шли подводники. Это личный состав школы подводного плавания. Более двух тысяч человек! Кроме того, около 400 или 500 подводников находилось на борту «Вильгельма Густлофа» еще до погрузки, т. к. он еще в начале войны был переоборудован в плавучую базу учебной флотилии подводных лодок: кабинеты, тренажеры, жилые помещения для жизни курсантов и офицеров.

Таким образом, общее количество подводников, находящихся на борту «Вильгельма Густлофа», превысило 3700 человек.

К. Дениц в своей книге «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» общим объемом около **500** страниц основное внимание уделил подробному описанию своей деятельности по обеспечению победных действий немецких подводных асов, а всему периоду войны **с мая 1943 г. по май 1945 г. — лишь 20 страниц**. При этом на этих страницах он в основном рассуждает об упущенных возможностях в связи с запаздыванием введения в строй в большом количестве подводных лодок «XXIII» и «XXI» серий.

«Скромно» умолчал бывший главком «Кригсмарине» и преемник фюрера о потере «цвета» своего детища — экипажей для примерно 52 подводных лодок «XXI» серии или 250 экипажей лодок «XXIII» серии (если исходить из того, что на ПЛ «XXI» серии экипаж — **57** человек, а на ПЛ «XXIII» серии — **14** человек). А если учесть, что примерно 25 или 100 соответственно — экипажей «XXI» и «XXIII» серий лодок пошли на дно вместе с войсковым транспортом «Гойя», потопленным не-

сколько позднее (в апреле 1945 г.) подводной лодкой «Л-3» под командованием капитана 3-го ранга В. К. Коновалова, то Деница можно понять. Писать о таком катастрофическом провале, обвальном крушении своих надежд, связанных со строительством громадного количества новых лодок, очень тяжело. Ведь по планам Деница в ближайшее время должно было войти в строй **1000** подводных лодок «XXI» серии и **900** «XXIII» серии, а к маю 1945 г. их, уже построенных (спущенных на воду), было **121** единица и **59** соответственно. Следовательно, **180** подводных лодок с «прорывными» ТТХ ждали своих экипажей.

Естественно, гибель «Вильгельма Густлофа» была для Деница великой трагедией, а сообщение в апреле о гибели «Гойи» окончательно доконало его. Это было уже завершение катастрофы, начавшейся с атаки ПЛ «С-13»: **77 экипажей «чудо-лодок» «XXI» серии или 350 экипажей лодок «XXIII» серии пошли на дно.**

Как воздух нужны были более **7000** подводников для укомплектования новых подводных лодок, и гибель около **5000** (вначале — **3700** на «Густлофе», а потом — **1300** на «Гойе») до основания разрушила все, чем жил главком «Кригсмарине», а теперь еще и глава Третьего рейха. Так что вполне объяснимо и понятно, почему он не стал упоминать об этой трагедии в своей книге.

Было отчего бывшему главкому ВМФ Третьего рейха впасть в забывчивость. Он всю войну лелеял, как зеницу ока берег учебный центр на Балтике вместе с изрядным количеством подводных лодок, лучшими специалистами-инструкторами и всей хорошо развитой материально-технической базой. Ведь даже в 1940 г., когда он еще не был ни гросс-адмиралом, ни главкомом, а только капитаном 1-го ранга и командующим подводными силами, он сумел отстоять подводные лодки Центра подготовки и не передавать их в число боевых, когда остро стоял вопрос с нехваткой боевых лодок и когда он еще более обострился в связи с планирующейся операцией «Морской лев» — высадкой десанта на территорию Англии. Берег, лелеял, защищал, контролировал, надеялся... А теперь все пошло прахом...

Продолжим разговор о погрузке «Вильгельма Густлофа» и

расскажем тем, кто не знает, что же представлял собой этот лайнер.

Как уже было сказано, погрузка продолжалась более 4 суток. Одним из последних поднялся на борт и разместился в предназначенной для него каюте гауляйтер Данцига и обербургомистр Готтенхафена герр Форстер. Самым последним из крупных нацистских бонз поднялся на борт лайнера обербургомистр Гдыни.

Гейнц Шен пишет в своей книге, что на лайнер разрешили подняться тем, кто имел специальные документы, подписанные соответствующими высокопоставленными должностными лицами. Ни один человек из числа простых беженцев даже близко пробиться к борту «Вильгельма Густлофа» не смог. *«До последнего мгновения они будут осаждать его трапы, охраняемые автоматчиками. Но на «Густлоф» проследуют лишь те, кто имеет специальное разрешение»,* — пишет Г. Шен. При этом, уточняет Шен, погрузка, в соответствии с секретными инструкциями, должна была выглядеть как загрузка ранеными госпитального судна: *«На дымовой трубе срочно намалевали огромный красный крест».* Днем к судну подъезжали целые колонны автофургонов с красными крестами на крышах. Этот маскарад проводился на случай, если над портом появятся разведывательные советские самолеты.

Шен вспоминает, что в соответствии со списком, который он контролировал как пассажирский помощник, отвечающий за размещение пассажиров, на борт было погружено уже более 6 тыс. человек, т. е. в 2 раза больше, чем должно быть вместе с командой, но поток прибывающих все не убывал. Были забиты все помещения, коридоры, началось размещение на верхней палубе.

Справка:

Официальные тактико-технические характеристики «Вильгельма Густлофа»: водоизмещение 24 484 тонны, длина 208,5 м, ширина 23,6 м, скорость — свыше 15 узлов. Экипаж в мирное время — 1465 человек. Пассажирских мест в мирное время — более 1800 человек.

Лайнер был построен по личному заказу Гитлера в 1938 г.

Назван он был в честь его сподвижника и «боевого товарища», возглавляющего национал-социалистов в Швейцарии и организовавшего там национал-социалистическую партию, Вильгельма Густлофа. В 1936 г. этот партийный бонза был убит одним из югославских молодых парней, проникшим к нему в кабинет и всадившим ему в лоб пять пуль из пистолета.

Гитлер присутствовал на похоронах Густлофа и произнес пламенную речь, поклявшись сохранить «вечную память» о нем.

На лайнере в общей сложности было около 2 тыс. разного рода помещений: каюты «люкс», 1-го и 2-го классов, отделанные дорогими породами древесины, оснащенные яркими светильниками, кондиционерами (это по тем-то временам). Имелись роскошный театральный зал с громадным числом мягких кресел, спортивный зал, оснащенный разнообразными спортивными снарядами, танцевальный зал с паркетной палубой, курительные салоны, бильярдные, рестораны и буфеты. Имелся на лайнере и шикарный бассейн с подогреваемой водой. Апартаменты фюрера (прихожая, кабинет, спальня) были отделаны с особой роскошью, устланы пушистыми иранскими коврами и ковравыми дорожками. И хотя Гитлер провозгласил, что этот лайнер предназначен для туристических путешествий рядовых немцев, любому, увидевшему эту роскошь, становилось понятно, что он — для элиты Третьего рейха, для избранных.

До войны лайнер успел сделать лишь один туристический рейс по маршруту Гамбург — Канарские острова. На борту были размещены в прекрасных условиях представители СА, СС, СД, особо отличившиеся в рвении помочь Гитлеру прийти к власти. Они «заслужили» роскошный отдых на борту этого «морского рая». Именно так — «морским раем» назвал фюрер этот прекрасный лайнер.

В начале Второй мировой войны «Вильгельм Густлоф» был переоборудован в госпитальное судно, вывозил раненых немецких солдат из Польши, а **с 1942 г. стал плавбазой подводных сил.**

И вот теперь переполненный до крайности лайнер готовился выйти в Киль или Фленсбург. Оказалось, что и это еще не все. Уже отойдя от стенки порта, лайнер еще и еще принимал на борт по спущенному трапу разный важный чиновный

люди, подходивший к борту на многочисленных катерах и ботах.

Однако это еще не последние военные и гражданские должностные лица покидали Данциг. На берегу еще оставались тысячи солдат и офицеров вермахта, получивших приказ Гитлера держать порт *«во что бы то ни стало, до последнего»*. Последние побегут несколько позднее: в феврале, марте, апреле. Еще почти 450 тыс. военных остаются защищать порты восточной части побережья Балтийского моря. Многие еще будут удирать на таких большегрузных судах, как «Роберт Лей» и «Гойя». Но не всем это удастся.

А вот об эвакуации морем 1,5 млн. гражданских лиц в общем-то никто и не задумывался. Да и сколько же транспортных средств нужно, чтобы такую массу людей перевезти морем?

Часть ценного груза, в частности двигатели для новых подводных лодок, вывозили на транспорте «Варнемюнде» водоизмещением 8 тыс. тонн, который вышел из Пиллау 20 января, а на другой день, 21 января, был потоплен советскими летчиками.

В феврале выйдет из Пиллау еще один весьма грузоподъемный военный транспорт «Х-29» водоизмещением 11 тыс. тонн. Выйдет он 12 февраля, а уже 13-го будет потоплен. Сделают это снова советские летчики.

В марте из Пиллау выйдет громадный транспорт «Роберт Лей» водоизмещением 37 тыс. тонн. Этому транспорту повезет, он благополучно дойдет до Бремерхафена. А вот транспорт «Р. Мюллер», вышедший 19 апреля, как и «Гойя», вышедший из Данцигской бухты 16 апреля, будут потоплены советской подводной лодкой «Л-3». Но все это еще впереди. И на этих судах немецкое командование будет спасать ошметки в пух и прах разбитой советскими войсками Восточно-Прусской группировки немецких войск.

А теперь, в конце января, выходит в море мастодонт водоизмещением почти 25 тыс. тонн, построенный на верфи «Блюм унд Росс» в Гамбурге. В панике удирают из Данцига те, кто больше других боится ответственности за кровавые дела, которые они натворили на оккупированных советских территориях. Вместе с ними — детище, гордость и надежда главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Деница — подводники.

...23 января передовые части советских войск прорвались к заливу Фришес-Кафф (Вислицкий) в районе г. Эльбинга — мощного опорного пункта в полосе наступления советских войск на Данциг. Отход сухопутным частям, находящимся в Восточной Пруссии, полностью перерезан. И хотя части Красной Армии стояли уже на Одере, в 50 милях от Берлина и многие генералы в ставке предлагали перебросить под Берлин боееспособные части, зажатые под Данцигом, Гитлер твердо сказал: *«Нет! Данциг держать до последнего!»* Держать, чтобы успеть эвакуировать подводников. Подводники — прежде всего. Пусть еще тысячи, десятки тысяч сухопутных солдат погибнут, защищая Данциг, но подводники должны быть вывезены и сохранены во что бы то ни стало.

Разрозненные части группы армий «Центр» под командованием генерал-полковника Рендулига, остатки армий группы «Висла», подчиненные непосредственно рейхсфюреру СС Генриху Гиммлеру, все еще удерживают советские войска на подступах к Данцигу и Кенигсбергу, но в районе порта уже слышен грохот советских «катюш».

Наступает 30 января. Капитан «Вильгельма Густлофа» Ф. Петерсон не соглашается выходить из базы до полной готовности к выходу остальных судов конвоя и подхода основных сил охранения. Его поддерживают помощники Вёллер и Кёлер. Но командир конвоя корветтен-капитан Цан, осознав, что ждать другие суда, получившие приказ вместе с «Густлофом» принять на свои борта еще несколько тысяч человек (на «Густлоф» предназначалось еще 2 тыс.), — значит соглашаться на самоубийство, берет на себя ответственность и принимает решение выходить как можно скорее. Погода благоприятствует: шторм и снежные заряды исключают использование русскими своей авиации, сильно затрудняют действия подводных лодок. К тому же уже несколько суток велось профилактическое траление фарватера, а также профилактическое бомбометание глубинными бомбами. Надежда на большую скорость, на погоду, не везение. Главное миновать два наиболее опасных района: у полуострова Хел и у банки Штолье-Банк. А там и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» с эсминцами подойдет, тем более что связь с командиром крейсера «капитаном цур зее» Хе-

нингстом имеется, действия согласованы. Командир конвоя как в бога верит в своего фюрера. Не случайно же фюрер лично распорядился сосредоточить в Балтийском море основные надводные силы «Кригсмарине»: тяжелые крейсера «Принц Ойген», «Адмирал Шеер», «Лютцов», почти все эскадренные миноносцы. Что бы там ни было, корветтен-капитан должен выполнить приказ главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Деница целыми и невредимыми доставить подводников куда приказано.

«Вильгельм Густлоф» вышел в море. Пока в его охране эсминец «Левер» и тральщик-торпедолов «TF-19», имеющие на вооружении хорошие гидролокаторы. Для обеспечения выхода их достаточно, а после выхода из бухты подойдет «Адмирал Шеер» с эсминцами.

«Вильгельм Густлоф» пошел на выход из Данцигской бухты...

А в это время уже почти 20 суток находилась на боевом патрулировании подводная лодка «С-13» «IX-бис» серии под командованием капитана 3-го ранга А. И. Маринеско. По своим ТТХ эта лодка мало в чем уступала немецким подводным лодкам аналогичного водоизмещения «VIIС» серии: водоизмещение **870** тонн, скорость надводная около **20** узлов (у немцев — **17** узлов), подводная — **9** узлов (у немцев — **7,6** узла), дальность плавания — **10 000** миль (у немцев — **6100** миль). Количество торпедных аппаратов — **10** (6 носовых, 4 кормовых). У немцев — **5** (4 носовых, 1 кормовой). Запас торпед — **12**, у немцев **14**. Одно **100**-мм орудие и **45**-мм зенитный полуавтомат (у немцев — один 37-мм зенитный автомат и один 20-мм). Глубина погружения как у нашей, так и у немецкой ПЛ — **100** метров.

Как видим, и по дальности плавания, и по скорости, и по вооружению наша «эска» превосходила немецкую. Однако немецкая гидроакустическая аппаратура была намного лучше нашей, и, главное, к концу войны немецкие лодки имели радиолокационные станции, а также самонаводящиеся торпеды. Ни того, ни другого у нас на лодках не было. Естественно, не было этого и на лодке А. И. Маринеско.

В 10.00 11 января 1945 г. «С-13» отошла от борта плавбазы «Полярная звезда» (г. Турку), а 23-го (в день рождения командира лодки) была уже недалеко от Данцигской бухты. По-

лучив боевое задание вести патрулирование в обширном районе, примерно 150х50 миль, между о. Борнхольм и маяком Брюсттерорт, командир «С-13» резонно решил, что нет никакого смысла болтаться по всему району, а целесообразнее сосредоточить внимание на двух направлениях возможного движения немецких конвоев: по линии Данциг и Кенигсберг — западные порты Германии, такие как Киль и Фленсбург, и по линии Либавы и Мемель — те же западные порты, включая Ноймюнстер, Росток и др. Самый подходящий район для наблюдения за обоими этими направлениями — у Штольпе-Банк, тот самый район, который особо опасным считал опытный капитан «Вильгельма Густлофа». Первый день патрулирования прошел безрезультатно. К тому же на море бушевал шторм, который длился потом еще целую неделю вплоть до 20 января. 21 января шторм стал утихать. Гидроакустик доложил, что слышны взрывы глубинных бомб. Командир предположил: с утиханием шторма корабли ПЛО вышли в море, а так как никаких наших лодок в районе Данцигской бухты не должно быть, то, следовательно, немцы проводят профилактическое бомбометание. Значит, в скором времени должен пойти конвой. При попытке всплыть под перископ лодка была обнаружена вражескими сторожевыми кораблями, полным ходом рванувшимися к ней. Лодка погрузилась. Сторожевики сбросили несколько серий глубинных бомб. **Безрезультатно.**

22-го и 23-го тоже гремели взрывы глубинных бомб. То же 24, 25 января. 26-го снова начался шторм силой до 8 баллов. Мороз -17° С. Шторм продолжался 27-го и 28-го. 29 января, всплыв в перископное положение, обнаружили судно в сопровождении нескольких кораблей охранения. Командир принимает решение на атаку, но едва лодка показалась из воды, чтобы в надводном положении догнать конвой и выйти на дистанцию залпа, корабли охранения засекли ее: открыли арт-огонь, а потом, на полном ходу подойдя к месту погружения лодки, начали сбрасывать глубинные бомбы. **Снова безрезультатно.**

Из штаба флота получено радио, что ожидается бегство немцев из Данцига и Кенигсберга, что лодке атаковать прежде всего крупные боевые корабли и транспорты врага.

Продолжая патрулирование в перископном положении

(днем) и в надводном (ночью), командир принимает решение войти в Данцигскую бухту с расчетом 31 января быть там рано утром и «наделать там шороху». Тщательно обсудив обстановку со своим старшим помощником Л. П. Ефременковым, штурманом Н. Я. Редкобородовым, инженером-механиком Я. С. Коваленко, командир приказал начать движение к входу в бухту.

Естественно, прежде чем входить в бухту, надо сделать подзарядку аккумуляторных батарей. Всплыли в надводное положение, начали подзарядку. Море продолжало изрядно штормить. Еще одна радиограмма с ГКП: *«Командирам подводных лодок в море. Быстрое продвижение Красной Армии, имеющее одним из операционных направлений Данциг, заставляет противника в ближайшие дни начать эвакуацию района Кенигсберга. В связи с этим надо ждать резкого усиления движения транспортов в районе Данцигской бухты...»*

Шторм 6 баллов, периодические снежные заряды. Полная темнота, изредка сквозь тучи выглядывает луна, температура - 17° С.

Неожиданно появились вспышки маяка Рикстефт, давно уже не включаемого (у входа в бухту). Заработал маяк — в порт входят или выходят из него суда. Сигнальщик доложил о появлении нескольких тусклых точек неярких огоньков со стороны бухты. Срочно погрузившись и ведя наблюдение, убедились, что из бухты выходил громадный транспорт в охранении эсминца и тральщика. Корабли охранения шли с правой стороны транспорта, прикрывая его с открытой части моря. При этом, полагая, что более безопасно идти вдоль берега, где небольшие глубины, не позволяющие плавать подводным лодкам, да и в случае необходимости могут помочь береговые артиллерийские батареи и авиация, капитан «Вильгельма Густлофа» именно там проложил курс. Конечно, курс этот часто приходится менять из-за разного рода банок, мысов, отмелей, но для одиночного судна и опытного капитана это не проблема (другое дело — конвой в несколько судов).

Ни капитану, ни его помощникам, ни командиру конвоя и во сне не могло присниться, что советская подводная лодка выйдет в атаку именно со стороны берега, из района исклю-

чительно опасного в навигационном отношении и благоприятного для постановки противолодочных магнитных мин. А командир советской лодки именно так и поступил.

Убедившись, что цель идет на большой скорости, чтобы выйти в торпедную атаку, командир принимает решение идти в надводном положении полным ходом, рискуя быть обнаруженным. Так и случилось. Лодка с транспорта была обнаружена. Тут же с «Вильгельма Густлофа» замелькал свет сигнального прожектора. Запрашивали: «Кто такой». Командир дает приказание сигнальщику ответить, назвав первые пришедшие на ум три буквы (кое-кто из ветеранов «С-13» утверждал, что Маринеско приказал сигнальщику Ивану Антипову, опытному моряку и бойцу, успевшему повоевать и на суше (под Ригой и Либавой), отстучать на запрос любым словом, и Антипов послал в ответ какое-то матерное слово). С лайнера — длинное «тире», что означает: «Понял». Там поняли, что никого другого, как своего тральщика «ТФ-18», идущего с левого борта в снежном заряде, быть не может, и успокоились.

А на лодке царило громадное напряжение. Чтобы обогнать лайнер и занять позицию для производства торпедного залпа, нужно было выжать из дизелей все, «что можно и чего нельзя». Погоня длилась более часа. Все это время дизели работали на предельных оборотах, дав возможность развить скорость более 19 узлов. Конечно, риск был огромный, но командир надеялся на своих подчиненных, а они надеялись на него и верили ему.

Вот выписка из журнала боевых действий «С-13» в момент погони и атаки 30 января:

«21 ч. 55 мин. Обнаружен лайнер на параллельном курсе.

22 ч. 55 мин. Установлены элементы движения цели: курс 280, скорость 15 узлов, водоизмещение 18 — 20 тыс. тонн.

23 ч. 04 мин. Легли на боевой курс 15.

23 ч. 08 мин. Трехторпедный залп в левый борт (со стороны берега) из носовых торпедных аппаратов № 1, 2, 4 с дистанции 2,5 — 3 кбт.

23 ч. 09 мин. Через минуту — взрыв трех торпед. Лайнер начинает тонуть.

23 ч. 26 мин. Акустик слышит работу УЗПН.

23 ч. 45 мин. Началось преследование.

...31 января 04 ч. 00 мин. Оторвались от преследования».

С момента обнаружения лайнера до окончания преследования прошло **6 часов 5 минут**. Запись в журнале боевых действий заняла **10** строк. Но что скрыто за этими десятью строками и шестью часами погони: атаки, уклонения от преследования?..

Не испытав ничего этого, трудно себе представить. Погоня в надводном положении на максимально возможной скорости при работе дизелей в форсированном режиме. Изнурительная работа дизелистов при температуре 60 и оглушающем грохоте дизелей. Напряженное до боли в глазах наблюдение на мостике при ледяном ветре и обжигающих лицо снежных зарядах. Выматывающее душу ожидание возможного в любую минуту артобстрела со стороны противника. Точный расчет для выхода в точку залпа, трехторпедный залп, послезалповое маневрирование с уклонением от кораблей ПЛО на 15-метровой глубине с риском попасть под таранный удар при малейшем изменении глубины. Маневр в сторону потопленного лайнера, вокруг места потопления которого сосредоточились корабли эскорта для проведения спасательной операции. «Бесконечные» взрывы глубинных бомб, каждый из которых мог стать смертельным для лодки и экипажа...

* * *

Лайнер затонул через 15 минут от взрыва 3 торпед. Из **8000** человек удалось спасти лишь **988**...

Между прочим, стрельба торпедами с дистанции 2,5 — 3 кабельтовых считается, по подводным меркам, «в упор», наверняка, но, естественно, и риск быть потопленным при такой дистанции кораблями охраны значительно повышается.

Участники этой атаки рассказывали, что самыми томительными были 37 секунд ожидания взрыва торпед после залпа. А потом... *«беззвучные и стремительные сполохи рванулись будто изнутри судна — один, второй, третий, выплеснув к небу бело-розовые потоки огня. И тут же до подводной лодки докатился громовой грохот, а следом за ним — водопадный шум врывающейся внутрь судна воды».*

Срочно погрузившись, лодка начала отрыв от преследования кораблей охранения, которые к тому времени успели уже приблизиться. Командир крейсера «Адмирал Хиппер», опасаясь получить в борт торпедный залп (прецедент-то уже был — с «Тирпицем»), благоразумно решил удалиться от места трагедии, бросив на произвол судьбы более **1000** человек, оставшихся на плаву. Эсминцы полным ходом рванулись в точку погружения лодки и начали забрасывать ее глубинными бомбами.

Спасением людей занялись эсминцы «Т-36», сторожевой корабль «VS-1703», тральщик «М-341», пароход «Геттинген» и учебное судно «Т-2». Надо отдать им должное: из оставшихся на плаву не были спасены только несколько человек, остальные **988** остались живы.

Эсминцы, придя в предполагаемое место нахождения лодки, сбавили ход, некоторые из них застопорили его и начали прослушивание шумов лодки с помощью гидроакустических станций в пассивном режиме, пытаясь обнаружить ее в режиме активной работы ГАС. Доклад акустика: *«Слева 170 — шум винтов. Миноносец! Справа 100 — шум винтов. Сторожевик. Слева 150 — шум винтов. Миноносец... Справа 140 — сторожевик! Прямо по курсу — посылки гидролокатора...»*

Казалось, что всё — лодка взята в клещи: от маневренных и быстроходных кораблей ПЛО не уйти: мелководье, с одной стороны берег, с другой полукольцо кораблей противника. Полукольцо сжимается и смыкается, превращаясь в кольцо из примерно десяти кораблей ПЛО.

В этой, казалось бы, безвыходной ситуации командир лодки находит выход: он направляет лодку туда, где только что отгрохотали взрывы глубинных бомб. От взбаламученной взрывами воды, перемешанной с грязью, илом и песком со дна моря, и воздушных пузырей образовалась мощная «защитная завеса» — стена, непроницаемая для ультразвуковых волн гидролокаторов. Вот сквозь эту стену и пошла лодка на малой скорости в сторону только что потонувшего лайнера. К тому же бомбить в том месте, где еще много людей, находящихся на плаву, и ведутся спасательные работы, немцы не решатся. Однако через некоторое

время, двигаясь в точку потопления лайнера, лодка резко меняет курс... Почему?

Утверждения о том, что командир в течение нескольких часов на мелководье уклонялся от атак противолодочных кораблей, прикрываясь разломившейся на три части громадиной «Вильгельма Густлофа», у меня всегда вызывали сомнение. Каким бы гениальным мастером атаки ни был А. И. Маринеско, но только в аквариуме можно смоделировать в прозрачной воде, как лодка близко подходит к потонувшему транспорту и потом кружит вокруг него, словно имея глаза, помогающие держать его в поле зрения и удерживать дистанцию. Такой вариант в общем-то был бы возможен, если б лодка имела на вооружении нынешний гидроакустический комплекс, позволяющий довольно точно определять дистанцию до цели, используя комплекс при работе его в активном режиме. Возможно, это было бы, если б на вооружении лодки имелась какая-то из нынешних гидроакустических или даже телевизионных систем для обследования дна моря. Но на ПЛ «С-13» была обычная шумопеленгаторная гидроакустическая станция, с помощью которой, хоть лоб расшиби, дистанции до объекта, лежащего на дне, не измеришь.

Поэтому я с большим удовлетворением прочитал, что автор книги «Личный враг Адольфа Гитлера» нашел ответ на вопрос, как же смог командир «С-13» вывести невредимой с мелководья зажатую со всех сторон противолодочными кораблями, казалось бы, обреченную подводную лодку. Ответ Н. Н. Титаренко дал бывший штурман «С-13» Н. Я. Редкобородов. Оказывается, все просто и **гениально**. А. И. Маринеско, пытливо и въедливо изучавший врага, пытаясь разгадать все методы и способы, которые используют немецкие подводники, летчики, противолодочники, выявил одну «железную» шаблонную закономерность при бомбометании немецкими противолодочными кораблями. Эта закономерность заключается в том, что в зависимости от глубины места при преследовании подводной лодки немцы устанавливают глубину подрыва противолодочных бомб на 90, 60 или 30 м. Т. к. в данном случае глубина места не превышала 45 м, а минимальная дистанция безопасного взрыва глубинной бомбы от корпуса лодки 10 м, то следует идти на глубине 15 м. Именно 15 (!). Не-

мецкие бомбы рвутся на глубине 30 м; следовательно, есть запас в 15 м. Глубже нельзя: там возможен подрыв на немецких или английских донных минах. Менее глубины 15 м, безусловно, нельзя, т. к. можно попасть под таранный удар корабля ПЛО. Значит, надо, точно удерживая лодку в горизонтальном положении, идти на глубине 15 м: малейший дифферент на нос или корму, изменение глубины в ту или другую сторону — смертельно. Можно представить, какая громадная нагрузка и ответственность ложилась на плечи боцмана, управляющего горизонтальными рулями, и механика, отвечающего за всю систему всплытия и погружения. О командире, который не только догадался сделать этот гениальный «шахматный ход», но и, как суперсовременные ЭВМ, высчитывал предполагаемые в каждый следующий момент места взрыва глубинных бомб, возможные маневры кораблей ПЛО, можно не говорить. Ему, кроме всего прочего, необходимо было непрерывно держать в уме всю информацию, меняющуюся каждую секунду, контролировать движение лодки в соответствии с замыслом, четко и понятно отдавать команды подчиненным. И при всем этом (при грохоте рвущихся со всех сторон глубинных бомб) держаться хладнокровно, уверенно и спокойно, вселяя такую же уверенность в своих подчиненных.

Немецкие противолодочники потеряли лодку, сбрасывают глубинные бомбы куда попало, наугад, на всякий случай... Чем больше взрывов, тем больше грохота и взбаламученной на мелководье воды с песком и илом... Потом, очевидно поняв, что в такой обстановке лодка может уйти, на некоторое время прекращают бомбометание и... снова обнаруживают лодку. Снова начинается крошечный ад. Глубинные бомбы рвутся все ближе. Вдребезги разбиваются плафоны и лампы, предохранители вылетают из гнезд, гаснет освещение, «вылетает из меридиана» гирокомпас... Многотонные слои воды под действием взрывных волн от рвущихся под лодкой справа и слева глубинных бомб бросают лодку из стороны в сторону, стремятся выбросить ее на поверхность моря...

Уже более **200** глубинных бомб сбросили эсминцы и сторожевые корабли. Казалось, что запас бомб должен был давно истощиться, а они все продолжают рваться...

Вот в таком-то «аду» на мелководье и боролся мужественный экипаж во главе с командиром за живучесть лодки и за свою жизнь.

В конце концов «С-13» все же удалось на максимально бесшумном подводном ходе под электромоторами уйти из района, где на нее велась остервенелая охота (слишком большой урон нанесла она Германии), за изобату 50 м, а потом она зашла за остров Готланд и легла на песчаный грунт, на глубине 70 м. Нужно было ввести в строй гирокомпас, устранить разного рода неисправности и повреждения и обязательно дать отдых личному составу. ***Забота об экипаже — одна из главных и незабываемых заповедей командира «С-13», да и любого командира лодки.*** Не понимали еще тогда члены экипажа «эски», что своей атакой нанесли они катастрофический удар по «Кригсмарине». Они знали только, что потопили большой нацистский лайнер, благополучно ушли от преследования, и радовались этому.

Это потом, значительно позднее, пришло понимание всеми (от высшего руководящего состава страны и союзников до каждого члена экипажа), что (!) значило потопление «Вильгельма Густлофа» для Третьего рейха, а атаку «С-13» начали называть «атакой века» и признали таковой во всем мире.

* * *

Окончилась Вторая мировая война. Прошло некоторое время, позволившее с расстояния осмыслить и понять, что было непонятно и не видно с близкого «расстояния».

Практически не осталось в мире историка, пишущего о войне на море, чтобы он в какой-то мере не упомянул о потоплении «Вильгельма Густлофа» и громадного количества немецких подводников — последней надежды заправил вермахта.

Кроме уже упомянутых немецких, английских и американских историков и писателей, назову еще английских писателей К. Добсона, Д. Миллера и Р. Пэйна, написавших книгу «Ужасная ночь», и немецкого писателя И. Брока, написавшего объемный труд «Голыми в смерть».

В Советском Союзе об этом писали С. Смирнов, А. Зорин,

А. Штейн. В начале прошлого века вышла прекрасная книга А. Крона «Капитан дальнего плавания». В 1991 г. — «Подвиг «тринадцатой» В. Геманова, а в 1999 г. — «Личный враг Адольфа Гитлера» Н. Н. Титаренко, о которых упомянуто в начале этого повествования.

Если у А. Крона рассказано подробно о всем жизненном пути Маринеско и прекрасно раскрыты черты его характера как незаурядной и талантливой личности, то у профессионалов-подводников В. Геманова и Н. Титаренко довольно тщательно исследованы вопросы, связанные со служебной деятельностью командира «С-13», с его командирской сущностью, с высоким понятием о долге патриота. Подробно рассказано об оперативно-тактическом мастерстве Маринеско, доказательно и убедительно рассмотрены вопросы о значении «атаки века» для ускорения разгрома Германии и окончания Второй мировой войны.

Более подробно о значении этой беспримерной атаки мне нет нужды писать, т. к. много написано другими, более авторитетными авторами, кто сам вошел в мировую историю флота. Ограничусь только приведением нескольких цитат из их высказываний:

«Героическим подвигом, потрясшим фашистов, начиная с самого Гитлера, является успех атаки «С-13»... Подвиг этот («атака века») сыграл роль в ускорении морального и физического разгрома гитлеровской Германии» (Адмирал Флота Советского Союза, Герой Советского Союза И. С. Исаков).

«Гибель «Вильгельма Густлофа» всполошила фашистов. В Германии был объявлен трехдневный траур... Потопление «Вильгельма Густлофа» явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те (1945 г.) дни. За один только поход экипаж «С-13» уничтожил восемь тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да еще какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсесовцы, фашистские бонзы!..» (Бывший нарком ВМФ, адмирал, Герой Советского Союза Н. Г. Кузнецов).

Вот что сказал об А. И. Маринеско его сослуживец и близкий друг, знавший его еще с начала 30-х годов, капитан 1-го ранга В. А. Иванов: *«Его выделяло среди сверстников умение схватить суть вопросов. Ясность мышления и действия. Как*

моряк и командир, он отличался редким тактическим чутьем. Умение предвидеть события и управлять ими, а не подчиняться им в сложной повседневной и, что очень ценно, в боевой обстановке».

Высочайшую оценку атаке А. И. Маринеско дал вице-адмирал, Герой Советского Союза Г. И. Щедрин:

«Сегодня еще яснее, чем когда-либо, видно значение подвига экипажа и его отважного командира. Дело не только в потопленном тоннаже, хотя и его нельзя сбрасывать со счетов. Дело в том, что в критический для фашистского государства момент германскому флоту был нанесен мощный удар, один из тех, от которых он уже не смог оправиться. Вместе с «Вильгельмом Густлофом» и «Штойбенем» отправились на дно не только отборные гитлеровские войска, но и десятки экипажей для новейших субмарин, рассчитанных на продолжение морской блокады союзников. Недаром блестяще проведенную капитаном 3 ранга А. И. Маринеско атаку на грандиозный лайнер «Вильгельм Густлоф» во многих печатных откликах называют «атакой века».

Г. И. Щедрин, сам бывший подводник, потопивший на своей «С-56» более десятка кораблей и судов противника, сделавший эту лодку (приведя ее из Владивостока через 2 океана на Северный флот) одной из лучших лодок советских ВМФ во время войны (лодка под его командованием стала гвардейской), как никто другой, знал, чего стоила эта «атака века» командиру «С-13» и ее экипажу. И, как никто другой, он знал, **что** означала для «Кригсмарине» эта атака.

Для меня, поставившего перед собой задачу сравнить хваленых немецких подводных асов и наших командиров подводных лодок времен Второй мировой войны и хоть в какой-то мере защитить честь и славу нашего подводного флота, более чем убедительно звучат высказывания и других легендарных подводных асов Советского ВМФ, которые признавались, что все они учились у Маринеско, независимо от того, старше или младше его были по возрасту. Вот что, в частности, сказал об А. И. Маринеско авторитетный подводник Отечественной войны, участвовавший в боевых действиях на стороне Республиканской Испании, прошедший и ад подводной войны, и ад фашистских лагерей, и спецлагерь НКВД, бывший командир «С-7», Герой Советского Союза, капитан 1-го ранга

С. П. Лисин: «... Маринеско был моложе нас годами, но мы учились у него, ведь он был изумительный штурман и мастер торпедных атак... Его работа на «чертовой дюжине» была на порядок выше достижений немецких асов: Отто Кречмера, Эриха Топпа и Вольфганга Люта. Все три номера стали легендой германского подводного флота после погромов британских тихоходных конвоев, состоявших из большегрузных, бредших неторопливо по океанским нивам, как стадо смиренных овец. Разве там присутствовал настоящее мужество и доблесть? Бить слабого не почетно. Сила в поединке. Александр преследовал «Штойбена», находящегося в составе походного ордера боевых кораблей, поразил его снайперским дуэтом. Учти — в ордере, а не в конвое...»

Нашел я это высказывание С. П. Лисина в книге Н. И. Титаренко «Личный враг Адольфа Гитлера» уже после того, когда первая часть этого повествования, относящаяся к исследованию боевых действий лучших немецких подводных асов, была закончена. Прочитал и убедился, что оказался полностью прав, делая выводы, что прославленные немецкие подводные асы вовсе никакие не «крутые»: «крутыми» их сделала геббельсовская пропагандистская машина, а после войны подхватили зарубежные СМИ с одной-единственной целью — преподнести победу в «Битве за Атлантику» как самое главное во Второй мировой войне и принизить роль и значение побед советских Вооруженных сил. Вслед за зарубежными СМИ поплелись и наши «идеологические шавки». Если при Советской власти, оплевывая подвиги таких национальных героев, как А. И. Маринеско, они, действуя по указке Главпура, все же не смели покушаться на всех, кто составляет гордость и славу нашего ВМФ, то с приходом к власти новых хозяев, выполняя их волю, дошли до высшей степени цинизма и стали утверждать, что «атака века» — это советская легенда и что все наши погибшие и оставшиеся в живых подводники во время войны потопили лишь один корабль противника. Аргументы и факты? — «Данные не подтвердились». Вот вам и все «доказательства»!

Не скрою, что, многие годы собирая информацию по истории ВМФ и с особым пристрастием относясь к истории русского подводного флота, обратил внимание, что почти все пишущие об А. И. Маринеско, в первую очередь сосредотачива-

ют свое внимание на «атаке века». В общем-то, это понятно, т.к. в мировой истории флотов нет атаки более значимой по результатам и в большой степени повлиявшей на исход войны, чем эта. В какой-то степени пишут в связи с этой «атакой века» и о второй блестящей атаке в том же декабрьско-январском боевом походе на рубеже 1944 — 1945 годов. Однако почти не упоминается или упоминается вскользь, что Маринеско зарекомендовал себя блестящим командиром еще до войны, командуя «малюткой», потом во время войны, выполнив на «малютке» 3 результативных боевых похода, потом на «С-13» — снова результативный боевой поход. И последний боевой поход, в котором старшим на борту лодки был командующий подводными силами Балтики контр-адмирал А. М. Стеценко, был хотя и безрезультатным, но тоже таким, в котором проявилось в полную мощь командирское мастерство А. И. Маринеско. Только благодаря ему и экипаж и этот большой начальник, находящийся на борту, остались живы. К тому же Стеценко получил за этот «безрезультатный» поход флотоводческий орден — орден Нахимова. Хотя ни один из членов экипажа никакой награды не удостоился. Как по-другому можно назвать этот факт, если не подлостью. К тому же, если учесть, что вся безрезультатность этого похода была именно из-за неумелых действий старшего морского начальника, несколько раз пытавшегося брать управление лодкой на себя (очень уж хотелось ему **лично** потопить хоть кого-нибудь). Кроме того, отличился этот «флотоводец» своим разнузданным, хамским и позорным поведением на мостике и в центральном посту, вмешиваясь в действия командира лодки.

* * *

... Первую офицерскую должность А. И. Маринеско получил на подводной лодке «Щ-306» — командиром штурманской боевой части. К тому времени за плечами у него была школа юнг Черноморского пароходства, плавание на судах торгового флота, учеба в Одесском мореходном техникуме, плавание в должности матроса второго класса на теплоходе «Ильич», после окончания техникума в 1933 г. — назначение на должность второго помощника капитана на теплоход

«Красный Октябрь», учеба на штурманских курсах ВМФ. К моменту назначения штурманом на ПЛ было ему 21 год. В 25 лет был назначен помощником командира на первый советский минный заградитель «Л-1» («Ленинец»), а через некоторое время — командиром «малютки» — «М-96». Переход из Ленинграда в Палдиски в зимнее штормовое время через море, кишасщее льдинами. Ремонт лодки своими силами. **Первое место** в бригаде подводных лодок по итогам 1939 года. Награждение наркомом ВМФ **именными золотыми часами**. Рекорд срочного погружения — за 19,5 секунды. Отличные аттестации командования... **Первое место** по итогам боевой подготовки за 1940 г. среди всех подводных лодок Балтийского флота. В январе 1941 г. — переход из Кронштадта в Ханко. А потом — война. За 8 дней до начала войны лодка вышла для несения дозора в устье Финского залива в очередной раз.

В феврале 1942 г. после окончания ремонта лодка готова была выйти на боевое патрулирование, но во время жестокого артобстрела вражеской артиллерией получила серьезное повреждение — пробоину в прочном корпусе ниже ватерлинии размером 1,5х1,5 м, были повреждены несколько шпангоутов, приводы кормовых горизонтальных рулей, произошел обрыв нескольких электрокабелей.

Первый выход на боевое патрулирование состоялся 10 августа 1942 г. вместе с ПЛ «Л-3» (П. Д. Грищенко) вслед за тремя тральщиками в эскorte 2 катеров — морских охотников. После «паузы» — лежки на грунте в течение дня 11 августа у о. Лавенсари — «М-96» вышла в море. При преодолении Гогландской противолодочной позиции лодка была обнаружена противолодочными кораблями противника. Командир, резко маневрируя курсом, глубиной погружения и скоростью, направляет лодку к минному полю и отрывается от преследования. Затем — разведывательный поиск в районе Хельсинки — Таллин в течение 4 суток. На десятые сутки похода обнаружен транспорт в районе маяка Порккала-Каллбодс. Вместе с транспортом — две шхуны и три противолодочных катера, периодически сбрасывающие глубинные бомбы — «для профилактики». Сближение на дистанцию залпа. Залп одной торпедой из правого торпедного аппарата. Транспорт водоизмещением **7000** тонн, задрав вверх корму, пошел на дно. Интен-

сивное преследование. На лодку сброшено **12** глубинных бомб. Лодка получила повреждения: лопнул шов прочного корпуса, вышел из строя гирокомпас, погас свет, вышла из строя часть измерительных приборов. Началась борьба за живучесть. А командир лодки повел ее в сторону вражеской базы (Палдиски), вблизи которой и находилась лодка в течение всех 4 суток, пока шел ремонт и устранение неисправностей. Находясь днем в подводном положении и всплывая на подзарядку батарей ночью, командир лодки вел интенсивное наблюдение за деятельностью противника в районе ВМБ: движением судов, системой корабельных дозоров, интенсивностью полетов самолетов, порядком обмена опознавательными сигналами. Затем лодка вернулась в базу. В общей сложности за поход лодка трижды касалась минрепов, преодолела **20** минных заграждений, половину времени похода провела в подводном положении. При подходе к своей базе попала под обстрел своих катеров-охотников и бомбежку глубинными бомбами (после срочного погружения). Быстрое всплытие между катерами, с одного из которых ударила пулеметная очередь, но быстро смолкла: ошибка по вине командира базы, не предупредившего дозорные катера, что **22 — 24 августа «М-96»** должна возвращаться из похода. За поход и проявленное при этом мужество и отвагу командир ПЛ получил орден Ленина, 4 человека были награждены орденом Красного Знамени, 8 человек — орденом Красной Звезды, остальные — медалями.

8 ноября 1942 г. — снова боевой поход. Успешная высадка десанта разведчиков в глубоком тылу в Нарвском заливе. После дерзкого налета разведчиков на вражескую комендатуру, захвата документов и штабного офицера при возвращении к лодке шлюпка была опрокинута волной: кроме лейтенанта и одного разведчика, все погибли.

...1 октября 1944 г. «С-13» вместе с «Л-3», «Лембит» и «Д-2» вышла из Кронштадта для перебазирования в Хельсинки (в сентябре 1944 г. Финляндия вышла из войны, и по мирному договору правительство ее предоставило для базирования советским лодкам некоторые базы).

3 октября — выход на очередное боевое патрулирование. Через несколько суток в районе маяка Хел (в Данцигском заливе) обнаружен крупный транспорт, идущий с большой ско-

ростью. Неудачная торпедная атака. Решение командира: потопить транспорт артогнем. Транспорт начал огрызаться: открыла огонь 4-ствольная зенитная установка. Несколько точных выстрелов из 45-мм орудия, и транспорт, окутанный дымом и пламенем, застопорил ход. Еще несколько залпов («для верности»): транспорт «Зигфрид» водоизмещением 5 тыс. тонн ушел на дно.

По результатам похода командир лодки и несколько офицеров получили ордена Красного Знамени, другие члены экипажа — ордена Красной Звезды и медали.

... Несколько строк об атаке «Генерала фон Штойбена». Как выше сказано, этот военный транспорт имел на борту **3600** человек. Это были танкисты танковой дивизии, которые перебрасывались для защиты Берлина. После торпедной атаки «С-13» спасти немцам удалось лишь **300** человек из числа экипажа и пассажиров.

Встреча «С-13» со «Штойбеном» произошла 9 февраля 1945 г. (после того, как лодка потопила «Густлоф», «зализала раны», лежа несколько часов на песчаном грунте у о. Гогланд, и снова вот уже шестые сутки вела патрулирование). Обнаружение из-за сильно ограниченной видимости произошло на очень короткой дистанции и внезапно. «Штойбен» шел в охранении 6 (!) новейших эсминцев типа «Карл Гастер» с большой скоростью. Разошлись на контркурсах, атака состояться не могла.

Командир принимает решение снова начать погоню в надводном положении, используя форсированный режим работы дизелей. Инженер-механик Коваленко, снова с большой тревогой и надеждой на своих «коломенцев» (дизели изготовлены на заводе в Коломне), дает команду дизелистам дать самые полные обороты.

Так как накануне из штаба флота было получено радио, что в таком-то районе обнаружен конвой в составе крейсера типа «Эмдэм» в эскorte нескольких эсминцев, то у командира «С-13» не было никакого сомнения, что встретился именно с этим конвоем. Судя по высоким топовым огням на мачтах главной цели, это был именно крейсер. Кроме топовых огней, никаких других ни на кораблях охранения, ни на охраняемой цели не было. Сплошная темень при неблагоприятных гидрометеорологических условиях. На расстоянии 25 —

30 кабельтовых еле-еле просматриваются силуэты групповой цели.

Дав ход 19 узлов, сблизившись на расстояние 12 кабельтовых, «С-13» пошла на обгон, чтобы занять позицию для стрельбы. Снова «коломенцы» молотят на пределе возможностей: пеленг на цель, докладываемый через каждые 2 минуты штурманом, начинает меняться на корму. Конвой шел с постоянной скоростью 16 узлов. Лодка начала обгонять конвой.

Приведя цель на курсовой угол 150 левого борта, лодка застопорила дизеля и начала движение под электромоторами, перейдя из надводного в позиционное положение. С дистанции 16 кабельтовых двухторпедный залп из кормовых торпедных аппаратов. Все, находящиеся на мостике (командир, помощник командира, штурман, сигнальщик и коммендор) увидели взметнувшиеся один за другим 2 высоких султана воды в носовой и средней части цели. Через несколько секунд до лодки дошел звук 2 мощных взрывов, а потом еще одного, в несколько раз большего по мощности (сдетонировал боезапас). Все, находившиеся на мостике, отмечают, что сила взрыва была такова, что вставший огненный столб осветил пролетавшие над конвоем низкие тучи. Через мгновение — последний, четвертый взрыв, уже подводный (взорвалась котельная установка на погружающейся цели).

На кораблях охранения поднялась паника: вспыхнули прожектора, началась беспорядочная стрельба из орудий. Часть кораблей застопорила ход и начала спасательную операцию.

Убедившись, что в темной части горизонта лодка не замечена, командир приказал продуть главный балласт и дать полный ход дизелями. Через два часа хода на рассвете, выбрав по карте грунт с песчаным дном и подходящую глубину, в стороне от трассы возможного движения судов, легли на дно. Начали приводить в порядок и проверять приборы и механизмы. Для всех, кроме вахты, поступила команда — отдыхать...

Прошло время, настал час Победы. Вспоминая об атаке «Штойбена», А. И. Маринеско неоднократно возвращался к мысли, что его смущает один вопрос: почему «Штойбен» имел

такое мощное охранение? Один транспорт и 6 новейших эсминцев. Ведь даже «Густлоф» с особенно ценным «грузом» Деница имел меньшее охранение. Видимо, кроме личного состава разгромленных танковых частей, было еще что-то, более ценное.

Заканчивая разговор об А. И. Маринеско, считаю нужным отметить одну, редко упоминаемую деталь. Из всех тринадцати балтийских «эсок» только одна-единственная с «несчастливым» номером оказалась счастливой. Другие 12 погибли. 10 из них погибли при ведении боевых действий во время Великой Отечественной войны (5 подорвались на минах). Одна лодка была взорвана своим экипажем в Либаве в начале войны. Когда лодка находилась в ремонте и стояла в доке, поступил приказ Верховного командования об оставлении ВМБ. Лодка была выведена из дока судоремонтного завода Томсаре и взорвана. Одна лодка подорвалась на mine и затонула в Аландском море у о. Маркет в январе 1940 г. (во время Финской войны).

На Северном флоте погибли две «эски», на Черноморском — одна. Некоторые ветераны-подводники, в том числе и кое-кто из тех, кто сам участвовал в боевых действиях, говорят: «*Везло Александру Ивановичу*». Везло-то везло, конечно. Но если вспомнить, что во время всех его командирских походов по его лодке было выпущено около **20** торпед вражеских лодок и от всех он уклонился, то просто «везением» это не объяснишь.

Конечно, громадная заслуга «гениального» гидроакустика с «*моцартовским*» слухом. Но и мгновенная реакция, молниеносная оценка обстановки (взаимное расположение лодок, глубина, скорость, боезапас, гидрология, глубина места, возможность наличия донных мин, тактико-технические характеристики лодки и оружия возможного противника, уровень мастерства своего экипажа и т.п. и т.д.), быстрое принятие решения, четкая команда, поданная спокойным, твердым голосом, внимательный контроль за исполнением команды и ежесекундным изменением обстановки — вот залог успешности боевых действий при уклонении от торпед. И, конечно, — выдержка, отвага, уверенность в себе и своем экипаже.

Надо сказать, что в последние месяцы войны Балтика бы-

ла буквально наспигована немецкими подводными лодками. Все, что оставалось в Данциге и Пиллау, в преддверии вторжения советских войск, загрузившись топливом и оружием, вышло в море. К тому же в Балтику вошли несколько лодок, снятых с других театров военных действий. Но мелководная Балтика с рифами, отмелями, с немецкими, английскими и советскими минами, оказалась немецким подводным асам не по зубам. **Никаких реальных результатов они не достигли.** Ни к чему не привела их охота за нашими подводными лодками.

Нельзя не упомянуть о том, что в последнем походе «С-13» под крылом обеспечивающего бездарного контр-адмирала, крайне амбициозного, рвущегося к перископу при каждой возможной атаке и, несмотря на приказание командира лодки при каждом таком случае делать запись в вахтенный журнал о том, что в командование лодкой вступил командующий подводными силами, продолжавший упускать из-под носа одну цель за другой, А. И. Маринеско несколько раз спасал лодку и экипаж от вражеских торпед.

28 апреля в 04.28 при движении в надводном положении обнаружены торпеды, прямо идущие на «С-13». Мгновенная команда об увеличении хода до самого полного и резком изменении курса. Торпеды прошли мимо.

2 мая в надводном положении. Снова две торпеды, идущие на «С-13». Снова удачное уклонение.

5 мая во время всплытия — еще 2 торпеды, прошедшие в непосредственной близости по носу и корме.

Было еще одно замечательное качество у командира «С-13» — **железное** правило: никогда не расслабляться, пока лодка в море. До последней минуты окончания похода и ошвартовки у пирса или плавбазы.

После получения приказа 12 февраля 1945 г. о возвращении в базу (после проведения 2 блестящих атак по «Густлофу» и «Штойбену») командир собрал офицеров и напомнил, что боевой поход продолжается, никакой *расслабухи*. При возвращении в базу бдительность должна быть удвоена (горький опыт войны говорит, что именно при возвращении после трудных походов нередко лодки погибали). Вспомним хотя бы лодку немецкого подводного аса Э. Топа.

Покинув район патрулирования, лодка пошла в базу. Док-

лад акустика о шуме винтов подводной лодки. Лично убедившись, что шум винтов — вражеской подводной лодки (на пределе слышимости), командир приказал следить и ждать шума идущих на лодку торпед, т.к. знал, что гидроакустические станции на немецких лодках значительно лучше наших, а это значит, что вражеская лодка давно уже обнаружила нашу и следит за ней. Командир принимает решение не менять ни курс, ни скорость, ни глубину: пусть враг думает, что он не обнаружен.

Доклад акустика: *«Лодка произвела залп! Торпеды идут на нас!»* Мгновенная реакция командира и команда: *«Лево на борт! Боцман — нырять на глубину!»* Через несколько секунд торпеды с шумом пронеслись мимо.

Вражеская лодка, пользуясь превосходством в гидроакустике, снова готовится в атаке, заходя за корму «С-13», снова шум идущих на лодку торпед. Снова резкий маневр «С-13» и снова промах немецкой субмарины. В общей сложности «игра в кошки-мышки» длилась более 4 часов, пока противник не истратил весь запас своих торпед (по «С-13» было выпущено 9 торпед). К сожалению, на «С-13» практически весь запас торпед был израсходован, и вступать с немецкой лодкой в «дуэль» смысла не было. Израсходовав свои торпеды, она быстро удалась.

Напомнив кое-что об А. И. Маринеско тем, кто знает, и рассказав тем, кто не знает, я умышленно не останавливаясь на том, как и почему он не получил своевременно звание Героя Советского Союза. В упомянутых книгах Н. Титаренко, В. Борисова этот вопрос подробно рассмотрен. Не хочу трагивать и тему борьбы за официальное признание подвига «С-13». К сожалению, наряду с клеветническими публикациями об этом легендарном командире появились и публикации, в которых кое-кто приписывает себе заслуги в победе — восстановлении справедливости. Не буду углубляться в эту тему.

Замечу только, что бывший министр обороны маршал Р. Я. Малиновский еще в 1960 г. издал приказ о восстановлении А. И. Маринеско, разжалованного до старшего лейтенанта, в звании старшего офицера (капитана 3-го ранга) и снял с него все ранее наложенные взыскания, не оглядываясь на всех этих политических «флотоводцев» из Главпура.

В заключение приведу выписку из коллективного письма в ЦК КПСС ветеранов-подводников, возглавляемых бывшим командиром «малютки», провоевавшим на лодках типа «М» всю войну, контр-адмиралом Ю. С. Руссиным. Это письмо направлено было в ЦК еще в 1961 г. Вот что в нем говорилось, в частности:

«Товарищ А. И. Маринеско — герой Великой Отечественной войны, один из самых выдающихся мастеров торпедного удара.

Из прилагаемой справки военно-морского отдела Главного морского штаба следует, что боевые успехи, достигнутые подводной лодкой «С-13» под командованием А. И. Маринеско, не имеют себе равных на флоте. Достаточно сказать, что после потопления подводной лодкой «С-13» немецкого корабля «Вильгельм Густлоф», на котором находилось несколько тысяч отборных фашистских подводников, Гитлер объявил в стране трехдневный траур, а командира подводной лодки Маринеско — «военным преступником».

Этот удар, нанесенный подводной лодкой «С-13» под командованием А. И. Маринеско, по существу, лишил фашистский подводный флот резервов в подготовленных подводниках».

Добавлю только, что после получения доклада из штаба подводных сил об участии, постигшей «Вильгельм Густлоф», горькая доля сообщить об этом фюреру выпала представителю гросс-адмирала Деница при Гитлере вице-адмиралу Фоссу. Гитлер был взбешен и тут же приказал командира конвоя расстрелять и приговорить к смерти командира советской подводной лодки.

Корветтен-капитан Цан, опытнойшей и заслуженный подводник и преданный фюреру офицер, был публично расстрелян.

В книге В. Геманова «Подвиг «тринадцатой» приводятся сведения о том, что при захвате документов в канцелярии Гитлера был обнаружен любопытный документ, лежащий в тонкой папке в плотном переплете, на лицевой стороне которой был изображен золоченый имперский орел со свастикой в когтях и тисненая большими готическими буквами надпись: «Конфиденциально. Личные враги фюрера и Германии». Вни-

зу буквами помельче другая надпись: *«Подлежат розыску, аресту и немедленному преданию суду за свершенные ими преступления против фюрера и рейха».*

Первым в списке значился Иосиф Виссарионович Сталин, вторым — Франклин Рузвельт, потом — маршалы Жуков, Монтегомери, генерал Эйзенхауэр, У. Черчилль, Шарль де Голль, Иосип Броз Тито... Под номером 26 (на второй странице) — капитан 3-го ранга А. Маринеско.

* * *

Назвал я эту главу «Грандиозный «подарочек» Гитлеру» потому, что 31 января 1945 г. в биографии Гитлера был значительный юбилей — 10 лет назад он пришел к власти, став рейхсфюрером. За 52 минуты до этой даты в 23 ч. 08 минут 30 января А. И. Маринеско произвел свой знаменитый торпедный залп, потрясший всю Германию и эхом отозвавшийся во всем мире.

...В день 50-летия «атаки века» (31 января 1990 г.) многие газеты в Бонне, Хельсинки, Стокгольме, Лондоне и Вашингтоне вышли с заметками об этом событии.

13 января 2003 г., в день 90-летия со дня рождения А. И. Маринеско в музее подводных сил (в г. Санкт-Петербурге) прошла пресс-конференция «Фонда А. И. Маринеско», на которой автор имел честь побывать. Из членов экипажа «С-13» присутствовал лишь один — бывший электрик Астахов. Вторым член экипажа, живущий в С.-Петербурге, бывший штурман лодки, капитан 1-го ранга Н. Я. Редкобородоров был болен и находился у себя дома. Участники конференции по телефону тепло поздравили его с юбилеем командира и пожелали здоровья...

Ужасающий «рекорд» возмездия (о В. Коновалове)

Среди подвигов знаменитой подводной лодки «Л-3», прославившейся под командованием Петра Денисовича Грищенко, которого по числу потопленных кораблей и судов противника наряду с А. М. Матиясевичем называют подвод-

ником № 1, есть еще один подвиг советских подводников, о котором почему-то и раньше-то не очень говорили, а в теперешние времена в «новой» России и вовсе замолчали.

...Ушел на дно «Вильгельм Густлоф», с самой верхней палубы до самого последнего трюма забитый ценным, награбленным в Советском Союзе имуществом, переполненный разного рода карателями и убийцами, среди которых более двадцати высокопоставленных нацистских бонз из Польши и Восточной Пруссии, несколько десятков генералов и старших офицеров (в том числе и свыше десяти из ведомства Гиммлера — РСХА), батальон вспомогательной службы порта из состава СС — 300 человек и 3700 унтер-офицеров, выпускников Центра подготовки подводников, вместе со 100 командирами лодок, уже имевшими или только что получившими право на управление подводной лодкой. Гибель одного-единственного экипажа корабля любого ранга во все времена в мировом флоте мира считается катастрофой. А здесь погибли несколько десятков экипажей.

Гибель одного генерала считается большой потерей, а уничтожение хотя бы одного генерала или высокопоставленного чиновника всегда и везде считается подвигом. Здесь уничтожено несколько десятков таких зловещих фашистских персон.

Если учесть главное обстоятельство — крушение стратегического плана Третьего рейха, связанного с крупномасштабной операцией по блокаде Англии и ударом по кораблям и судам союзников, то не подлежит ни малейшему сомнению масштабность и влияние атаки А. И. Маринеско на ход и исход Второй мировой войны. Именно поэтому такой большой отклик во всей мировой печати получило это событие, взволновавшее и продолжающее волновать мир.

Возможно, именно в связи с этим как-то почти незаметно прошло еще одно грандиозное событие войны на море — потопление подводной лодкой «Л-3» теперь уже под командованием другого командира, бывшего старшего помощника капитана 3-го ранга В. К. Коновалова, ставшего впоследствии Героем Советского Союза.

23 марта 1945 г. подводная лодка «Л-3» вышла в свой последний боевой поход из порта Турку, ставшего местом бази-

рования дивизиона наших лодок. К этому времени лодка была уже гвардейской, и весь экипаж ее до единого человека был кавалерами орденов Ленина, Красного Знамени или Красной Звезды.

Задача, поставленная лодке, заключалась в постановке минного заграждения в Данцигской бухте, откуда продолжалась интенсивная эвакуация гарнизона ВМБ, остатков специалистов-судостроителей, занимающихся достройкой большой серии подводных лодок, остатков сухопутных частей Восточно-Прусской группировки войск.

На этот раз провожать лодку на пирс прибыл командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц.

Придя в назначенный район к северо-востоку от мыса Хель 28 марта, т.е. через 5 суток, уже на второй день минзаг выполнил главную задачу: было поставлено две минные банки общей численностью 20 мин (как выяснилось позднее, на этих минах подрывались сторожевой корабль и транспорт).

30 марта под натиском наших сухопутных войск Данциг пал. На рейде Данцигской бухты находились немецкий крейсер и пять эсминцев. Они должны были эскортировать транспорт «Гойя» водоизмещением **7200** тонн, переполненный солдатами, матросами, офицерами, остатками чиновничьего люда, сумевшими разными способами прорваться на транспорт. И снова, как на «Вильгельме Густлофе», на «Гойе» был самый ценный «груз» Деница и «Кригсмарине» — подводники.

Вот что пишет оставшийся в живых член экипажа «Гойи» Х. Хоппер: *«Тысячи людей хотели попасть на наше судно, стоявшее у причала и подвергнутое бомбардировке с воздуха. Это был последний корабль, идущий на запад...»* Можно только представить это столпотворение, когда каждый, кто стремился удрать, видел, что все другие причалы и рейд бухты пусты: ни одного транспорта больше нет. Конечно, в первую очередь рвались на борт военные, а среди гражданских в основном те, кто чувствовал вину за кровавые дела, что натворил. Немало было и таких, кто, задуренный геббельской пропагандой о «зверстве русских», тоже пытался покинуть порт. Но шансы их попасть на транспорт были невелики. Х. Хоппер продолжает:

«Я со своим товарищем стоял у трапа и пытался считать количество людей, поступающих на борт. Когда число их достигло более 6500 человек, мы перестали считать, многие перебирались к нам по бортовым сеткам и штормтрапам».

Как выяснилось впоследствии, на «Гойе» находилось **1300** подводников: офицеров, унтер-офицеров, матросов. В общем и целом, по приблизительным подсчетам на борт «Гойи» было погружено более **8000** человек, а кроме того, около **7000** военных было размещено на боевых кораблях, сопровождающих «Гойю».

В. К. Коновалов получил приказ атаковать корабли, стоящие на рейде Данцигской бухты. В сильный шторм (8 баллов) на подходе к бухте лодка всплыла в надводное положение. Ночью вошли в бухту: на берегу ведутся активные боевые действия, слышны разрывы снарядов, небо и море обшаривают лучи прожекторов. Вся бухта заполнена дозорными катерами, как муравьи снующими вдоль и поперек. Сознывая, что каждый такой «муравей» имеет острое « жало » — по нескольку глубинных бомб на борту, а следовательно, лезть в глубь бухты бессмысленно (к тому же больших кораблей не обнаружено), командир принимает решение перейти в другую бухту Хеля (тоже расположенную в Данцигском заливе, только немного западнее): по данным авиаразведки, сообщенным в только что полученном радио, именно там обнаружено скопление кораблей. Попытка прорваться в бухту заканчивается неудачей: дозорные катера засекают лодку и начинают сбрасывать глубинные бомбы в том месте, где она погрузилась... Командир лодки решает, выйдя из бухты, ждать конвой на выходе из нее. Сомнений нет: конвой начнет движение с часу на час. К тому же продолжают слышаться взрывы «профилактического» бомбометания глубинных бомб.

... Ночь с 16 на 17 апреля. Шторм давно утих, видимость около двух миль. Вот что говорит бывший штурман «Л-3» И. Г. Павлов, ныне капитан 1-го ранга в отставке: *«Первым обнаружили конвой акустики Галин и Володченко (конвой состоял из большого судна в охранении нескольких кораблей эскорта. — Прим.авт.). Потом визуально увидел суда сигнальщик Ищенко. Мы начали преследовать конвой, дали максималь-*

ный ход. Постепенно сократилось расстояние до залповой дистанции. Для атаки приготовили три торпедных аппарата... В 0 ч. 48 мин. выпущены три торпеды по главной крупной цели с расстояния 8 кабельтовых». Две из трех выпущенных торпед попали в цель. Командир в перископ хорошо видел столб огня и пламени. То, что видел командир «Л-3» и о чем впоследствии рассказывал, почти полностью совпадает с тем, что видел и командир «С-13» после торпедного залпа по «Густлофу», что видели и о чем рассказывали другие командиры советских, немецких и других подводных лодок: от этого адского зрелища трудно оторвать глаз, если даже ты хорошо понимаешь, что каждая лишняя секунда пребывания после атаки на перископной глубине грозит смертельной опасностью.

Транспорт пошел ко дну. Лодка погружается на глубину и отрывается от преследования.

Однако корабли эскорта, не разобравшись, с какой стороны произведена атака, начали светить прожекторами, сбрасывать глубинные бомбы наугад, а потом и вовсе прекратили преследование: нужно было срочно спасать оставшихся на плаву.

А вот как вспоминают об этом участники и свидетели этой трагедии, находившиеся на стороне противника. Уже упомянутый Х. Хоппер: *«При первом взрыве я стоял на палубе, второй взрыв прозвучал буквально через секунды. Было ясно, что это торпеды. Корабль начал крениться на борт. Началась паника, каждый хотел спастись, люди кричали, падали в воду... Каждый думал только о себе, я должен был защищаться от пытавшихся стащить с меня спасательный жилет. Наконец, я смог пробиться к плоту».*

Второй свидетель трагедии, Т. Темпекс: *«Еще долго у меня не смолкали в ушах крики. Пытаясь как-то спастись, люди хватались за такелаж, плотики. Средств спасения было намного меньше метущихся людей... Я видел, как отходили от места катастрофы корабли охранения, вероятно, опасаясь за собственную безопасность».*

Т. Темпекс говорит, что корабли охранения отходили от места катастрофы, *«вероятно, опасаясь за свою безопасность».* Очевидно, это — правда. Так было и при потоплении «Густлофа» в первый момент после его торпедирования. Но

потом, убедившись, что лодка одна и второй атаки не будет (немцы-то, благодаря пропаганде Геббельса, наслышаны были об атаках конвоя «волчьими стаями», опасались, что подобное и здесь могло быть), корабли занялись спасением людей. Однако удалось спасти только **163** человека, находящихся, в основном, на плавсредствах. Многие, попавшие в ледяную воду, погибли от переохлаждения. Остальные, которых было, как уже сказано, около **8000**, ушли на дно. Были ли на «Гойе» гражданские лица? Естественно были. Этого никто и не отрицает. Вот что говорит сын командира «Л-3» капитан 1-го ранга Е. В. Коновалов: *«Отец никогда не кичился успехами. Если с ним заводили разговор о нахождении на потопленном судне гражданских лиц, женщин и детей, он отвечал: «Шла война, я вместе с экипажем выполнял свой воинский долг. Мы топили вражеские корабли, транспорты, в результате гибло много людей. За свои боевые дела по защите Родины мы заслужили уважение своего народа».* Так что ни к чему здесь и лицемерные высказывания в «документальном» фильме об «атаке века» А. И. Маринеско, о котором я упомянул в параграфе о нем (речь там шла о том, что *«русские тоже имели право на жестокие и варварские действия»*). **Русские мстили врагам за все, что те натворили на нашей земле.** А поэтому всякие рассуждения старых и новых «демократов» и «защитников прав и свобод» о том, имели ли право командиры «С-13» и «Л-3» топить эти немецкие лайнеры, — чушь собачья.

Подводники наши выполняли свою священную клятву, которую давали народу и Родине. Вот слова из клятвы экипажа подводной лодки «Л-3»: *«Любимая Родина, слушай нас: клянемся тебе жестоко мстить фашистским мерзавцам за кровь и страдания, за горе и слезы наших отцов, матерей и детей!*

Клянемся настойчиво, без усталости ночью и днем искать и топить корабли врага, истреблять их до полной нашей победы! Клянемся высоко держать Гвардейское знамя, свято хранить и умножать военные традиции балтийцев». Эту клятву дали подводники «Л-3» 22 марта 1943 г. на митинге, посвященном вручению командующим флотом экипажу лодки Гвардейского знамени.

О клятвах, которые давали другие подводники, например, экипаж «Д-3», в самые трудные дни войны, я кратко расскажу несколько позже.

Вот что говорит спасшийся в той катастрофе рядовой солдат вермахта Вилли Мархарек: *«Я не ощущаю ненависти к русским, наоборот, мне бы хотелось, чтобы все, кто остался в живых, собрались бы вместе и подумали... какое безумие уничтожать друг друга!»*

Конечно, гросс-адмирал Карл Дениц не нашел в себе мужества что-либо сказать об этой трагедии «Кригсмарине», так же как и о потоплении «Вильгельма Густлофа». Писать об этом ему было невыносимо. В этом его можно понять: **1300** подводников, потопленных на «Гойе», вместе с **3700**, потопленными на «Густлофе», — такое в самом страшном сне не могло присниться. Гибель в течение полутора месяцев сразу **5000** подготовленных для новых лодок профессионалов окончательно похоронила все его планы, надежды и мечты. И последнюю точку поставил, последний гвоздь в гроб этих надежд вбил командир «Л-3» капитан 3-го ранга В. К. Коновалов.

О том, что на «Гойе» было **1300** подводников, подтверждают немецкий исследователь Г. Штейвинг и немецкий историк и участник войны Гейнц Шен, многие годы работавший над проблемой эвакуации немецких частей из Данцига на заключительном этапе войны. Только несколько расходятся они в оценке общего количества жертв на «Гойе»: один пишет о более семи тысячах, другой о более восьми тысячах. Сходятся они в том, что с «Гойей» ушло на дно еще больше людей, чем на «Густлофе».

Немцы после потрясшей всю Германию трагедии с «Густлофом» не поднимали шум по известной причине (они ведь и гибель «Густлофа» пытались замолчать). А наши «политические рабочие» из ведомства Главпура тоже почему-то промолчали, опасаясь, очевидно, пропагандистской шумихи в западных СМИ о том, что на транспорте «Гойя» могли быть (и были) гражданские лица.

А в общем, этими двумя атаками был ошарашен весь мир, когда в западной печати появились сообщения об этом. Еще бы: никогда в истории флотов мира ничего подобного не было

ни в мирное, ни в военное время. Возможно, что и сейчас еще, по прошествии без малого шестидесяти лет, мы по-настоящему не оценили этих потрясающих торпедных атак, этих страшных ударов и ужасающих рекордов.

Как ни странно, но именно представители страны, бывшего нашего врага — Германии, время от времени поднимают эту тему, которую они называют «Бегство по Балтийскому морю». Кстати, именно немецкие исследователи наиболее объективно из всех, кто берется за эту тему, освещают эти события, пытаюсь разобраться без предвзятости и оценить без тенденциозности.

Вот что говорит упомянутый выше Гейнц Шен: *«Я заинтересовался проблемой эвакуации в войне на Балтике на наших кораблях и судах. После десятилетнего труда установил, что около 1000 кораблей и судов спасли жизнь более 2,5 млн. моих соотечественников. Наряду с катастрофой «Густлофа» (потопленного «С-13»), которая была более известна, я занялся катастрофой «Гойи», поскольку здесь погибло намного больше людей, чем на «Густлофе». Эта катастрофа была, без сомнения, самой большой за всю историю мореплавания».*

Эти слова были сказаны Шеном как вступление к документальному германскому телефильму «Бегство в смерть» (трагедия грузового судна «Гойя»), снятого 13 лет назад режиссером ФРГ Х. Петерманом при содействии Объединенного Совета ветеранов-подводников и контр-адмирала Ю.С. Руссина (ныне покойного), бывшего тогда председателем этого Совета. Между прочим, Ю. С. Руссин всю войну с первого дня до последнего провоявал на «малютках», о чем написал книгу, так ее и назвав: «Всю войну на «малютках» (М., 1988.)

Участвовали в создании этого телефильма непосредственные участники и свидетели тех трагических событий с нашей и немецкой стороны, чьи высказывания я цитировал выше.

Много разного рода военных и гражданских захватчиков сумели удрать от ударов советских войск в период с осени 1944 г. до мая 1945 г. Но **33 000** из них нашли могилу на дне Балтийского моря от ударов наших подводников, летчиков,

катерников, моряков надводных кораблей. Ушли на дно вместе с 245 судами и кораблями, которые нашли здесь свою могилу. (Удивительно, что число погибших немцев при эвакуации совпадает с числом немецких подводников, погибших за войну: их тоже было **33 000.**)

* * *

Через сутки после потопления «Гойи» командир «Л-3» перехватил и вышел в торпедную атаку на транспорт «Р. Мюллер» (1000 тонн), шедший без охранения.

Еще через двое суток обнаружен конвой из четырех транспортов и семи (!) кораблей охранения (вспомним снова состав эскорта конвоев союзников, на которые выходили в атаки немецкие подводные асы).

Сблизившись на дистанцию на этот раз 10 кабельтовых, командир производит торпедный залп с перископной глубины. Корабли эскорта обнаруживают лодку и начинают ее преследование. Тут уже не до наблюдения результатов атаки. Началась бомбежка глубинными бомбами. Насчитали 31 взрыв глубинных бомб. Повреждения, полученные лодкой от этих взрывов, были «незначительные»: личный состав с ними справился. Неожиданно противолодочная атака прекратилась: над кораблями ПЛО появились наши летчики. Немцам стало не до преследования лодки...

По весомости влияния на ход и исход войны, как я уже отмечал, конечно, с атакой «С-13» ни одна атака за всю историю войн на море не сравнится, но по количеству одновременно потопленной живой силы противника нет равных атаке «Л-3».

Историки, писатели, журналисты, пишущие о войне на море, частенько ссылаются на высказывание бывшего пассажирского помощника капитана «Вильгельма Густлофа» Гейнца Шена. Ссылается на него в своих мемуарах и Н. Г. Кузнецов. Так вот Г. Шен в своей книге «Гибель «Вильгельма Густлофа» написал: *«Если считать этот случай катастрофой в истории мореплавания, то это, несомненно, самая большая катастрофа, по сравнению с которой даже гибель «Титаника», столкнувшегося в 1912 году с айсбергом, ничто».*

Соглашаясь с этим высказыванием, хочу добавить, что по сравнению с этим — ничто даже гибель парохода «Султанша» в 1865 г. на реке Миссисипи, когда при катастрофе от взрыва котлов и последовавшего пожара погибло еще больше людей, чем на «Титанике», — **1700** человек. Шен не знал, очевидно, и такого факта, как потопление нашей подводной лодки «Д-2 (капитан 2-го ранга Линдерберг) немецкого железнодорожного парома «Дойчланд» водоизмещением 21 046 тонн, в результате чего ушло на дно **3000** вражеских солдат и офицеров. Кстати, среди погибших оказался и предатель норвежского народа — фашист Лунде (заместитель премьер-министра Кислинга). Видимо, не знал Шен и о трагедии японского линкора «Ямато», потопленного американской авиацией и унесшего с собой 3033 человека. Забыл упомянуть Шен и вторую атаку «С-13» в этом знаменитом походе, когда вслед за «Густлофом» на дно ушел «Штойбен», унося с собой 2700 гитлеровцев. Почему-то не вспомнил Шен и о потоплении «Гойи», хотя к моменту написания им своих мемуаров он уже имел сведения о числе погибших на «Гойе» (об этом он упомянул в беседах с нашими ветеранами-подводниками, когда встречался с ними в Ленинграде). Кстати, при встречах с ветеранами в Ленинграде и Москве он говорил: *«У меня лично, да и ни у кого из нас, немцев, нет никаких претензий к Александру Маринеско. Он выполнял свой воинский долг и выполнил его героически и умело»*. О том, что у немцев нет претензий к Маринеско, говорит и главный редактор журнала «Марине Рундшау» (издававшегося в тогдашней ФРГ), историк, доктор, адмирал Юрген Ровер.

Это отступление я сделал, чтобы словами этих авторитетных немцев ответить на «заботу» лицемеров из газеты «Курьер» (№ 30, 2002 г.), которые пишут, что *«то, что произошло в Балтийском море, выходит за рамки военной истории и приобретает сегодня огромное политическое и моральное значение, затрагивая настоящее и будущее России и Германии»*.

Врете вы все, негодяи! Это только в ваших перевернутых мозгах «выходит за рамки военной истории и затрагивает...».

Закончить этот разговор о командире «Л-3» мне хочется словами бывшего штурмана «Л-3», о котором упомянуто выше, И. Г. Павлова: «... *Под его командованием* (речь идет о В. К. Коновалове, который стал командиром «Л-3» после П. Д. Грищенко. — Прим.авт.) *мы и пошли в свой последний — восьмой поход в район Данцигской бухты.*

Уже в который раз я проходил напичканный разными минами Финский залив, и меня никогда не покидало чувство особой опасности. К опасности постепенно привыкаешь (на то и война), хотя страх остается. Каждый человек, тем более подводник, закупоренный в стальной герметичный корпус, отрешенный от земли и воздуха толщами морской воды, испытывает страх, осознает возможность гибели. Но эту мысль подавляешь, привыкаешь ко всему, надеешься, что повезет. Наша лодка, и в первую очередь ее командиры, была везучей и удачливой. Сотни глубинных бомб буквально обрушивались на наши головы, десятки минрепов проскрежетали по легкому корпусу, были два подрыва на минах (при командовании П.Д. Грищенко. — Прим.авт.), преследовавший нас сторожевик чуть не протаранил лодку, погнув перископ. И это не считая разных повреждений и неурядиц, вызванных преследованием и уклонением лодки от противолодочных сил. Из многих сложных ситуаций нам удавалось выходить, заслуга в том всего хорошо отработанного экипажа и, конечно, командира».

И. Г. Павлов называет своих командиров лодки «Л-3» (первого — П. Д. Грищенко и второго — В. К. Коновалова) «везучими и счастливыми». Везучей и счастливой была «Л-3» и весь ее экипаж. Но именно потому, что этот экипаж был «хорошо отработанный» (вспомним, как даже в боевом походе П. Д. Грищенко сделал «перерыв» для отработки до автоматизма действий по удержанию лодки на глубине при торпедном залпе из всех носовых торпедных аппаратов).

П. Д. Грищенко после войны в своей книге «Соль службы» (Л., 1979) писал: «...Главное «везение» — это исполнительность, точность, обоснованность расчетов и никакой поспешности. Проскочить точку поворота на новый курс на целых полмили непротрленного фарватера — слишком большая ошибка для мореплавателя».

О «точке поворота» было сказано в связи с гибелью ПЛ «Щ-323», которая выходила из базы за тральщиками вместе с ПЛ «Л-3» (Грищенко) 30 апреля 1942 г. В результате грубой штурманской ошибки после прохождения морского канала, на траверзе Стрельны «Щ-323» подрывалась на немецкой донной mine и затонула. Весь экипаж лодки вместе с командиром — капитаном 2-го ранга А. Г. Андроновым погиб.

Возвращаясь к командиру «Л-3», установившему «ужасающий рекорд», сотворившему атаку, окончательно угробившую все планы Деница, могу сказать, что, став Героем Советского Союза, он после войны служил на различных командных должностях, был начальником кафедры в ВВМУ, начальником штаба бригады подводных лодок, заместителем начальника штаба Северного флота по боевому управлению, заместителем начальника ВВМУ. Награжден восемью боевыми наградами. Ушел в отставку в звании контр-адмирала.

Атакует И.В. Травкин

Одним из типичных примеров, в каких условиях действовали подводники Балтики, является рассказ командира «Щ-303», а потом командира «К-52» Героя Советского Союза капитана 3-го ранга Травкина И. В., уничтожившего во время войны 14 судов и кораблей противника. Вот как в своей книге «Всем смертям назло» (М., 1964) он рассказывает об одном из первых походов «Щ-303» и одном из последних «К-52».

После заводского ремонта на Ленинградском судоремонтном заводе, не пройдя ходовых испытаний из-за отсутствия возможностей и времени проведения, «Щ-303» получила приказ выйти в море, занять назначенную позицию и начать боевые действия на коммуникациях противника.

В ночное время 1 июля 1942 г. подводная лодка перешла по морскому каналу в Кронштадт. Под Петергофом лодку засекли фашистские артиллеристы и открыли ураганный огонь. Снаряды рвались довольно близко, но обошлось без попаданий.

4 июля в 22.00 «Щ-303» вышла из Кронштадта и на следующие сутки прибыла на рейд о. Лавенсаари. Получив по-

следние инструкции и сведения об обстановке в заливе, начали форсирование Финского залива в подводном положении. «Ночью над заливом было почти так же светло, как днем, и подводную лодку на поверхности моря могли в любую минуту обнаружить дозорные корабли противника. Ох уж эти белые ночи! Когда-то мы восхищались их непередаваемой красотой, воспетой Пушкиным. Теперь же подводники дружно проклинали этот немеркнущий свет, не суливший ничего, кроме беды.

Тревожная тишина воцарилась в отсеках, когда лодка вошла в зону минных заграждений. Много лет прошло с тех пор, но и сейчас еще помню, как командир отделения торпедистов Алексей Иванов по переговорной трубе доложил дрогнувшим приглушенным голосом:

— По левому борту трение о корпус!

Скоро и мы в центральном посту услышали этот звук. Казалось, чья-то огромная рука ощупывала наружную обшивку лодки, скреблась в наглухо задраенные двери.

... Корабль медленно продвигался вперед, и минреп уже терся об округлые борта лодки — були. У всех перехватило дыхание, лица покрылись потом, никто не мог вымолвить ни слова. Минреп продолжал пронзительно скрежетать, скользя вдоль борта к корме, помощник командира и вахтенные центрального поста, вслушиваясь в скрежет, безмолвно поворачивали голову вслед за перемещающимся звуком, мечтая только об одном: чтобы минреп не зацепился за кормовые горизонтальные рули или винт.

Застопорили левый электромотор, чтобы стальной трос не затянуло под винт. Переложили руль влево. Томительное ожидание. Что будет дальше? Лодка медленно отворачивала влево и продвигалась вперед.

Наконец скрежет оборвался. Лица людей повеселели. Командир отделения трюмных, стоявший рядом со мной, облегченно вздохнул, словно с его плеч свалилась огромная тяжесть. Откровенно говоря, то же чувство испытывал и я», — вспоминает И. В. Травкин.

Многие другие командиры лодок, офицеры и рядовые члены экипажа, вспоминая о своих впечатлениях при преодолении минных заграждений, говорят примерно то же самое.

Особенно всем на всю жизнь запоминается первый прорыв через минное поле и первое касание бортом лодки минрепа вражеской мины.

И. В. Травкин пишет: «... Когда первая мина ушла за корму, вместе с ней как-то сразу ушел и страх перед невидимой нам опасностью. Много раз потом мы слышали скрежет по бортам, стопорили то левый, то правый электромоторы, но такого леденящего душу ощущения, как в первый раз, пожалуй, уже никто из нас больше не испытывал. Мы «освоили их», как сострил кто-то из офицеров».

Хочу напомнить читателю, что на Балтике практически все до единой подводной лодки вынуждены были во время войны прорываться через минные заграждения, и все они по нескольку раз имели касание с минрепами. Именно от мин погибли большинство подводных лодок. Испытал ли что-нибудь такое кто-нибудь из подводников наших союзников по Второй мировой войне и наших противников? Подобного практически никто из них даже в самых кошмарных снах не видел: при преодолении минных заграждений жизнь каждую минуту висела на волоске; каждую секунду страшная, слепая смерть могла оборвать ее.

Прорвав Гогландскую минную позицию, в районе маяка Вайндло лодка обнаружила два малых судна. Командир принимает решение не тратить на них торпеды.

11 июля всплыли в надводное положение и обнаружили самолеты противника. Срочно погрузились. Самолеты пролетели над лодкой на высоте 150 — 200 м, открыли пулеметный огонь и сбросили несколько бомб. Град пулеметных очередей обрушился на ограждение рубки, но никто не пострадал.

«Вовремя нырнула наша «щука»! Поблизости ухнули бомбы, но серьезных повреждений не причинили. В отсеках погас свет, вышли из строя электрические приводы рулей. Пришлось перейти на ручное управление...»

В 00.30 12 июля обнаружили транспорт в охранении трех кораблей эскорта на дистанции 15 — 20 кабельтовых.

«Вот она, первая настоящая встреча с ненавистным врагом, когда мы должны не обороняться, а атаковать! Увеличиваю скорость, чтобы подойти ближе к цели. Настало время проверить расчеты и выпустить торпеды. И быть готовыми ко

всему... Напряженно слежу за целью. Нервы — как струна, каждый мускул — стальной комок.

Выпускаем торпеды...

Темноту озарило пламя. Водяные горы взметнулись ввысь. Транспорт затонул. Водоизмещение его было около семи тысяч тонн. Боевой счет открыт!

Корабли охранения обнаружили лодку и повернули на нее (охранять-то больше некого было. — Прим.авт.). Надо немедленно уходить на глубину.

— Срочное погружение!..

«Старушка» не подвела — и тут же мгновенно исчезла под водой.

И началось... Вражеские сторожевики приближаются к месту погружения лодки, описывают циркуляцию. Бешено стрекочут их винты. А вот послышалось бульканье. Это сброшены глубинные бомбы. Удар! Звенит в ушах. Снова удар. Снова. Враг сбрасывает бомбы сериями. Взрывы сливаются в сплошной гул...»

Командир принимает решение лечь на грунт и затаиться, выключив все механизмы, производящие шум (кроме гидрокомпаса). «Уклониться от атак не было никакой возможности из-за низкой плотности батарей.

...Так мы пролежали на грунте много часов. Пошли уже вторые сутки нашего пребывания под водой. Воздух в отсеках стал тяжелым, дышать трудно. Но люди держались стойко...»

Катера продолжали забрасывать лодку глубинными бомбами, так при попытке подвсплыть и уйти в район с большими глубинами они ее снова обнаружили.

«Мы то стопорили ход, то петляли. Катера теряют лодку, потом снова нападают на ее след, Бомбы рвутся ближе...»

Чтобы оторваться от преследования, командир принимает решение войти в минное поле — Порккалла-уддское минное заграждение. Электроэнергия на исходе... «Как нибуть дотянем! Поворачиваю лодку на минное поле. Я не ошибся. Вражеские катера и тральщики (на помощь в охоте за лодкой подошли еще несколько тральщиков. — Авт.), боясь подорваться на собственных минах, не рискнули идти за нами и прекратили преследование».

Снова пришлось медленно двигаться сквозь минное поле.

«Снова слышим скрежет минрепов о корпус лодки. Снова стоим порим то левый, то правый электромоторы... И так длится час, второй, третий...»

Уже на выходе из минного поля в последний момент одна мина взорвалась над подводной лодкой, от сотрясения нарушилась укупорка баков аккумуляторных батарей, однако других серьезных повреждений лодка не получила.

Много еще неприятных, тяжелых и опасных моментов пришлось пережить подводникам в этом походе. Например, обрывок сигнальной противолодочной сети, зацепившейся за носовую надстройку. Освобождаться от сети пришлось в штормовых условиях. Для этого рулевому Кругловскому с необходимым инструментом пришлось пробираться по верхней палубе носовой надстройки в нос лодки, поминутно рискуя оказаться за бортом. К тому же в случае возможного появления вражеских кораблей лодка вынуждена будет срочно погрузиться, а значит, была большая вероятность остаться матросу на поверхности моря. К счастью, никто не помешал. С поставленной задачей рулевой справился отлично.

Из-за того, что перед выходом после ремонта не успели пройти ходовые испытания, не успели уточнить истинную скорость ПЛ на разных режимах, при приближении к острову Осмуссар, занятому противником, чуть не выскочили на берег (шли без определения места, по счислению). Лодка уже начала скрежетать днищем по грунту. Мгновенная реакция (и интуиция) командира, принявшего весьма своевременное решение о даче полного хода назад, спасла лодку. Так как форштевень лодки высунулся из воды у самого берега, немецкие артиллеристы заметили лодку и открыли по ней огонь. Однако было уже поздно: никаких повреждений лодка не получила.

Не получилось атаки у острова Утэ в шхерном районе из-за исключительного мелководья, не позволившего сблизиться на дистанцию залпа.

20 июля обнаружили конвой в составе трех транспортов и шести кораблей охранения.

Командир ПЛ пишет: *«Атака складывалась хорошо. Подходим к цели как можно ближе, чтобы стрелять наверняка.*

Одного опасаюсь — выдержит ли корпус лодки близкого разрыва своих же торпед (гидрометеоусловия позволяли лодке довольно близко под перископом подойти к конвою. — Прим.авт.). Но бить надо без промаха: на палубе транспорта различаются танки, полевые орудия и много другой техники. Богатая добыча!

И какая досада: когда до залпа осталось какая-то минута, в окуляре перископа появился один из сторожевых кораблей. Он идет между нами и транспортом, закрывая его своим корпусом. Меня бросило в жар. Если он заслонит цель, то атака сорвется, лодка не успеет повторно выйти на необходимый курсовой угол. Что делать? А если самим повернуть на транспорт, чтобы он раньше оказался на залповом пеленге?.. Тогда торпеды успеют проскочить перед носом сторожевика. Командую рулевым. Последний раз на мгновение поднимаю перископ. Вот они, решающие секунды.

Залп! След торпед потянулся точно к цели. Очень близкий оглушительный взрыв, затем второй. Прежде чем лодка уходит на глубину, успеваю увидеть, как тонет вражеское судно.

Лодку при взрыве так потрянуло, что рубка показалась на поверхности. В отсеках погас свет, посыпалась с подволока пробка. Инженер-механик мгновенно заполнил цистерну быстрого погружения, и лодка стремительно опустилась, но тут же ударилась носом о скалистый грунт. Глубиномер показывает двадцать семь метров, а по карте здесь значится семьдесят пять. Решать эту загадку нет времени. Нужно срочно разворачиваться влево и уходить мористее».

Этот удар носовой частью о скалистый грунт дорого обошелся потом лодке и оказался спасительным для немецкого крейсера «Эмлен», о чем несколько ниже.

А пока после удачной атаки транспорта на лодку обрушились одна за другой серии глубинных бомб кораблей охранения.

Несмотря на многочисленные попытки маневрирования скоростью хода, глубиной и курсом, лодка долгое время не могла оторваться от преследования. Потом сторожевики временно прекратили бомбометание, но от лодки не отставали, зацепившись за нее. Оказалось впоследствии, что они навели

на лодку авиацию (очевидно, израсходовав свой запас глубинных бомб).

Когда до выхода из шхерного района оставалось не более 30 минут хода, *«над нашими головами ухнули взрывы, мощные, раскатистые»*.

— Уходить на глубину 60 метров! — успеваю крикнуть. Но-вый, еще более страшный взрыв сотрясает корпус лодки. Меня отбрасывает к штурманскому столику. У моих ног лежит Калинин. Ильин больно ударился о перископ. Гусев тоже падает, но тут же, гибкий и ловкий, вскакивает и хватается за маховики клапанов» — так вспоминает командир об атаке самолетов.

Еще несколько часов продолжалось преследование ПЛ: заканчивалась плотность аккумуляторных батарей, резко повысился уровень углекислоты в воздухе, стало тяжело дышать. Однако все же сторожевики потеряли ПЛ, когда она вышла в глубоководный район. В общей сложности после этой атаки на лодку было сброшено около **70** глубинных бомб.

23 июля обнаружили немецкий крейсер в сопровождении **пяти** миноносцев. Лодка к этому времени успела полностью зарядить аккумуляторные батареи, перезарядить торпедные аппараты, устранить полученные повреждения (благо больших повреждений не было). Условия для атаки были благоприятными. Сблизились на дистанцию залпа, но атака сорвалась, т. к. не открылись крышки носовых торпедных аппаратов, деформировавшиеся при ударе о грунт.

24 июля получили радио с приказом возвращаться в базу. Снова пришлось преодолевать минные заграждения. 7 августа «Щ-303» вернулась в Кронштадт.

«Те, кто стоят на причале, уже по внешнему виду «Щ-303» угадывают, какие невзгоды выпали на долю нашей «старушки». Они видят ободранный, покрытый коричневой ржавчиной корпус лодки, пробитую надстройку, изрешеченный пулями козырек над мостиком, пробоины, вмятины, свернутый вправо форштевень, понимают без слов, что нелегко нам досталась победа», — пишет командир «щуки».

Торжественная встреча с оркестром, два жареных поро-

сенка (по числу потопленных судов), награждение орденами и медалями...

Так закончился этот боевой поход, длившийся 33 суток. Одновременно с «Щ-303» из боевого похода вернулась «Щ-406» под командованием капитана 3-го ранга Е. Осипова, потопившая за время этого похода **пять** вражеских транспортов.

Прошу прощения у читателя за обильное цитирование, но считаю, что лучше тех людей, кто сам совершал эти трудные и героические походы, кто сам пережил все, что выпало на их долю, никто не расскажет. К тому же, чтобы дать некоторый отдых от цифр, которых я достаточно много привожу, расскажу кратко и о последнем походе И. В. Травкина, теперь уже на ПЛ «К-52» в конце войны. Позиция, отведенная ПЛ «К-52», как раз была той, где за 20 дней до ее занятия лодкой Травкина отличился командир «С-13» А. И. Маринеско, потопив немецкий лайнер «Вильгельм Густлоф».

«21 февраля мы заняли позицию... Двое суток подряд нашу лодку без конца преследовали противолодочные корабли и авиация противника. Стоило только нам поднять перископ, как нас тут же загоняли на глубину и нещадно бомбили. Прямо хоть покидай позицию. Уж мы и соляровые цистерны проверяли — нет ли масляного следа за лодкой, и клапаны воздуха высокого давления — не тянется ли за нами дорожка из воздушных пузырей. Все было в порядке. Секрет был в другом: мы расплачивались за те неприятности, которые Маринеско причинил врагу в этом районе. Ясно, после таких потерь немецкое командование неистовствовало. Вот почему нам тут не давали, что называется, носа высунуть из воды», — вспоминает командир «К-52».

Напомню читателям, что в феврале и марте немцы еще продолжали вывозить из Данцигской бухты остатки разгромленных на суше частей вермахта, так что их опасения были объяснимы и обоснованны.

ПЛ «К-52» помогло то, что начался жестокий шторм, включивший работу авиации и разогнавший противолодочные корабли по базам. Разумеется, и лодке от шторма досталось: ударом волны заклинило носовые горизонтальные рули. Двум матросам, поднявшимся на носовую надстройку, едва не пришлось расстаться с жизнью при устранении неисправности

рулей, т. к. показались 2 немецких миноносца. Буквально перед носом миноносцев лодка скрылась в волнах и переменными курсами ушла от них, оставив взрывы глубинных бомб позади.

«Шторм продолжался двое суток. На невысокий корпус лодки обрушивались тяжелые волны. Они перекатывались по палубе, ударялись о рубку и рассыпались веером жгучих брызг. Руки сигнальщиков коченели от мороза, лица деревенели. Вся одежда верхних вахтенных быстро намокала, обмерзала и становилась твердой, словно жечь. Ледяной ветер пронизывал до самых костей...»

24 февраля шторм утих. Получено радио с командного пункта о движении вражеского конвоя. Рассчитали, что встреча с конвоем должна произойти в полночь у осевого буя, где сходились пути судов из основных баз противника в Либаве и Померанской бухте.

« — На курсовом угле тридцать градусов правого борта шум винтов, — доложил акустик (при остановленных дизелях. — Авт.). Продолжили курс на сближение с кораблями, а через пятнадцать минут наблюдатель за горизонтом матрос Гусаров обнаружил медленно приближающийся к нам двухтрубный транспорт водоизмещением восемь-девять тысяч тонн. Он шел в охранении миноносцев и нескольких сторожевиков.

... Чтобы обеспечить внезапность, я повел лодку в атаку на большой скорости, с темной части горизонта. Подал сразу две команды:

— Три носовых торпедных аппарата, товсь!

— Приготовиться к погружению...

Через несколько минут последовал залп. Торпеды пошли к цели. Все наше внимание сосредоточилось на вражеских кораблях. Скоро ли последует взрыв?

В такие минуты всегда кажется, что стрелка секундомера очень медленно совершает свой круг по светящемуся циферблату: тридцать секунд, сорок, пятьдесят, шестьдесят... Неужели промазали?

— Право на борт. Приготовить кормовые торпедные аппараты. Идем в повторную атаку.

Но на семидесятой секунде раздался оглушительный взрыв —

торпеда попала в транспорт. А через пять секунд еще один взрыв — со стороны сторожевого корабля. Два огненных языка, словно два гигантских факела, взметнулись к ночному небу, поднялись выше корабельных мачт, осветили большой участок моря. Повторная атака не потребовалась».

Минут через пятнадцать началось преследование. Сторожевые корабли обогнали погрузившуюся лодку, начали сбрасывать глубинные бомбы, но, маневрируя по глубине, курсу и скорости, «К-52» оторвалась от противника.

«... Вскоре в районе нашей позиции стали появляться вражеские подводные лодки. Действуя как в темноте, так и в светлое время суток, они стремились выследить советскую лодку и внезапно нанести торпедный удар. Немецкие субмарины имели гидролокаторы и самонаводящиеся торпеды (и радиолокационные станции. — Прим.авт.) и потому представляли особенно серьезную опасность. Но благодаря бдительности гидроакустика мы всякий раз вовремя обнаруживали врага и уклонялись от его преследования. Часто атаковали нас и самолеты противника».

Продолжая патрулирование, в марте месяце во время сильного шторма, не позволявшего произвести атаку из-под перископного положения (лодку выбрасывало на поверхность), обнаружили конвой, и командир решил атаковать из надводного положения. При сближении с конвоем акустик услышал шум винтов вражеской подводной лодки... Сблизившись на дистанцию залпа, произвели залп тремя торпедами.

«Три торпеды пошли к цели. И теперь мы замерли в ожидании — последует ли взрыв? При этом каждый, кто определял элементы атаки (помощник командира, дивизионный штурман и штурман лодки. — Прим.авт.), мысленно проверял свои расчеты. Ведь это была первая гидроакустическая атака. Волнуясь, смотрели на часы. Прошло около минуты. Неужели промах? И вдруг лодку сильно встряхнуло, послышался глухой взрыв. Акустик также доложил о взрыве...»

При продолжении патрулирования несколько раз «К-52» подвергалась преследованию подводных лодок противника.

«Гидроакустик прослушивал шум винтов сразу двух лодок. Они пытались приблизиться к нам и атаковать. Но каждый раз мы уклонялись, меняя скорость и глубину».

Зацепившись за обнаруженный вражеский сторожевик, следуя за ним в кильватере несколько часов, «К-52» вышла на конвой и произвела атаку по одному из транспортов. Транспорт потоплен. После атаки снова пришлось уклоняться от сторожевых кораблей и подводной лодки противника.

Иногда перед прохождением конвоя вражеские самолеты проводили «профилактическое бомбометание» с целью заставить наши подводные лодки уйти с вероятных курсов следования транспортов. Несколько раз подводники «К-52» слышали и видели такую «профилактику».

Все время патрулирования «К-52» действовала «исключительно ночью, в надводном положении, и прежде всего потому, что днем лишь отдельные быстроходные корабли противника совершали рейсы между Либавой и Померанской бухтой. Конвои же ходили только по ночам, с большим охранением».

В ночь на 7 марта были обнаружены 3 миноносца противника, следовавшие в кильватер ПЛ на дистанции двух-трех кабельтов. Погружаться было поздно. Дав максимально возможный ход, начали отрыв от кораблей противника.

«Каждую секунду нас могли обнаружить, так как расстояние между лодкой и миноносцами увеличивалось очень медленно. Хотелось как можно быстрее оторваться от противника, занять выгодную позицию и атаковать его. Как назло, видимость стала улучшаться и в разрывах облаков уже показалось звездное небо.

Напряжение возрастало с каждой минутой. Казалось вот-вот на миноносцах заметят нас, увеличат скорость, откроют артиллерийский огонь, пойдут на таран. В какое-то мгновение я уже готов был пойти на срочное погружение, но сдержался.

Наконец дистанция от противника увеличилась («коломенцы» не подвели. — Прим.авт.), появилась возможность самим атаковать врага. Мы развернулись на боевой курс...»

Произведя торпедный залп из кормовых торпедных аппаратов, один из миноносцев отправили на дно. Оставшиеся

миноносцы начали преследование успевшей очень быстро погрузиться лодки, сбросили несколько серий глубинных бомб, но безрезультатно. При этом акустик доложил, что слышит шум винтов еще нескольких кораблей ПЛО, очевидно, это было охранение очередного конвоя.

«Я приказал уходить. И как раз вовремя — неподалеку стали рваться бомбы. Сторожевики атаковали лодку строем фронта, старались вытеснить из района позиции к северу».

Через полчаса акустик доложил: *«На курсовом сто градусов правого борта слышу шум винтов многих транспортов».* Надо бы атаковать, но все торпеды в торпедных аппаратах были израсходованы, а перезарядить аппараты времени уже не хватало.

После трехчасового плавания в подводном положении всплыли и взяли курс на север. Определили свое место по маяку Хоборг и легли на грунт для некоторого отдыха и перезарядки торпедных аппаратов.

8 марта, вновь начав патрулирование, обнаружили конвой в составе трех тяжелогруженных транспортов под охраной четырех сторожевых кораблей.

Пользуясь темнотой, командир лодки решил атаковать из надводного положения. Сблизившись на дистанцию залпа с самым большим транспортом, «К-52» произвела залп из носовых торпедных аппаратов.

«Через минуту и семнадцать секунд раздался грохот взрыва, и в ночной тьме полыхнуло огненное зарево. Яркое пламя взметнулось к небу.

— Лево на борт, ложиться на курс ноль градусов!

... На полной скорости в надводном положении мы пытались оторваться от кораблей охранения, и это нам удалось... Глубинные бомбы, сбрасываемые сторожевиками, рвались на большом удалении от нас...»

Но вскоре лодка была обнаружена. При срочном погружении лодка с большим дифферентом на нос камнем начала быстро погружаться. *«Все предметы, оказавшиеся плохо закрепленными, покатились по палубе. Больше всего я боялся, что две торпеды, подготовленные для зарядки в аппараты, ударят всей своей тяжестью в переборку дифферентной цистерны и пробьют ее. Это была бы тяжелая авария. Но старшина тор-*

педистов Крестин и Тарасенко успели закрепить торпеды, и это спасло от катастрофы. А дифферент нарастал. В голове мелькнуло: «Ударимся о грунт, и сорвутся дизеля с фундаментов».

— Пузырь в нос! Оба полный назад!»

Благодаря своевременным командам командира и мгновенной реакции на них подчиненных лодку удалось удержать. Оказалось, что носовые горизонтальные рули заклинило на погружение и лодка с нарастающим дифферентом на большой скорости начала непредсказуемое погружение. Переведя носовые горизонтальные рули на ручное управление, удерживая лодку кормовыми горизонтальными рулями, остановили падение ее.

Через четыре часа после атаки, оторвавшись за пределы слышимости шумов противолодочных кораблей, всплыли в надводное положение и дали радио командованию бригады: «Потоплено 5 транспортов противника. Торпедирован миноносец. Боеприпас израсходован. Прошу указаний».

Вскоре был получен ответ с поздравлением и разрешением возвратиться в базу.

При возвращении снова пришлось преодолевать минные позиции, теперь уже основательно поредевшие (к началу 1945 г. их хорошо и наша авиация потрепала, и тральщики поработали).

11 марта обнаружили рубку вражеской подводной лодки, успевшей выпустить две торпеды. Мгновенно развернувшись навстречу торпедам, уклонились от них: торпеды прошли вдоль борта.

Этот результативный поход длился около месяца. Необходимо отметить, что он мог бы не состояться, если бы командир лодки не взял на себя ответственность выйти в море, имея серьезную неисправность: негерметичность одной из топливных цистерн, в результате чего топливо выходило на поверхность и демаскировало лодку. Требовался заводской ремонт, возвращение в базу. Посоветовавшись с инженером-механиком, командир принял решение продолжать поход, расходуя топливо первоначально именно из этой цистерны, а потом промыть («прокачать») ее водой, чтобы не оставалось следа на поверхности от остатков топлива. Кроме выхода на поверх-

ность, топливо просачивалось и в аккумуляторную яму в районе четвертого отсека. Негерметичные сварные швы со стороны отсека *«своими «золотыми» руками зачеканили старшина команды мотористов коммунист Андреев и старшина электриков Гиренко»*.

Таким был этот один из последних боевых походов подводников-балтийцев в общем-то уже в «облегченных» условиях боевых действий на Балтике к концу войны, когда наш флот доминировал на этом театре.

Вспомните и сравните это с условиями, в которых добивались своих «непостижимых» побед немецкие подводные асы в первую половину «Битвы за Атлантику».

Дон Серхио Леон **(о С. П. Лисине)**

В одном ряду с именами лучших подводных асов Балтики стоит имя командира подводной лодки «С-7» Героя Советского Союза Сергея Прокофьевича Лисина. Под стать своим друзьям — собратьям по подводному флоту А. И. Маринеско, П. Д. Грищенко, А. М. Матиясевичу по боевым делам, он и внешне был красив и статен «как бог» (так говорили о нем сослуживцы).

Автор в 1968 г., проходя обучение в ВМА, имел честь присутствовать на одной из встреч с капитаном 1-го ранга С.П. Лисиным и даже задать ему несколько вопросов. Отвечая на один из вопросов, как после всего им пережитого ему удастся сохранять необычайную бодрость, энергию, жизнелюбие, оптимизм, он ответил: *«Для меня больше всего на свете невыносим покой. Жить спокойной, размеренной жизнью пенсионера-ветерана, не нарушая ее ни занятиями, ни развлечениями, ни страстями, ни выпивкой (в умеренной дозе), я не могу. Без всего этого, без общения с друзьями-ветеранами, с молодыми офицерами-подводниками, с курсантами — будущими подводниками я начинаю чувствовать свое несовершенство, пустоту, никчемность и заброшенность»*. (Это высказывание С. П. Лисина привожу по своей дневниковой записи осени 1968 г.)

Мне нет нужды подробно рассказывать о жизни и боевых

действиях С. П. Лисина, т.к. это не входит в мою задачу в связи с поставленной в начале этого повествования целью. Остановлюсь только на нескольких боевых походах этого легендарного подводника. А тех, кто хочет более подробно узнать о нем, адресую к документальной повести Всеволода Азарова «Командир «С-7», вышедшей в Москве в 1986 г.

Первой подводной лодкой, на которой пришлось служить выпускнику ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1936 г. в звании лейтенанта, была «Щ-313». В 1937 г. вместе со своей ПЛ по Беломорско-Балтийскому каналу лейтенант Лисин в должности штурмана перешел на только что преобразованный из Северной флотилии Северный флот.

Осенью 1937 г. штурман «Щ-313» был направлен в Ленинград на командные курсы отряда подводного плавания им. С. М. Кирова. Руководство страны, предвидя возможность большой войны, развивая вместе с другими видами вооруженных сил Военно-морской флот, заботилось о подготовке кадров офицерского состава, в частности, командиров подводных лодок, строительство которых без срывов шло в соответствии с принятой программой.

Как во время службы на первой лодке, так и на специальных командирских классах командование отметило незаурядные способности молодого офицера. После окончания классов Лисину предложили должности в Москве, в кадрах высших военно-морских учебных заведений. Написав рапорт о нежелании служить на берегу и выразив готовность принять участие в боевых действиях (первые удары нацистской Германии уже обрушились на Абиссинию и Испанию), после разного рода проверок и собеседований Лисин был включен в группу летчиков, танкистов и военных переводчиков, отправляющихся в Испанию, в качестве руководителя группы.

Добравшись до Испании с риском для жизни, он сразу же активно включился в борьбу, которую вели там наши подводники, помогая республиканцам в отстаивании интересов их родины. Такие командиры подводных лодок, как Н. П. Египко, И. А. Бурмистров, Г. Ю. Козьмин, В. А. Егоров, М. В. Грачев, хотя и старше его по возрасту, навсегда стали ему друзьями. Весь подводный флот республиканской Испании был немно-

гочислен и состоял всего лишь из 12 подводных лодок, но и это была реальная сила против мятежников, поддерживаемых нацистской Германией.

В задачи и обязанности советских военных моряков входило: защита морских коммуникаций в Средиземном море, главное, между Испанией и Советским Союзом, организация конвоев, постоянное противодействие противнику. Обо всем этом впоследствии написал в своих мемуарах адмирал Н. Г. Кузнецов, бывший тогда главным советником республиканского правительства по военно-морским вопросам.

Одной из главных задач старшего лейтенанта Лисина (дона Серхио Леона), прибывшего в Испанию в 1938 г., было наведение строжайшей революционной дисциплины среди республиканских военных моряков, куда входили коммунисты, анархисты, разного рода буржуазные либералы.

Назначение Лисин получил на должность старшего помощника командира лодки, стоявшей в ВМБ Картахена, которой командовал Г. Ю. Козьмин.

Несмотря на то что экипаж лодки состоял из испанцев, не знавших русский язык, уже через 2 месяца Лисин стал блестяще справляться со своими обязанностями, т. к. не только досконально изучил устройство незнакомой подводной лодки, но и хорошо узнал экипаж, преодолев языковой барьер и научившись сносно говорить по-испански.

После нескольких боевых походов лодку поставили на ремонт, а Лисина перевели старпомом на подводную лодку «С-2» к В. А. Егорову, еще до войны награжденному орденом Ленина.

При выходе на боевое патрулирование в поле зрения командования «С-2» неоднократно попадали итальянские или немецкие транспорты (о чем Егоров и Лисин судили по справочникам корабельного состава), но шли они под английскими или французскими флагами, а следовательно, нарушать «табу» наши подводники, руководствуясь строжайшими указаниями из Москвы, не имели возможности. Оба они, как и другие наши подводники в Испании, понимали нелепость этого положения, но ничего сделать не могли.

Соратники Лисина по службе на ПЛ в Испании В. А. Егоров

и Г. Ю. Козьмин погибли потом во время Великой Отечественной войны, командуя дивизионами подводных лодок (один — на Балтике, второй — на Черном море).

В марте 1939 г. весь республиканский флот по договоренности с «миротворцами» из Парижа и Лондона перешел из Испании во французскую военно-морскую базу Бизерта, где испанские военные моряки были разоружены. Произошло это потому, что руководство республиканского военно-морского флота поддалось на провокацию, устроенную предателями в сговоре с англо-французами.

... В октябре 1938 г. Лисина отзывали в Советский Союз. Н. П. Египко и И. А. Бурмистров, оказавшие неоценимую помощь республиканской Испании в вывозе архивов компартии и нескольких основных членов ЦК во главе с Долорес Ибаррури, получили звание Героев Советского Союза.

В августе 1940 г. вошла в строй новая ПЛ «С-7», командиром которой назначили С. П. Лисина.

... Из воспоминаний командира ПЛ «Л-3» П. Д. Грищенко: *«К утру море, шумевшее и бурлившее всю ночь, как будто застыло («Л-3» возвращалась в базу после отработки задач боевой подготовки. — Прим.авт.). Мы подходили к Либаве. Навстречу нам идет подводная лодка. Поравнявшись, приветствуем ее первыми: на флоте принято отдавать предпочтение кораблю, уходящему в море, а не возвращающемуся».*

На рубке подводной лодки белой краской выведено — «С-7». На мостике хорошо виден ее командир С.П. Лисин. Я машу ему рукой — счастливого плавания. «С-7» уходит в дозор, не зная, что завтра она будет уже воевать. Это было в субботу 21 июня 1941 года» (Грищенко П. Д. Мои друзья подводники. М., 1966).

Находясь в дозоре, «С-7» получила радио из штаба флота: *«Началась война с Германией. Перейти на дозор военного времени».*

Ночью 25 июня сигнальщики обнаружили военные катера, принятые за свои, т. к. они правильно ответили прожекторами на запрос, переданный с лодки. Так как на лодке находился тяжелобольной краснофлотец Петров, Лисин принял решение передать его на катер и продолжать патрулирование. При

приближении катера открыли по лодке артиллерийско-пулеметный огонь, а потом с лодки увидели следы 2 торпед, идущих на нее. Быстро повернув навстречу торпедам, которые прошли по левому и правому бортам лодки, срочно погрузились на глубину. От взрывов серии глубинных бомб, сброшенных на лодку, вылетело несколько заклепок из прочного корпуса, началось поступление воды, возник пожар на пусковой станции левого борта. Пожар быстро ликвидировали, но поступление воды продолжалось, угрожая залить электромоторы, вспомогательные механизмы. Отключив все механизмы и застопорив ход, легли на грунт.

После нескольких часов борьбы с водой, убедившись, что немецкие торпедные катера удалились, командир принимает решение всплывать. Однако всплыть не удастся: нос лодки не отрывается от грунта.

Объявив боевую тревогу, вооружив артрасчет и всех, кто будет выходить на мостик в первую очередь, ручным оружием и гранатами, командир дает команду на аварийное продувание главного балласта (сжатым воздухом из баллонов командирской — аварийной группы). С дифферентом на нос 30 градусов лодка всплыла.

В надводном положении лодка вошла в Виндаву, а потом, после окончательного устранения повреждений, перешла в Ригу. Через некоторое время — снова выходы в море.

Очередной поход в конце сентября 1941 г. Вышли на позицию перед островом Лавенсаари. Пробыв в море до 20 октября и не обнаружив целей, пошли в базу, попали в жестокий шторм.

...С 28 октября по 15 ноября, находясь в море вблизи вражеских берегов, вели обстрел вражеских позиций из 100-мм и 45-мм орудий. Стреляли почти каждую ночь. Несколько раз наблюдали вспыхнувшее пламя в районах объектов, которые выслеживали днем, ведя наблюдение в перископ: загорались склады с горючим.

...2 июля 1942 г. «С-7» снова вышла в море. Форсировав минные заграждения, вышли на пути движения вражеских судов. При форсировании Гогландской минной позиции несколько раз слышали скрежет металла корпуса лодки о минрепы вражеских мин. Всплыли в надводное положение после поч-

ти суточного пребывания под водой. Общее время, затраченное на прорыв через противолодочное заграждение, трое суток.

6 июля обнаружен транспорт водоизмещением примерно 7000 тонн. После 40 минут погони для выхода в точку торпедного залпа произвели попытку пуска торпеды. Торпеда из торпедного аппарата не вышла. Атака сорвалась. Всплыли в надводное положение. Снова погоня, снова выход в вершину «торпедного треугольника». Залп одной торпедой. Транспорт разломился пополам и затонул. Запись в дневнике штурмана М. Хрусталева: *«Это наша месть за Ленинград»*.

Надо сказать, что к этому времени (июлю 1942 г.) на Балтике уже погибло 5 советских подводных лодок, и экипаж «С-7» стремился отомстить за гибель своих собратьев. Но эта месть будет позднее, пока все еще впереди.

Через двое суток обнаружен большой конвой из 16 транспортов. Эскорт из нескольких эсминцев и сторожевых кораблей. Над конвоем барражирует самолет. Выбрав самую крупную цель, «С-7» пошла на сближение. Рассчитав выход в точку залпа, командир в перископ обнаружил, что ближайший эсминец повернул в сторону лодки и дал полный ход. Он явно заметил перископ и пошел на таран. Сколько воли и выдержки надо было иметь командиру лодки, чтобы еще около минуты идти прежним курсом и скоростью, чтобы занять точку залпа. Наконец: *«Аппараты — товсь!.. Пли!»* Две торпеды устремились к цели. Срочное погружение без хода (лодка мгновенно «падает»), эсминец проносится над рубкой лодки, едва не касаясь ее форштевнем. Доклад акустика: *«Наши торпеды взорвались!..»* Но и без этого доклада слышны один за другим два мощных взрыва, а потом еще более мощный (взорвался боезапас). Эсминец начал сбрасывать глубинные бомбы. Погас свет, разбиваются плафоны, гремит разбитое стекло, потекли сальники, началось поступление воды через прочный корпус (вылетели заклепки). После 23 сброшенных бомб преследование прекратилось. Всплыли под перископ. Командир вспоминал: *«Захотелось взглянуть на результаты атаки... На месте атаки эсминец и транспорт без хода, развернувшиеся на обратный курс. На воде плавают обломки зато-*

нувшего судна, стелется дым, ходят шлюпки, подбирая с воды матросов...»

...19.07. Получили радио с приказанием изменить позицию. Десять суток ведется поиск. Безрезультатно.

29.07. Доклад акустика: *«Слева 40 — шум винтов транспорта»*. Начали сближение с целью. Глубина под килем 10 м. Глубина уменьшается. Торпедная атака срывается. Командир принимает решение всплыть и уничтожить транспорт артогнем. Несколько выстрелов из 100-мм орудия. Но вдруг орудие отказало. (Позднее выяснилось, что в орудии образовалась трещина, газы проникли в казенную часть, и орудие вышло из строя.) Но транспорт вдруг повернул в сторону берега и выбросился на мель.

30.07. В районе маяка Акменрагс обнаружен конвой. Мелководье. Максимальная глубина лишь у маяка — 20 м. Начали выход в атаку. Глубина под килем уменьшается: 15, 10, 8 м... Всплыли в надводное положение и начали погоню за транспортом, резко изменившим курс. Доклад сигнальщика: из бухты Павилосты показался корабль ПЛО, идущий к головному транспорту. Решение командира: атаку не менять. Догнать и потопить! Вышли в точку залпа. Залп двумя торпедами по двум транспортам. Одна торпеда настигает цель, попадая в носовую часть транспорта. Транспорт «Кете» взрывается и тонет у самого входа в Павловскую гавань. Второй транспорт успевает уклониться от идущей на него торпеды.

После атаки максимальным ходом в надводном положении уход в район с достаточными глубинами. Преследовать лодку некому. Все заняты спасением людей с затонувшего судна.

По истечении срока этого похода был обнаружен еще один транспорт, шедший в одиночку. Торпедная атака. Залп одной торпедой. Промач. Транспорт дал полный ход, пытаясь удрать. Команда: *«Дизелям полный ход, артрасчету на мостик! Огонь из 45-мм орудия!»* Попадание, одно, второе... Транспорт накреняется, переворачивается и идет ко дну.

При возвращении обнаружили караван судов и шхун, но «С-7» истратила боезапас торпед и артснарядов. Чтобы самим не нарваться на преследование, погрузились...

Уже в начале августа «С-7» начала входить в Финский залив. Снова форсирование минных позиций. Выход из строя гирокомпаса. Доверия к показаниям магнитного компаса после взрывов глубинных бомб нет. Обнаружив в перископ Полярную звезду и ориентируясь по ней, командир дает указания рулевому на удержание курса в базу. Через несколько часов гирокомпас пришел в меридиан...

11 августа «С-7» была встречена у о. Лавенсаари нашими морскими охотниками.

У входа в Кронштадт обнаружили перископ немецкой подводной лодки. Наши охотники бросились преследовать ее. «С-7» благополучно вошла в Кронштадт. Боевой поход продолжался **38** суток. На форсирование минных позиций в оба направления (туда и обратно) затрачено **5** суток. За поход на боевой счет «С-7» штаб флота записал **5** побед.

Через две недели после возвращения весь экипаж был награжден орденами и медалями. Орденом Ленина — **9** человек. Орденом Красного Знамени — **12** человек. Несколько человек — орденом Красной Звезды и медалями.

Командир лодки капитан 3-го ранга С. П. Лисин был представлен командованием соединения к званию Героя Советского Союза. Но звезду Героя Советского Союза С. П. Лисин получил лишь в июле 1945 г., т. е. через 2 года и 10 месяцев.

В августе 1942 г. «С-7» пошла в свой очередной и последний боевой поход. В начале этой главы говорилось уже, что к тому времени противник значительно усилил противолодочные рубежи, поставив еще несколько тысяч мин самого разнообразного вида (донных магнитных, якорных магнитных и контактных и т.п.). Значительно увеличились поля к югу и северо-востоку от Гогланда. Общая полоса перекрытия путей движения наших лодок составила более 20 миль, а эшелонирование по глубине перекрывало весь Финский залив, не говоря о минных полях, защищающих входы в немецкие порты на южном и юго-восточном побережье Германии, в проливной зоне Ботнического залива, на подходах к шведским портам.

В сопровождении сторожевых катеров лодка дошла до

о. Лавенсаари. 17 октября отошли от Лавенсаари и начали преодоление противолодочных рубежей.

Несмотря на усиление минных полей, увеличение числа противолодочных кораблей, усиление дозорных групп и береговых постов наблюдения, «С-7» успешно преодолела противолодочный рубеж, пройдя его со скоростью **145** миль в сутки, что на **58** миль быстрее, чем в предыдущем походе, и почти в **2** раза быстрее, чем делали это другие подводные лодки. Ночью 21 октября командир дал радио в штаб, что благополучно преодолел противолодочные барьеры и находится в Аландском море.

Именно в это время во время всплытия в надводное положение и засек «С-7» противник. Лодка шла в сплошной темноте (даже стоящие на мостике друг друга почти не видели), из-за грохота дизелей ничего не услышал и акустик.

Торпеда с финской подводной лодки «Весинхиси», что переводится как «морской черт», под командованием капитана 3-го ранга Айтолы, врезалась в борт «С-7» в 20 ч. 45 мин. Лодку потряс страшный взрыв. Всех, кто был на мостике, взрывной волной сорвало в воду...

В феврале 1957 г. во французском военном журнале «Ревю Маритим» была опубликована статья, в которой рассказывалось о подробностях гибели «С-7».

Вместе с командиром лодки, оглушенные, оказались в воде штурман Хрусталеv, матросы Куница, Субботин и Оленин. Хрусталеv, одетый в тяжелый реглан и, очевидно, серьезно контуженный, быстро пошел на дно. Когда командир пришел в себя и услышал чей-то свист, откликнулся, оставшиеся в живых подплыли к командиру. Ноги и руки сводила судорога, силы покидали их. Лисин прекрасно понимал, что шансов на спасение нет, но подбадривал матросов и, указывая на мигающий вдаль огонь шведского маяка, сказал: *«Там Швеция, попробуем доплыть туда»*.

...Вконец обессиленных, контуженных взрывом и окочевевших в ледяной воде, всех их баграми вытащили на финскую подводную лодку. Командира (он был в кителе с капитан-лейтенантскими нашивками и в капковом бушлате, удерживающем его на плаву), когда он находился в бессознательном состоянии, сразу же втащили в отсек, а матросы, с черно-сини-

ми лицами, в мокрой одежде, в крови и соляре, остались лежать на палубе под охраной вооруженных финнов.

Финская лодка пошла в ВМБ Марисхамна и ошвартовалась у плавбазы. А потом начались допросы с пристрастием... Всех, взятых в плен, держали отдельно. Допрашивая, матросов избивали, грозили расстрелом, пытались узнать, что за офицер был взят в плен, не командир ли он. Все дружно отвечали, что это штурман Хрусталеv (сговорившись заранее). После «местных» допросов начались допросы в комендатуре Хельсинки, куда их отвезли.

У Лисина появился шанс спастись, когда начальник караула в Хельсинки в обмен на гарантию жизни и «переправку в Америку после победы русских» предложил вместе бежать на лыжах через Финский залив до острова Лавенсаари. Но план сорвался, т. к. «обстановка сильно изменилась к худшему».

Потом снова допросы... Однажды он из-за батареи в камере извлек записку: *«Товарищ командир! Нас увозят. Мы остались верны Родине. Желаем бодрости. Саша Оленин»*. Командир и без того знал, что его подчиненные не выдали ни его, ни единого военного секрета, т. к. хорошо понял это по характеру задаваемых ему вопросов на допросах. Потом он был посажен в автофургон, доставивший его под охраной в Таллинн. В Таллинне пересадили в поезд, шедший в Берлин... Очевидно, немцы все же поняли, что перед ними командир советской подводной лодки.

С. П. Лисин вспоминал, что прибытие его в Берлин совпало с общегерманским национальным трауром по случаю катастрофического разгрома под Сталинградом и что это было «праздником души» для него.

Опять допросы... В один из моментов, когда он находился в общей камере с другими советскими военнопленными, один из старшин сообщил ему, что готовится побег, и попросил, если он сможет, провести захваченный транспорт в Кронштадт. Разумеется, Лисин согласился, но план сорвался.

Из Берлина командир «семерки» был переправлен в Данциг, а потом на транспорте «Готенланд» (впоследствии потопленном советскими подводниками), направлявшемся с советскими военнопленными в Норвегию, его довели до Турку

и высадили. Транспорт пошел дальше, повез «рабочую силу» для норвежских рудников.

Из Турку под усиленной охраной доставили его в Хельсинки и поместили в очередной лагерь для военнопленных. После категорического отказа где-либо работать на врага Лисина отправили в изолятор. Здесь оказалось 12 офицеров, объединенных любовью к Родине и не сломленных врагом. Несмотря на жестокости, холод и голод, наши люди держались, верили, что помощь придет. Здесь, в изоляторе, Лисин узнал от одного сбитого советского летчика (Александра Литвиненко, который узнал Лисина по опубликованной в газете фотографии), что ему присвоено звание Героя Советского Союза. Здесь же, в изоляторе, он впервые услышал стихотворение К. Симонова «Жди меня» и сразу запомнил его.

Осенью 1944 г. после выхода Финляндии из войны он был освобожден из плена и ровно через два года после выхода «С-7» в свой последний поход, 21 октября 1944 г., приехал в Ленинград. В канун нового 1945 г. встретился с женой. Потом, после соответствующей проверки органами НКВД, получил назначение командиром дивизиона «малюток» во Владивосток. Звезду Героя Советского Союза и орден Ленина получил из рук командующего Тихоокеанским флотом адмирала И. С. Юмашева в июле 1945 г.

Затем перебазирован вместе с дивизионом «малюток» в Порт-Артур, потом преподавательская работа на курсах офицерского состава учебного отряда подводного плавания на ТОФе, служба в отделе боевой подготовки штаба 5-го ВМФ, преподавательская работа на Высших курсах офицерского состава, в учебном отряде подводного плавания и в ВМУ в Ленинграде (начальник кафедры). В 1956 г. в ВМА защитил кандидатскую диссертацию, получил звание доцента. Потом работа заместителем начальника Высшего инженерного морского училища им. С. О. Макарова по военно-морской подготовке... До последних дней своей жизни (умер 5.01.1992 г.) не прерывал связь с флотом, оставался верен подводному братству, работая в Объединенном Совете ветеранов-подводников. В составе группы ветеранов войны побывал во многих зарубежных городах Германии, Англии, Финляндии. И, конечно,

посетил испанские города своей героической молодости: Валенсия, Барселона, Мадрид, Картахена.

С. П. Лисин — это тоже легенда советского подводного флота наряду с А. И. Маринеско, А. М. Матиясевичем, П. Д. Грищенко, а также отважными командирами подводных лодок, в частности Северного и Черноморского флотов, о которых будет рассказано ниже.

Глава 4

Горящее море над нами (подводные асы Севера)

Истинное мужество немногоречиво: тому так мало стоит показать себя, что самое геройство оно считает за долг, а не за подвиг.

А. А. Бестужев-Марлинский

Подводники-североморцы в дело разгрома агрессора, посягнувшего на честь и независимость нашей Родины, внесли наиболее значительный вклад, отправив на дно **181** транспорт и боевой корабль, а также повредив **41** транспорт и корабль. Итого, выведено из строя **222** единицы транспортных и боевых морских средств общим водоизмещением **600** тыс. тонн.

Конечно, как и везде, победы эти дались нелегкой ценой: **23** подводные лодки погибли от воздействия противника. **21** лодка покоится на дне Баренцева моря, одна — почти в центре Норвежского моря и одна — северо-западнее пролива Маточкин Шар у острова Новая Земля.

Немного предыстории

21 июля 1933 г. И. В. Сталин во главе комиссии, в которую входили К. Е. Ворошилов, С. М. Киров и др., прибыл в Сорокскую губу Белого моря, куда накануне пришел первый отряд советских военных кораблей из Ленинграда по достраиваемому Беломорско-Балтийскому каналу.

В составе отряда были эскадренные миноносцы «Уриц-

кий» и «Валериан Куйбышев», сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган», а также две подводные лодки: «Д-1» («Декабрист») и «Д-2» («Народоволец»). Комиссия посетила подводную лодку «Д-2», эсминец «Урицкий», сторожевые корабли, а затем поездом направилась в Мурманск. В Мурманске комиссия перешла на буксир «Буревестник», на котором в течение многих часов внимательно провела осмотр побережья Кольского залива. Целью комиссии было окончательное определение места для строительства баз и оборонных сооружений флота.

Так начал создаваться советский Северный флот, в состав которого вошла первая бригада подводных лодок, положившая начало самому мощному из всех флотов Советского Союза — подводному флоту, ставшему впоследствии ядром советского ракетно-ядерного флота.

А вообще-то первой подводной лодкой России на Севере была подводная лодка «Святой Георгий», купленная у итальянцев и переименованная в 1917 г. в Архангельск. Командиром лодки был старший лейтенант А. Ризнич. Водоизмещение лодки было **250** тонн, и по своим тактико-техническим данным она была примерно такой же, как немецкие подводные лодки серии «II А». Фактически это была первая российская ПЛ, прошедшая через все Средиземное море.

Преодолев **5000** миль, прорвавшись через целый ряд минных заграждений и зон действия германского флота, лодка благополучно дошла до пункта назначения. После ремонта и отдыха личного состава лодка стала выходить в Баренцево море для несения дозорной службы и освоения морей Арктического бассейна.

...5 августа 1933 г. корабли, прибывшие на Север в первом эшелоне, в кильватерной колонне вошли в Кольский залив и стали на якоря на Мурманском рейде.

В октябре этого же года в составе Северной флотилии (так стало именоваться еще с 1 июля новое объединение кораблей) был сформирован отдельный дивизион подводных лодок, в состав которого вошли 3 первые подводные лодки: «Д-1» (Б. А. Секунов), «Д-2» (Л. М. Рейнер) и «Д-3» (К. Н. Грибоедов). «Д-3» пришла из Ленинграда во втором эшелоне боевых кораблей.

В ноябре вновь сформированный дивизион передислоцировался в новую, хорошо оборудованную военно-морскую базу — Полярный. 11 мая 1937 г. Северная флотилия была преобразована в Северный флот.

Подводные лодки, как и другие корабли Северного флота, начали интенсивное освоение морского театра, практическую отработку задач боевой подготовки. Капитан 3-го ранга М. Н. Попов, сменивший К. Н. Грибоедова в должности командира «Д-3», писал впоследствии:

«Мы, подводники... весь театр излазили на подлодках, знали его хорошо, как можно его узнать только при очень серьезной и энергичной работе. Военные корабли здесь по-серьезному не плавали никогда. Опыта не было, штормы, туманы, снежные заряды Ледовитого океана без всякого преувеличения — свирепы. А мы совершали на Севере такие продолжительные автономные плавания, каких не совершала ни одна подлодка других стран» (Полярная правда, 1937, 17 ноября). Конечно, Попов имел в виду не вообще длительность плавания (немецкие подводные лодки во время Первой мировой войны плавали не меньше и не ближе), а длительность и дальность плавания именно в арктических морях.

Надо отметить, что в Первую мировую войну 4 августа 1916 г. немецкая подводная лодка «U-75» поставила минное заграждение у мыса Орловский в Белом море, а 2 октября — у мыса Городецкий и в заливе Святой Нос. Отличилась и подводная лодка «U-48», захватив русский пароход «Сучан». Проявили активность и несколько других немецких подводных лодок, потопивших вблизи Мурманского побережья в 1916 г. 31 судно из 1582, прошедших через этот район.

В русском военно-морском флоте не было в этом районе в то время сколько-нибудь мощных противолодочных сил. Только эсминец «Грозный» сумел метким артогнем потопить одну подводную лодку — «U-56». Англичане прислали в район Мурманска 3 подводные лодки, но они никакого противодействия немецким подводникам не оказали. Большую часть времени английские подводники отсиживались в Екатерининской гавани, ссылаясь на разные «уважительные» причины.

Конечно, опыт, приобретенный подводниками наших первых подводных лодок в предвоенные годы, очень сильно

помог нашим подводным силам во время войны. Никто раньше и позже из немецких или английских подводников не заходил так далеко к Северному полюсу, как наши подводные лодки.

В 1935 г. дивизион подводных лодок совершил поход к Новой Земле для изучения возможности базирования в губе Белушей. План похода, разработанный штабом флота, рассматривался лично И. В. Сталиным (И. В. Сталин смотрел далеко вперед, предвидя, что Арктика вскоре станет одним из важнейших районов не только из-за начавшегося развиваться Северного морского пути вдоль побережья страны, но и возможным театром боевых действий военно-морского флота).

Летом 1937 г. на Север прибыли 4 подводные лодки типа «Щ», одной из которых командовал старший лейтенант И. А. Колышкин, который прославится в Великой Отечественной войне и станет Героем Советского Союза. Из этих лодок был сформирован второй дивизион.

В феврале 1938 г. из двух этих дивизионов была сформирована бригада подводных лодок, которую возглавил И. А. Колышкин. Свою подводную лодку «Щ-404» он передал И. А. Лунину, ставшему впоследствии прославленным советским подводным асом, Героем Советского Союза.

В это же время (февраль 1938 г.) подводная лодка «Д-3» (старший лейтенант В. Н. Котельников) совершила **первое в мире** подледное плавание. Это было в период спасения отважной четверки советских полярников во главе с И. Д. Папаниным, высадившейся на Северном полюсе. Лыдина, на которой папанинцы совершали свой беспримерный дрейф, раскололась на отдельные части. Обломок льдины размером 200х300 м уносило в Гренландское море.

Подводная лодка «Д-3» совместно с ПЛ «Щ-402» и «Щ-401», самолетами полярной авиации и ледоколами «Таймыр» и «Мурман» вышла на помощь к полярникам. При следовании в направлении станции «Северный полюс-1» в Датском проливе (район островов Ян-Майен и Исландии) по маршруту «Д-3» стали часто попадаться льдины. Вначале льдины были небольшие, которые можно было обойти, а потом — все больше и больше. Лодка вынуждена была многократно погружаться

под лед, пересекая ледовые перемычки, среди которых была такая, что под ней пришлось около получаса идти на глубине 50 м.

Эти несколько миль, пройденные подо льдом, по существу, были первым в мире подледным плаванием подводной лодки. Это потом, через 45 — 50 лет месячное плавание атомных лодок подо льдом станет в порядке вещей, а будут подледные плавания сроком и до 2 месяцев. К тому же при некоторых плаваниях и толщина пакового льда над лодкой будет до 50 метров. Но пока было лишь 30 минут. И это было большим событием не только в жизни экипажа подводной лодки, но и в истории развития подводного флота вообще.

В сложных условиях при ураганном ветре, когда от брызг и волн надстройка лодки покрывалась десятисантиметровым слоем льда, а крен достигал 40 — 45 градусов, лодка упорно продвигалась к «СП-1». Нет никакого сомнения, что подводники добились бы своей цели, если б их не опередили ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

На обратном пути шторм усилился. Крен при качке достигал 55 градусов, грозя пролитием электролита аккумуляторных батарей. Шторм перешел в ураган...

Через 4 года подводные лодки «Д-2», «Щ-402», «Щ-403» и «Щ-404» снова участвовали в выполнении специального правительственного задания, будучи развернутыми в океане для обеспечения радиосвязи с самолетом Героя Советского Союза В. Н. Коккинаки, совершавшим полет из Москвы через Северную Атлантику в США.

В истории советского подводного флота много еще потом будет специальных правительственных заданий. В частности, будет и задания подобного рода, связанные с обеспечением первого в мире космического полета Ю. А. Гагарина и полетов других советских космонавтов.

...Летом 1940 г. подводная лодка «Щ-423» под командованием капитана 3-го ранга И. М. Зайдулина перешла Северным морским путем из Полярного во Владивосток.

Через 25 лет такие переходы станут нормой, а атомными лодками будут выполняться (через Центральный арктический район) за 7 — 9 суток. А тогда этот переход с остано-

кой в Певеке и Петропавловске-Камчатском занял **67** суток. Лодка прошла **7277** миль, из которых **681** милю в полярных льдах.

Приближалась война в Европе. 15 мая 1939 г. в Заполярье пошел из Ленинграда дивизион из 6 «малюток»: «М-171», «М-172», «М-173», «М-174», «М-175» и «М-176». В Екатерининской гавани ошвартовались они 10 июня.

5 июня 1939 г. отправился на Север из Кронштадта еще один дивизион лодок типа «Щ» («Щ-421», «Щ-422», «Щ-424»).

Летом 1940 г. бригада подводных лодок пополнилась двумя новыми подводными лодками типа «К» («К-1» и «К-2»). Командиром дивизиона «катюш» был назначен капитан 2-го ранга М. И. Гаджиев, прославившийся впоследствии в годы войны, ставший Героем Советского Союза и погибший в мае 1942 г. в одном из походов, вместе с ПЛ «К-23».

Новейшие подводные лодки типа «К» отличались от всех других хорошими мореходными качествами, значительной (до **22** узлов) скоростью в надводном положении (подводная скорость — **10,3** узла), мощным артиллерийским вооружением (**два** 100-мм орудия, **две** 45-мм зенитные пушки и **2** пулемета). Лодка имела **10** торпедных аппаратов (**6** — в носу и **4** — в корме). Запас торпед — **20**, запас мин — **20**, дальность плавания — **16 500** миль. Постановка мин осуществлялась не только через торпедные аппараты, но и через люки, расположенные в средней части корпуса под центральным постом лодки. Мощность каждого из 2 дизелей составляла **4200** л.с. Мощность гребных электродвигателей по **1200** л.с. Предельная глубина погружения **100** м, автономность — **50** суток. Экипаж — **64** человека. Водоизмещение — **1480** тонн.

По своим ТТХ этот «подводный крейсер» не уступал аналогичному такого же класса немецкому — серий «ХИС» и «ХВ», превосходя их по дальности плавания, скорости, вооружению. Главным недостатком нашей ПЛ было то, что она не имела гидроакустической станции, близкой по ТТХ к немецким, и до конца войны на наших ПЛ не появились радиолокационные станции, тогда как на немецких они стали устанавливаться уже в 1943 г.

Вот как оценивал подводные лодки типа «К» Герой Советского Союза контр-адмирал И. А. Колышкин в своей книге

«В глубинах полярных морей»: «... «катюши» — великолепные подводные крейсера, которые могут сделать честь флоту любой нации. Эти корабли, сравнительно недавно вступившие в строй, очень мореходны, обладают большой автономностью, что позволяет им действовать в океане, далеко от своих баз. Соответствует этим задачам и вооружение. У них шесть торпедных аппаратов в носу и четыре в корме. А на палубе две 100-мм пушки и две сорокапятки. Солидный артиллерийский кулак даже для надводного корабля!»

И. В. Сталин, как никто другой, понимал значение Северного морского театра, а поэтому наращивание сил Северного флота шло довольно интенсивно.

Вот что вспоминает бывший командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головкин в своей книге «Вместе с флотом»: *«Вызов в Москву в июле 1940 г. и встреча с И. В. Сталиным, после которой состоялось назначение на Север, — это был итог флотской практики...*

...Только после моих ответов на вопросы зашел разговор о Севере. «Там сейчас нет порядка и дисциплины, комфлот лишь спорит с рыбаками, а дело стоит», — сказал И. В. Сталин. Между тем театр большой важности, очень сложный, открытый, по-настоящему океанский театр, не в пример Балтике и Черному морю. И не надо забывать, что во время Первой мировой войны связь между западными государствами и Россией была более безопасной по северному направлению, нежели через Балтийские порты...»

Северный флот, как никакой другой, оказался готовым к военным испытаниям, хотя зона его ответственности была исключительно велика. А. Г. Головкин пишет: *«Для Северного флота в годы войны это было пространство от Шпицбергена до бухты Тикси, равное пространству от Риги до Иркутска».*

В предыдущей главе было уже показано, что успели на творить подводники «Кригсмарине» (да и вообще весь флот Германии) в Атлантике к моменту нападения на нас. Они упивались своими победами. Геббельсовская пропаганда во всю мощь славилась «доблести» военных моряков. Не смолкая шли радиопередачи о победах «волчьих стай» Карла Деница, о «гении войны» надводных рейдеров — гросс-адмирале Ре-

дере. Еще бы: осенью 1940 г. «карликовый» линкор «Шеер» потопил за один рейд **16** судов и благополучно возвратился в базу. Счет потопленных судов союзников приближался к тысяче.

Немцы захватили военно-морские базы в Норвегии, Голландии, Бельгии, Франции. Подводная война перешла в тотальную фазу. Немецкие подводные асы наперегонки рвались к заветному рубежу — 100 тыс. потопленного тоннажа, чтобы получить Рыцарский крест, а с ним — поместье на плодородных землях России...

Готовясь к нападению на Советский Союз, Германия сосредотачивает на Северном театре до пятидесяти боевых кораблей, в числе которых вспомогательный крейсер, **восемь** эсминцев и **шесть** больших подводных лодок. Но это только для начала. Позднее, после того, как они убедятся, что *«наши корабли способны на большее, чем держаться на воде и не тонуть»* (И. А. Колышкин), они начали усиливать корабельную и авиационную группировки.

К моменту нападения Германии на Советский Союз Северный флот имел в своем составе примерно равное с немцами количество надводных кораблей, а по подводным лодкам было даже некоторое превосходство. Вот только значительное превосходство имели немцы по авиации и сухопутным войскам.

Главное внимание немецкого командования было сосредоточено на захвате единственного в Заполярье незамерзающего порта — Мурманска и отсечении всего Кольского полуострова. Для этого в Норвегии были подготовлены и сосредоточены 3 дивизии горно-стрелковых войск под командованием генерал-полковника Дитла, несколько сот самолетов. Для обеспечения подвоза продовольствия и боеприпасов сухопутным частям с моря было сосредоточено громадное количество транспортных средств.

Как и везде, где это было раньше, немцы, окрыленные успехами в Европе (еще бы: Франция капитулировала менее чем через 2 месяца, Бельгия, Дания, Норвегия — за считанные часы), надеялись на внезапность удара, превосходство в силах и вероломство, что должно было быстро психологически

сломить противника. Однако с Советским Союзом у них случилась осечка.

Северный флот, как и другие флоты страны, встретил врага как положено, хотя и укрепление военно-морских баз, и сосредоточение боевых сил и средств в полной мере было еще не завершено.

Немецкий адмирал Ф. Ругге в книге «Флот и война» пишет: *«Это предприятие (вторжение на Севере. — Прим. авт.) было задумано как чисто сухопутная операция, но влияние моря очень скоро дало себя почувствовать».*

Еще бы: «дало себя почувствовать». После того, как наш флот потопил **около двадцати** немецких транспортов с войсками и оружием, немцы перебросили на Север (в базы Северной Норвегии) и мощный линейный корабль «Тирпиц», и 4 крейсера (из них — три тяжелых), еще несколько эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров. Общее число самолетов зимой 1941/42 г. перевалило за **500** штук.

...К началу войны бригада подводных лодок Северного флота, состоящая из 3 дивизионов («катюш», «щук» и «малюток»), была готова к боевым действиям.

К началу войны с Советским Союзом Гитлер заключил с Финляндией договор, по которому она обязалась принять участие в войне против Советского Союза и предоставить свои аэродромы, базы и всю северную часть страны в качестве плацдарма для немецких морских и сухопутных сил. А в южных портах и фьордах Финляндии были сосредоточены основные противолодочные силы Германии, действующие против советских подводных лодок на Балтике.

Командование Германии совместно с финским командованием разработало план операции под названием «Голубой песец». В соответствии с этим планом объединенная немецко-финская группировка «Норвегия» и 3-й финский армейский корпус — всего **150** тыс. человек — должны были в кратчайший срок захватить Кировскую железную дорогу, овладеть районом Петсамо, портом Мурманск, главной базой Северного флота Полярный и ударом 36-го немецкого корпуса в направлении на Семау и Кандалаху отрезать Кольский полуостров.

На аэродромах Норвегии и Северной Финляндии было сосредоточено около **900** самолетов 5-го немецкого воздушно-

го флота и финских ВВС. Из этих **900** самолетов **400** предназначались для действий на мурманском и кандалакшском направлениях. В их задачу входило: поддержка сухопутных войск, авиаразведка над сушей и морем, разрушение Мурманска, нарушение наших сообщений в Баренцевом море. Одной из главных задач ВВС было нанесение ударов по базам, надводным кораблям и подводным лодкам, по аэродромам.

Для обеспечения перевозок вдоль норвежских берегов и нарушения советских морских сообщений к середине июня 1941 г. в Норвегии было сосредоточено **8** эсминцев, **6** подводных лодок, **1** минный заградитель, **1** вспомогательный крейсер, **10** сторожевых кораблей, **10 — 15** тральщиков, **10** быстроходных катеров-охотников и ряд вспомогательных судов. Все эти корабли были сведены в группу «Норд». Во главе группы «Норд» был назначен командующий морскими силами Северного Ледовитого океана генерал-адмирал Бэм. Штаб группы располагался в норвежской базе Громсё. Под командованием Бэма находился и финский отряд военных кораблей из **4** вооруженных пароходов и нескольких катеров (в Петстамо).

Район Крайнего Севера на мурманском и кандалакшском направлениях прикрывала 14-я армия Ленинградского военного округа (командующий генерал-лейтенант В.А. Фролов).

Северный флот возглавлял контр-адмирал А. Г. Головкин. В состав Северного флота входили **15** подводных лодок, **8** эсминцев, **7** сторожевых кораблей, **2** тральщика, **15** сторожевых кораблей, **116** самолетов.

Немецко-фашистские войска на приморском направлении (после интенсивных налетов авиации по всему фронту) перешли в наступление 29 июня. Но на самом северном фланге фронта продвинулся противник только до реки Западная Лица (45 км от Полярного). По всем другим направлениям фронта гитлеровцы продвинулись от границы лишь на 35 — 75 км и были остановлены. **План овладения Кольским полуостровом провалился...**

22 июня подводные лодки Северного флота, приведенные в готовность № 1 (с пополненными запасами торпед, снарядов, топлива, воды, продовольствия) начали развертывание на вражеских коммуникациях...

На СФ — боевая тревога

В первый же день начала войны на позиции с задачей искать и топить корабли и транспорты противника вышло 5 подводных лодок, из которых 4 — «щуки» и одна «малютка».

Для пополнения бригады подводных лодок с Балтики по Беломорско-Балтийскому каналу шли еще 3 «катюши». Немцы, хорошо понимая значение канала, начали систематические его бомбардировки по всей трассе, т.ч. лодкам пришлось принять участие в отражении воздушных налетов.

Через два дня после начала войны на позиции вышли еще 3 подводные лодки: одна типа «Д» и две «щуки».

Итого, 8 подводных лодок из 15, имеющихся в боевом составе, одновременно вышло в море на боевые позиции: **55% на боевой службе в море — это очень высокий показатель, характеризующий высокую боевую готовность соединения подводных лодок.**

В середине июля усилились бои в районе Западной Лицы. Не считаясь ни с какими потерями, враг рвался к Мурманску и Полярному. Из состава подводников, остающихся на берегу, была сформирована рота для отражения нападения на Полярный.

20 августа Гитлер отдал приказ армии «Норвегия» взять Мурманск любой ценой. Через неделю гитлеровцы очередной раз перешли в мощное наступление, но оно тут же захлебнулось. Практически все обеспечение армии «Норвегия» осуществлялось морем.

Подводные лодки бригады действовали по заранее отработанному плану. На наиболее удаленном западном участке морских сообщений противника (от о. Ваней до о. Ролсвейя) несли патрулирование подводные лодки типа «Д» и «К»; на центральном участке (от мыса Нордкап до порта Варде) — подводные лодки типа «Щ» и «С»; «малютки» занимали позиции в самой ближней зоне — в районе Варангер-фьорда. Кроме того, несли дозорную службу подводные лодки, развернутые в горле Белого моря и у полуострова Рыбачий с задачей не допустить прорыва кораблей противника в Кольский залив и к Архангельску.

Следует сказать, что из-за отсутствия полноценной авиационной разведки (как и у немцев, о чем неоднократно упоми-

нает К. Дениц) действия наших подводных лодок в первый период войны на вражеских коммуникациях особого успеха не принесли. Лодки были развернуты на боевые позиции в районах обычных до войны маршрутов немецких судов, а они с началом военных действий, перенесли все маршруты значительно ближе к берегу, под прикрытие авиации и сил ПЛО ближнего действия. Много недостатков было в вопросах тактики, связанной с необходимостью уходить с позиций боевого патрулирования в специально отведенные районы для зарядки аккумуляторных батарей, тратя на это до суток времени, топливо и электроэнергию. Плохо были отработаны навыки экипажей ПЛ по срочному погружению. Неоправданно было определено требование строгой «экономии» торпед в период отработки боевых задач в предвоенное время (вспомним в связи с этим, как Дёниц еще до войны не допускал введение лодок в боевой состав, если они провели менее 60 учебных торпедных атак). Даже для дачи радио на главный командный пункт с донесением от командира с целью соблюдения скрытности требовалось покинуть район своей позиции.

Все это, естественно, сказалось и на навыках командиров при производстве торпедных атак, и на обнаружении судов. Позиционный метод не позволял вести активный поиск противника, а при отсутствии необходимых гидроакустических приборов в условиях Заполярья в неблагоприятных гидрометеорологических условиях это вообще приводило к бесполезному проведению времени в режиме ожидания. Учиться воевать по-настоящему заставила война. Надо сказать, что война научила это делать наших подводников довольно быстро.

Боевой счет подводников-североморцев открыл старший лейтенант Н. Г. Столбов (ПЛ «Щ-402») 14 июля успешной атакой немецкого транспорта водоизмещением **3000** тонн, стоявшего на якоре в гавани Хонингсвен (на самом севере Норвегии). Скрытно проникнув в ночное время на рейд гавани, он произвел 2-торпедный залп. Обе торпеды нашли цель (ЦВМА, ф. 11, д. 6352). В этот же день капитан-лейтенант А. Е. Моисеев («Щ-401») в районе мыса Кибергнес произвел двухторпедный залп с дистанции 8 кабельтовых по одному из 2 тральщиков, вышедших в атаку на ПЛ. Один тральщик пошел ко дну. Второй сбросил на лодку **38** глубинных бомб. В результате

бомбежки вышли из строя кормовые горизонтальные рули и командирский перископ. Уклонившись от тральщика в сторону берега, где он не подумал искать лодку, Моисеев оторвался от преследования.

Так начался боевой путь подводников-североморцев, начавших ото дня к дню, от недели к неделе наращивать мощь своих ударов по судам и кораблям противника, нарушая снабжение частей северной группировки немецко-финских войск и срывая стратегические перевозки из норвежских портов в Германию важных стратегических материалов — железной руды и руды цветных металлов.

Атаки на дальних коммуникациях и дерзкие прорывы в базы

С наступлением полярной ночи усилилась интенсивность вражеских перевозок. Существенно повысилась и активность советских подводников. Они начали прорываться в базы противника и топить их транспорты на рейдах и у пирсов этих баз. Повысилась активность действия лодок и в удаленных районах на коммуникациях противника, не только в северо-восточной части побережья Норвегии, но и в западной — самой удаленной.

1. 21 августа подводная лодка «М-172» (капитан-лейтенант И. И. Фисанович), соблюдая строжайшие меры скрытности от постоянно патрулирующих самолетов и противолодочных катеров на подходе к базе, прорвалась в Линнахамари (в заливе Петстамо-Вуоно). С дистанции 7 кабельтовых командир ПЛ произвел залп одной торпедой по крупному транспорту, стоявшему на рейде. Транспорт взорвался и затонул. При выходе из бухты лодка удачно уклонилась от двух сторожевых катеров, идущих встречным курсом. Сторожевые катера до самого вечера сбрасывали глубинные бомбы в бухте, где подводной лодки уже не было.

В первой половине ночи «М-172» с дистанции 4 кабельтовых вышла в атаку на транспорт, идущий в охране сторожевого корабля. Транспорт ушел на дно (ЦВМА, ф. 112, д. 1497).

2. 26 сентября «М-174» (капитан-лейтенант Н. Е. Егоров) прорвалась в Линнахамари и произвела атаку по транспор-

там, стоящим у пирсов под погрузкой. Лодка находилась на такой близкой дистанции от пирсов, что огонь по ней был открыт не только из орудий и пулеметов, но и винтовок и даже пистолетов. Противолодочные катера обрушили на лодку несколько серий глубинных бомб. От взрывов заклинило вертикальный руль. Очередной взрыв расклинил его. У выхода из залива Петстамо-Вуоно лодка коснулась грунта. Командир принял решение лечь на грунт и выждать, пока вражеские корабли прекратят преследование. Из-за невозможности дышать пришлось использовать патроны регенерации, от которых быстро повысилась и без того высокая температура в отсеках лодки. Подводники начали терять силы. При попытках снятия с грунта без интенсивного использования запаса сжатого воздуха ничего не получилось. В конце концов лодке удалось оторваться от грунта и она малым ходом пошла на выход из залива. В общей сложности под воздействием сил ПЛО «малютке» пришлось держаться без всплытия на поверхность более **20** часов (ЦВМА, ф. 112, д. 1447).

3. Подводная лодка «М-171» под командованием капитан-лейтенанта Старикова В.Г., выйдя из базы 27 сентября 1941 г., 2 октября дерзко прорвалась в гавань Линнахамари и нанесла удар торпедами по 2 находящимся там судам противника. Оба судна быстро ушли на дно. Нырнув с перископной глубины на глубину 18 м, подводная лодка развернулась на 180 градусов и полным ходом пошла на выход из гавани. Немцы, подняв тревогу, успели перегородить выход из гавани противолодочной сетью. Подводная лодка на полном ходу врезалась в эту сеть и застряла в ней. Убедившись, что лодка застряла в сети основательно и попытки вырваться, давая полный ход моторами вперед-назад, ничего не дают, а глубинные бомбы противолодочных кораблей взрываются все ближе (плотность аккумуляторной батареи заканчивалась, от взрыва глубинных бомб начали лопаться лампочки в плафонах и вышли из строя некоторые приборы), командир принимает решение вырваться из сети, создав максимально возможный дифферент на корму. Создав предельный дифферент, рискуя пролить электролит аккумуляторных батарей и врезаться винтами в грунт, командир дает полный ход на-

зад. Лодка вырывается из сетей. Начинается поиск прохода. Попытки пройти влево — вправо, вверх — вниз ничего не дают. Немцы прекратили бомбежку, ожидая всплытия ПЛ в надводное положение в уверенности, что лодка вместе с экипажем будет взята в плен. В лодке все труднее и труднее дышать, воздух пропитан испарениями воды, соляра, масла. Через короткий промежуток времени, не дождавшись всплытия ПЛ, немцы снова начали бомбометание. Плотность электролита упала почти до нуля. Командир принимает решение всплыть в надводное положение. На глазах ошеломленных немцев лодка всплывает, проходит над сетью, а потом снова погружается и, прижимаясь к берегу, отрывается от преследования кораблей ПЛО, ринувшихся за ней в открытую часть моря, считая, что именно туда она должна уходить. Дойдя малым ходом на оставшейся плотности аккумуляторов до района, прикрываемого нашими батареями, лодка всплыла, запустила дизели на зарядку батарей и благополучно вернулась в свою базу. Необходимо только уточнить, что в момент всплытия в надводное положение под носом у врага командир ПЛ приказал одному из мичманов собрать все гранаты и открыть крышку артпогреба, а инженер-механик должен был в случае неудачи маневра и попытки немцев захватить лодку взорвать ее по приказу командира.

4. В октябре добились успехов «М-176» (капитан-лейтенант И. Л. Бондаревич), «М-175» (капитан-лейтенант М. Л. Мелкадзе) и «М-74» (капитан-лейтенант Н. Е. Егоров).

Особенно дерзкой и рискованной атакой отличился капитан-лейтенант В. Г. Стариков, но об этом подробнее будет рассказано несколько позднее.

«Малютки» и средние лодки действовали в районах побережья Норвегии от полуострова Рыбачий до м. Нёрдкап (Варангер-фьорд, Тана-фьорд, Порсангер-фьорд).

Крейсерские подводные лодки несли боевую службу в самых удаленных районах, нарушая сообщения с самой дальней базой, располагавшейся в Вест-фьорде — на западном побережье Норвегии за Лафонтенскими островами и островом Вестеролен.

5. В сентябре 1941 г. подводная лодка «Д-3» (капитан-лейтенант Ф. В. Константинов) отправила на дно транспорт во-

доизмещением **2000** тонн (26 сентября), на другой день у м. Гамвика потопила танкер. Через 3 дня от торпед «Д-3» пошел на дно еще один транспорт (**3000** тонн). Через 8 суток в районе Лонге-фьорда — очередная атака: транспорт водоизмещением **5000** тонн ушел на дно.

Все 4 атаки были проведены в дневное время в трудных гидрометеословиях. Кроме того, лодка имела неисправности (вышел из строя лаг, плохо работал зенитный перископ, носовая дифференциальная цистерна пропускала воду). Но главное — на «Д-3» **не было гидроакустической станции**. Нужно было проявить не только отвагу и мужество, но и высокое оперативно-тактическое мастерство, чтобы добиться этих побед.

30 сентября, уклоняясь от противолодочных кораблей конвоя, поднырнув под них, лодка неожиданно выскочила на мель (вместо 26 м глубины места по числению оказалось 8 м). Командир принимает решение всплыть в надводное положение. На глазах у ошеломленного врага в надводном положении, успев продуть среднюю группу цистерн главного балласта и дав полный ход, лодка отходит от мелководного места и снова уходит на глубину.

6. Через некоторое время «Д-3» еще один раз успешно вышла в атаку на суда конвоя, потопив одно из них (ЦВМА, ф. 112, д. 1497).

В ноябре — декабре «Д-3» совершила очередной поход и потопила еще три цели: транспорты водоизмещением **5000** и **10 000** тонн и танкер «Авраам Линкольн» водоизмещением **9570** тонн (ЦВМА, ф. 1497).

Именно эта подводная лодка 17 января 1942 г. **первой** на Северном флоте была награждена орденом Красного Знамени, а 3 апреля получила **звание гвардейской** в соответствии с приказом наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова.

7. В ноябре — декабре 1941 г. совершила первый боевой поход подводная лодка «К-3» под командованием капитан-лейтенанта К. И. Малофеева. На борту лодки находился командир дивизиона «катюш» капитан 2-го ранга Магомед Гаджиев. Именно М. Гаджиев, по воспоминаниям А. Г. Головки, на второй день войны доложил командующему флотом (по результатам рекогносцировочного поиска, выполненного одной из лодок накануне войны): «*Уничтожать*

вражеские суда следует не только торпедами, но и применяя артиллерию подводных лодок». Конечно, речь шла именно о «катюшах», имевших по два 100-мм и по два 45-мм орудия.

Итак, очередной поход М. Гаджиева. «К-3» получила задание выставить мины в районе Хаммерфеста (у северо-западной части Норвегии). После удачной постановки лодка начала боевое патрулирование в Лоппском море, побережье которого изобиловало громадным количеством шхер. Именно эти места, где масса разного рода островов с узкими проливами, использовали немцы для проводки конвоев. Для гарантии безопасности со стороны открытого моря весь этот район был защищен минными заграждениями.

Подводная лодка «К-3», обнаружив одно из таких заграждений, прошла на малом ходу под минами и вышла на путь движения одиночных судов и конвоев противника.

В перископ обнаружен большой транспорт в охранении сторожевого корабля и 2 катеров-охотников. Расстояние до конвоя **30** кабельтовых. Торпедная атака: сближение на дистанцию **15** кабельтовых, четырехторпедный залп. Транспорт взорвался и пошел на дно.

Корабли охранения начали преследовать лодку, забрасывая ее глубинными бомбами. Для уклонения от кораблей ПЛО лодка легла на грунт возле одного из островов, глубина места у которого позволила это сделать. Однако бомбежка продолжалась. Одна серия глубинных бомб следовала за другой через каждые 2 минуты, разрывы бомб происходили все ближе и ближе. Стало очевидно, что вражеские корабли по каким-то признакам установили местонахождение лодки. Появилось предположение, что в результате близких взрывов, от которых лодка содрогалась, нарушена одна из топливных систем, топливо выходит наружу, всплывает и демаскирует лодку. Положение стало чрезвычайно опасным.

Комдив предложил командиру лодки всплывать и, пользуясь преимуществом артиллерийского вооружения, уничтожить корабли противника. К тому же и надводная скорость лодки достаточно велика, чтобы оторваться от противника при необходимости.

Лодка неожиданно для немцев всплыла в надводное поло-

жение, артрасчет мгновенно оказался у орудий и открыл огонь. Немцы тоже открыли огонь, но было поздно. Несколько первых же выпущенных с лодки артснарядов попали в корму сторожевого корабля, где находились неиспользованные еще глубинные бомбы. От детонации этих бомб сторожевой корабль разлетелся буквально на куски.

Несколькими снарядами был накрыт и потоплен один из катеров-охотников. Оставшийся целым второй катер-охотник, дав полный ход, решил благоразумно скрыться.

Вот какую запись из своего дневника приводит А. Г. Головкин в своей книге: *«Вернулась «К-3». Подробности: потопила четырьмя торпедами транспорт с грузом, после чего, преследуемая кораблями охранения, всплыла и уничтожила артиллерийским огнем сторожевой корабль водоизмещением 800 тонн и один катер-охотник. Второй катер убежал под берег. Лодке нужен ремонт — текут цистерны и неисправны кормовые горизонтальные рули. Надо ставить в док. Экипаж лодки действовал героически. Отлично показал себя Гаджиев. Это кандидат на Героя Советского Союза. Хорошее впечатление производит и командир лодки Малофеев. Задачу, полученную перед выходом в море, выполнил: мины поставлены точно по заданию».*

Активные действия подводных лодок бригады Северного флота заставили немцев существенно усилить противолодочную защиту своих баз и коммуникаций. В дополнение к имеющимся ранее противолодочным минным позициям были выставлены новые. Кроме ранее защищенных противолодочными сетями военно-морских баз, были выставлены сети в других бухтах и фьордах. Усилилось противолодочное охранение конвоев кораблями эскорта и базовой авиацией с прибрежных аэродромов. Фактически теперь нашим подводникам пришлось действовать постоянно непосредственно в зонах противолодочной обороны противника с момента выхода из своей базы до момента возвращения в нее.

* * *

Потребности немецкой промышленности постоянно возрастали. Для нее все больше и больше требовалось сырья. В связи с этим, как и из Швеции, увеличились по-

ставки руды из Норвегии. В частности, из портов Петсamo и Киркенеса значительно возросли поставки никелевой и железной руды.

В целом итоги первого полугодия войны до 1942 г. были неплохими. За 1941 г. подводники-североморцы выходили на боевые позиции **74** раза, имели **75** боевых столкновений с противником, потопили **32** транспорта общим водоизмещением **95 809** тонн, **2** тральщика, один сторожевой корабль, один траулер-охотник за подводными лодками, один сторожевой катер. **В общей сложности это составило 65% всего потопленного тоннажа, потерянного немцами на Северном морском театре в 1941 году** (ЦВМА, ф. 112, д. 1447).

При этом бригада подводных лодок **не понесла потерь**. Ни одной подводной лодки противник потопить не смог. И все это в условиях довольно сильного противодействия противника. Волей-неволей вспомнишь о «счастливых временах», «жирных годах» и «голубом рае для субмарин», в условиях которых добивались своих побед немецкие подводники. Конечно, там и потопленный тоннаж был на порядок больше; на порядок больше было и число действовавших подводных лодок. **Но и при минимальном противоодочном противодействии немецкие лодки гибли даже и в самый благоприятный начальный период войны.**

Подводники Северного флота существенно помогли советским сухопутным войскам в сдерживании противника по всему участку Западного фронта. Как и на всем протяжении Восточного фронта (за исключением юга), немцы, не рассчитывавшие на затяжку войны до сильных холодов, очень страдали от отсутствия своевременной доставки строительных материалов для строительства жилья (даже землянок в скалистых грунтах Севера не очень-то много оборудуешь), от отсутствия теплой одежды. Все это доставлялось морем и, зачастую советскими подводными лодками пресекалось. Чего стоит, например, только одна атака подводной лодки «К-22» (капитан 3-го ранга В. И. Котельников) 9 декабря 1941 г., когда на подходах к Хаммерфесту она потопила транспорт (**5000** тонн), а потом лихтербот, буксировавший баржу и мотобот, баржа была загружена бочками с горючим. Весь этот караван (кроме транспорта) лодка потопила из артиллерий и успешно оторвалась от противоодочных кораблей. Как выяс-

нилось через некоторое время, кроме другого груза, в трюмах транспорта было **20 000 полушубков**. Так что «К-22» «раздела» две немецкие дивизии.

К новому 1942 г. в состав бригады лодок Северного флота вошли еще 3 подводные лодки типа «С», перебазируемые с Балтики.

К концу 1941 г. немцы с помощью авиации дополнительно выставили тысячи мин, переоборудовали под противолодочные корабли несколько десятков разного рода мелких транспортных судов, по всему побережью Северной и Северо-Западной Норвегии оборудовали новые наблюдательные посты, артиллерийские батареи. К. Дениц в очередной раз поставил перед Штабом ведения войны на море вопрос об усилении действий «Кригсмарине» авиацией.

Подытоживая результаты боевых действий Северного флота за последний месяц первого года войны, А. Г. Головкин пишет: *«Общее водоизмещение атакованных и потопленных нашими подводными лодками вражеских судов за месяц составляет 66 тысяч тонн»*. Это вроде бы не очень-то впечатляет, если к тому времени немецкие подводники топили уже по несколько сот тысяч тоннажа в месяц. Но если учесть, что эти **66 тыс. тонн** составляют более **20%** всего грузооборота Германии в районе Петсамо и Киркенеса, доходившего до **350 — 400 тыс. тонн** в месяц, то можно констатировать: **они действовали эффективнее, чем немецкие подводники даже в самые «звездные» свои месяцы, так как там ни разу за все это время общий тоннаж всех потопленных немецкими лодками судов не превышал и 5% от всего грузооборота союзников.**

Как и на всем Восточном фронте, «блицкриг» Гитлера на Севере с треском провалился. Более того, даже хотя бы несколько восточнее Западной Лицы и полуострова Среднего им закрепиться не удалось. **О захвате Мурманска и обосновании в нем на зимний период им и вовсе пришлось забыть.** Хотели они того или нет, а думать о вынужденной зимовке там, где их остановили, на каменистых сопках в безлесой тундре, им пришлось. К тому же советские подводники и «подраздели» их прилично.

...Когда командир подводной лодки «К-22» В. Н. Котель-

ников узнал, что на потопленном им транспорте было 20 тыс. полушубков для немецких егерских частей, он сказал: *«Пусть егеря попляшут на морозе. Никто их к нам не приглашал...»*

Продолжают «раздевать»

Высадка англо-американских войск в Северной Африке не отвлекла военно-морские силы Германии из баз Северной Норвегии. Наоборот, возобновившиеся конвои в северные морские порты заставили немцев перебросить дополнительные мощные силы и средства «Кригсмарине» на этот морской театр военных действий. ***В базы Норвегии были переведены новейший линейный корабль «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер» и «Лютцов», крейсера «Кёльн», «Нюрнберг», «Принц Ойген». В этих водах к концу 1942 г. действовало, кроме того, две флотилии эскадренных миноносцев, большое количество других кораблей прибрежного действия, в частности, противолодочных и торпедных катеров.***

На совещании в ставке Гитлера, где принимал участие гросс-адмирал Редер, было решено держать в Норвежском и Гренландском морях не менее **23** подводных лодок. Правда, фактически количество лодок в начале 1942 г. не превышало **16** единиц. Единственно, что несколько уменьшилось на этом театре военных действий, это количество самолетов: из **пятисот** 150 было переброшено на Средиземное море.

Т. к. летом и осенью 1942 г. отправка конвоев союзниками в СССР прекратилась, командование советских войск пошло на большой риск — разрешить нашим транспортам поодиночке следовать в пункты назначения через опасную зону, контролируемую германским флотом, полагаясь на опыт и мужество капитанов советских судов. Наши транспорты следовали по маршруту Белушья губа (Новая Земля) — Исландия с октября 1942 г. по январь 1943 г. Самостоятельно вышли **28** транспортов, а обратно — **13**. Немцы, узнав по разведданным о наших судах, безрезультатно расходовали большие силы. Результатом «бурной» деятельности боевой группы в составе тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и четырех эсминцев был перехват и потопление в северо-восточной части

Баренцева моря *только одного танкера «Донбасс» и одного сторожевого корабля («СКР-78»).*

По решению Государственного Комитета Обороны (ГКО) зимой 1942/43 г. большая группа судов была направлена в США по маршруту: Новая Земля — Исландия — Панамский канал — Дальний Восток. *Из 19 судов 17 благополучно дошли до места назначения* (ЦВМА, ф. 1106, д. 60).

Во второй половине 1942 г. в состав Северного флота входили **9** эсминцев, **22** подводные лодки, **25** сторожевых кораблей и **37** тральщиков. Несколько увеличилось число самолетов (до **310**). Как и раньше, основную силу флота составляли подводные лодки.

Основной задачей флота было: защита своих морских коммуникаций, в первую очередь — *обеспечение перехода союзных конвоев и безопасности транспортов при стоянке их в советских портах.* Не менее важной задачей было: *нарушение коммуникаций противника у берегов Северной Норвегии, содействие войскам Карельского фронта и поддержание выгодного оперативного режима у своего побережья. Оборона побережья.*

ГКО, обеспечивая усиление (восстановление) сил флота, в первой половине 1943 г. принял решение перевести **6** новых подводных лодок, построенных в Сормове (г. Горький), а также **6** лодок с Тихоокеанского флота. Одна из этих лодок («Л-16») погибла недалеко от Сан-Франциско. Таким образом, в первой половине 1943 г. Северный флот получил **11** подводных лодок. Однако к этому времени (к 14 мая 1943 г.) из его состава погибло **12** подводных лодок (5 — типа «М», 4 — типа «К», 2 — типа «Щ» и 1 — типа «Д»), так что фактически усиления бригады подводных лодок не получилось.

К осени 1942 г. в советских портах скопилось много судов союзников. Было принято совместное решение — провести конвойную операцию. 17 ноября из Архангельска вышел конвой «QP-15» в составе **29** транспортов (из них советских — 7). Охраняли конвой **11** кораблей эскорта. В нашей зоне ответственности (до о. Медвежий) в составе конвоя было 5 эсминцев. Конвой хорошо прикрывался авиацией Северного флота. К западу от о. Медвежий конвой охраняли **2** крейсера и **3** эсминца союзников. При выходе из Архангельска в районе фьордов в конвое участвовали **4** английские и **4** советские

подводные лодки. На конечном маршруте перехода **2** транспорта из **29** были потоплены подводными асами К. Деница. Конвой совершал переход в условиях сильного шторма, в результате которого переломился на штормовой волне и затонул советский эсминец «Сокрушительный».

С середины ноября 1942 г. по март 1943 г. в наши порты на Кольском полуострове и обратно прошло **восемь** конвоев. ***Все конвои из Шотландии и Исландии (65 транспортов) благополучно прибыли к месту назначения без потерь*** («JW-51A», «JW-51B», «JW-52», «JW-53»). Из состава 4 конвоев («QP-15», «RA-51», «RA-52» и «RA-53»), вышедших из СССР (**83** транспорта), погибло **7** судов. ***Причем все они погибли вне зоны ответственности нашего ВМФ.*** В обеспечении безопасности конвоев в нашей зоне ответственности активное участие снова принимали подводные лодки. ***Со своей задачей по защите конвоев и советские подводные лодки, и авиация, и надводные корабли справились блестяще.***

30 декабря командование «Кригсмарине» подготовило операцию «Аврора» для разгрома конвоя «JW-51B», идущего к нам из Исландии. Основная задача возлагалась на надводные корабли под общим командованием вице-адмирала О. Кюмметца. Два тяжелых крейсера «Адмирал Хиппер» и «Лютцов» в сопровождении шести эсминцев вышли на перехват конвоя. Но эскорт конвоя в составе **11** кораблей (**6** эсминцев и **5** противолодочных и тральных кораблей под командованием капитана 1-го ранга Р. Шербрука) сорвал задуманную операцию. Англичане потеряли эсминец и тральщик, немцы эсминец. Подошедшие на помощь английские крейсера, вышедшие из Кольского залива, «Шеффилд» и «Ямайка», а также **2** эсминца, нанесли значительные повреждения тяжелому крейсеру «Адмирал Хиппер», который вынужден был уйти в ремонт. У о. Медвежий конвой был встречен кораблями и авиацией Северного флота и благополучно пришел в Архангельск.

Эта операция имела тяжелые последствия для главкома «Кригсмарине» гросс-адмирала Э. Редера. Узнав о неудаче, Гитлер в пух и прах разнес и командование ВМФ, и надводные корабли, заявив, что прикажет экипажи этих кораблей послать на подводные лодки — ***единственные корабли, кото-***

рые способны приносить пользу в войне. Германия не может допустить, чтобы ее крупные корабли месяцами бездействовали на якорных стоянках и непрерывно прикрывались авиацией, а также большим количеством малых кораблей» (Нимиц Ч., Поттер Э. Война на море (1939 — 1945 гг.). М., 1965).

Весной 1943 г. обстановка для проводки конвоев улучшилась, а англо-американское командование, ссылаясь на «уважительные» причины, отказалось посылать конвой в СССР. Черчилль — Сталину 30 марта 1943 г.: «... **Мы не считаем правильным рисковать нашим флотом метрополии в Баренцевом море... если бы были потеряны или даже серьезно повреждены один или два из наших современных линейных кораблей, в то время как «Тирпиц» и другие крупные единицы Германского линейного флота оставались в действии, то все господство в Атлантическом океане подверглось бы угрозе со страшными последствиями для нашего общего дела»** («Переписка Председателя Совета Министров СССР», т.1).

Прекращение движения конвоев от союзников позволило немцам перебросить значительные силы ВМФ для действия на наших внутренних арктических коммуникациях. Однако немцы хорошо понимали, что, увлекшись операциями в Карском и восточной части Баренцева моря, они могут оказаться отрезанными от своих баз Советским ВМФ и флотом союзников. Поэтому командование «Кригсмарине» приняло решение начать интенсивное минирование (скрытные минные постановки, в основном — с подводных лодок) в проливах у Новой Земли, на входах в Кольский залив (в районе о. Кильдин).

Для вывода **42** судов из Карского моря была осуществлена операция, в которой участвовало около **50** кораблей и две авиационные группы. Чтобы обеспечить безопасность прохода через пролив Югорский Шар, было проведено тщательное траление, в результате чего было уничтожено **10** немецких мин. Тщательно был протрален и пролив Маточкин Шар. **В результате принятых мер операция завершилась успешно.** Из **42** судов погиб только транспорт «Щорс», подорвавшийся на mine. И хотя командование «Кригсмарине» знало об этой операции (расшифровкой английских радиопередач немцы

пользовались с начала войны), **сорвать операцию немцам не удалось.**

В связи с тем, что стали увеличиваться потери сырьевых грузов из Швеции на Балтике, немцы повысили интенсивность перевозок сырья, в частности, никелевой руды из Киркенеса (Норвегия). Никель был крайне необходим в качестве высокопрочных добавок при выплавке высококачественной стали, которая применялась для изготовления моторов самолетов и корпусов подводных лодок.

Между Петсамо и Тромсё еженедельно проходило в обоих направлениях в среднем **11** конвоев, не менее чем по **3** транспорта каждый и минимум по **5** кораблей охранения.

Только за 3 первых месяца 1943 г. было обнаружено **135** конвоев (свыше **400** судов). Для защиты этих коммуникаций немцы использовали **15** эсминцев, до **50** сторожевых кораблей и тральщиков (Институт военной истории. Документы и материалы. Инв. № 1035).

В зимнюю кампанию 1942/43 г. на коммуникациях противника постоянно действовали по 2 — 3 наши подводные лодки. Начала интенсивно использоваться авиация флота не только для нанесения ударов по конвоям, но и для передачи сведений об обнаружении конвоев и наведения их на лодки.

Немцы особые меры защиты приняли на подходах к порту Петсамо. У входа в Петсамский залив были установлены дальноточные артиллерийские батареи. Появились к имеющимся ранее дополнительные посты наблюдения и связи.

Все маршруты движения транспортов были приближены к самому берегу, проходили по шхерным районам. Скрытность шхерных коммуникаций, снегопады, туманы, полярная ночь, строгие меры маскировки приводили к тому, что ни авиационная разведка, ни радиоразведка необходимых сведений для ударов по транспортам не давали. Как и на Балтике, командование Северного флота вынуждено было организовывать высадку разведчиков на острова и побережье, занятое противником. Эту задачу возложили на подводные лодки, которые ее выполняли попутно при движении в назначенные районы боевого патрулирования.

Применение авиации при нанесении ударов по коммуни-

кациям возрастало, но основную силу продолжали составлять подводные лодки.

Для выхода на прибрежные фарватеры подводным лодкам приходилось преодолевать многочисленные минные заграждения, а после проведения атак подвергаться длительному и упорному противодействию, как и подводным лодкам на Балтике. ***Именно необходимость плавания в шхерных районах, в зоне контроля немецких средств ПЛО, составляла основную трудность боевых действий лодок.*** В отличие от океанских просторов, где не было ограничений для маневрирования ни по курсу, ни по глубинам, здесь все это было в значительной степени ограничено. Особенное значение все это имело при отрыве от преследования противника после атак. Значительную опасность представляли мины.

Именно на минах в 1942 — 1943 гг. погибло 12 подводных лодок (общее число погибших лодок за этот период — 19).

За 1942 г. подводники бригады совершили **118** выходов на боевую службу, потопили **45** транспортов общим водоизмещением **143 283** тонны, **7** сторожевых кораблей; **2** противолодочных катера-мотобота, **1** минный заградитель, **3** тральщика. Кроме того, **4** транспорта и эскадренный миноносец были повреждены. ***Итого, из строя было выведено 60 единиц судового и корабельного состава противника.***

Не помогли немцам ни усиление активности противолодочных сил, ни многочисленные минные постановки, которые они осуществляли на подходах к Порсангер-фьорду, Тана-фьорду, Альтен-фьорду, на подходах к проливам Фугльзунд, Кальзунд, Сёрёсунд, в районе острова Селья (до мыса Нордкап), у входа в Бук-фьорд, Хье-фьорд, Яр-фьорд, Бек-фьорд.

Всего вдоль северного побережья Норвегии к июлю 1942 г. немцы поставили **4094** мины различных типов и **200** минных защитников в расстоянии **6 — 10** миль от береговой черты (ЦВМА, ф. 112, д. 1406).

Противолодочные сети были поставлены на наиболее важных направлениях (в районе Порсангер-фьорда, Тана-фьорда, мыса Нордкап, Сьюльт-фьорда).

Специально для поиска и нанесения ударов по лодкам было оборудовано несколько временных аэродромов.

Все эти и другие чрезвычайные меры помогли немцам в 1942 — 1943 гг. потопить 19 наших подводных лодок, но положения со стратегическими перевозками это не спасло.

В 1943 г. вновь продолжалось усиленное минирование важных для немцев районов и еще намного усилилось противолодочная оборона конвоев. **Число кораблей эскорта стало превышать число охраняемых в конвое судов в 2 — 5 раз** (снова вспомним число кораблей эскорта, которое входило в состав охраны конвоев, против которых действовали немецкие подводные лодки).

Число поставленных мин в зоне боевой деятельности Северного флота выросло до **9500**. При этом более **70%** мин были предназначены для оборонительных целей.

Интенсивность движения конвоев в 1943 г. еще более усилилась. Воздушная разведка в течение года выявила **258** конвоев, в которые входило **1296** транспортов и **2015 (!)** кораблей охранения, и, кроме того, **600** транспортов следовало одиночно.

Вот несколько примеров, как действовали подводники Севера в 1942 — 1943 гг.

1. Подводная лодка «К-22» (капитан 3-го ранга В. Н. Котельников) вышла в море 13 января. На борту лодки находился командир дивизиона «катюш» капитан 2-го ранга М. И. Гаджиев, не упускавший возможности побывать в боевом походе.

16 января лодка трижды уклонялась от выпущенных по ней торпед немецкой подводной лодки. Четкая работа гидроакустика и своевременные меры по изменению курса, скорости и глубины позволили это сделать.

19 января, проникнув в глубокий фьорд Стурсшейн-бухт, подводная лодка дважды атаковала транспорт (**5000 тонн**), стоявший в охранении сторожевого корабля. Две торпеды прошли мимо, третья нашла цель. Транспорт поврежден, но остается на плаву. Сторожевой корабль начинает преследовать лодку. Но неожиданно для немцев лодка всплывает и с близкого расстояния (**20** кабельтовых) открывает огонь из своих 100-мм орудий. Со второго залпа СКР накрыт и, объятый пламенем; начал тонуть. После того как СКР скрылся под водой, огонь был перенесен на

недобитый транспорт. **Транспорт разломился пополам и затонул. Оказалось, что за ним находился еще один транспорт водоизмещением 3000 тонн. Огонь тут же был перенесен на него. И этот транспорт быстро пошел ко дну.**

Как оказалось впоследствии, на борту этих транспортных находились динамит, цемент, деревянные материалы и ... **30 000 полушубков**. Как и при атаке в декабре, когда «К-22» «раздела» **20 000** гитлеровских солдат, теперь оказались без теплой зимней одежды еще **3 дивизии** поданных Третьего рейха. В бригаде шутили: «К-22» *специализируется на раздевании немцев*».

Береговая батарея открыла по лодке бешеный огонь. Снаряды начали падать почти у самого борта. Лодка начала погружаться, но обнаружилось поступление воды в трюм пятого отсека. Командир принимает решение снова всплыть и уходить от берега в надводном положении. Не успели выйти из зоны огня береговой батареи, как обнаружили след вражеской торпеды. Уклонившись от торпеды, обнаружили следы еще 3 торпед, идущих на лодку. Увеличив ход до максимального и повернув лодку носом навстречу торпедам, снова уклонились от них. Артрасчет «К-22» успел сделать несколько выстрелов из 45-мм орудия по показавшейся из воды рубке немецкой ПЛ, но она быстро погрузилась. «Катюша» благополучно вернулась в базу, несмотря на то что по ней было выпущено **8** или **10** торпед немецких подводных лодок (ЦВМА, ф. 200, д. 34 720).

2. Подводная лодка «С-102» (капитан-лейтенант Л. И. Городничий) ночью 5 января 1942 г. подошла к побережью Персфьорда и успешно высадила разведывательную группу. Все действовали четко, слаженно, быстро.

10 января в районе Сьюльт-фьорда лодка атаковала и отправила на дно немецкий транспорт. Это был открыт счет подводников-североморцев в новом году.

14 января обнаружен и атакован конвой в составе **трех** транспортных и **пяти** кораблей охранения. Четырехторпедный залп (с интервалом в 13 сек. при опущенном перископе). Расчет оказался точным: три торпеды настигли цели. Два транспорта «Тюркхайм» и «Фегервик» общим водоиз-

мещением **15 000** тонн пошли на дно (ЦВМА, ф. 112, д. 1497).

Корабли ПЛО начали интенсивное и упорное преследование лодки. После очередной серии глубинных бомб вышло из строя электрическое управление горизонтальными рулями. Лодка начала быстро всплывать. Своевременное заполнение цистерны быстрого погружения и перекладка горизонтальных рулей вручную предотвратила всплытие среди вражеских кораблей. На глубине **86 м** лодка легла на грунт. При взрыве очередной серии глубинных бомб лодку подбросило, а потом ударило о грунт. Были повреждены топливные цистерны. Топливо, выходящее наружу, начало демаскировать лодку. Бомбометание усилилось. Погас свет, были повреждены многие механизмы и приборы, воздуходувка дизеля. Весь экипаж лодки, соблюдая предосторожности, чтобы шумом и стуком не демаскировать лодку, самоотверженно боролся за живучесть корабля. Бомбометание продолжалось **6 ч 20 м**. Было сброшено **150** глубинных бомб.

Командир принимает решение всплывать и открыть артиллерийский огонь. Однако в результате повреждения системы погружения и всплытия это было не так-то просто сделать. Продув главный балласт аварийным способом, с дифферентом в **64** градуса подводная лодка всплыла (электролит выплеснулся из аккумуляторных ям. Электрики, обслуживающие аккумуляторные батареи, быстро удалили пролившийся электролит, протерли крышки баков спиртом, и батарея вновь была готова к эксплуатации). Быстро открыв рубочный люк, командир, а за ним и артрасчет выскочили на мостик: корабли ПЛО, очевидно, решив, что лодка потоплена, или просто израсходовав боезапас глубинных бомб, уходили из района. Не успела лодка удалиться в северном направлении (в сторону темной части ночного горизонта), как снова слышались взрывы в том месте, откуда лодка только что ушла. Видимо, подошли другие противолодочные корабли, чтобы добить лодку. Удалившись от места бомбежки на 30 миль и обнаружив с рассветом, что две топливные цистерны пробиты, чтобы не демаскировать лодку, продули их и промыли водой. В условиях начавшегося шторма оторвало (от-

крыло) дверь ограждения рубки. Один из матросов (секретарь комсомольского бюро А. Варавин), рискуя быть смытым за борт, устранил повреждение.

20 января (через 15 дней после высадки разведчиков) лодка подошла к условленной точке побережья, приняла разведгруппу на борт и направилась в базу.

3. Подводная лодка «Щ-403» (капитан-лейтенант С. И. Коваленко), отличившаяся в декабре 1941 г. потоплением транспорта и сторожевого корабля из состава конвоя из одного транспорта под охраной **семи (!)** кораблей ПЛО, 13 февраля 1942 г. высадила разведгруппу в районе мыса Нордкап.

19 февраля в штормовых условиях при плохой видимости в районе Порсангер-фьорда «Щ-403» обнаружила минный заградитель в сопровождении 2 кораблей ПЛО. Минный заградитель успел открыть по мостику лодки огонь, в результате чего тяжело раненный командир лодки и двое раненных старшин оказались за бортом.

При срочном погружении после команды штурмана, старшего лейтенанта Беляева *«Всем вниз!»* и оклика *«Есть кто на мостике?»* — лодка погрузилась. В сплошной темноте, под непрерывным артиллерийским и пулеметным огнем ни штурман, ни боцман, ни еще один лейтенант, спускавшейся в рубочный люк последним, не заметили, что в ограждении рубки кто-то оставался.

Не успев уйти на глубину, лодка получила мощный таранный удар минзага, а после того, как погрузилась, на нее посыпались серии глубинных бомб. В третьем отсеке образовалась пробоина — в лодку начала поступать вода. В результате принятых мер поступление воды было прекращено. Продолжая менять глубину погружения, курс и скорость, насколько это было возможно, лодке удалось оторваться от преследования. С тяжелыми повреждениями лодка вернулась в базу и была поставлена в док. В результате этого неудачного похода было потеряно три человека, в числе которых был командир лодки.

Впоследствии выяснилось, что ни командир лодки С. И. Коваленко, ни старшины Климов и Широков не погибли. Все они в бессознательном состоянии были подняты с воды и пленены. Командир лодки пришел в себя

после ампутации ноги. Немцы долгими часами вели изнурительные допросы. Ничего не добившись, бросили в концлагерь для военнопленных моряков-подводников под Парижем, где содержались английские и американские пленные подводники. В этом лагере С. И. Коваленко был расстрелян. Позднее один английский офицер-подводник сообщил, что советский офицер героически переносил все пытки и лишения, вел себя мужественно и с достоинством.

Старшины М. Климов и Н. Широков были подобраны с воды не немцами, а тремя советскими разведчиками из разведгруппы, которую высаживала лодка раньше и которую должна была принять на борт в условленной точке. Т. к. резиновая шлюпка, в которую были подобраны подводники, опрокинулась при высадке на берег, то все пятеро (3 разведчика и 2 подводника) с громадным трудом выбрались на обледенелый берег, получили тяжелое переохлаждение в ледяной февральской воде. К тому же была потеряна радиостанция, все продукты и снаряжение: все это ушло на дно из перевернувшейся шлюпки. Один из разведчиков сразу же умер от ран. Вскоре от истощения и переохлаждения умерли другие двое разведчиков. Обоих старшин, находящихся в бессознательном состоянии на пороге смерти, нашли немцы и взяли в плен. Потом их разлучили, отправив в разные концлагеря. Оба из плена бежали, продолжали участвовать в боевых действиях в рядах Красной Армии.

4. Подводная лодка «Щ-412» (капитан-лейтенант Ф. А. Видяев) с командиром дивизиона «щук» капитаном 2-го ранга И. А. Колышкиным на борту 28 марта в районе Лансе-Фьорда обнаружила конвой в составе одного большого транспорта и 2 кораблей эскорта. При сближении с конвоем для атаки командир обнаружил, что транспорт резко отворачивает в сторону. Принимается решение: нырять под корабли конвоя, сближаться с транспортом на кратчайшее расстояние и произвести залп из кормовых торпедных аппаратов. **Атака удалась блестяще. Транспорт взорвался и затонул.** Корабли охраны в течение двух с половиной часов преследовали лодку, сбросив 44 глубин-

ные бомбы. **Безрезультатно.** Лодка успешно оторвалась от преследования.

8 апреля лодка, находясь на глубине 15 м, подорвалась на mine, задев ее кормовой частью. Через кормовой люк и задние крышки торпедных аппаратов стала поступать вода. Лодка потеряла ход. Дав воздух в отсек, приняв меры к герметизации люка и крышек торпедных аппаратов, несколько уменьшили поступление воды. Осушительная помпа работала на полную мощность, но вода не убывала.

Запустили дизели на винт, но лодка осталась на месте. Ни под электромоторами, ни под дизелями хода нет. Видимо, в результате взрыва были сорваны винты. Лодка находилась в надводном положении вблизи вражеского берега, не имея возможности дать ход. После передачи радио на ГКП о положении лодки командир принимает решение: с приближением вражеских кораблей дать бой артиллерийско-пулеметным огнем. Ни в коем случае не сдаваться в плен. Лучше с честью погибнуть.

Лодку начинает течением сносить в сторону вражеского фьорда. Принимается решение соорудить парус из брезентовых чехлов и поднять его на перископах. Лодка медленно, со скоростью 2 — 2,5 узла начала удаляться от берега. В момент появления в небе вражеских самолетов парус быстро опускали.

Через двое суток, 10 апреля, на помощь подошла «К-22». «Щуку» несколько раз пытались взять на буксир, однако в результате усиливающегося шторма и буксирные тросы и якорь-цепь, с помощью которых хотели забуксировать ее, не выдерживали — лопались.

Военный совет флота после получения докладов с лодок принял решение «щуку» потопить. После того, как весь личный состав «Щ-421» по отваленным с «катюши» горизонтальным рулям перешел на нее, была забрана и перенесена секретная документация, «К-22» отошла от борта «щуки» и выпустила по ней торпеду. Находившиеся на мостике «К-22» подводники сняли головные уборы. «Щ-421» пошла ко дну.

5. В мае 1942 г. снова отличилась «М-172» И. И. Фисановича. 11 мая в районе Варангер-фьорда у мыса Скальнес гидроакустик доложил о шуме винтов. Командир принимает ре-

шение выходить в атаку по акустическому пеленгу. Сблизившись на дистанцию залпа, на короткое время поднимает перископ и, убедившись, что расчет верен, производит двухторпедный залп. Транспорт водоизмещением несколько тысяч тонн пошел на дно.

25 мая лодка обнаружила конвой в составе огромного транспорта и **пяти** кораблей эскорта. Прорвавшись внутрь конвоя на глубине и подвсплыв под перископ, с очень короткой дистанции (**3 кабельтова**) лодка производит пуск одной торпеды. Транспорт затонул. Корабли охранения начали ожесточенно бомбить лодку. От многочисленных близких разрывов погас свет (вдребезги разлетелись плафоны), вышли из строя гирокомпас, магнитные компасы и лаг. Проходит час за часом, а бомбежка не прекращается. Глубинные бомбы взрываются довольно близко. Становится ясно, что лодку демаскирует выходящее из поврежденной цистерны топливо.

Командир принимает решение двигаться под прикрытием своих батарей, пока хватит электроэнергии, а потом всплыть и попытаться оторваться под дизелями.

Ориентируясь по шлюпочному компасу и эхолоту, лодка пошла в сторону полуострова Рыбачий. После некоторого перерыва на короткий срок снова и снова раздаются взрывы глубинных бомб. Немецкие противолодочники начинают хитрить: после сбрасывания серии глубинных бомб стопорят ход, прослушивают шум винтов и снова начинают бомбить. Подводники тоже начинают хитрить: пока идет бомбометание, дают максимальный ход. С прекращением бомбежки ход стопорится.

В тесных отсеках «малютки» становится нечем дышать. По отсекам рассыпано содержимое патронов регенерации. Дыхание несколько облегчилось.

В расчетной точке у м. Вайтолаха (в 3,5 мили от него) полуострова Рыбачий подводная лодка всплыла. Вражеские корабли открыли по ней артиллерийский огонь, но тут же открыла огонь по вражеским кораблям наша береговая батарея.

Не добившись результата, немецкие противолодочники вызвали самолет. Открыв пулеметный огонь и сбросив бомбы, самолет улетел. Бомбы взорвались вблизи лодки

и не причинили ей повреждений. 16 мая «М-172» вернулась в базу. При обследовании было выявлено **40** серьезных повреждений. Это неудивительно: на лодку в общей сложности было сброшено **242 (!)** глубинные бомбы. Ни одна лодка в мире не подвергалась такой атаке. Это можно записать в книгу рекордов Гиннеса. Удивляет только то, что такое противолодочное воздействие и лодка и люди выдержали.

Возможно, этот поход вдохновил командира «М-172» на написание стихотворения, ставшего впоследствии строевой песней — своеобразным гимном подводников-североморцев. Там есть такие строчки:

*Утоплен враг, идем сквозь сталь и пламя.
Лускай бомбят: посмотрим, кто хитрей!
И нет нам тверже почвы под ногами,
Чем палубы подводных кораблей...*

6. Подводная лодка «М-176» (капитан 3-го ранга И. Л. Бондаревич) 28 мая 1942 г., находясь в надводном положении в районе Варангер-фьорда, обнаружила немецкую подводную лодку. Зная, что гидроакустическая аппаратура на немецких лодках более совершенная и поэтому начинать подводную дуэль, выпуская торпеды по акустическому пеленгу, дело малонадежное, командир лодки избрал другую тактику. Тактика эта была основана на прекрасной работе хорошо отработанного гидроакустика старшины 2-й статьи А. Т. Адамюка.

Погрузившись на глубину 45 м, командир приказал перейти на малозумный режим работы электродвигателей. Акустик тут же услышал шум приближающихся торпед. Все время удерживая лодку носом навстречудвигающимся торпедам, маневрируя по глубине и скорости, командир провоцировал командира немецкой ПЛ на производство залпа. Через некоторое время снова доклад акустика: по пеленгу такому-то шум торпед. Снова успешное уклонение. Проходит час, второй, третий. Идет изматывающая нервы борьба. Командир немецкой ПЛ в очередной раз (на 4-м часу маневрирования) выпускает свои торпеды. Безрезультатно.

Израсходовав все торпеды, командир немецкой лодки решился на отчаянный шаг: вознамерился таранить «ма-

лютку», надеясь, что лодка «VII» серии, которой он командовал, будучи в 3 раза тяжелее «малютки», потопит ее. Командир «малютки», мгновенно реагируя на доклады акустика, **4 (!)** раза уводил свою лодку от таранного удара.

Акустик доложил, что слышит шипение воздуха. Командир взял наушники, послушал... Все ясно: немецкий подводный ас всплывает (видимо, находится под водой стало невыносимо). Команда командира «малютки»: «Боцман, всплывай на перископную!» В первый отсек — о подготовке торпедных аппаратов к стрельбе командовать не надо: там все уже готово. Команда: «Аппараты — пли!» Отчетливо слышно во всех отсеках: обе выпущенные торпеды взорвались. Немецкий подводный ас вместе со своей субмариной и ее экипажем ушел на дно (ЦВМА, ф. 112, д. 1497).

В общем «малютка» «М-176» совершила за войну 16 боевых походов и уничтожила **семь** вражеских судов и боевых кораблей общим водоизмещением **41 212** тонн. Кроме того, 14 мая 1942 г. она нанесла серьезные повреждения вражескому эсминцу.

7. В конце 1942 г. отличилась подводная лодка «Л-20» (капитан 3-го ранга В. Ф. Таммон). Выполнив удачно минные постановки в заданных районах: в Конс-фьорде, в районе мыса Хельнес и в Тана-фьорде (в октябре, ноябре и начале декабря лодка выставила 60 мин), 29 декабря лодка вышла в район высадки разведгруппы. Несколько раз уклонились от плавающих мин, очевидно, сорванных с якорей во время зимних штормов. В 3 часа ночи 1 января 1943 г. сигнальщики обнаружили конвой в составе **3** транспортов и **4** кораблей охранения в районе мыса Нордкап. Несмотря на то что было яркое полярное сияние, командир принимает решение атаковать конвой из надводного положения. Произведя залп 6 торпедами по головному транспорту «Манус» (**5472 тонны**), лодка уходит на глубину. 2 торпеды нашли цель. Через полчаса «Л-20» всплыла под перископ. Корабли охранения светили прожекторами, подбирали с воды людей из состава экипажа потонувшего транспорта.

2 января лодка высадила разведгруппу в назначенном месте. Отлежавшись в течение дня на грунте, ночью взяла

курс в базу. В течение этого похода лодка **14** раз пересекала минные поля.

В конце января «Л-20» снова вышла на боевое патрулирование. Выставив минное заграждение в районе Конс-фьорда, она снова направилась к мысу Нордкап (самой северной точке побережья Норвегии). 1 февраля сигнальщики лодки обнаружили конвой в составе большого транспорта и 3 кораблей охранения. Прорвав охранение, командир сблизился с транспортом и произвел шеститорпедный залп с дистанции 9 кабельтовых. Три торпеды нашли цель. Транспорт «Оттмарше» (7077 тонн) и сторожевой корабль пошли на дно. Оставшиеся корабли начали преследование, но лодка уклонилась в сторону минного заграждения, форсировала его на малом ходу и оторвалась от противника.

5 февраля в том же районе потопила еще один сторожевой корабль и в течение 3 часов уклонялась от глубинных бомб, находясь на предельной глубине.

Впоследствии выяснилось, что на минах, выставленных «Л-20», подорвались **пять** судов.

8. Подводная лодка «Щ-402» (капитан 3-го ранга А. М. Каутский) с комдивом на борту И. А. Колышкиным вышла в свой 11-й поход. За время похода лодка потопила два транспорта, шедших в составе двух конвоев, каждый из которых обеспечивали по **5 — 7** кораблей эскорта. Общее водоизмещение потопленных транспортов **16** тыс. тонн.

Противолодочные корабли в целом сбросили на лодку **197** глубинных бомб, обстреляли ее ныряющими снарядами. Безрезультатно (ЦВМА, ф. 200, д. 24720).

9. В феврале 1943 г. вышли в море одновременно «К-3» и «К-22». Позиция лодок располагалась в районе Варде — мыс Нордкап. На борту «К-3» (капитан 3-го ранга К. И. Малофеев) находился комбриг контр-адмирал Н. И. Виноградов. На «К-22» (новый командир капитан 3-го ранга В. Ф. Кульбакин) шел командир дивизиона «катюш» капитан 1-го ранга В. Н. Котельников. В подводном положении связь между лодками поддерживалась условными сигналами с помощью новой ультразвуковой гидроакустической системы «Дракон».

5 февраля «К-3» в районе Конс-фьорда обнаружила

конвой. Связь с «К-22» неожиданно была потеряна. «К-3» решила атаковать самостоятельно. Произведя залп 4 торпедами, 3 из которых поразили цель, лодка начала отрываться от преследования противолодочных кораблей. Взорвавшееся и объятые пламенем судно затонуло. Вторая атака на конвой была сорвана вражеским эсминцем, неожиданно осветившим ее прожекторами и открывшим артиллерийский огонь.

12 февраля «К-3» у входа в Бос-фьорд потопила немецкий транспорт водоизмещением **10 000** тонн. Как выяснилось позднее, на нем находился полк вражеской пехоты и большое количество боеприпасов.

Корабли охранения в течение часа бомбили лодку, сбросив **32** глубинные бомбы. Безрезультатно.

Подводная лодка «К-22» так и не вышла на связь. Возможно, что-то с ней случилось при 7 — 8-балльном шторме, а возможно, что она погибла от противолодочного воздействия противника.

- 10.** В марте 1943 г. «С-55» (капитан 3-го ранга Л. М. Сушкин) у острова Варде атаковала конвой (**два** транспорта и **4** корабля охранения), из состава которого в результате **4**-торпедного залпа находившиеся в створе **два** транспорта ушли на дно. Как выяснилось позднее, общее водоизмещение транспортов было **11 тыс.** тонн. Корабли охранения, бросившиеся преследовать лодку, сбросили на лодку **107** глубинных бомб, но она ушла от преследователей.

При форсировании минной позиции лодка намотала минреп на левый винт. Пришлось возвращаться в базу. В базе водолазы сняли с винта около **100** м минрепа. Очевидно, мина оборвалась, т. к. никакого вреда она лодке не причинила.

23 апреля «С-55» вышла в очередной поход. На выходе из базы подверглась атаке противолодочных кораблей. Пройдя по лабиринту между минными позициями и береговыми батареями, она заняла район патрулирования.

29 апреля был обнаружен конвой в составе **двух** транспортов и **8 (!)** кораблей охранения. Кроме того, над конвоем кружили **6** самолетов (очевидно, груз был весьма важный).

Прорвав охранение, «С-55» всплыла под перископ и

начала сближение на дистанцию залпа. Залп был произведен с дистанции **5** кабельтовых, и снова — по транспортам в момент, когда они находились в створе. Три торпеды нашли свои цели: две попали в первый транспорт, одна — во второй. Как выяснилось позднее, были потоплен транспорт водоизмещением **10** тыс. тонн и пароход «Штурзее» (**4,5** тыс. тонн).

Корабли охранения долго и упорно преследовали лодку. В результате близких разрывов глубинных бомб вышло из строя освещение, эхолот, некоторые другие приборы. После более чем **4** часов бомбометания преследование прекратилось. В целом на лодку было сброшено около **100** глубинных бомб. После отрыва от кораблей ПЛО и всплытия обнаружилось, что легкий корпус в районе носовой надстройки получил серьезные повреждения, заклинило крышки носовых торпедных аппаратов.

После ремонта, в октябре «С-55» снова вышла в боевой поход и потопила транспорт «Амерланд» (**5381** тонна). Между прочим, «С-55» была из состава тех **5** лодок, что пришли с Тихоокеанского флота.

- 1.1.** С Тихоокеанского флота перешла и «С-56» под командованием капитана 2-го ранга Григория Ивановича Щедрина. Как Н. И. Лунин, А. И. Маринеско, А. М. Матиясевич, он тоже до службы в подводном флоте был профессиональным гражданским моряком, плавал в разных должностях на судах торгового флота. «С-56» была одной из лучших на Тихоокеанском флоте по всем вопросам боевой подготовки. Такой она стала и на Северном флоте.

В первый боевой поход «С-56» вышла в апреле 1943 г. В районе мыса Слетнес был обнаружен конвой в составе **4** транспортов, **4** противолодочных кораблей и самоходной баржи. Корабли охранения обнаружили лодку и забросали ее глубинными бомбами. Но командир не отказался от атаки и вместо того, чтобы уходить от конвоя, повел лодку в центр конвоя, прошел под вражеским транспортом и вышел на него в атаку с обратной стороны. Корабли охранения продолжали бомбометание в том месте, где обнаружили лодку. Выпустив **2** торпеды, Г. И. Щедрин потопил транспорт.

Через 2 дня снова атака конвоя. Снова 2-торпедный залп. Снова вражеский транспорт идет на дно.

17 мая «С-56» в районе Тана-фьорда атакует вражеский конвой, идущий под усиленной охраной, и топит 2 транспорта. Транспорт «Ойрштадт» и танкер шли в сопровождении **восьми (!)** кораблей охранения. Кроме того, над конвоем патрулировали два самолета типа «Арадо». Прорвав охранение, Г. И. Щедрин вышел в атаку и произвел 4-торпедный залп. Три торпеды нашли цели: транспорт и танкер, объятые пламенем и дымом, затонули. Лодка в течение 6-и часов отрывалась от кораблей охранения на глубине 70 м.

В дальнейших походах «С-56» потопила еще 4 судна, доведя общий счет до **десяти**, и повредила **четыре** судна и корабля. 31 марта 1944 г. «С-56» была награждена орденом Красного Знамени. Г. И. Щедрин стал Героем Советского Союза. Впоследствии «С-56» была переведена на ТОФ и была поставлена на берегу Золотого Рога в качестве мемориального комплекса-музея (в центре Владивостока, перед штабом ТОФ).

12. Подводная лодка «С-51» (капитан 2-го ранга И. Ф. Кучеренко) открыла счет 13 мая 1943 г. Это тоже была Тихоокеанская лодка.

У мыса Слетнес она обнаружила конвой в составе 4 транспортов, **шесть** кораблей охранения и 2 самолетов. Прорвав охранение и выйдя в атаку, «С-51» потопила один транспорт и повредила сторожевой корабль (ЦВМА, ф. 200, д. 24720).

17 мая в этом же районе «С-51» уничтожила еще один транспорт.

В июне, в условиях круглосуточного полярного дня вблизи вражеских берегов снова у мыса Слетнес был обнаружен конвой в составе 2 транспортов и **шесть** кораблей охранения. Конвой прикрывался группой самолетов. Прорвав охранение и сблизившись на короткую дистанцию, И. В. Кучеренко произвел 4-торпедный залп и потопил сразу **два транспорта и тральщик** (ЦВМА, ф. 411, д. 35626). Это был второй случай потопления одним залпом сразу трех целей.

После перевода И. В. Кучеренко на должность коман-

дира дивизиона командиром лодки был назначен капитан 3-го ранга К. М. Колосов. Боевой счет лодки был доведен до **восьми** судов и кораблей и она стала Краснознаменной.

13. Подводная лодка «С-101» (капитан 3-го ранга В.К. Векке) прибыла на Север в декабре 1941 г. и в 1942 г. сделала 6 боевых походов. До 1943 г. эта лодка в бригаде считалась невезучей. Несмотря на то, что за ней числились и потопленные суда, и высадки разведчиков на вражеское побережье. В апреле 1942 г. лодка участвовала в обеспечении проводки союзного конвоя и в результате происшедшего недоразумения была атакована кораблями охранения, принявшими ее за немецкую лодку. К счастью, несколько серий сброшенных на нее глубинных бомб не нанесли ей повреждений.

В мае 1942 г., обнаружив в районе Тана-фьорда конвой в составе двух транспортов и **шесть** кораблей охранения, попытались выйти в атаку. По вине торпедиста, случайно выпустившего торпеду, не дождавшись команды «Пли!», атака была сорвана. В тот же день (25 мая) командир лодки пытался атаковать четыре сторожевых корабля, шедших в строю фронта, но лодка была обнаружена ими. В результате корабли более суток преследовали ее, сбросив более **ста** глубинных бомб. От близких разрывов бомб заклинило горизонтальные рули, отключились батарейные автоматы. Лодка упала на грунт. В отсеках стало нечем дышать. С большими усилиями основные повреждения были устранены. Продув среднюю цистерну сжатым воздухом, оторвались от грунта. Противолодочные корабли усилили бомбежку.

На вторые сутки пребывания под бомбежкой некоторые члены команды в условиях сильной концентрации углекислого газа стали терять сознание. В числе потерявших сознание оказались боцман и командир. На **28-м** часу преследования бомбометание прекратилось. Подводники слышали взрывы авиабомб и глухие звуки артиллерийских выстрелов. Предположили, что начала действовать наша авиация (впоследствии это подтвердилось). Командир пришел в сознание. Было принято решение всплывать и, если потребуется, вступить в артиллерийский бой.

К артпогребам поднесли гранаты, чтобы в случае попытки немцев захватить лодку взорвать ее. После всплытия обнаружили, что вражеских кораблей вблизи нет. Обнаружилось так же, что из пробитой топливной цистерны вытекает соляр, что и демаскировало лодку. Спасло лодку лишь то, что сильным течением до момента всплытия соляра на поверхность образовывавшиеся пятна его оказывались в стороне от лодки.

Безрезультатно прошли для «С-101» и последующие 3 выхода в боевой поход.

В начале 1943 г. на лодку был назначен новый командир — капитан 3-го ранга П. Е. Егоров.

В конце марта «С-101» в районе Конс-фьорда обнаружила конвой в составе **8** транспортов и **7** кораблей охранения. Прорвав конвой и выйдя в атаку, командир произвел 4-торпедный залп в момент, когда два транспорта створились. Залп был произведен с короткой дистанции. Оба транспорта, общим водоизмещением **22 000** тонн, пошли на дно.

В апреле «С-101» потопила еще один транспорт (**4200** тонн).

13 июня снова в районе Конс-фьорда атаковала конвой и, произведя 4-торпедный залп, пустила на дно сторожевой корабль и повредила транспорт.

14 июля потопила очередной транспорт (**3500** тонн).

23 июня в результате прорыва под корабли охранения и торпедного залпа с короткой дистанции пошел на дно транспорт водоизмещением **7000** тонн (ЦВМА, ф. 112, д. 1497).

- 14.** Капитан 3-го ранга П. Е. Егоров был назначен командиром дивизиона и 7 августа на подводной лодке «С-101» (капитан-лейтенант Е. Н. Трофимов) вышел в район Новой Земли.

28 августа в районе мыса Желания в Карском море была обнаружена немецкая подводная лодка «U-639». В результате стремительной атаки 3-торпедным залпом один из подводных асов К. Деница вместе с лодкой ушел на дно. На поверхность воды всплыли спасательный круг, некоторые вещи из обмундирования, деревянные обломки.

К концу войны на счету подводной лодки «С-101» было **11** потопленных кораблей и судов и **три** поврежденных судна.

- 15.** В апреле 1943 г. в свой двенадцатый боевой поход вышла «Щ-404» под командованием капитан-лейтенанта Макаренкова. На борту ПЛ вышел и прежний командир этой ПЛ капитан 3-го ранга В. А. Иванов, назначенный комдивом. На боевом счету лодки было уже **9** побед.

По докладу акустика о шуме винтов транспортов лодка всплыла под перископ. Был обнаружен конвой в составе транспорта и эскорта из **3** эсминцев и тральщика. Кроме того, совсем рядом с лодкой оказались еще **2** тральщика, которых командир ПЛ не сразу заметил. Не успев выйти в атаку, лодка подверглась ожесточенной бомбардировке. В результате близких разрывов бомб вышло из строя управление горизонтальными рулями, погас свет, были повреждены глубиномеры. Однако в кормовом отсеке глубиномер действовал, и это помогло ориентироваться по глубине.

Из-за неисправности горизонтальных рулей, заклинившихся в положении «на погружение», лодка начала стремительно погружаться. При достижении критической глубины дали воздух высокого давления в среднюю цистерну. Лодка подвсплыла, но усилилась бомбежка глубинными бомбами. Оборвался трос командирского перископа, началось поступление воды в прочный корпус через заклепки прочного корпуса в кормовых отсеках. •

Бомбометание продолжалось **9** часов. На лодку было сброшено около **200** глубинных бомб.

Комдив и командир принимают решение уйти от преследования в сторону обозначенной на карте минной позиции. Маневр удался. Лодка оторвалась от преследования.

25 апреля обнаружены 2 тральщика, шедшие с тралом. Атака. 2-торпедный залп — один тральщик ушел на дно. Второй тральщик, беспорядочно сбросив глубинные бомбы, полным ходом стал уходить из района столкновения.

В сентябре «Щ-404», находясь на позиции в районе мыса Кибергенс, обнаружила конвой в составе транспор-

та, миноносца, 2 тральщиков и 3 сторожевых кораблей (6 охранников на одного охраняемого). Прорвавшись через корабли охранения, капитан-лейтенант Макаренко произвел 3-торпедный залп. Судно взорвалось и затонуло. Одна из торпед с работающим двигателем не вышла из торпедного аппарата. Отсек заполнился газом, запахом керосина и горячей резины. Торпеда могла в любую минуту взорваться. К тому же лодка тут же подверглась противолодочному бомбометанию и начала отрыв от преследования в сторону минного поля, а следовательно, торпеда, более чем наполовину вышедшая из торпедного аппарата, могла задеть минреп. Держа лодку с большим дифферентом на нос, на малой скорости форсировали одно за одним 2 минных поля. Всплывать и двигаться в надводном положении в таком состоянии нельзя: на волне в любой момент торпеда могла удариться о заднюю крышку торпедного аппарата и взорваться. Принято решение всплыть, осмотреть торпеду снаружи и попытаться освободиться от нее.

Несколько попыток всплытия прерывались появлением сторожевых кораблей.

К рассвету, обнаружив, что кораблей ПЛО нет на видимости горизонта, всплыли в надводное положение.

Торпедист Сергей Камышев вызвался разоружить торпеду. Предупрежденный командиром, что в случае появления вражеских самолетов или кораблей лодка вынуждена будет погружаться, Камышев твердо сказал: «Погружайтесь». Надев легководолазный костюм и взяв с собой необходимый инструмент, торпедист спустился за борт и приступил к делу. Вывернув один за другим инерциальные ударники, он сделал торпеду безопасной.

Можно было бы еще приводить и приводить примеры героических боевых действий подводников-североморцев в 1942 — 1943 гг., но и этих вполне достаточно, чтобы убедиться, что условия, в которых они добивались своих «скромных» побед, были на порядок сложнее тех, в каких действовали немецкие подводники (в частности, в первую половину войны). А отваги командирам лодок, мужества и умения было не занимать. Под стать командирам были и экипажи их лодок. Но об этом мы поговорим несколько позже.

Весь 1943 г., особенно во второй его половине, К. Дениц все силы «Кригсмарине», действовавшие на севере, бросил на обеспечение безопасности стратегических перевозок. Но все эти усиленные оборонительные меры не уберегли немцев от серьезных потерь.

Стратегические перевозки не были полностью сорваны, но они **существенно сократились**. В 1943 г. особенно отличилась морская авиация Северного флота. Но и подводники не подвели. В целом за 1943 г. бригада подводных лодок выполнила **103** боевых похода, в которых торпедным оружием было потоплено **45** вражеских транспортов общим водоизмещением **149 225** тонны, подводная лодка, эсминец, **7** тральщиков, **6** сторожевых кораблей, минный заградитель, 2 траулера-охотника за подводными лодками, **4** сторожевых бота, судно ледокольного типа. Кроме того, торпедами и артогнем было повреждено 6 транспортов, тральщик, сторожевой монитор (ЦВМА, ф. 112, д. 1497). В целом из строя было выведено **68** единиц транспортных судов и боевых кораблей.

...Скептик может сказать: *«Подумаешь — 68 единиц! Что это по сравнению с теми сотнями судов, что топили немецкие подводники в Атлантике в 1940 — 1942 гг.? Что такое эти 45 транспортов водоизмещением около 150 тыс. тонн, если у немцев к этому времени — к концу 1943 г. было уже больше «чертовой дюжины» командиров лодок (целых четырнадцать), имевших потопленный тоннаж более 150 тысяч?»* Все это так. Но эти **150** тыс. тонн, отправленных на дно советскими подводниками Северного флота за 1943 г., **составили более 30% всех стратегических перевозок сырья Германии, как воздух нужных ей для оборонной промышленности. Немецкие подводники за это же время (1943 г.) потопили лишь немногим более 2% перевозимых союзниками грузов.**

В 1943 г. Северный флот захватил инициативу на море, и командованию «Кригсмарине», во главе которого был теперь уже (вместо ушедшего в отставку гросс-адмирала Э. Редера) адмирал К. Дениц, пришлось держать в норвежских водах (фьордах) **самые большие силы из всех где-либо и когда-либо сосредотачиваемых.**

Подводники-североморцы одерживали одну победу за другой, и ни немецким подводным асам Деница, ни его надводным кораблям, ни немецкой авиации прервать это победное шествие не удалось.

Держа в голове мысль об оценке уровня мастерства командиров подводных лодок и сравнительных условий, в которых добивались побед немецкие и советские командиры лодок (даже без учета значимости влияния ударов подводных лодок на исход боевых действий на театрах и влияния их результатов на исход войны), **можно уверенно констатировать — наши подводники воевали лучше.**

* * *

В 1943 г. обычно, как и раньше, наши лодки действовали одиночно методом крейсерства в ограниченном районе, но теперь районы были значительно расширены по сравнению с позиционным методом начала войны. С весны 1943 г. начал применяться метод патрулирования **2 — 3** лодок, которые, сменяясь для зарядки аккумуляторных батарей, держали район патрулирования под строгим контролем.

Несколько улучшилась организация взаимодействия с авиацией, было положено начало групповому применению лодок против конвоев.

В 1943 г. подводные лодки получили на вооружение перископную антенну связи (ВАН-ПЗ), что существенно облегчило связь со штабом (не было необходимости всплывать в надводное положение для осуществления сеанса связи).

В практику действия подводных лодок стала внедряться стрельба торпедами веером (по секторам). Более часто стали использоваться 2 — 4-, а потом и 6-торпедные залпы. Появились на вооружении лодок торпеды с неконтактными взрывателями.

Предпоследние и последние залпы

1944 г. стал годом решающих побед Вооруженных сил Советского Союза над немецко-фашистскими захватчиками. Одно за другим терпели поражения все виды и рода войск Третьего рейха на суше, в воздухе и в море.

На Атлантике «Кригсмарине» прижимали ВМС союзников, на Балтийском море, на Севере и в Черном море давали им прикурить советские военные моряки.

В январе 1944 г. гитлеровские войска были разгромлены под Ленинградом и Новгородом, начались боевые действия на территории Прибалтики.

В июне разгромлена крупная группировка немецких войск в Карелии, освобождены Выборг и Петрозаводск.

К концу года освобождены Белоруссия, Молдавия, большая часть Прибалтики. Начался разгром вражеских войск на территории Польши, Румынии, Болгарии, Венгрии, Югославии.

Предчувствуя поражение и на Севере, Гитлер отдает приказ во что бы то ни стало удерживать ранее занятые позиции, особенно районы никелевых разработок. **Железная и никелевая руда нужны как воздух для германской промышленности. Авиация, флот, танковые войска — все нуждается в качественной стали.**

Отказавшись от использования надводных кораблей в борьбе с конвоями в Атлантике (в частности, после гибели линейного корабля «Шарнхорст»), командование «Кригсмарине» сосредоточило усилия на защите своих морских коммуникаций вдоль берегов Норвегии.

Подводные лодки Северного флота не только продолжали наносить мощные удары по вражеским судам и кораблям, но и усилили их совместно с морской авиацией. Они, как и раньше, прикрывали возобновившиеся конвои союзников в советской зоне ответственности, ставили мины на вражеских путях движения судов, высаживали группы разведчиков на побережье, занятое противником.

К началу 1944 г. бригада подводных лодок пополнилась четырьмя подводными лодками типа «С» и тремя типа «В», которые Советский Союз получил в счет репарации от Италии (правда, это были устаревшие английские подводные лодки, имевшие по 6 торпедных аппаратов с общим количеством 10 торпед, 122-мм орудие).

Одна из 4 лодок этого типа, предназначенных для передачи («В-1», «Сан-Фиш»), до места назначения не дошла. **При переходе из английской военно-морской базы Розайт в июне 1944 г. она погибла. Погиб на ней и командир лодки**

Герой Советского Союза капитан 2-го ранга И. И. Фисанович. Предположительно, ее потопили **английские** самолеты. В результате разбирательства специальной комиссии английского Адмиралтейства действия авиации были оправданы, т. к. «В-1» «отклонилась от заданного маршрута на 80 миль».

Во второй половине 1944 г. бригада пополнилась еще двумя «эсками».

Гросс-адмирал К. Дениц по согласованию с фюрером сосредоточил в норвежских базах, в частности Петсамо и Киркенесе, самый мощный на тот момент линкор «Тирпиц», **14** эскадренных миноносцев, **30** подводных лодок, **50** сторожевых кораблей и тральщиков, **2** минных заградителя, **2** корабля ПВО, **12** судов особого назначения, **40** военных транспортов, **50** сторожевых катеров, **35** самоходных барж.

В этом районе немецкое командование сосредоточило громадные сухопутные силы, создав глубоко эшелонированную оборону, состоящую из нескольких хорошо укрепленных полос и отдельных опорных пунктов. Протяженность оборонительной полосы была около **60** км, но зато в глубину достигала **100 — 120** км.

Через порт Киркенес шли основные поставки никелевой и железной руды в Германию. Через этот же порт осуществлялось снабжение 20-й Лапландской армии. Кроме того, именно из порта Киркенес осуществлялось нападение на советские северные морские сообщения. В связи с этим обороне порта, как с суши, так и с моря, уделялось особое внимание. Вот что пишет К. Дениц по этому поводу: «... Так, например, удержание Норвегии целиком зависело от снабжения войск морем. Перевозки руды из Киркенеса и Нарвика и доставка в Германию таких важных дефицитных металлов, как марганец, медь и алюминий, из Петсамо производились морем вдоль побережья Норвегии. Это относилось и к импорту рыбы из Норвегии, который на 1943 год был запланирован в размере 500 000 тонн».

В целом Генеральный штаб вермахта считал, что «гранитный северный вал» — гарантия неприступности.

В планируемой советским Верховным командованием во главе с И. В. Сталиным операции «Вест» основная задача возлагалась на 14-ю армию (генерал-лейтенант В. И. Щербаков), усиленную резервами Карельского фронта, активное участие

принимал и флот. Для непосредственных действий в обеспечении операции флот выделил **8** подводных лодок, **6** эсминцев, **20** торпедных катеров, **23** больших и малых охотника за подводными лодками и **275** самолетов.

Летом и осенью 1944 г. хорошо проявилось четкое взаимодействие подводных лодок с авиацией в борьбе на коммуникациях противника.

Подводная война на морских коммуникациях врага велась ежедневно и ежечасно. Во время проведения Петсамо-Киркенесской операции вдоль побережья Норвегии от острова Варде до мыса Нордкап были развернуты подводные лодки «С-51», «С-14», «С-101», «С-102», «С-104», «В-3», «В-4», «Л-20», т. е. сколько и было предусмотрено планом — **8** единиц.

Естественно, и осенняя непогода, и повышенная минная опасность, и действия немецких подводных лодок, и усиление составов эскорта конвоев — все это осложняло действия подводников. Однако постепенно Северный флот (подводники, летчики, катерники) **становился хозяином в северных водах**. Зачастую конвои противника стали приходить в свои порты, потеряв до **80% (!)** своего состава. Ничего подобного никогда немецкие подводные асы не добивались. В главе о немецком подводном флоте я привожу общие потери конвоев союзников от немецких подводных лодок, например, с 1942 по 1945 г. в Атлантике они не превышали **0,02%**.

Подводные лодки в удаленных районах действовали в режиме ожидания, крейсируя в заданных обширных районах, а в районах, прилегающих к берегу, в частности в фьордах, лодки вели активный поиск. В последнем случае хорошо проявили себя «малютки», способные прорываться через хорошо защищенные, узкие шхерные проливы и наносить удары по судам и корабля на закрытых стоянках.

В октябре вдребезги был разгромлен большой конвой противника, состоящий из **5** транспортов и **21** корабля охранения. **3** наиболее крупных транспорта, эсминец, **5** сторожевых кораблей и **6** других кораблей охранения были потоплены. Удары наносились последовательно разнородными силами флота.

В целом во время Петсамо-Киркенесской операции противник потерял 39 транспортов и 15 боевых кораблей. Операция завершилась успешно. Разгром крупной

группировки вражеских войск положил начало освобождению Норвегии от немецкой оккупации. Началось затухание, а потом и полное прекращение заполярных поставок никеля и железной руды, являющихся стратегическим продуктом.

Вот некоторые «штрихи» к тому, как действовали подводники бригады в этот период.

1. Во время проведения совместных операций под шифром «РВ-1» — «разгром врага» — с 16 января по 5 февраля одновременно на коммуникациях действовали **9** подводных лодок, **4** эсминца, **6** торпедных катеров, авиация и береговые батареи. Лодки действовали в наиболее удаленных районах, в зоне Конс-фьорд — Хаммерфест — Порсангер-фьорд. Другая часть лодок действовала в завесах в районе от Порсангер-фьорда до мыса Сейнбунес.

В этот период все движение вражеских судов практически было прервано. Отличились подводная лодка «С-103» (капитан 3-го ранга Н. П. Нечаев), подводные лодки «М-201» и «С-102».

Потопила большой транспорт в своем дебютном боевом походе «малютка» «М-201» (капитан-лейтенант Банин), произведя 2-торпедный залп с дистанции **7** кабельтовых.

28 января одержала свою очередную победу «С-56», произведя с дистанции **6** кабельтовых 2-торпедный залп. Танкер водоизмещением **10 000** тонн с грузом **6000** тонн горючего ушел на дно.

В целом за время операции (за 19 дней) было уничтожено **5** больших транспорты, **2** танкера, повреждены транспорт и сторожевой корабль.

2. Во время операции по обеспечению выхода 2 разгрузившихся в Мурманске и Архангельске конвоев, а также встречи и сопровождения конвоев союзников, идущих из Шотландии, командование бригады развернуло **6** лодок в районе от острова Рольвсё до Конс-фьорда.

Первой добилась успеха «М-108», потопив транспорт водоизмещением **5000** тонн. Кроме того, по одному транспорту потопили «М-104» и «М-105». Два транспорта уничтожила «М-119» (ЦМА, ф. 411, д. 35629).

«Малютки», как и раньше, особенно эффективно действовали вблизи побережья, в зонах, контролируемых

морскими и береговыми частями и подразделениями противника. Особенно «неприступным» немцы считали Варангер-фьорд, создав наиболее мощную систему противолодочной обороны. Но именно в этом районе и отличались «малютки». В 1941 г. «малютки» совершили **38** боевых походов, в 1942 г. — **44**. ***Подводная лодка «М-171» за время войны установила своеобразный рекорд среди подводных лодок Советского Союза, совершив 29 боевых походов.***

За две недели (с 30 апреля по 13 мая 1944 г.) все «малютки», кроме трех («М-171», «М-200» и «М-201»), были отправлены по железной дороге на Черноморский флот, где их потребность была особенно велика.

3. В июне 1944 г. снова отличилась «Л-20», но теперь уже с другим экипажем и другим командиром, прибывшем с Тихоокеанского флота. Командиром лодки стал капитан 3-го ранга Л. Н. Герасимов.

На 2 минных банках, поставленных «Л-20» в июне, подорвались и затонули **2** транспорта противника водоизмещением **7000** и **5000** тонн соответственно.

4. Воздушная разведка донесла, что 13 — 14 июля в районе Ла-фьорд — Хоннингсвог сосредотачивается большое число транспортных судов и кораблей охранения. К концу дня конвой в составе **14** судов и **26** кораблей охранения находился в районе Порсангер-фьорда.

Еще до обнаружения конвоя в этом районе отличилась «С-14» (капитан 3-го ранга В. П. Калинин). Форсировав минное заграждение у мыса Маккау, она торпедировала и потопила вражеский тральщик, спешивший к началу выхода конвоя.

15 июля «С-56» (капитан 2-го ранга Г. И. Щедрин) у мыса Харбакен вышла в атаку и 4-торпедным залпом потопила транспорт и эсминец. Корабли ПЛО начали преследовать лодку, сбрасывая глубинные бомбы, но **безуспешно**.

Командир «М-200» («Мечь» — так была названа эта лодка, построенная на средства, собранные семьями погибших подводников — капитан 3-го ранга В. А. Тураев), обнаружил **12** транспортов, шедших в тройном окружении кораблей охранения, число которых было в **два раза**

больше. Прорвав все три кольца обороны, «М-200» вышла в атаку и 2-торпедным залпом отправила на дно транспорт. Корабли охранения забросали лодку бомбами, но, действуя умело и быстро, командир вывел ее из-под удара.

После атак лодок на дальнейшем маршруте перехода на конвой в атаку вышли торпедные катера. Остатки конвоя, что дошли до Киркенеса и укрылись там, добила наша авиация.

5. Подводная лодка «С-15» (капитан 3-го ранга Г. К. Васильев) 23 августа получила сообщение от самолета-разведчика. Форсировав минную позицию на глубине 80 метров, пошла к берегу в районе мыс Слетнес — маяк Омганг. Обнаружила конвой в составе **в составе 3 транспортов и 14 (!) кораблей охранения (почти по 5 кораблей охранения на один транспорт)**. Прорвав охранение, «С-15» 4-торпедным залпом с дистанции **10** кабельтовых атакует и топит транспорт «Дессау» (**5933** тонны). Корабли охранения сбрасывают на лодку более **50** глубинных бомб. **Безрезультатно.**
6. Снова отличилась «С-103» (капитан 3-го ранга Нечаев). Обнаружив конвой в районе мыса Харбакен в составе 2 транспортов и 4 кораблей охранения, над которыми постоянно кружил самолет, командир вышел в атаку и, произведя 4-торпедный залп, потопил транспорт и сторожевой корабль.
7. В сентябре 1944 г. не вернулась из своего 16-го похода подводная лодка «Щ-402», на счету которой было 11 потопленных кораблей и судов. Командовал лодкой в это время капитан 3-го ранга А. М. Каутский. Лодка, находясь в надводном положении, была потоплена **своим самолетом типа «Бостон».**
8. В октябре 1944 г. «М-171» (гвардии капитан-лейтенант Г. Д. Коваленко) после атаки вражеского конвоя в районе мыса Харбакен (**2 транспорта — 12 (!) кораблей охранения**) и потоплении сторожевого корабля подверглась ожесточенной бомбардировке кораблей ПЛО. В результате одного из семи близких взрывов вышла из строя муфта линии вала. Для устранения такого повреждения необходимо всплытие. Всплывать возможности нет — наверху

«стоя» кораблей врага. Принимается решение: разобрать муфту, периодически останавливая электродвигатель. Эта трудоемкая и опасная работа была выполнена в течение пяти часов при нахождении лодки под периодически возобновляемым бомбометанием.

9. «Англо-итальянская», не очень удачная по конструкции и ТТХ подводная лодка «В-4» (капитан 3-го ранга Я. К. Иоселиани, до 1944 г. командовавший «малюткой» и воевавший на Черном море, получивший звание Героя Советского Союза) в октябре, действуя у побережья в районе мыса Нордкин, потопила **3** транспорта противника. Лодка действовала из «засады», ложась в дрейф в узких фьордах. Слившись с берегом и внимательно ведя наблюдение за горизонтом, где хорошо просматривались цели, лодка неожиданно «выскакивала» из фьорда и внезапно наносила удар.

Первой жертвой «В-4» стал танкер, оторвавшийся от разгромленного ранее конвоя и пытавшийся укрыться в ближайшем порту. Обнаружив лодку, танкер начал маневрировать и дважды успешно ушел из-под удара. Из-за того, что дважды при производстве 4-торпедных залпов половина торпед не выходила из торпедных аппаратов (конструктивные недостатки лодки), танкер был потоплен только с третьей попытки.

Через 2 дня (20 октября) «В-4» вышла в атаку на транспорт с дистанции **5** кабельтовых. 3-торпедный залп. Одна из торпед взорвалась в районе фок-мачты. Транспорт водоизмещением **8000** тонн, переломившись пополам и загоревшись, пошел ко дну.

После атаки корабли охранения сбросили на лодку **38** глубинных бомб. **Безрезультатно.**

10. 31 октября «С-101» (на этот раз под командой капитан-лейтенанта Н. Т. Зиновьева) обнаружила отряд боевых кораблей (2 эсминца и сторожевой корабль) в районе мыса Нордкин. Торпедная атака из перископного положения. 3-торпедный залп: эсминец пошел на дно.

В тот же день — торпедная атака 2 тральщиков: один тральщик потоплен. Выскочившие из-за мыса Нордкин **6** сторожевых кораблей устроили охоту за лодкой, обрушив на нее **147** глубинных бомб. От взрывов глубинных

бомб лодка получила некоторые повреждения, но не потеряла способности двигаться и оторвалась от противника.

- 11.** На завершающем этапе войны свой последний боевой поход выполнила «С-19» (капитан 3-го ранга Г. Ф. Макаренков), а завершили боевые действия на Северном флоте подводные лодки «В-2» (капитан-лейтенант А. С. Щекин) и «В-3» (капитан 3-го ранга И. С. Кабо).

Говоря о боевых действиях Северного флота, нельзя умолчать о том, что они в 1943 — 1944 гг. происходили в водах, где **общее число немецких подводных лодок, предназначенных для срыва арктических конвоев в Советский Союз, значительно превышало число наших лодок.** И хотя главной задачей наших подводников был срыв немецких перевозок по морским коммуникациям и содействие сухопутной армии, не снималась с них задача и по оказанию помощи другим нашим силам (надводным кораблям и авиации) в обеспечении безопасности как внутренних наших морских перевозок, так и внешних, в частности арктических конвоев.

Сошлюсь на официальный исторический труд, который подготовило английское Адмиралтейство на основе архивных материалов и трофейных документов Германии и ее союзников — трехтомную историю войны на море под авторством официального историка ВМС Англии профессора С. Роскилла, о котором я уже упоминал в первой главе. Вот что пишет С. Роскилл в 3-м томе книги «Флот и война», в частности:

«...Кроме «Тирпица» и 5 эсминцев в Альтен-фьорде на севере Норвегии базировались еще 32 подводные лодки (речь идет о начале 1944 г. — Прим.авт.)... Немцы лишились возможности снабжать гарнизоны на Севере; их постепенно отрезали от последнего источника снабжения промышленности шведской железной рудой — порта Нарвик» (в сентябре 1944 г. — Прим.авт.).

Осенью 1944 г. в норвежских базах — Киркенесе, Петсамо, Порсангере и др., кроме линкора «Тирпиц» и этих **32** ПЛ, было еще **12 — 14** эсминцев, **50** сторожевых кораблей и тральщиков, **2** минных заградителя, **2** корабля ПВО, **12** судов особого назначения, **50** катеров-охотников.

В срыве немецких стратегических перевозок Роскилл основную заслугу видит в действиях своих (английских) ВМС и лишь вскользь упоминает о советских, которые потопили

большую часть немецкого тоннажа, следовавшего со стратегическим сырьем из Норвегии.

Говоря об обеспечении безопасности конвоев «JW-61», идущего к нам, и «RA-61», идущего от нас, он пишет: *«Корабли охраны заблаговременно вышли в море и разогнали 18 подводных лодок, ожидавших конвой на подходах к Кольскому заливу. Таким образом, во время проводки конвоев («JW-61» и «RA-61») в СССР и обратно мы не потеряли ни одного из 33 судов, входящих в их состав».*

Все это верно. Только опять профессор «забыл» сказать, что **самая опасная зона, через которую шли конвои, располагалась восточнее 18-го градуса восточной долготы (от острова Медвежий до самого входа в Кольский залив). И весь этот район входил в зону ответственности советского ВМФ.** Именно в этой части северного побережья Норвегии действовали немецкие подводные лодки и для срыва арктических конвоев союзников, и для обеспечения стратегических германских перевозок. Не уточняет Роскилл, что это **наши корабли «разогнали 18 подводных лодок»** немцев на подходах к Кольскому заливу.

Говоря об обеспечении проводки конвоев «JW-65» и «RA-65» в феврале 1945 г., Роскилл пишет, в частности:

«Выполняя нашу просьбу, русский флот проделал проход в минном заграждении противника к северу от Кольского залива, благодаря чему наши конвои получили возможность следовать в Мурманск или выходить из него коротким и прямым путем».

И опять профессор лукавит, «забывая», что наши тральщики и без всякой просьбы английского Адмиралтейства всю войну постоянно поддерживали чистоту от мин фарватеров в Кольском заливе, а при каждом входе и выходе конвоев проводилось усиленное контрольное траление не только на фарватерах в заливе, но и на подходах к нему с севера. Главную угрозу для союзных конвоев Роскилл увидел почему-то в погодных условиях: *«Тяжелые погодные условия, в которых приходилось действовать арктическим конвоям, разумеется, представляли главную опасность».* Но он здесь снова «ошибается». Ведь в этих тяжелейших условиях приходилось действовать всем: и союзникам, и противникам. К тому же плохая видимость, шторм на море и низкая облачность зачастую соз-

давали нелетные условия для авиации (кстати, на долю немецкой авиации приходится примерно 50% потопленных транспортов арктических конвоев). И для подводных лодок тоже эти условия в арктических водах никогда комфортными не были. И все же именно **подводные лодки и авиация были главной угрозой для конвоев, а не погодные условия.**

Сошлюсь здесь на статистику, приводимую Роскиллом по арктическим конвоям, чтобы еще раз показать, что действия прославленных немецких подводных асов не были такими эффективными, как их малевали и продолжают малевать пропагандистские западные и отечественные «демократические» СМИ:

«В составе 40 конвоев, следовавших из Англии, переходы совершали 811 судов, 33 судна по тем или иным причинам вернулись назад, 58 было потоплено... Из состава всех арктических конвоев было потоплено 89 судов союзников и 18 кораблей. Доля подводных лодок и авиации в этих потерях почти одинакова... Немцы со своей стороны потеряли «Шарнхорст», 3 крупных эскадренных миноносца и 38 подводных лодок. Таким образом, боевые успехи союзников далеко превосходят успехи противника».

Следовательно, если исходить из этих результатов, то 50% — это 53 судна и корабля на 38 погибших лодок, т. е. 1,3 «жертвы» на одну погибшую лодку. Это «негусто» для немецких подводных асов. Наоборот, совсем печально. Особенно если сравнить это с результатами действия наших подводных лодок Северного флота в конце войны.

К. Дениц в одной из заключительных глав своих воспоминаний, озаглавленной «Проблема крупных кораблей и заключительные бои на Севере», о своем детище — подводных лодках, действующих на Севере, почти не упоминает. Много рассуждая на тему о «хороших перспективах боевого использования тяжелых кораблей», о том, что «руководство Германии из-за риска потерь не должно лишать их инициативы по соображениям престижа», о том, что он, став главкомом «Кригсмарине», «изменил свою точку зрения» (раньше-то он «воевал» с гросс-адмиралом Редером, отстаивающим перед Гитлером крупные надводные корабли), считая теперь, что «при благоприятных обстоятельствах корабли вполне могут сражаться, несмотря на преимущество радиолокационных средств про-

тивника». Он словно забыл, что у него в 1944 и в 1945 гг., несмотря на громадные потери, оставалось еще более 300 лодок, и он развертывал в Северной Атлантике, в Балтийском море, в Баренцевом море и на подходах к Кольскому заливу еще около 150 из них. Видимо, очень ему неприятны были все эти воспоминания, связанные и с провальными результатами его подводных асов, и с успехами советских подводников.

На нескольких страницах Дениц описывает операции надводных кораблей по перехвату арктических конвоев, пишет о гибели линейного корабля «Шарнхорст», унесшего с собой жизни **1864** офицеров, унтер-офицеров и матросов, о гибели линкора «Тирпиц» и совершенно «забывает» о гибели своих подводных лодок.

Адмирал Н. Г. Кузнецов в своей книге «На флотах боевая тревога» со ссылкой на архив ЦА ВМФ (д. 1714, кн. 1 и 2) приводит такие данные: *«За годы войны из наших северных портов — Архангельска и Мурманска — было отправлено **семьсот двадцать шесть** транспортов. Потери от кораблей и авиации противника составили около девяноста транспортов, из них **одиннадцать советских**»*.

Как видим, эти данные почти полностью совпадают с данными С. Роскилла, хотя он приводит сведения о судах, шедших только в нашу сторону. Процент потерь почти такой же.

К высказываниям и С. Роскилла и Н. Г. Кузнецова можно добавить, что и в «разгоне» немецких лодок, о чем пишет Роскилл, и в недопущении ударов немецких подводных лодок в зоне ответственности Советского Союза наши подводники-североморцы сыграли не последнюю роль.

...В целом за последний (1944-й) год боевых действий подводные лодки бригады Северного флота, которой командовал с февраля 1943 г. контр-адмирал И. А. Колышкин, выполнили **78** боевых походов, потопили **22** транспорта (более **60** тыс. тонн), **2** эскадренных миноносца, **7** тральщиков, **4** сторожевых корабля, **2** траулера-охотника за подводными лодками. Нанесли тяжелые повреждения 3 транспортам, эсминцу и сторожевому кораблю. Итого, было выведено из строя **42** боевые единицы Германии.

В 1944 г. подводные лодки получили на вооружение электрические (бесследные) торпеды «ЭТ-80» и новые скоростные парогазовые торпеды «53-39».

В этом же году впервые на наших подводных лодках, с отставанием почти на год от немцев, появилась радиолокационная аппаратура.

Эффективность торпедных залпов заметно повысилась. Достижениями подводников стали атаки по данным гидроакустики без всплытия в перископное положение.

К сожалению, «малютки» так и остались без гидролокаторов по обнаружению мин, а гидроакустика на всех типах лодок была далека от совершенства и уступала по своим тактико-техническим характеристикам немецкой.

Конечно, **победы достигнуты североморцами в несколько других условиях, чем были условия на Балтике, но и здесь эти условия по трудности превосходили все, что имели немецкие подводники, особенно в первую половину войны, или даже в 2/3 всего времени Второй мировой войны.**

Если в 1941 г. североморцы не потеряли ни одной подводной лодки, то в 1942 г. — **9**, в 1943-м — **10**, в 1944-м — **4**.

Всего за войну Северный флот потерял 23 подводные лодки.

Но каждая из них, уходя на дно суровых арктических морей, «унесла» за собой более **8** кораблей и судов противника с сотнями и тысячами тонн ценнейших грузов (оружие, боеприпасы, топливо, стратегические руды).

Упомянув о том, что подводники принимали активное участие в обеспечении перевозок по внутренним и внешним коммуникациям, и результативности атак немецких ПЛ, действующих на наших коммуникациях, приведу конкретные данные по 1944 и 1945 гг.

В целом за 1944 г. в советские порты прибыло **9** союзных конвоев, в составе которых в общей сложности было **249** транспортов. Каждый из конвоев охраняли боевые корабли из расчета не менее одного на транспорт. Например, конвой, вышедший из Англии (порт Лох-Ю) 27 марта 1944 г. в составе **48** транспортов и **2** танкеров охраняли крейсер, **2** корабля ПВО, **2** эскортных авианосца, **20** миноносцев, **2** корвета. В районе острова Кильдин конвой встретили советские корабли в составе **4** эсминцев, **4** тральщиков и **4** больших охотников. Немцы для разгрома конвоя направили **15** ПЛ. Эти

лодки в течение **4** суток пытались атаковать конвой, но безуспешно. Все суда конвоя благополучно прибыли в советские порты. Немцы потеряли **3** ПЛ. В таких жестких условиях противолодочной обороны немецкие подводные асы действовать не могли и не умели.

За весь 1944 г. из всех **249** транспортов, шедших к нам в составе **9** конвоев, немцы потопили лишь **6** и **3** корабля охранения. Сами они потеряли **13** ПЛ (ЦВМА, ф. 767, д. 1). Соотношение погибших лодок и потопленных целей **1,4** к **1** победным не назовешь. Общие потери конвоев не превысили **3%**. Такой результат действия ПЛ на порядок ниже среднего результата атак немецких ПЛ по конвоям в Атлантике в 1940 — 1941 гг.

На наших «внутренних» коммуникациях в Баренцевом, Карском и Белом морях в 1944 г. было проведено **407** конвоев с общим составом **707** транспортов. Общие потери составили **3** транспорта, т. е. не более **0,4%** (ЦВМА ф. 767, д. 1). Немцы потеряли при этом **16** ПЛ. На один потопленный транспорт — **5,3** потерянной ПЛ. Вот тут-то в полной мере и проявился «момент истины», убедительно и со всей беспощадной правдивостью показывающий и настоящую цену «непобедимым» подводным асам «Кригсмарине».

К началу 1945 г. в состав военно-морских сил немцев в Северной Норвегии входило **30 — 35** ПЛ, до **10** эсминцев, миноносцев и сторожевых кораблей, несколько десятков различного рода катеров, тральщиков, вспомогательных судов. В общей сложности на аэродромы Норвегии (Банак, Тромсё, Буде, Бардифос, Тронхейм) базировалось до **150** самолетов (ЦВМА, д. 17680).

И хотя активность действий ПЛ возросла (в период проведения конвоев до **10 — 12** ПЛ постоянно действовало в море), результаты их были незначительны. Можно сказать, что результаты были мизерными, даже несмотря на то, что все лодки были новыми, оборудованы «шнорхелями», имели современную гидроакустическую аппаратуру и новые радиолокационные станции. Кроме всего прочего, на вооружении лодок имелись самонаводящиеся торпеды.

Вот из-за мизерности результатов боевых действий своих «стальных волков» в 1944 г., а тем более в 1945 г., и не хотел

вспоминать гросс-адмирал Дениц в своих мемуарах о том, как они воевали в это время.

На этом я закончу некоторый общий анализ действий наших подводников Северного флота и кое-что расскажу конкретно об атаках некоторых командиров лодок, как известных у нас в стране, так и малоизвестных.

Отвага и дерзость (о Н. А. Луние)

В Санкт-Петербурге живет капитан 1-го ранга в отставке К. М. Сергеев, участник боевых походов знаменитой подводной лодки Северного флота «К-21», награжденной орденом Красного Знамени 23 октября 1942 г. Таким же орденом была награждена подводная лодка «Щ-421», только несколько ранее, 3 апреля 1942 г. Одно интересное обстоятельство связывает эти два факта: командирами этих лодок в момент их награждения был один и тот же человек — Н. А. Лунин. Только во время командования «Щ-421» он имел звание капитана 3-го ранга, а когда командовал «К-21» — капитана 2-го ранга.

Так вот К. М. Сергеев, участник 6 боевых походов на «К-21» в качестве механика, написал прекрасную документальную книгу, посвященную *«экипажу крейсерской подводной лодки «К-21» и ее командиру Н. А. Лунину»*.

Автор книги — ветеран Великой Отечественной войны, участник Сталинградской битвы в составе батальона морской пехоты, с сентября 1943 г. и до конца войны воевал на подводных лодках Северного флота. Не являясь ни историком, ни писателем, ни журналистом, он создал потрясающую по своей правдивости боевую летопись «К-21». Без прикрас и эмоций он проследил хронику всех 12 боевых походов подводной лодки «К-21», восемь из которых она совершила под командованием Н. А. Лунина.

В предисловии к книге К. М. Сергеев пишет, что (!) его заставило взяться за перо. Подвигло (вынудило, спровоцировало) его на написание своей книги то обстоятельство, что *«наш флот, его история, боевые действия и заслуги перед народом и Отечеством с некоторых пор подвергаются осмеянию, искажению. Как из-под лавки выскочили разные опровергатели и*

ниспровергатели, пытающиеся переписать историю боевых действий флота, оболгать и унижить краснофлотцев, старшин, офицеров, адмиралов и генералов, воевавших за нашу отчизну. Итоги их боевых действий, боевые успехи лодок так «уточняются», что от них почти ничего не остается. «Объективность» этих «историков» заставляет сделать вывод, что львиная доля наград подводников является незаслуженной, а число потопленных кораблей и судов соизмеримо с числом погибших наших подводных лодок и т.п.».

Далее автор называет одного мерзавца, который в своем «исследовании» отвергнул почти все заслуги «К-21», не удосужившись даже хотя бы один раз обратиться к тем, еще живущим в момент написания этой клеветы, бывшим членам экипажа лодки, матросам, старшинам, офицерам. Этот, с позволения сказать, «историк» дает понять, что *«у доброй половины (если не больше (!) нашей команды нужно немедленно отобрать все боевые награды. Как, впрочем, у всех подводников, в том числе посмертно — у погибших! А наград этих действительно много».*

Проделав громадный по объему и кропотливый труд, собрав и изучив многочисленные документы Центрального военно-морского архива, Военно-морского музея, гражданских и военных учреждений, имевших отношение к созданию «К-21» и ее боевой деятельности, опираясь на боевые документы штаба Северного флота, где отражена вся хроника не только боевых походов всех до единого кораблей флота, но и день за днем — вся жизнь каждого корабля на протяжении всей войны, опросив и записав свидетельства бывших членов экипажа подводной лодки, служивших на ней в разных должностях, К. М. Сергеев вдрызг разбил все «изыскания» клеветника, высосанные из пальца.

В предисловии к книге автор перечисляет около сорока фамилий тех честных тружеников «фронта и тыла», кто помог ему восстановить историю «К-21», очистить ее от клеветы.

Книга «Лунин атакует «Тирпиц»!» вышла в С.-Петербурге в 1999 г. в издательстве СПМБ «Малахит» тиражом **всего лишь в 800** экземпляров. Очень жаль. Такие «золотые» книги, защищающие священную память о тех, кто отдал за всех нас

жизнь, отстаивая свободу Родины, нужно бы выпускать миллионными тиражами.

Об этом должны знать все — всё. Чтобы люди не забывали, кто их спас от порабощения. К сожалению, об этом забывают не только на Западе, но и здесь, у нас в стране. Забывают те, кто знал и помнил, и ничего не знают молодые люди, вконец задуренные «либерально-демократической» пропагандой.

О том, кто и зачем занимается «гробокopatельством», перелопачивая историю, поговорим в 5-й главе этой книги. А пока — о Н. А. Луние как об одном из лучших наших подводных асов Великой Отечественной.

Как и раньше, когда речь шла о других наших подводных асах, опираться буду только на документы, в частности материалы Центрального архива ВМФ.

Командиром подводной лодки «Щ-421» Н. А. Луний был назначен, будучи в звании старшего лейтенанта. Уже в декабре 1939 г. «Щ-421» поочередно с другими подводными лодками бригады ПЛ Северного флота несла дозорную службу.

1. 26 октября 1941 г. «Щ-421» вышла на боевую позицию. Разыгрался шторм. (Лунина к штормам не привыкать: он был профессиональным гражданским моряком до службы в ВМФ — плавал в должностях, начиная от матроса, кончая старшим помощником капитана, был офицером запаса до призыва на службу в ВМФ в 1931 г.).

2 ноября подводная лодка в надводном положении прошла через пролив Фуглесунд и вошла в Квенанген-фьорд (на полпути между Тромсё и Альтен — на самом северо-западе Норвегии). До «Щ-421» сюда наши подводные лодки еще не заглядывали.

Днем на выходе из Тромсё был обнаружен вражеский транспорт. Из-за исключительно плохой видимости в перископном положении командир лодки принимает решение на атаку по гидроакустическому пеленгу. Развернувшись носом к выходу из фьорда, лодка выпускает торпеду из кормового торпедного аппарата. Транспорт взорвался и затонул. При подвсплывании под перископ командир лодки обнаружил, что 6 мотоботов спасают оставшихся на воде немцев.

2. 9 ноября. Прошла неделя после первой атаки. Снова обнаружен транспорт. Теперь он шел в сопровождении эсминца. С мостика эсминца обнаружили лодку. Эсминец, набрав скорость, зашел лодке в корму и начал сбрасывать глубинные бомбы. Пришлось уклоняться от преследования. Но от атаки командир лодки не отказался. Снова подвсплытие на перископную глубину, сближение на дистанцию залпа и 2-торпедный залп: транспорт пошел на дно. Эсминец начал преследовать лодку, но безрезультатно.
3. 10 ноября. «Щ-421» вошла в Квенанген-фьорд. Обнаружен выходящий из порта конвой: транспорт, эсминец, мотобот. Видимость плохая. Ориентируясь по пеленгам на шум винтов с помощью гидроакустической станции, командир лодки выходит в атаку. С дистанции 4 кабельтовых — 2-торпедный залп: два взрыва, высокие столбы воды. Транспорт идет на дно. Начинается интенсивное преследование. Эсминец беспорядочно сбрасывает несколько серий глубинных бомб. Безрезультатно. Лодка благополучно возвращается в базу, не только потопив 3 судна, но и собрав ценные сведения разведывательного характера о состоянии противолодочной обороны противника (ЦА ВМФ, ф. 112, д. 1497).
4. В январе 1942 г. в районе мыса Нордкап «Щ-421» обнаружила конвой и вышла в атаку, прорвав сторожевое охранение. 2-торпедный залп: потоплен транспорт. Корабли охранения долго и упорно преследуют лодку. Безуспешно.
5. В том же походе, но уже 1 февраля, проникнув глубоко в Ласе-фьорд, «Щ-421» атаковала и потопила один из транспортов, стоявших на рейде. Немцы от неожиданности растерялись и не смогли своевременно организовать противодействие. Когда загремели первые взрывы глубинных бомб, лодка была уже далеко на выходе из фьорда.
6. 5 февраля днем, пройдя в Порсангер-фьорд, командир «Щ-421» обнаружил транспорт «Консул Шульце» водоизмещением 2975 тонн. Транспорт шел в охранении 4-х кораблей ПЛО. Прорвав охранение, командир выходит в атаку и с дистанции 3 кабельтовых производит 3-торпедный залп. Громадной силы взрыв. Во время залпа лодку подбросило вверх, перископы показались над водой. Корабли эскорта

начали преследовать лодку. От близких разрывов глубинных бомб сгорели предохранители электростанции: перископ застрял в поднятом положении. Лодка получила еще ряд повреждений. Полтора часа продолжалась бомбежка, но лодка смогла оторваться от преследования.

7. К весне 1942 г. на боевом счету «Щ-421» под командованием Н. А. Лунина было **8** потопленных судов общим водоизмещением **57 000** тонн. Лодка стала Краснознаменной, а командир лодки получил звание Героя Советского Союза. Вот что он сказал на митинге по случаю награждения лодки и получения звезды Героя вместе с орденом Ленина: *«Я понимаю, что эта награда — самая высокая в нашей стране. Ее удостоиваются за самые большие свершения. Но ее заслужил не я один. Она — признание боевых заслуг всех, кто шел со мной в бой, всего коллектива подводников, который воспитал меня. Только общими усилиями всего экипажа добывается победа. А командир добавляет к этим усилиям свои знания, опыт, искусство, твердую волю. Я ваш командир, но я такой же, как и вы, человек труда, гражданин Советской страны, ее патриот — большевик. Не ради награды идем мы на смертный бой, а во имя Родины, во имя победы. Но коль заслужена высокая награда, она ко многому обязывает. И я верю и знаю, что наша святыня — Военно-морской флаг корабля никогда не будет запятнан трусостью, бесчестным поступком. Что же касается меня, все свои силы, весь боевой опыт, а если понадобится, и свою жизнь до последнего дыхания отдам делу беззаветного служения моей Родине, делу окончательного разгрома врага всего человечества — немецкого фашизма. Родина у нас одна, товарищи! Так будем же драться за ее свободу и счастье еще злее, еще доблестнее».*

Возможно, кому-то из нынешнего поколения «патриотов» разных мастей слова эти покажутся какими-то напыщенными, чересчур громкими, шаблонными, но, как вспоминают те, кто их слышал, кто еще накануне вырвался из «подводного ада», «мурашки пробежали по коже» во время этой речи, и они снова завтра были готовы идти в этот ад, чтобы защищать Родину.

Считая, что высокая награда «ко многому обязывает»

и что надо драться за «свободу еще доблестнее», командир «Щ-421», передав ее своему старпому Ф. А. Видяеву и получив под командование «К-21», дрался на ней так, как клялся.

Вот что говорится в выводах начальника штаба бригады подводных лодок Северного флота по итогам последнего на «Щ-421» выхода Н. А. Лунина на боевое патрулирование:

«1. Операции Лунина поучительны для всех. Правильная организация поиска противника обеспечивала его обнаружение и возможность атаки.

2. Как и прежде, командир быстро реагировал на изменение обстановки, принимал правильное решение и упорно доводил до конца поставленную перед собой задачу.

3. Во всех случаях командир атаковал противника, как бы ни сложна была обстановка, и всегда выходил победителем, правильно нападая и правильно уклоняясь от ударов».

Не нужно забывать, что все это говорилось в официальном документе по итогам **первого полугодия войны**, когда большинство будущих командиров еще не имело практического опыта боевых действий. Тем сильнее был востребован опыт командира «Щ-421», тем важнее и поучительнее был его пример.

Вообще-то подводная лодка «К-21» была уже четвертой в биографии Лунина. После окончания Учебного отряда подводного плавания им. С. М. Кирова в Ленинграде в 1937 г. он был назначен помощником командира «Щ-314» Балтийского флота и год плавал на Балтике. В марте 1938 г. был переведен помощником командира «Щ-404» на Северный флот, а в октябре этого же года был арестован по клеветническому доносу. Более года находился в тюрьме и в ноябре 1939 г., когда следствие закончилось, был полностью оправдан и выпущен на свободу. Сразу же был назначен командиром «Щ-421».

Сделав свою «Щ-421» Краснознаменной и став Героем Советского Союза в звании капитана 3-го ранга, он принимает под свое командование «К-21» вместо снято-

- го с должности командира этой лодки капитан-лейтенанта А. А. Жукова.

Жуков был снят с должности после того, как командир дивизиона Гаджиев и командир бригады Виноградов (после 2 боевых походов «К-21») убедились, что в общем-то неплохой командир мирного времени в условиях войны в боевой обстановке теряется, должной выдержкой в критические моменты не обладает, способен на необдуманные поступки. В результате несвоевременных действий командира лодка только случайно при переходе из Архангельска в Полярный не попала под удар немецкого самолета (лодка не успела погрузиться, а у самолета не было бомб). Много недостатков было выявлено в техническом содержании лодки, в дисциплине экипажа.

8. Придя на «К-21» 4 марта, проведя работу по наведению порядка и сплочению экипажа, уже через неделю, 11 марта в 19 часов Лунин вышел на ней в море с необычным заданием: оказать помощь с таким же номером подводной лодке «Л-21», оставшейся без движения, т. к. в результате повреждения под бомбежкой топливных цистерн из-за необходимости ликвидировать демаскирующий фактор — всплывающий на поверхность соляр, топливо из поврежденных цистерн было выдута, а оставшегося в других цистернах дотянуть до базы не хватало.

Ускоренным темпом закончив межпоходовый ремонт, «К-21» вышла из Кольского залива, нагруженная запасным топливом и маслом, буксировочными тросами и т.д. Понимая, что каждая минута подводной лодки «Л-21», болтающейся без хода, грозит гибелью, шли максимально возможным ходом (**18,5** узла). Придя в назначенную точку, «Л-21» не обнаружили. Она ушла со своего места на горючем, приготовленном «местными умельцами» — смеси керосина со смазочным маслом. Получив с ГКП новое место «Л-21», пошли туда. Для скорейшего прихода во вновь назначенную точку снова шли максимальной скоростью по кратчайшему маршруту всего в каких-то 25 милях от побережья, занятого противником.

- Встреча произошла только 13 марта в 12 часов. Находясь в открытом море на волне, примерно через полтора часа перекачали на «Л-21» **12** тонн соляра и передали **120** л

смазочного масла. Все проверив и убедившись в готовности каждой лодки вести боевые действия, разошлись. Пройдя в общей сложности 770 миль и пробыв в море 60 часов, «К-21» с новым командиром успешно выполнила задачу. Командир убедился в «работоспособности» экипажа, а экипаж сразу понял, что с новым командиром у лодки пойдет другая боевая жизнь.

9. С 21 марта по 3 апреля 1942 г. «К-21» пошла во второй боевой поход под командой Лунина.

28 марта после недельного плавания при жесточайшем шторме, в результате которого были получены поломки механизмов и произведено их устранение личным составом с риском для жизни, лодка обнаружила 3 немецких эсминца, идущих в кильватерном строю. Эсминцы тут же пытаются преследовать погрузившуюся лодку, сбрасывают на нее **14** глубинных бомб. Безрезультатно. После подвсплытия на перископ из-за снежных зарядов ничего не увидели. Лодка всплывает в надводное положение. В штаб флота идет донесение о встрече с эсминцами.

29 марта лодка подверглась глубинному бомбометанию 4 мотоботов, сбросивших **36** бомб.

30 марта снова несколько мотоботов сбрасывали бомбы. **Безуспешно.**

31 марта обнаружен транспорт (**7000** тонн) с кораблем охранения. Выход в атаку. 6-торпедный залп, два попадания. Затонул транспорт или нет — точно не установлено, т. к. наблюдать за результатом атаки времени не было. Взрывы слышны были отчетливо даже без помощи ГАС.

10. 18 июня «К-21» вышла в очередной боевой поход. Во время плавания в течение недели много раз пришлось погружаться от самолета. 19 июня получено приказание прикрыть союзный конвой «PQ-17». 26 июня пришлось уклоняться от вражеской подводной лодки. **5** июня обнаружены **2** миноносца, идущие на большой скорости, а в 17.23 в этот же день обнаружены линкор «Тирпиц» и сопровождающие его корабли.

Вот как записано, в частности, в отчете командира лодки за поход с 18 июня по 9 июля 1942 г.:

«...В 17.23 опознал корабли противника, идущие в створе двух линкоров «Тирпиц» и предположительно «Шеер» — в охране 8 миноносцев типа «Карл Галстер», ходящих на сложных зигзагах.

Над эскадрой барражировал самолет типа «Арадо». Начал маневрирование для атаки носовыми торпедными аппаратами линкора «Тирпиц».

В 17.36 эскадра повернула «все вдруг» влево на 90 — 100 градусов, выстроившись в кильватер с дистанцией между линкорами 20 — 30 каб. ПЛ оказалась на расходящихся контркурсах; развернулся вправо на носовые торпедные аппараты.

В 17.50 вся эскадра опять повернула «все вдруг», и линкор «Тирпиц» оказался идущим на лодку с его курсовым углом левого борта 5 — 7 градусов. Опасаясь срыва атаки, развернулся на кормовые торпедные аппараты и в 18.01 произвел 4-торпедный залп с интервалом выпуска 4 с., при дистанции залпа 20 — 18 — 17 каб., считая скорость **22** узла и имея свою в **3,5** узла.

В момент залпа находился примерно в середине эскадры, линкор «Шеер» прошел уже угол упреждения и был с моего правого борта; внутри зигзагировали 4 миноносца; головной миноносец охраны линкора «Тирпиц» резко ворочал вправо на обратный курс, и я опасался, что он идет на ПЛ. С выпуском первой торпеды опустил перископ и с выходом последней загнал лодку на глубину с приемом воды в уравнительную, кормовую и дифференциальную и увеличил ход до полного.

Через 2 минуты 15 секунд по секундомеру из отсеков, а также акустиком доложено было о взрыве двух торпед. Шумы миноносцев то приближались, то удалялись. Ожидаемых взрывов глубинных бомб не последовало, и только в 18.31 по корме, при постепенно уменьшающихся шумах, послышался раскатистый взрыв, продолжительностью до 20 с, а затем последовательно в 18.32 и в 18.38 взрывы, похожие на взрывы глубинных бомб...

Срочных погружений за время похода от самолетов произведено **41**, из них на позиции ожидания — **28**. На обратном пути был атакован подлодкой, выпустившей три торпеды, от которых уклонился маневрированием...

Далее в отчете записано:

«...6. Попадание 2 торпед при атаке ЛК «Тирпиц» считаю достоверным, что должно быть подтверждено разведкой; в то же время допускаю возможность, что головной миноносец, повернувший в момент выстрела на контркурс с ЛК, перехватил торпеды на себя: в пользу этого предположительно свидетельствуют последующие большие взрывы.

...Всего имел ходовых часов — **499 ч. 35 мин.** Пройдено миль — **3544,3**, из них над водой **2655**, под водой **889,3**».

Адмирал А. Г. Головкин, командующий СФ во время войны в своей книге «Вместе с флотом» написал: «Внимание Лунина сосредоточилось на «Тирпице», что было безусловно правильным. Из всех, находящихся вокруг «К-21» вражеских кораблей «Тирпиц» представлял самую важную цель — огромная плавучая крепость длиной около четверти километра, новейший линкор германского флота, спущенный на воду всего 3 года назад. Его данные: водоизмещение **53** тыс. т.; мощность машин — **138** тыс. л.с.; скорость хода — **30** узл., дальность плавания — **8100** миль; вооружение: **восемь** 380-мм орудий, **двенадцать** 150-мм, **шестнадцать** 105-мм, **шестнадцать** 37-мм плюс **6** торпедных аппаратов и **4** самолета. Нанести решающий удар по такому исполину, вывести его из строя — только об этом и должен думать при встрече с ним настоящий командир-подводник».

Конечно, Лунин не потопил линкор «Тирпиц», но из строя его вывел надолго. После этой атаки «Тирпиц» не только не смог выйти на перехват конвоя «PQ-17», но вынужден был встать в доковый ремонт.

Через сутки наша авиаразведка донесла, что вся эскадра во главе с линкором уходит на юг вдоль западного побережья Норвегии и идет скоростью, в **3** раза меньшей, чем имела возможность по ТТХ кораблей. Скорость эскадры была не более **10 — 12** узлов, (Вспомним, что на перехват конвоя отряд немецких кораблей шел со скоростью **22** узла.)

После тщательного разбора атаки в штабе флота командующий флотом приказал записать на боевой счет «К-21» повреждение линкора и потопление эсминца, т. к. по дан-

ным разведки **вместо восьми эсминцев, вышедших в составе эскадры на перехват конвоя, осталось только семь.**

Через несколько часов после атаки Лунина эскадра была обнаружена английской подводной лодкой «Аншейки» (командир лейтенант Уэстмакотт), но у этого командира оказалась «кишка тонка»: в атаку выйти он сдрейфил, только передал на свой ГКП радио об обнаружении эскадры.

11. В четвертый боевой поход под командованием Лунина «К-21» вышла 14 августа 1942 г. Только успев выйти из Кольского залива, лодка вынуждена была четыре раза уклоняться от мин, сорванных с якорей в результате шторма.

После преодоления минного заграждения недалеко от пролива Серей-Сунн выставили три минные банки общим количеством 20 мин. Начали патрулирование. В период с 16 по 18 августа пришлось устранять некоторые неисправности приборов и механизмов.

С 19.25 до 23.30 преодолели минное заграждение, проходя под ним на глубине 85 м.

19 августа обнаружены два сторожевых корабля и минный заградитель. Торпедная атака. 4-торпедный залп из кормовых торпедных аппаратов: три взрыва. Минзаг пошел на дно.

Через некоторое время снова атака. 4-торпедный залп по сторожевому кораблю. Через 2 мин. 30 сек. (атака с 20 кабельтовых) — два взрыва. СКР взорвался и затонул.

В отчете за поход зафиксировано: «...3. Подводной лодкой уничтожены два СКР (800 т) и минзаг (3000 т)...»

12. В свой пятый поход на «К-21» Лунин вышел 31 августа 1942 г. Патрулирование велось в Карском море с целью недопущения удара немецких кораблей по отряду наших кораблей, идущих с Тихоокеанского флота (лидер «Бак», эсминцы «Разумный» и «Разъяренный»). Штаб «Кригсмарине» направил в Карское море крейсер «Адмирал Шеер» и **пять** подводных лодок. «Амирал Шеер» успел потопить в районе архипелага Нордепшельд 25 августа советский ледокольный пароход «Александр Сибиряков». Батарея из 2 152-мм орудий на острове Диксон, а также пароход «Ре-

волюционер» и СКР «Дежнев», стоящий на рейде, сумели сорвать атаку крейсера. В результате прямых попаданий нескольких снарядов он, прикрываясь дымовой завесой, ушел от о. Диксон.

Этот «героический» набег не делает чести «Кригсмарине». Крейсер, имеющий на вооружении **шесть** 280-мм орудий, **восемь** 150-мм, **шесть** 105-мм и **восемь** 37-мм пушек, а также **восемь** торпедных аппаратов с необходимым запасом торпед и **два** самолета, отступил под огнем **2** береговых 152-мм орудий и **4** 76-мм орудий СКР «Дежнев». На сторожевом корабле погибло **7** человек и **21** человек были ранены.

Вернулась «К-21» из этого похода безрезультатно, т. к. ничего обнаружено не было.

13. Шестой поход Лунина на «К-21» начался 10 февраля 1943 г. Через 2 дня при нахождении лодки в 3 милях от вражеского берега возник пожар из-за попадания брызг воды через негерметичный кожух воздухопроводов на открытый переключатель электропитания подстанции № 5. Пожар очень быстро разросся до размеров, грозящих взрывом расходного топливного бака. Приказание командира: вывести из отсека личный состав и загерметизировать отсек, тем самым заглушить пожар.

Командир принял решение: в случае нападения кораблей противника принять артиллерийский бой.

Через 1 час 10 мин. пожар из-за отсутствия притока кислорода заглох. Личный состав с самоотверженностью принялся устранять серьезные повреждения в результате пожара.

Через 18 часов героической работы лодка снова была готова к плаванию и погружению.

18 февраля в течение полутора часов поставили 20 мин в назначенном районе.

19 февраля произвели высадку небольшого разведывательного десанта на берег, занятый противником.

После высадки десанта командир принимает решение прорваться в базу Воген, для чего пройти по узкому извилистому фьорду, огражденному вехами и прикрытому со стороны открытого моря минными позициями.

Проходя по фьорду в ночных условиях в надводном по-

ложении с грохочущими дизелями и включенными ходовыми огнями, поравнялись с береговым постом наблюдения. С поста — прожектором запрос по неизвестному на лодке паролю. По приказанию командира лодки сигнальщик ответил прожектором тремя буквами «НХТ» (старпом ПЛ 3. Арханов расшифровал: «Наш характер твердый»). Сигнальщик на посту дал сигнал подтверждения принятого с лодки ответа и успокоился.

Приблизились полным ходом ко второму сигнальному посту. Снова запрос с поста прожектором. Сигнальщик по приказанию командира четко отстучал две буквы ответа — «ЛЖ». Пост принял сигнал и дал подтверждение принятия.

То же произошло и при проходе третьего поста. Запрос поста непонятным кодом — ответ с лодки: «ХГ». И снова подтверждение с поста: «Понял».

Лунинский расчет, основанный на знании психологии пунктуальных и строгих в дисциплине немцев, полностью оправдался. Никому из немецких наблюдателей на постах не могло прийти в голову, что советская подводная лодка так нагло в надводном положении с ходовыми огнями на полной скорости рвется в пасть врагу. А высказав какие-то сомнения в том, что в ответ получил с проходящего судна или корабля какой-то непонятный сигнал, можно получить втык от начальства за плохое знание прожекторного «семафора».

Проскочив в базу, обнаружили большую плавбазу, стоящую у пирса, и большое количество мелких судов и кораблей.

Торпедная атака. 4-торпедный залп с кратчайшей дистанции. Через 15 секунд — сильнейшие взрывы: огонь, дым, осколки металла и фонтаны воды «до небес».

Развернувшись на 180°, с потушенными огнями полным ходом лодка пошла на выход. Опомнились немцы минут через 5: лучи прожекторов в небо, беспорядочный и суматошный зенитный огонь — немцы решили, что идет налет авиации.

Навстречу лодке попадает немецкая «малютка», успевшая погрузиться от таранного удара.

Выяснив у штурмана, что вода стоит высоко в резуль-

тате времени прилива, командир принимает решение про-
рываться в открытое море кратчайшим путем через вра-
жеское минное поле (мины от поверхности воды на глуби-
не 6 — 8 метров).

Форсировав минное поле на скорости 22 узла, лодка
ушла от берега, погрузилась и легла на грунт для перезаря-
дки торпедных аппаратов и передышки экипажа. Через
некоторое время в отсеках лодки стали слышны взрывы
глубинных бомб. Ожесточенная «слепая» бомбардировка
продолжалась всю ночь. Подсчет взрывов не велся, но мож-
но предполагать, что было их не менее **200**, т. к. следова-
ли они один за другим через **5 — 10** секунд.

Пролежав на грунте до утра и перезарядив аппараты,
«К-21» всплыла в надводное положение и, получив приказ
ГКП, пошла в базу.

У о. Кильдин погружением на глубину успела уйти от
атаки «Ю-88», неожиданно вынырнувшего из облаков и сбро-
сившего две бомбы. Получили повреждение гирокомпаса,
и вылетело несколько предохранителей в электрощитках.
Неисправности были быстро устранены.

- 14.** В седьмой поход на «К-21» Лунин пошел 4 апреля 1943 г.
В районе острова Лоппа «К-21» выставила **20** мин.

9 апреля вошли в пролив Серей-Сунн и обнаружили
эсминец типа «Карл Гастер». Атака. 6-торпедный залп с
дистанции 14 кабельтовых. Через 1 мин. 48 сек. — доклад
акустика о двух глухих взрывах. После поднятия перископа
никаких следов цели не обнаружено. **Эсминец ушел
на дно.**

12 апреля, обнаружив в перископ целую флотилию мо-
тоботов, «*ставящих сетевые заграждения*», командир при-
нимает решение всплыть и открыть артиллерийский огонь.
После всплытия артрасчет выскакивает к орудиям, откры-
вает интенсивный и меткий огонь: **четыре мотобота по-
топлены, пятый поврежден.** После того, как с 6-го мото-
бота были снят и взят в плен весь экипаж (7 человек), вы-
яснилось, что это были рыбаки.

Во время этого похода был потерян матрос Алексей
Лагутин, которого смыло крупной волной (5 — 6 баллов).
Поиск матроса ничего не дал. Решили, что он погиб в хо-
лодной апрельской воде. Впоследствии оказалось, что он

был подобран немцами, попал в концлагерь, после войны вернулся в Советский Союз.

- 15.** Восьмой боевой поход «К-21» под командованием Лунина прошел «без приключений». Выйдя в море 5 августа и поставив 7 августа в проливе Рольвсейсунн **20** мин, вошли в Лоппское море, ожидая предполагавшийся выход немецкой эскадры.

Пробыв в ожидании на позиции до 20 августа, получили приказ вернуться в базу.

- 16.** С 26 декабря 1943 г. по 2 января 1944 г. «К-21» выходила в море на перехват немецкого линкора «Шарнхост». Но «К-21» не повезло. Он был потоплен английскими крейсерами и линкором «Дюк оф Йорк».

Для капитана 2-го ранга Лунина это был последний боевой поход на «К-21». А для «К-21» это был 10-й (юбилейный) боевой поход. В свой одиннадцатый поход лодка пошла уже под командованием другого командира, капитан-лейтенанта З. Арханова, бывшего до этого старпомом на этой же Краснознаменной подводной лодке.

Лунин был назначен командиром 1-го дивизиона подводных лодок бригады ПЛ Северного флота. Тяжелый был это период для бригады лодок: в октябре за 6 дней, с 11 по 17 октября, погибло **3** подводные лодки («К-1», «М-172», «Щ-403»), а 25 октября еще одна ПЛ «С-55».

А подводная лодка «К-21» совершила до конца войны еще два боевых похода. В свой последний, 12-й поход она пошла 6 апреля 1944 г. Снова уклонения от самолетов, снова взрывы глубинных бомб, снова постановка мин... 10 апреля выставлены очередные **20** мин на фарватере в районе о. Серей — мыс Нордкап. Снова прорывы через минные поля с касанием бортами минрепов. Завершила последний свой поход «К-21» 12 апреля 1944 г. На боевой счет «К-21» было записано **17** побед, с учетом тех подорвавшихся кораблей и судов на минах, выставленных лодкой, которые четко без всяких сомнений были зафиксированы.

А Герой Советского Союза контр-адмирал Николай Александрович Лунин после войны закончил Военно-морскую академию, стал контр-адмиралом, командовал соединением подводных лодок различных проектов, а затем перешел на службу в Центральный НИИ военного кораблестроения, ак-

тивно участвовал в развитии военно-морской науки. Уйдя в отставку, плавал капитаном-наставником на судах, ходивших в Антарктику. Умер в 1970 г. Его именем названы улицы в Полярном, Мурманске, Одессе, Мариуполе. Носил его имя и один из теплоходов Азовского пароходства. Вот неизвестно, есть ли сейчас этот теплоход и носит ли он это легендарное имя. Да и не переименованы ли улицы в тех городах, которые перечислены? В наши годы «исторических перемен», когда вся история переворачивается с ног на голову, все возможно.

Закончив разговор о советском подводном асе Н. А. Луние, коснусь несколько его атаки «Тирпиц», которая получила широкий международный резонанс во время войны, а потом стала объектом многочисленных публикаций западных и отечественных историков. Поводом для всего этого послужила предательская политика наших союзников, бросивших на произвол судьбы конвой «PQ-17», вышедший из Исландии к нам 27 июня 1942 г.

Процитирую абзац из книги крупного английского историка ВМФ Дэвида Ирвинга «Разгром конвоя «PQ-17», вышедшей у нас в переводе с предисловием адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. Ирвинг, глубоко изучив **459** разного рода документов, пришел к однозначному выводу: **разгром конвоя «PQ-17» был фактически организован «английской военно-морской элитой»** (выражение Н. Г. Кузнецова), **которая действовала в соответствии с замыслом своих империалистических хозяев.** Так вот что пишет Ирвинг: «Какой это был ценный груз для России и какой великолепный трофей для противника! **700** млн. долларов — такова была стоимость всех перевозимых материалов и оружия: **297** самолетов, **495** танков, **4246** грузовых машин и орудийных тягачей, более **156** тыс. тонн других генеральных грузов».

Напомню, что, узнав по данным разведки о выходе из норвежской базы эскадры во главе с «Тирпицем» для разгрома этого конвоя, Адмиралтейство Англии приказало всем своим кораблям, сопровождающим и прикрывающим конвой, оставить его, а судам, входящим в конвой, рассредоточиться и добираться до Кольского залива, кто как может.

А в состав эскорта конвоя, состоящего из **37** судов, входя-

ли большие силы, ни в чем не уступающие немецкой эскадре. Группа дальней поддержки состояла из **2** линкоров, **3** крейсеров, авианосца и **14** эсминцев. Группа ближней поддержки состояла из **4** крейсеров и **3** эсминцев. В непосредственном охранении конвоя было **6** эсминцев, **4** сторожевых корабля, **3** тральщика, **2** корабля ПВО и **2** подводные лодки. Итого, на **37** судов конвоя — в общей сложности **43** боевых корабля охраны, из которых **9** — тяжелые корабли.

В результате предательства союзников из **37** судов, отданных на растерзание «подводным волкам» К. Деница и авиации Геринга, до места назначения добрались лишь **3** судна.

Штаб «Кригсмарине» долго не мог понять, что же побудило морской штаб союзников принять такое безграмотное и гибельное для ценнейшего конвоя решение. Немцы пришли к выводу, что операцией руководили американцы, способности морского штаба которых немцы высоко не ставили.

Но они ошиблись. Команду на прекращение охраны конвоя дал адмирал Паунд — Первый морской лорд Адмиралтейства.

Подлость и предательство наших «союзников» проявились еще и в том, что они, прекрасно зная, кто повредил линкор «Тирпиц», в своей пропаганде умолчали об этом. Правда, потом, через некоторое время, появилось сообщение, что нанесли повреждения «Тирпицу» английские самолеты (где? когда?). В конечном итоге разгромили «Тирпиц», стоявший в базе, действительно английские самолеты, сделавшие на базу несколько массовых налетов, **но тогда, в июле 1942 г., именно Лунин заставил его укрыться в базе.**

Советские дипломаты — посол в Англии Майский и военно-морской атташе адмирал Харламов на совместном заседании с высшими офицерами английского Адмиралтейства убедительно доказали подлую роль их Первого лорда, адмирала Паунда. Ни кто-либо из офицеров Адмиралтейства, ни присутствовавшие при этом министр иностранных дел Англии Иден, ни морской министр Александер ничего не могли сказать в оправдание своего Первого лорда.

Как оправдывал впоследствии Черчилль прекращение посылки конвоев в Англию в письме к И. В. Сталину, я уже приводил.

Но Сталин не был бы Сталиным, если б он «спустил на тор-мозах» этот вопрос.

«...Поставки Британским Правительством в СССР воору-жения и других военных грузов нельзя рассматривать иначе, как обязательство, которое в силу особого соглашения между нашими странами приняло на себя Британское Правительст-во в отношении СССР, выносящего на своих плечах вот уже третий год громадную тяжесть борьбы с общим врагом союз-ников — гитлеровской Германией.

...Между тем отправка военных грузов северным путем в этом году почему-то и без того сократилась в несколько раз по сравнению с прошлым годом, что делает невозможным выполнение установленного плана военного снабжения и находится в противоречии с соответствующим англо-совет-ским протоколом о поставках. Поэтому в настоящее время силы Советского Союза напряжены до крайности, для обес-печения нужд фронта в интересах успеха борьбы против главных сил нашего общего противника было бы недопусти-мым ставить снабжение советских армий в зависимость от произвольного устранения британской стороны. Такую по-становку вопроса нельзя рассматривать иначе, как отказ Британского Правительства от принятых на себя обяза-тельств и как своего рода угрозу по адресу СССР» — так, в частности, писал в своем послании к Черчиллю И. В. Сталин 13 октября 1942 г.

Адмирал Паунд готов был ради поддержки политики своих хозяев признаться в своей трусости, заявив, что свое реше-ние он принял, «опасаясь потери своих тяжелых кораблей от ударов «Тирпица».

Но это — **не трусость, а подлость и предательство** — «большая политика» союзников по отношению к СССР.

Резко обвинив правительство Англии в срыве соглашения (протокола) о поставках и назвав их прекращение «угрозой» по адресу СССР, И. В. Сталин заставил Черчилля возобновить конвои.

К. Дениц в книге о своих подводных асах скромно умолчал о разгроме «PQ-17», доставшемся немецким подводникам «на халяву». А вот что сказал командующий флотилией лодок немецкий адмирал Шмидт, чьи лодки участвовали в растерза-

нии конвоя: «Эти успехи оказались возможными только благодаря непостижимому решению командира конвоя рассредоточить суда, что предоставило моим лодкам возможность атаковать их как неохраемые цели с весьма небольших дистанций».

«Пистолетная дистанция»

(О Ф. А. Видяеве)

Есть на Северном флоте военно-морская база подводных лодок Видяево. Не особенно-то многие, кроме служивших там в соединении подводных лодок и членов их семей, проживающих в поселке, что-либо знали об этой базе. В средствах массовой информации заговорили о ней только после гибели атомной подводной лодки «Курск». (Даже президент удостоил своим посещением.) Некогда одна из лучших баз советских подводных лодок с прекрасно оборудованными стоянками, хорошо отлаженной инфраструктурой, благоустроенным поселком, теперь она влачит жалкое существование. Миллионы людей видели и слышали по ТВ, во что превратился этот «подводный бастион», один из немногих, устоявший после разгрома ВМФ страны новыми «демократическими» властями.

Когда спрашиваешь, например, у питерцев, почему «Видяево», откуда такое название, то даже те, кто имел или имеет отношение к Военно-морскому флоту, смутно представляют, что и почему: *«База названа в честь какого-то подводника».*

А этот «какой-то подводник», между прочим, Герой Советского Союза, капитан 2-го ранга Федор Алексеевич Видяев вписал одну из ярких страниц в боевую летопись советского подводного флота в годы Великой Отечественной войны, был и остается в памяти тех, кто знал и знает о его подвигах, настоящим патриотом Родины, а для современных командиров подводных лодок — образцом для подражания, как подводник — мастер высшего класса — настоящий подводный ас.

Родился Ф. А. Видяев, как и многие другие, прославленные впоследствии командиры подводных лодок, далеко от

моря, в одном из далеких от «столиц» степном районе. Загоревшись мечтой водить корабли, приехал на Север, поступил на работу в мурманское рыболовное хозяйство, на рыболовный траулер. По путевке комсомола поступил в ВВМУ им. М. В. Фрунзе. Во время стажировки на кораблях Северного флота решил стать подводником. Закончив училище с отличием, получил право выбора флота и, не задумываясь, выбрал Заполярье.

Служил в младших офицерских должностях на подводных лодках, вначале штурманом, помощником командира, а с началом войны направлен старшим помощником командира к Н. А. Лунину.

Бесстрашный и умный командир лодки «Щ-421» стал для молодого офицера образцом подводника. Все, что было у этого замечательного командира, перенимал и старался быть похожим на него.

Одной из главных черт командира «Щ-421» было исключительно чуткое, заботливое отношение к подчиненным, а также необыкновенная скромность в кругу боевых друзей. При всем при этом отличался Н. А. Лунин беспредельной отвагой в бою.

Шесть боевых походов выполнил Ф. А. Видяев вместе с Н. А. Луниным на борту «Щ-421». И каких походов. Если в мирное время поход на боевую службу спланирует коллектив и делает «подводное братство» членов экипажа лодки на всю жизнь, то во время войны, где вместе со своими товарищами находился под рвущимися глубинными бомбами, это «подводное братство» становится священным понятием.

В свой седьмой поход пошел Ф. А. Видяев в качестве командира на своей родной «щuke». На борту лодки находился капитан 1-го ранга И. А. Колышкин, командир дивизиона (таков был порядок — в первый самостоятельный боевой поход командир лодки выходил с «обеспечивающим»). Но, как вспоминал впоследствии комдив, *«этому командиру никакие обеспечивающие не нужны»*.

Обнаружен конвой. Прорыв под кораблями охранения. Торпедный залп с короткой дистанции: супостат пошел на дно. Это была 16-я победа прославленной «Щ-421». Преследование кораблями ПЛО прошло безрезультатно.

Продолжая поиск в условиях плохой видимости из-за сильного волнения и снежных зарядов, «везучая «Щ-421», много раз уходившая из-под глубинных бомб, наскочила на мину. Комдив и командир после перевода личного состава лодки на подоспевшую на помощь «К-22» пытались остаться на лодке, но приказ командующего флотом есть приказ: *«Немедленно перейти на «К-22»*. Подводная лодка «К-22» выпускает торпеду, и обреченная «Щ-421» идет на дно.

Ф. А. Видяев получает назначение на «Щ-422», и вскоре об этой «щучке» заговорили как о самой «удачной», а о ее командире как о блестящем мастере стремительных торпедных атак с «пистолетной дистанции». При всем при этом атаки эти происходили, как правило, по гидроакустическим пеленгам, когда только перед самым залпом, сблизившись на кратчайшую дистанцию с «целью», командир на мгновение поднимает перископ, чтобы убедиться в правильности расчетов. Если противник даже и обнаруживает в этот момент промелькнувший на воде перископ, уклониться от торпед он не успевает — торпеды тут же впиваются в борт или взрываются под днищем.

Вручая третий орден Красного Знамени, капитан 1-го ранга И. А. Колышкин назвал командира «Щ-422» *«тружеником войны»*: **за 2 военных года Ф. А. Видяев провел в море, выполняя боевые задачи, 300 суток**. И это не те сутки в океане, вдали от интенсивного судоходства и в полной безопасности от воздействия противника, когда можно было загорать под тропическим солнцем и ловить акул на пустые консервные банки, как об этом вспоминали прославленный немецкий подводный ас № 2 Вольфганг Лют и бывший командир ПЛ Х. Буш. Это **300** суток непрерывного, ежедневного и еже-часного риска, когда вблизи вражеских берегов, в районах, доступных не только вражеской авиации, но и береговой артиллерии, в любой момент можно оказаться под ударом противолодочных сил и средств противника или подорваться на сорвавшейся с якоря мине.

Более того, зачастую после изнурительного прорыва минных позиций это же минное поле становилось твоим спасением: отрываясь от преследования кораблей ПЛО после атаки, лодка вынуждена была нырять под минное поле.

19 апреля 1943 г. Район мыса Маккау. Сильный шторм, снежные заряды, видимости почти нет. Две недели изнурительного поиска противника. В 13 ч. 28 мин. — доклад акустика о шуме винтов эсминца и других кораблей и судов. Идет крупный вражеский конвой.

Командир уверенно повел лодку на сближение по гидроакустическому пеленгу на шум винтов. Дистанция 7, 6, 5 кабельтовых... С дистанции 4 кабельтовых — четырёхторпедный залп: три взрыва — три торпеды нашли цели. Взрывы были такой силы, что в первом отсеке почувствовали резкие толчки. Транспорт **14 000** тонн разломился и пошел на дно (ЦВМА, ф. 200, д. 24720).

Корабли охранения начали бешеное преследование лодки, сбрасывая одну за одной серии глубинных бомб. На предельно возможной для данного района глубине 50 м лодка оторвалась от противника.

Несколько позднее — снова атака. Снова тот же «почерк» — сближение на «пистолетный выстрел». Транспорт идет на дно. Корабли ПЛО преследуют лодку, обрушив шквал глубинных бомб. Глубина места мала для эффективного уклонения под слоем воды. Командир принимает мгновенное решение — не удаляться от места атаки, а развернуться навстречу кораблям ПЛО и атаковать. Атака, 2-торпедный залп: один из кораблей ПЛО взлетает на воздух. Ошеломленный противник прекращает преследование.

...А назначен был Ф. А. Видяев после гибели «Щ-421» на «Щ-422» потому, что прежний ее командир капитан 3-го ранга А. К. Малышев из-за своей излишней осторожности, трусости и малодушия не справился со своими задачами. В нескольких боевых походах, подвергая лодку и ее экипаж смертельной опасности, он не добился ни одной победы. (Военным трибуналом Малышев был приговорен к расстрелу.)

Экипаж «Щ-422», в общем-то хорошо отработанный и слаженный, пал духом, начал терять вообще всякую веру в свое оружие и в себя.

Для того, чтобы понять, в чем причина таких провальных неудач лодки, вышел в боевой поход на ней комдив, капитан 2-го ранга И. А. Колышкин. Под его руководством «Щ-422» сразу добилась крупного успеха: потопила **4** транспорта.

По нынешним временам, возможно, слишком суров был приговор бывшему командиру лодки, но не надо забывать, что тогда была ожесточенная и кровавая война.

Приняв под свое командование «Щ-422», Ф. А. Видяев в первом же походе убедился, что с *«этим экипажем можно делать дело»*, а экипаж сразу поверил и в себя, и в своего нового командира.

15 сентября 1942 г. в районе Порсангер-фьорда в условиях тумана на шедшую в надводном положении подводную лодку неожиданно вынырнул сторожевой корабль противника. Срочное погружение. Мгновенный расчет. Попытка атаковать из-под воды срывается из-за неисправности гидролокатора. Быстро принимается решение всплыть и атаковать в надводном (позиционном) положении. Расчет, несколько четких команд. Двухторпедный залп с дистанции **5** кабельтовых: сторожевой корабль пошел на дно.

В этом же боевом походе «Щ-422» отправила на дно еще **2** немецких транспорта водоизмещением **6000** и **8000** тонн (ЦВМА, ф. 112, д. 1497).

Обе эти атаки проведены так же блестяще: прорыв под корабли охранения, сближение на большой скорости на кратчайшую дистанцию, залп из носовых торпедных аппаратов, неожиданный маневр на отрыв в самую опасную сторону (под корабли конвоя или в район минной позиции, чего не мог предполагать противник).

Вот так действовали наши советские подводные асы, о которых некоторые современные «новые» историки даже не упоминают в своих писаниях.

...1 июля 1943 г. Ф. А. Видяев вышел в свой очередной поход. Действуя в районе мыса Маккау и острова Варде, 14 июля он сообщил о своей очередной победе, уничтожив транспорт, шедший в составе конвоя.

Погибла лодка предположительно 25 июля 1943 г. в районе острова Варде (самой восточной оконечности Норвегии) от подрыва на mine. Но командиру подводной лодки вместе со своим экипажем так и не удалось поднять гвардейский флаг над своей субмариной, т. к. присвоили им звание гвардейцев, когда они находились в море.

Они навсегда ушли из родной базы, а боевая слава гвар-

дейской подводной лодки и ее талантливому и отважному до дерзости командиру была и осталась гордостью не только подводников-североморцев, но и всего Советского Военно-морского флота.

Атакуют «молодой» и «старый»

Вот отрывок из воспоминаний командира ПЛ «С-15» Северного флота капитан-лейтенанта Г. К. Васильева (впоследствии вице-адмирала). В мае 1944 г. «С-15» совместно с другими лодками во взаимодействии с авиацией участвовала в атаке конвоя, состоявшего из пяти под завязку загруженных транспортов в охранении 25 противолодочных кораблей эс-корта разных типов.

«Когда 17 мая «С-15» вышла из Полярного, мне подумалось: как это легко — уходить и как сложно возвращаться, особенно с победой. Однако переход к району сосредоточений тоже оказался нелегким. День и ночь светло. «Нырять» приходилось от каждого самолета. А потом испортилась погода. Море штормило, небо затянулось низкими облаками, снежные заряды налетали один за другим. Не получая данных разведки, «С-15» дважды форсировала минные заграждения, выходя на предполагаемые маршруты конвоев противника, но безрезультатно. На исходе 25 мая подводная лодка маневрировала в районе к северо-востоку от мыса Нордкин за пределами обнаружения береговыми средствами наблюдения противника в ожидании данных от самолетов-разведчиков... Одна (радиограмма. — Прим.авт.) от самолета-разведчика: «17.00 обнаружил у мыса Нордкин: транспортов — 5, миноносцев — 5, сторожевиков — 6, тральщиков — 4, сторожевых катеров — 10. Курс 80, ход 8 узлов».

А другая — от комбрига с приказом нашей лодке и «М-201» атаковать конвой.

Расчетное место встречи оказалось около мыса Харбакен. Это далеко, а противника надо обогнать. Пять часов полным ходом «С-15» шла в надводном положении. В 20 милях от берега погрузились и ходом 5 узлов вместо обычных 3 пошли через минное поле.

Напряженно вслушивались в забортную тишину моряки:

не коснется ли корабль минрепа, это на такой скорости особенно опасно. Трижды за время войны я испытал это неприятное ощущение — скребущий по корпусу минреп. Не для всех это кончалось только нервным напряжением. Лодка капитана 3 ранга Л. Сушкина, например, вернулась однажды в базу без рулей и с оторванной носовой частью. А сколько экипажей не вернулось вообще... Но в том и состоит искусство подводника, чтобы суметь преодолеть оборону противника, нанести неожиданный удар, а потом скрыться от преследования.

Когда минное поле оказалось позади, подвсплыли: горизонт был чист. Прошли долгие минуты ожидания конвоя. Я приказал гидроакустику Рагозину докладывать о малейших шумах. И когда они появились, я увидел в перископ слабые дымы. Дым становился гуще, отчетливее. Вот запись в журнале боевых действий:

«03.49. Пеленг на шум винтов 290 градусов. В перископ видны мачты многих кораблей и два самолета над ними. Объявлена торпедная атака. Слышны далекие взрывы глубинных бомб».

Когда я объявил торпедную атаку, то почувствовал, какое облегчение принесла долгожданная команда экипажу. Но это лишь начало. Чтобы боевое счастье не ускользнуло от «С-15» и на этот раз, надо быть собранным, дерзким.

Вот уже виден в перископ весь конвой. Каким грозным и недоступным кажется он. Но одного транспорта уже нет. Значит, новый тактический план оправдал себя. «М-201» под командованием капитана 3 ранга Н. Балина успешно атаковала. Это на нее сбрасывали гитлеровцы глубинные бомбы. Теперь наша очередь атаковать.

Поднят и опущен перископ. Траверзное расстояние до колонны 20 — 25 кабельтовых. Легли на контркурс и поднырнули под корабли охранения. Над головой шумы из винтов. Думают ли гитлеровцы, что сейчас мы проходим под их киями?

Снова на 5 — 6 секунд подняли перископ... Быстро рассчитываю угол упреждения... Через минуту подвсплыли опять. Дистанция 14 кабельтовых. С транспортом створится сторожевой корабль. И впервые в жизни подаю команду, це-

лясь в реального противника (Васильев был молодым, только что назначенным командиром ПЛ. — Прим.авт.):

— Носовые торпедные аппараты, товсь! — А через три секунды: — Пли!

Из четырех выпущенных торпед три попали в транспорт «Сюльвикен». Нужно всплыть на перископную глубину, чтобы проконтролировать результат атаки. Поднял перископ и рядом увидел два сторожевых корабля.

— Нырять, — приказал я боцману, опуская перископ.

Но удача явно не хотела даваться нам без труда. Внезапно из строя вышел электрическое управление горизонтальными рулями. Пока переходили на ручное управление, создался дифферент 30 градусов на корму, нос корабля показался на поверхности моря, что заметили фашисты. Они открыли по лодке интенсивный огонь, а один из сторожевиков пошел на таран.

Положение было критическое. Я приказал срочно погрузиться и увидел, как бешено вращают рукоятки кингстонной цистерны быстрого погружения трюмные В. Матюшин и А. Стребыкин. Не растерялся ни один человек. «С-15» ушла на глубину 40 метров. И тут посыпались глубинные бомбы. Попытка задержаться на рабочей глубине не удалась. Лодка продолжала погружаться и ударилась о грунт на глубине 103 метра.

Мы выиграли два этапа боя: скрытный подход и атаку. Осталось устоять в третьем: сохранить корабль, уйти от преследования. Бомбы рвались непрерывно, все время рядом. Впервые я увидел, как прогибаются шпангоуты.

...Сбросив 79 бомб, противник потерял с нами контакт. И мы сразу приступили к устранению повреждений. И при первых же шумах в отсеках — снова глубинные взрывы. Когда немного стихли, дал команду позавтракать. Обыденные дела как нельзя лучше успокаивают людей. С момента атаки прошло пять часов. Кажется, опасность миновала. Отремонтировали и запустили гирокомпас, ввели в строй горизонтальные рули, восстановили нормальное освещение. Можно всплывать в грунта. Но вот еще одна запись в журнале боевых действий:

«20.30. Прошли минное поле. Горизонт чист. Всплыли в крейсерское положение... Пока обнаружено 62 серьезных повреждений, полученных в результате взрыва 114 глубинных

бомб...» («С-15» открывает счет» в сборнике «Подводники атакуют», М., 1986.)

Вот так воевали наши подводные асы, в том числе и из числа молодых командиров ПЛ. Обратите внимание на условия похода и торпедных атак. В общем-то «рядовой» поход и «обычная» торпедная атака, но соотношение кораблей охранения и охраняемых судов 5 к 1 (не наоборот, как было при атаках у немецких подводников), и за один поход лодке трижды пришлось пересечь минное поле и выдержать атаки кораблей ПЛО, сбросивших на нее 114 глубинных бомб.

Привожу маленький отрывок из воспоминаний командира «С-56» Героя Советского Союза Г. И. Щедрина:

«Две недели назад мы возвратились в базу. Сейчас вышли в новый поход. Направляемся в логово врага... Суровое Баренцево море встретило нас жестоким зимним штормом еще на выходе из залива. Ход пришлось уменьшить. Тяжелые свинцовые волны взбегают на палубу, взбираются на мостик. В люк непрерывно попадает вода. Помпа работает на откачку почти безостановочно. Холодные струи льются в центральный пост, на дежурных — трюмного и электрика. У рулевого в боевой рубке насквозь промокла куртка. А каково сигнальщикам?

Ледяные брызги и снежная крупа секут лицо. На одежде нарастает толстый слой льда. Очень хочется отвернуться, подставить ветру спину, дать отдохнуть уставшим глазам. Но делать этого нельзя. Сигнальщик даже в такой крошечной тьме не имеет права просмотреть плавающую мину. На переходе это — главная опасность.

...Восемь суток подряд ревет буря. Море как кипящий котел. Даже на 30-метровой глубине лодку кренит на восемьдесят градусов на борт.

...В один из дней ветер достиг ураганной силы. ... Громадные волны перекатывались через мостик. Верхние вахтенные привязались бросательными концами к тумбе перископа. Ударами волн вдребезги разбиты стекла в ограждении рубки. Смыло за борт ночной прицел. В довершение всего понизилась температура воздуха. Лодка начала обледеневать...

А ранним утром встретились с тем, кого искали. Нас обнаружили противолодочные корабли... Первая серия бомб взо-

рвалась над нами около шести утра, через полчаса после погружения... И вот уже 12 часов команда стоит по готовности номер один. Спички Молодцова (трюмного центрального поста. — Прим. авт.) почти все переложены в левый карман. Это значит, сброшено на нас около 100 бомб».

Трижды командир лодки пытается подвсплыть и контратаковать сторожевики, но видимость плохая, в перископ ничего не видно. После подвсплытия бомбежка усиливается, т.к. увеличение скорости хода у поверхности воды создает большие шумы — немецкие акустики точнее определяют место ПЛ. «Нужно во что бы то ни стало перехитрить противника, оторваться, уйти от него. Команда утомлена, пора дать ей хоть немного отдохнуть. Трудно простоять 12 часов под разрывами глубинных бомб. А ведь в понятие «стоять по тревоге» входит напряженная боевая работа...»

В поисках выхода из положения, с целью уменьшить шум от подводной лодки принимается решение управление горизонтальными и вертикальным рулями перевести на ручное. Помпы и другие механизмы не запускать и... отключить систему регенерации. «Каждому на лодке известно, что значит прекратить в подводном положении очистку воздуха... Увеличение углекислоты от нормального ее содержания в воздухе до полпроцента опасности для жизни человека не представляет. Но стоит прекратить очистку воздуха — количество углекислоты в отсеках увеличивается довольно быстро, примерно на один процент в час, а это уже вредно отражается на организме человека. Сперва появляется одышка, слабое головокружение, шум в висках. По мере роста концентрации углекислоты отдышка и головная боль усиливаются, появляется мышечная слабость. При четырех процентах отдышка становится мучительной, руки — влажными и холодными, движения крайне затруднены, повышается кровяное давление. Если концентрация углекислоты достигает шести процентов, человек теряет способность управлять своими действиями...»

После того как сторожевики потеряли лодку (шумы их винтов стали почти не слышны), командир попытался всплыть в надводное положение. Но оказалось, что немцы снова обнаружили лодку. «Посыпались бомбы. Началось все сначала. На

этот раз преследуют два миноносца и два сторожевика... До полуночи на нас сброшено 124 бомбы.

...Все тяжелее становится дышать. Мучает одышка. Стучит в висках, свинцом наливается голова. Трудно и совсем не хочется двигаться. Замечаю, что у всех неестественно красные лица. Наступает апатия. Какое-то деревянное равнодушие даже к взрывам глубинных бомб. Так действует углекислота. Решаю пройти по отсекам. Как много, оказывается, нужно сил, чтобы отдраить переборочные двери... Подводники исполняют свой долг. Все — на постах. Но картина в общем тяжелая. Даже на лицах самых жизнерадостных ни одной улыбки... Некоторые пытаются дышать через патроны регенерации. Однако уже не хватает сил втянуть через них воздух. У многих на лбу выступил холодный пот, дрожат руки. Первым свалился матрос Назаров. Ему стало плохо в трюме при осмотре подшипников на линии вала. То же произошло с Новиковым и Бочановым, когда они осматривали трюмы. Углекислый газ тяжелее воздуха, поэтому концентрация его у днища лодки наибольшая...

Чувствуется, что фашистские корабли потеряли нас, хотя находятся близко. Они беспорядочно рыщут по району. Бомбы сбрасывают неточно. Любой ценой нужно держаться».

На лодке осталось мало запасов энергии аккумуляторных батарей. «Длительного преследования нам больше не выдержать...» Взорвалась серия глубинных бомб. На этот раз опять близко. Из отсеков поступают какие-то ленивые, бесстрастные доклады о том, что все в порядке.

...Подхожу к переговорным трубам и громко вызываю:

— В носу! В корме!

Стучит кровь в висках. Собственный голос кажется чужим, далеким и звучит будто в пустой цистерне. Отсеки отвечают безразличными и вялыми «Есть».

— Говорит командир корабля! Противник нас потерял. Нам нужно продержаться, не увеличивая шумности. Мне известно, что личный состав устал и выбивается из сил. И все-таки нужно держаться. Разрешаю беспартийным отдохнуть. Коммунистам прошу стоять за себя и за товарищей. Повторяю: коммунистов прошу держаться.

Первым ответил седьмой отсек:

— Беспартийных нет. Вахту стоим!

— ...Центральный! В шестом стоят по готовности номер один. Вахту несем все. Назаров подает заявление в партию. Беспартийные просят не сменять их!

— Центральный! Личный состав пятого отсека просит считать нас всех коммунистами! На вахте будем стоять сколько понадобится!

И так все отсеки. От мест по расписанию не отошел ни один человек, не исключая и учеников, совершающих свой первый поход.

...В 8 часов 20 минут сброшены последние две серии бомб — по шесть штук в серии. Фашисты убедились, что им нас не найти, и стали отходить на юг. К девяти часам утра шум винтов затих, а еще через полчаса мы всплыли. Открыв верхний рубочный люк, я выхожу на мостик и, вдохнув свежий морской воздух, на мгновение теряю сознание...

Вентилируем лодку... Какой гадостью мы дышали! Даже курить не хочется — так хорош воздух.

...Погружаемся, чтобы дать команде отдохнуть. На вахте оставляю одну смену, остальным — спать. Теперь можно подвести итоги. Преследовали нас **семь кораблей — два эсминца и пять сторожевиков**. Бомбометание длилось 26 с половиной часов. На лодку было сброшено более **300** бомб. В готовности номер один команда находилась около **28** часов» (выделено мной. — Прим. авт.).

Через несколько суток «С-56» обнаружила большой конвой в составе нескольких десятков выпелов. Выполнив расчеты, командир и штурман убедились, что для перехвата конвоя нужно несколько десятков миль идти возможно максимальным ходом в надводном положении. При этом еще нужно зарядить аккумуляторные батареи. Для сближения с конвоем на дистанцию торпедного залпа необходимо было еще преодолеть минное поле, т. к. конвой шел вдоль береговой черты, прикрываясь с открытой части минными полями в зоне действия своей авиации. В погоне за конвоем несколько раз пришлось уклоняться от плавающих мин и один раз от перископа вражеской ПЛ. При движении в минном

поле в подводном положении пришлось несколько раз уклоняться от мин.

«...Все внимание акустика сосредоточено на эхопоиске (в 1944 г. на вооружении наших ПЛ уже были новые гидроакустические станции, способные работать не только в шумопеленгаторном, но и в «активном» режиме, излучая гидроакустические сигналы. — Прим. авт.). Проходим опасный в минном отношении район. Слышен однообразный писк посылок. В наушниках послышался еле заметный щелчок. Прямо по носу лодки. Это от малого препятствия. Вначале оно угадывалось только на слух. Но вот в записи на ленте рекордера появились точки:

— Мины.

Начинаем маневрировать. По-видимому, мы оказались на минной банке. В течение 20 минут обошли восемь мин...» Пройдя под минным полем, убедились, что конвой имеет значительное противолодочное двухкольцевое охранение.

«...Прорвали первую линию охранения, состоящую из сторожевых катеров... Исходную позицию для залпа заняли под выгодным курсовым углом, чтобы, как и рассчитывали по фотоснимкам летчиков в базе, атаковать одновременно две цели.

...После прорыва второй линии охранения из тумана стали показываться основные суда конвоя. На крест нитей перископа подходят транспорт и миноносец. Раздумывать и рассматривать некогда.

— Носовые аппараты, пли!

И четыре стальные сигары устремились навстречу врагу. Хочется атаковать вторично — кормой. Следуют быстрые, очень громкие команды, чтобы перекричать свист воздуха и шум принимаемой воды. Лодка ложится на новый курс.

Слышны взрывы наших торпед — два близко и один глухой, далекий. Так и должно быть. Корабль охранения был к нам ближе. Транспорт не видно. Утонул или закрыт туманом — судить трудно. Прямо на нас идет сторожевой корабль, он уже близко. Приходится принимать воду в цистерну быстрого погружения и уходить на глубину. Это, к сожалению, срывает повторную атаку...»

И снова началось противолодочное бомбометание.

*«Всего сброшено около **40** глубинных бомб. Лодка уходит под минным полем на север... Через час снова атака глубинными бомбами, но теперь уже совсем далеко...»*

В нападении на конвой участвовала еще одна наша ПЛ. *«Мы перехватили донесение Гладкова (командира другой лодки): «Атаковал крупный транспорт, слышал взрыв своих торпед»... Фашистский конвой североморцы разбили, что называется, в щепки. После подводников противника атаковали катерники, утопив **15** кораблей. Остальных dokonчили летчики. К месту назначения не дошел ни один транспорт...»*

Подводный снайпер (О В. Л. Тураеве)

Среди прославленных подводников Великой Отечественной войны как-то не очень заметно имя одного из самых важных советских подводных асов — капитана 2-го ранга Василия Андреевича Тураева. В свое время среди подводников Балтики и Северного флота было немало домыслов и догадок в отношении прохождения службы этим выдающим подводником, связанных, в том числе, и с его двойным понижением в должности. Кое-кто высказывал мысли о неуживчивости его характера, проявляющейся в его взаимоотношениях с вышестоящими начальниками. Другие предполагали, что все дело в его конфликтах с работниками политорганов. Не будем гадать на эту тему, а поговорим о его подвигах.

До назначения на подводную лодку служил помощником вахтенного начальника на линкоре «Марат». Первой «подводной» должностью была должность командира БЧ-3 (минно-торпедная боевая часть) на ПЛ «Л-1». Потом были «Л-2» (помощник командира), «М-52» (командир).

Первый боевой поход капитан-лейтенант Тураев выполнил, командуя подводной лодкой «С-12» на Балтике в сентябре — октябре 1942 г. Поход начался 19 сентября, когда «С-12» совместно с подводной лодкой «Д-2» была выведена из Кронштадта к о. Лавенсаари. Так как «С-12» была новой лодкой, недавно вошедшей в состав подводных сил, в поход вместе с Тураевым командование бригады послало дивизионного ме-

ханика капитан-лейтенанта В. Коржа и дивизионного штурмана А. Ильина.

Не успела лодка погрузиться в намеченной точке после окончания ее эскортирования кораблями охранения, как над лодкой появился самолет и сбросил на нее 3 авиабомбы. От близкого разрыва бомб вышли из строя основные штурманские приборы: гирокомпас и лаг, а также электродвигатели, вертикальный руль и еще кое-какие приборы и системы. Как говорится, лодка осталась «без руля и без ветрил». К тому же во время бомбежки возник пожар аккумуляторов во 2-м отсеке.

С большими усилиями пожар был потушен, основные неисправности устранили, боеспособность лодки восстановили.

Продолжая прорываться через Гогландский противолодочный рубеж, подводная лодка врезалась в сеть. Сразу же в район предполагаемого нахождения лодки бросились несколько катеров ПЛО, началось глубинное бомбометание. На лодку было сброшено 32 глубинные бомбы. Возможно, эти бомбы и помогли лодке вырваться из сети.

При дальнейшем плавании выяснилось, что от воздействия взрывов глубинных бомб вышли из строя оба воздушных компрессора. Это значит, что лодка не может набивать сжатый воздух в соответствующие баллоны, а следовательно, без этого воздуха она не может всплывать, израсходовав последнее его запасы. Да и погружаться она не сможет, т. к. в основном все системы управления клапанами, захлопками и т.д. работают с помощью ВВД — воздуха высоко давления. Без ВВД лодка не может и стрелять торпедами.

Снова высококвалифицированные специалисты экипажа лодки исправили все повреждения. Лодка снова ожила.

20 октября «С-12» атакует и топит транспорт «Эдит Боссельман».

27 октября в районе маяка Акменьрагс был обнаружен конвой из десяти целей (5 транспортов и 5 кораблей охранения). Было дневное время. Несмотря на это, командир принимает решение атаковать конвой. Сближается на близкую дистанцию и с перископной глубины точным 2-торпедным зал-

пом топит большой теплоход «Мальгаш» (6300 тонн) и транспорт «Сабине Ховальд» (5956 тонн).

Пробыв в море более месяца, лодка получила приказание возвращаться в базу. Незадолго до подхода к противолодочному рубежу в подводном положении лодка сталкивается с неопознанным подводным объектом, возможно, вражеской ПЛ.

Удар произошел форштевнем, так что вода в прочный корпус не поступила. Объект удара мог уйти на дно. О силе удара можно было судить по возвращении в базу, когда выяснилось, что оказался вырванным 2-метровый кусок форштевня, имеющего значительную толщину, а следовательно, и прочность.

Во время форсирования Нарген-Порккалла-Уддской противолодочной позиции при зацеплении корпусом минрепа над лодкой прогремел огромной силы взрыв мины. Снова вышла из строя часть приборов и механизмов. Была нарушена герметичность прочного корпуса, в лодку стала поступать вода. Снова началась героическая борьба за живучесть. Не успели до конца закончить работы по ликвидации повреждений, как снова прогремел взрыв. И опять — борьба за живучесть лодки, борьба со смертью. При всплытии в надводное положение на палубе лодки были обнаружены куски вражеской мины.

Возвратилась лодка в Кронштадт 18 ноября, пробыв в море два месяца (нормативный срок автономности ПЛ этого проекта — 30 суток).

Изуродованную, но оставшуюся «живой» лодку поставили в док. Судоремонтники и подводники, осмотрев ПЛ, были поражены и удивлены: с такими повреждениями лодка смогла вернуться в базу каким-то чудом. Ничего подобного и близко не было за всю войну у немецких подводников.

После очередного (4-го или 5-го) усиления противолодочных позиций казалось, что лодки теперь уже окончательно заперты в Финском заливе. Одна за одной при попытке прорваться в Балтику гибнут «Щ-323» (1 мая) и «Щ-406» (1 июня).

Прорвалась в это время только «Щ-303» под командованием И. В. Травкина. Эта лодка под непрерывными ударами

кораблей ПЛО каким-то чудом преодолела Нарген-Порккалла-Уддскую позицию. Командующий флотом распорядился прекратить попытки форсирования противолодочных рубежей с 4 июня.

Возобновление прорыва лодок на просторы Балтики началось лишь с 10 июля.

Подводная лодка «С-12» вышла в море под командованием другого командира, капитана 3-го ранга Д. П. Башенко. Новый командир не менее Тураева был грамотным и опытным подводником, но через неделю после выхода из Кронштадта «С-12» погибла в Финском заливе.

А теперь, уже капитан 3-го ранга, Тураев, отстраненный от командования «С-12» по невыясненным обстоятельствам, был назначен с понижением на Северный флот — командовать «малюткой» — «М-108». Приняв лодку 10 июля, он получает приказ уже через 10 дней сдать ее другому командиру и принять новую «малютку» «М-200» «XV» серии.

Будучи командиром «М-200», Тураев выполнил 3 боевых похода, успешно справился с поставленными задачами (в основном разведка).

13 марта 1944 г. получил назначение командиром «С-104» этого же, Северного флота.

В начале июня «С-104» вышла на боевое патрулирование в район вражеских коммуникаций. 20 июня недалеко от мыса Танахорн был обнаружен конвой из 11 целей, *половина* из которых снова корабли охранения, как и на Балтике осенью 1942 г.

Командир принимает решение атаковать конвой. ***Решительно прорывается к центру конвоя под одним из кораблей охранения, быстро сближается на перископной глубине на кратчайшую дистанцию с одним из самых крупных транспортов и наносит удар 4 торпедами. Все до единой торпеды находят свои цели. Две торпеды попадают в транспорт, третья — в сторожевой корабль, четвертая — в тральщик «Р-311».*** На нашем подводном флоте такой торпедный залп, когда одновременно было пущено на дно 3 цели, был осуществлен ***впервые***. Не было такого и у немецких подводных асов (хотя поражение одним залпом 2 целей было как у нас, так и у них).

12 октября 1944 г. подводная лодка «С-104» снова под командованием В. А. Тураева, находясь в боевом походе, обнаружила конвой из **11** вымпелов. Обращаем внимание: **2 транспорта под охраной 9 (!) кораблей противолодочной обороны. Ни с чем подобным немецким подводникам встречаться не приходилось: на каждый охраняемый транспорт по 5,5 корабля эскорта!**

Командир снова дерзко прорывается к центру конвоя и производит торпедный залп из всех носовых торпедных аппаратов. От попадания торпед разрывается пополам и идет на дно транспорт «Лумме» водоизмещением **1730** тонн, а также взрывается и тонет сторожевой корабль «UJ-1209».

От этой дерзкой и неожиданной атаки командир кораблей охранения явно растерялись, т. к. сбрасывать глубинные бомбы стали с большим опозданием, когда «С-104» на большой глубине и хорошем ходу оторвалась от них.

14 октября «С-104» потопила еще один транспорт. Судя по невероятно сильному взрыву, когда остатки транспорта взлетели на высоту нескольких десятков метров и чуть не задела лодку, транспорт вез боеприпасы.

...После войны В. А. Тураев служил начальником отдела подводного плавания СФ (с апреля по ноябрь 1945 г.), начальником штаба бригады подводных лодок СФ (с ноября 1945 по март 1947 г.), начальником отряда строящихся и ремонтирующихся кораблей (1947 г.), с ноября 1948-го по октябрь 1955 г. преподаватель, начальник кафедры ВВМУ, командир учебного отряда подводного плавания ТОФ (1958 г.), уполномоченный Балтийской группы Госприемки кораблей ВМФ (1964 г.). С этой должности он и ушел в запас в 1964 г. За свои боевые подвиги и заслуги перед Родиной получил 7 орденов, среди которых **5 орденов боевого Красного Знамени. Это единственный из подводников — кавалер пяти таких орденов.**

Как ни странно, но подводный ас такого уровня мастерства и результативности атак так и не стал Героем Советского Союза, хотя, по свидетельствам его начальников, представлялся к этому заслуженному им званию. Почему? Ответить достоверно на этот вопрос так никто и не может, хотя уже более 30 лет прошло со дня его смерти. Среди товарищей по

службе, хорошо знавших В. А. Тураева и глубоко его уважавших, ходили разговоры о том, что у него не сложились отношения с тогдашним Главкомом ВМФ, его однокурсником по училищу.

Но не это главное. Главное, что и раньше-то немногие знали об этом легендарном подводнике, а в нынешние «демократические» времена такому настоящему подводному асу даже не нашлось места в «Морском биографическом справочнике». Однако нашлось там место другим «флотоводцам», которые, кроме занимаемой ими должности, никакими заслугами перед Родиной не отличились.

Если сравнивать торпедные атаки этого командира советской ПЛ с атаками других командиров, то по уровню отваги и дерзости с ним мало кто может сравниться из наших самых прославленных подводников Великой Отечественной войны, а самые «продвинутые» знаменитые подводные асы «Кригсмарине», как говорится, «и близко здесь не стояли». В том числе и такие, как Отто Кречмер, Вольфганг Лют, Эрих Топп, Рейнхард Зурин, удостоенные звания кавалеров Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами. О пятом подводном асе Деница, удостоенном такой же высокой награды Третьего рейха, — Альбрехте Бранди, не говорю вообще, так как о его подвигах в первой главе достаточно много уже сказано.

Глава 5

Черноморцы

Мужество есть презрение страха.
Оно пренебрегает опасностями,
грозящими вам, вызывает их на
бой и сокрушает.

Л. Сенека

Общие результаты подводной войны черноморцев

Рассказав кое-что о подвигах балтийских и североморских подводников, нельзя умолчать о черноморских.

Подводники-черноморцы ни в чем не уступали своим со-

братьям по Балтийскому и Северному флотам. Условия боевых действий на этом морском театре отличались от Балтики и Севера своей спецификой, но не степенью сложности и трудности задач, которые пришлось выполнять: были они такими же чрезвычайно сложными.

Своим торпедным, минным и артиллерийским оружием они потопили **85** транспортов, боевых кораблей и вспомогательных судов противника, а также повредили **12** транспортов и боевых кораблей. Итого **97** боевых и транспортных единиц врага. Это, конечно, меньше, чем у подводников Балтики или, тем более, североморцев. Но они полностью выполнили свою задачу не только по прерыванию транспортных артерий врага, по которым он пытался осуществлять снабжение морским путем группировки своих войск на южном направлении, но и оказали неоценимую помощь нашим войскам, действовавшим на кавказском и крымском направлениях, своими транспортными перевозками топлива, оружия, продовольствия. Ни с чем не сравнима помощь подводников и при эвакуации после многомесячной героической обороны Одессы и Севастополя, когда вывозили из этих осажденных с суши морских крепостей раненых, а затем — личный состав морской пехоты и последних героических защитников из состава армейских частей, руководителей обороны.

7 черноморских подводных лодок были награждены орденами Красного Знамени, и **5** лодок стали гвардейскими.

1-я бригада подводных лодок стала Краснознаменной и была удостоена почетного наименования «Севастопольская».

2-я бригада лодок награждена высшей морской наградой страны — орденом Ушакова 1-й степени и удостоена почетного наименования «Констанцкая».

Необходимо отметить, что Черноморский флот всю войну доминировал на Черном море, не дал возможности противнику провести ни одной морской операции, полностью лишил его шансов хоть в какой-то степени содействовать захвату Одессы и Севастополя с моря. Эти две морские крепости, державшие беспримерную в истории войн многомесячную оборону, были оставлены защитниками только по приказу

Ставки при громадном превосходстве сухопутных сил противника, в частности, авиации и танков.

6 черноморских подводников стали Героями Советского Союза.

От воздействия противника погибли **24** подводные лодки. Самым тяжелым оказался 1942 г., когда погибло **11** лодок.

В планах гитлеровского командования по захвату Киева, Донбасса и Ростова в результате прорыва нашего Юго-Западного фронта большое значение отводилось Черному морю. Генеральный штаб германской армии рассчитывал с помощью мощных ударов авиации уничтожить или вывести из строя основные силы советского флота, оставшиеся корабли заблокировать в базах, тем самым обеспечив полную блокаду наших баз с моря, и в считанные недели основные базы Черноморского флота захватить с суши. В первую очередь речь шла об Одессе и Севастополе.

Для выполнения этой цели на румынских аэродромах было сосредоточено **1195** самолетов, из которых **420** бомбардировщиков, **346** истребителей, **150** самолетов-разведчиков.

Морской флот противника к началу войны располагал **4** эскадренными миноносцами, **3** миноносцами, одной подводной лодкой, **18** другими боевыми кораблями: минными заградителями, тральщиками, мониторами, катерами-охотниками за подводными лодками. Кроме того, **18** сторожевых катеров имелось в устье Дуная.

В ходе войны шло непрерывное наращивание сил и средств флота противника, так что к 1942 — 1943 гг. общее число боевых кораблей было доведено до **нескольких десятков**. Немцы умудрились даже переправить на Черное море **6** подводных лодок (по шоссе на специально оборудованном автотранспорте). Правда, особых успехов эти подводные лодки не достигли. Потери от подводных лодок немцев на Черном море составили лишь **1,5%** боевых кораблей и **2,5%** транспортных судов.

По корабельному составу значительное преимущество на Черном море было на нашей стороне: **один** линкор, **13** эсминцев, **3** лидера, **2** СКР, **15** тральщиков, **84** торпедных катера и **47** подводных лодок.

Такое громадное превосходство в силах и средствах на море немцы решили компенсировать в какой-то мере своей авиацией. В связи с этим и сосредоточили они на румынских аэродромах **346** бомбардировщиков (у нас было **136** бомбардировщиков). **Именно авиация противника и наносила основные удары по нашим силам и средствам на Черном море.**

В первый же день войны подводные лодки вышли в дальний дозор: в районах между Констанцой и Суликой, а также Констанцой и Бургасом начались минные постановки.

Как и на всех приморских театрах военных действий, сухопутные войска значительно зависели от морских перевозок. Для немцев особенно важны были перевозки жидкого топлива с нефтепромыслов и баз Румынии.

Первыми на Черноморском флоте отличились летчики морской авиации, которые в ночь на 23 июня нанесли удар по нефтехранилищу в Констанце, а затем 24 и 25 июня нанесли повторные удары.

Несколько позднее авиация нанесла удары по нефтепромыслам Плоешти. В целом за июнь-июль-август были уничтожены сотни тысяч тонн нефти.

Подводные лодки, развернувшиеся в первые же дни войны на основные коммуникации противника в юго-западной части Черного моря, тоже сыграли свою роль в срыве вражеских перевозок. Отличились экипажи подводных лодок «Щ-211» (капитан-лейтенант А. Д. Девятов), «Щ-214» (капитан-лейтенант В. Я. Власов), «Щ-215» (капитан-лейтенант Г. П. Апостолов). При первом же выходе на боевое патрулирование они потопили **два** транспорта, **два** танкера и шхуну немцев.

Однако общие итоги первого полугодия войны были для подводного флота неутешительны. Командующий флотом дал суровую оценку действиям подводников в 1941 г. Вот что, в частности, было зафиксировано в приказе по этому вопросу: *«Итоги подводной войны ЧФ за 6 месяцев войны показывают абсолютно неудовлетворительные результаты — при выполнении моих приказаний в части использования подводных лодок.... За полгода потоплено 7 транспортов противника, в то же время погибло 7 наших подводных лодок».* Далее коман-

дующий флотом приводит сравнение с подводниками Северного флота, которые, имея в 3 раза меньше ПЛ, потопили за этот же период **48** транспортов, не потеряв ни одной. ПЛ. Указаны в приказе и конкретные недостатки и причины таких низких результатов. Но черноморские подводники быстро приобрели опыт и в новом, 1942 г. уже получили другие результаты.

Участие в обороне Одессы

На сухопутном фронте южного направления обстановка складывалась чрезвычайно тяжелая. Особенно тяжело было под Одессой, где противник сосредоточил вначале **11** дивизий. В связи с тем, что под Одессой немцы получили хороший отпор и с ходу взять ее не смогли, группировку своих войск они усилили до **18** дивизий.

Превосходство врага было многократное и по живой силе, и по бронетанковой технике, и по авиации.

В результате героической обороны защитников Одессы немцы смогли войти в город только 17 октября 1941 г. По решению Ставки Верховного командования наши части оставили Одессу. Черноморский флот на протяжении всего времени обороны Одессы обеспечивал морские сообщения, переправляя в осажденный город войска, вооружение, боеприпасы. Громадную роль выполнил флот при эвакуации Одесского оборонительного района. С 1 по 16 октября морем было вывезено **80** тыс. защитников Одессы с боевой техникой и вооружением и **15** тыс. гражданских лиц. За одну только ночь 16 октября было эвакуировано **35** тыс. советских солдат и офицеров.

Разумеется, все это время подводные лодки не только действовали на коммуникациях противника, но принимали участие и в снабжении защитников Одессы, и при эвакуации. Необходимо сказать, что, прежде чем оставить город, из него было вывезено ценное оборудование заводов, сырье, оружие, ценные грузы. В первую очередь вывозились раненные и гражданское население. Руководство обороной города, представители местных властей покидали город последними (в отличие от немецкой эвакуации, например, Данцига).

Несмотря на то что противник превосходил по численности во всех направлениях (живая сила, танки, артиллерия, авиация), советские войска вместе с флотом успешно выполнили свою задачу, на длительный срок сковав крупнейшую группировку войск противника. Захватчики потеряли под Одессой **160** тыс. солдат и офицеров.

Помощь осажденному Севастополю

В начале октября превосходящими силами противника была отрезана крымская группировка советских войск. В тяжелых изматывающих боях войска Приморской армии вынуждены были отойти к Севастополю. ***Началась невиданная в истории морских крепостей оборона Севастополя.***

29 октября в городе было объявлено осадное положение, и в этот же день немцы начали штурм Севастополя. Снова, несмотря на громадный численный перевес сил и средств, противник не только не смог овладеть городом, но и, потеряв большое число своих солдат и офицеров, прочно застрял на подступах к Севастополю на много месяцев.

И снова Черноморский флот играл важнейшую роль в снабжении защитников города всем необходимым. Наряду с Севастополем флот обеспечивал перевозку необходимых грузов для Керчи, Алушты, Судака.

Немцы усилили блокаду Севастополя с моря, пытались изолировать город, пресечь его снабжение. Особенно много неприятностей приносила морякам вражеская авиация, забрасывая подходы к порту, бухты и фарватеры большим количеством новых типов мин (магнитных, акустических, инерционных). Мощные налеты производились и на суда и корабли, обеспечивающие перевозки. В этих условиях сыграли свою роль и подводные лодки. На первый взгляд, много ли груза можно доставить на подводной лодке? Однако зачастую и лишь несколько тонн его или даже несколько сот килограммов, крайне необходимого для обороны, спасали положение.

Ставка Гитлера, осознав, что план быстрого взятия Севастополя провалился, сосредоточила под Севастополем к июню 1942 г. **203 800** солдат и офицеров, **450** танков, **600** са-

молотов, **780** орудий, среди которых была и пресловутая «Дора» — орудие чудовищного размера и калибра **800** мм, а также много орудий **305** мм и мортир **615** мм.

Со 2 июня 1942 г. начался особенно сильный штурм Севастополя: 2 — 3 июня в налетах на город в общей сложности участвовало **587** самолетов, сбросивших **7000** бомб. До 7 июня немцы провели более **9** тыс. самолето-вылетов, сбросив **48 000** бомб. Артиллерия врага выпустила **126** тыс. снарядов. Начиная с 7 июня, немцы ежедневно совершали около **2** тыс. самолето-вылетов.

И снова, как и раньше, затея немцев со взятием Севастополя провалилась. Только за два последних месяца 1941 г. на транспортах и боевых кораблях флота было доставлено в Севастополь **33 992** солдата и офицера, **4763** тонны боеприпасов, **3963** тонны продовольствия, **9096** тонн жидкого топлива, **178** автомобилей, около **100** орудий и танков, **5408** тонн других грузов.

Прорыв надводных кораблей в осажденный Севастополь становился практически невозможным. Флот понес большие потери.

В 1942 г. с учетом сложившейся обстановки командование Черноморского флота (вице-адмирал Ф. С. Октябрьский) приняло решение для доставки боеприпасов, продовольствия, горючего в полную меру использовать подводные лодки. Обратным рейсом лодки вывозили раненых, а затем (когда речь зашла об эвакуации защитников города) личный состав кораблей и частей морской пехоты. Выходили лодки из Новороссийска и, двигаясь днем в подводном положении, ночью всплывали в надводное. Если при подходе к Севастополю было дневное время, то входили в бухту в подводном положении (под перископом). Если разгрузку не успевали произвести в ночное время (разгрузка шла только ночью), то лодка ложилась на грунт в районе акватории порта и дожидалась темноты.

В общей сложности подводные лодки совершили **78** рейсов в осажденный город, доставили его защитникам около **4000** тонн боеприпасов, бензина, продовольствия. Из осажденного Севастополя обратным рейсом вывезли **1300** раненых воинов, стариков, женщин и детей.

Условия, в которых приходилось действовать подводным лодкам, были поистине адские. **Только за четверо суток (с 1 по 4 июля 1942 г.) вражеская авиация и противолодочные катера сбросили на 5 лодок, участвовавших в это время в перевозках, 4 тыс. глубинных бомб. В среднем по 800 (!) глубинных бомб на одну подводную лодку за четверо суток, т.е. ежедневно в среднем по 200 бомб на одну лодку.** («Боевой путь Советского ВМФ», том III. Коллектив авторов под руководством А. В. Басова. М., 1974.)

Знали ли что-либо подобное какие-либо другие подводники (немецкие, американские, японские, английские)?

Несколько конкретных примеров

Вот кое-что из того, как действовали черноморские подводные асы в таких условиях.

1. Подводная лодка «М-32» (капитан-лейтенант Н. А. Калтынин). 21 июня, погрузив мины, боезапас (патроны для защитников города), бензин, продовольствие, вышла из Новороссийска и, успешно преодолев все преграды, прибыла в Севастополь, произвела выгрузку.

Забрав в Севастополе несколько раненных солдат и гражданских пассажиров, среди которых было три женщины, 23 июня лодка должна была выйти из порта. При нахождении в подводном положении в подводной лодке неожиданно произошел взрыв паров бензина в центральном посту. Многие члены экипажа, находящиеся в отсеке, получили ожоги, но никто не покинул свой пост.

Было светлое время суток, и лодка до наступления темноты должна была лежать на грунте в районе базы в течение 16 часов.

В загазованных отсеках, насыщенных парами бензина, большинство личного состава и пассажиров было в обморочном состоянии. Продолжали бодрствовать только 3 человека (командир лодки, старшина группы Н. К. Пустовойтенко и краснофлотец Сидоров).

Командир приказал Пустовойтенко, который чувствовал себя наиболее бодро, разбудить его в 21 час, часа через 3 — 4, т. к. сам он практически более 2 суток не спал. Продержавшись до назначенного времени, Пустовойтен-

ко начал будить командира, но командир был в бессознательном состоянии. Тогда Пустовойтенко принимает решение самостоятельно всплыть в надводное положение, продув балласт (благо было уже темно).

Лодка всплыла в позиционное положение. Пустовойтенко открыл верхний рубочный люк, но, глотнув свежего воздуха, сам стал терять сознание. В последний момент он успел все же задраить люк.

В течение 2 часов лодка оставалась никем не управляемой, ее сносило на каменистый берег в районе Херсонесского маяка. Однако Пустовойтенко пришел в сознание, открыл рубочный люк и вынес командира в ограждение рубки. К командиру лодки стало возвращаться сознание, и он дал команду: *«Запустить моторы и дать задний ход»*, т. к. лодка была в положение носом к берегу. Электрик, приведенный в чувство старшиной Пустовойтенко, толком не разобравшись в смысле поступившей команды, дал ход вперед.

Командир приказал Пустовойтенко встать у главной станции и обеспечить правильный ход, но лодка уже успела удариться о прибрежные камни и повредить вертикальный руль. Плотность батарей к этому времени полностью истощилась. Командир принимает решение запустить дизели и продуть балласт, т. к. без этого с камней лодку не снять. Запустили дизель, лодка из позиционного положения перешла в крейсерское и 25 июня благополучно вернулась в Новороссийск (ЦВМА, ф. 118, д. 5483).

2. Подводная лодка «Л-23» (капитан-лейтенант И. Ф. Фортунный) совершила в осажденный Севастополь 6 рейсов. Только за один день 1 июля 1942 г. на лодку было сброшено **442(!)** бомбы («Боевой путь Советского ВМФ», том III. Коллектив авторов под руководством А. В. Басова. М. 1974; ЦВМА, ф. 10, д. 34574). Это абсолютный рекорд по количеству глубинных бомб надводных кораблей и самолетов, сброшенных в течение одних суток (можно вносить в книгу рекордов Гиннеса). Такое никогда и не снилось немецким или каким-то другим подводникам.
3. Подводная лодка «С-31» (капитан-лейтенант Н. П. Белорук) совершила 5 рейсов в Севастополь. За время этих рейсов неоднократно подвергалась атакам вражеских са-

молетов, обстрелу арторудий с берега, преследованию малыми кораблями ПЛО, сбросившими на нее свыше **200** глубинных бомб (ЦВМА, ф. 118, д. 5410).

4. Несколько лодок помогали осажденному Севастополю, но не прекращались боевые действия подводных лодок и по нарушению транспортных перевозок врага: постановка минных заграждений, торпедные и артиллерийские атаки танкеров, сухогрузных транспортов, боевых кораблей, барж, шхун.

Успешно действовали подводные лодки «Щ-21» (инженер-капитан 3-го ранга И. Л. Зельден), «М-35» (ст. лейтенант М. В. Грешилов), «Щ-214» (капитан-лейтенант В. Я. Власов), «Щ-205» (капитан-лейтенант П. Д. Сухомлинов) и др.

Например, подводная лодка «Щ-211» (капитан-лейтенант А. Д. Девятко) в одном из боевых походов высадила группу болгарских революционеров-интернационалистов во главе со знаменитым Николаем Райдойковым, а через четверо суток вышла в торпедную атаку на конвой из 2 транспортов и нескольких малых кораблей эскорта. С дистанции 3 кабельтовых командир произвел 2-торпедный залп: транспорт «Пелес» водоизмещением **5708** тонн получил сильное повреждение, вначале выскочил на мель, а потом сполз с нее и затонул.

Эта же ПЛ в следующем походе вышла в атаку на конвой из трех транспортов, в числе которых были итальянские танкеры «Тампило» и «Суперга» в охранении эсминца и **5** катеров. С воздуха конвой прикрывался самолетом. В результате торпедной атаки танкер «Суперга» (**6514** тонн) ушел на дно.

Надолго прекратился вывоз нефти из Румынии после потопления подводной лодкой «Щ-214» итальянского танкера «Торчелло» (**9336** тонн).

5. Необходимо отметить, что с самого начала войны до конца 1941 г. черноморские подводники успели нанести немцам серьезные удары. За это время они потопили **5** транспортов, в числе которых «Шипка» (**2304** тонны), «Чигвар» (**1031** тонна), «Каварна» (**3494** тонны); на минах, поставленных лодками, затонули еще **2** транспорта, **2** минных заградителя («Реджале Король I» и «Терзия Вальнер»),

- 7 тральщиков, 3 буксира. К концу 1941 г. подводные лодки выставили **1359** мин в активных и оборонительных минных заграждениях.
6. На долю подводников выпадала необходимость спасать людей из числа оставшихся в живых членов экипажей надводных кораблей, подвергшихся атакам вражеской авиации. Так, например, после гибели эсминца «Безупречный» 26 июня 1942 г. этим пришлось заниматься подводным лодкам «М-112» и «М-118», т. к. лидер «Ташкент», сам подвергшийся интенсивным атакам самолетов, вынужден был покинуть район, сбросив спасательные круги, пояса, другие плавающие предметы («Ташкент» шел вместе с «Безупречным» в Новороссийск из Севастополя с остатками личного состава 142-й морской стрелковой бригады).

30 июня 1942 г. Ставка Верховного главнокомандования приняла решение оставить Севастополь. Силы обороны города к этому времени окончательно иссякли. Началась эвакуация оставшихся защитников города. Эвакуация надводными кораблями была невозможна под непрерывным обстрелом береговой артиллерии и бомбовыми налетами авиации. **В Севастополь могли прорываться только подводные лодки и быстроходные катера.** Именно они эвакуировали часть героических защитников города, другая часть пробилась в горы к крымским партизанам.

Севастополь продержался в осаде 8 месяцев — невиданный срок в истории обороны морских крепостей. На все это время к нему была прикована громадная группировка вражеских войск. Только за период третьего штурма Севастополя немцы потеряли под Севастополем 150 000 человек убитыми и ранеными, 250 танков, около 250 орудий, более 300 самолетов. А в целом за время осады города немцы потеряли 300 000 человек убитыми и ранеными.

Надводные корабли с января по июнь 1942 г. совершили в Севастополь **98** рейсов (**3** крейсера, два лидера, один минный заградитель, **10** эсминцев, один СКР).

Подводные лодки за это время совершили в Севастополь

81 боевой поход: в **69** случаях груз был доставлен, в **12** случаях лодки до места назначения не дошли. В целом в снабжении Севастополя и эвакуации защитников участвовало **24** подводных лодки.

«Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для всей Красной Армии и советского народа» — такую оценку дал защитникам Севастополя И. В. Сталин в телеграмме от имени Ставки Верховного главнокомандования.

После оставления Севастополя борьба на Черном море еще более ужесточилась. Начиналась битва за Кавказ, для чего немецкое командование сосредоточило силы и средства, значительно превосходящие все, что имелось на этом направлении у нас: по численности пехоты — в **1,5** раза, по минометам и артиллерии — почти в **2** раза, по танкам — более чем в **9** раз, по самолетам — в **8** раз.

К этому времени в составе своих военно-морских сил на Черном море немцы имели **один** вспомогательный крейсер, **7** миноносцев, **4** сторожевых корабля, **4** канонерские лодки, **7** подводных лодок (общее число подводных лодок к 1 октября 1943 г. было доведено до **14**), **16** торпедных катеров, **13** тральщиков, **30** сторожевых катеров. **Общее число боевых кораблей разных типов было доведено до 100.** Примерно столько же было в составе немецкого флота самоходных барж.

Захват немцами баз и аэродромов в Крыму и на Северном Кавказе значительно облегчил их боевые действия и усложнил наши. Хотя группировки воздушных сил на этом направлении как у немцев, так и у нас сократились, но преимущество по числу самолетов оставалось на их стороне.

В этих условиях черноморские подводники активизировали свои действия. Только в октябре — декабре 1942 г. они совершили **42** боевых похода, нанося удары по коммуникациям противника на морских трассах от Констанцы до Босфора (более **200** миль), от Констанцы до Одессы (**180** миль), от Одессы до Аканы (**355** миль). Они топили транспорты и танкеры противника, доставлявшие своим войскам боеприпасы, горючее, продовольствие. До конца 1943 года было потоплено **42** транспорта и танкера, повреждено **3** транспорта, потоплено несколько десантных барж и буксиров.

Несмотря на громадное превосходство в воздухе, наши перевозки морским путем не прекращались ни на один день. С июля 1942 г. по январь 1943 г. боевые корабли и транспорты совершили более **5** тыс. рейсов с войсками и грузами. И снова подводные лодки принимали в этом активное участие.

Вот несколько примеров, как действовали подводники в этот период.

1. Подводная лодка «Щ-205» (капитан 3-го ранга П. Д. Сухомилов) 5 августа 1942 г. обнаружила конвой в составе **одного** транспорта и **2** кораблей охранения. Чтобы сблизиться с конвоем, командир принимает решение всплыть и в надводном положении, дав ход дизелями, догнать конвой. Сблизившись на дистанцию залпа, несмотря на приближение кораблей охраны, командир выпускает 3 торпеды. Транспорт «Аркадия» (**1800** тонн) ушел на дно. Лодка сумела оторваться от преследования, несмотря на интенсивное бомбометание кораблей ПЛО (ЦВМА, ф. 10, д. 734574).
2. Подводная лодка «М-31» (капитан-лейтенант Е. Г. Расточин) 17 августа обнаружила конвой из **2** транспортов и **2** кораблей охранения. Вышла в торпедную атаку. Транспорт «Дюрншшейн», в который попали две торпеды, взорвался и затонул. Корабли ПЛО начали преследовать лодку, сбрасывая одну за другой несколько серий глубинных бомб. Лодка получила повреждения, но благополучно вернулась в базу (ЦВМА, ф. 10, д. 18276).
3. Подводная лодка «М-36» (капитан-лейтенант В. Н. Комаров) 23 августа обнаружила конвой в составе **2** транспортов и **4** кораблей охранения. Командир принимает решение сблизиться на кратчайшую дистанцию (3 кабельтовых) и производит двухторпедный залп. Теплоход «Анкара» (**4678** тонн) взрывается и идет на дно. Корабли ПЛО преследуют лодку. В результате разрыва глубинных бомб повреждены кормовые рули, сорвана задрайка люка 6-го отсека, вода заполнила 6-й отсек, залила главный электродвигатель, начала поступать в 5-й отсек. Началась борьба за живучесть. После нескольких часов пребывания в таких условиях под водой, когда стих шум винтов кораблей ПЛО и прекратилось бомбометание, лодка всплыла в над-

водное положение. При подходе к базе подверглась атаке вражеского торпедоносца, но успешно уклонилась от сброшенных торпед (ЦВМА, ф. 10, д. 34574).

Несколько позднее эта же ПЛ обнаружила тральщик с баржей на буксире в охранении **3**-х торпедных катеров. Командир лодки вышел в атаку и с дистанции **6** кабельтовых произвел двухторпедный залп. Баржа с боеприпасами взлетела на воздух. Катера начали преследовать лодку, сбрасывая глубинные бомбы, но безрезультатно (ЦВМА, ф. 10, д. 34574).

4. Подводная лодка «Щ-216» (капитан 3-го ранга Г. Е. Карбовский) 10 октября обнаружила румынский транспорт в сопровождении 2 кораблей ПЛО. Сблизившись на дистанцию **6** кабельтовых, командир произвел 3-торпедный залп. Транспорт «Карпаты» водоизмещением **4336** тонн пошел на дно. Корабли ПЛО начали пускать осветительные ракеты, пытаясь обнаружить лодку, беспорядочно сбросили несколько глубинных бомб. Лодка успешно оторвалась от преследования (ЦВМА, ф. 10, д. 34574).
5. 21 октября снова отличился командир ПЛ «М-35» (капитан-лейтенант М. В. Грешилов). Обнаружил транспорт в охранение **3** кораблей ПЛО. Сблизившись на дистанцию **4** кабельтовых, произвел 2-торпедный залп. Транспорт «Ле Прогресс» (**6875** тонн) ушел на дно. Корабли ПЛО сбросили на лодку **32** глубинные бомбы, но **безрезультатно**.

На этом можно и закончить приводить примеры героических действий черноморских подводников. Как видим, здесь не было длительных по времени многонедельных походов, не было нападения на громадные конвои, как, например, при действиях немецких подводников в Атлантике, но условия проведения атак в тесной акватории Черного моря, перекрытой действиями вражеской авиации, были чрезвычайно трудны. Выходы в море были довольно часты, и все время пребывания в боевом походе лодки должны были находиться в подводном положении, лишь изредка всплывая в ночное время для подзарядки аккумуляторных батарей и вентилирования отсеков. Так как зачастую маршруты движения транспортов и танкеров пролегли вблизи побережья, то приходилось действовать под обстрелом береговых

батарей и, главное, в условиях **мелководья**. В таком случае уклоняться от воздействия кораблей ПЛО уходом на глубинную практически было невозможно. Многие подводные лодки не вернулись из боевых походов. В начале этой главы уже было сказано, что за время войны **24** черноморские подводные лодки погибли.

Однако в целом **черноморские подводники полностью выполнили поставленные для них задачи**: вместе со всем Черноморским флотом они успешно содействовали войскам Южной группы, отвлекли громадные силы немцев на южной части их Восточного фронта, помогли защитникам Одессы и Севастополя в их беспримерной в истории морских крепостей героической обороне.

До самого победного конца — в начале сентября 1944 г., когда советские войска, в частности, силами Черноморского воздушного и морского десанта захватили главную базу Румынского флота — Констанцу, а сухопутные части вступили в столицу Румынии — Бухарест, подводные лодки несли свою нелегкую боевую вахту — вахту мужества. Они существенно помогли нашей армии победоносно закончить разгром одной из крупнейших группировок немецко-фашистских войск на юге советско-германского фронта и заставить Румынию и Болгарию выйти из войны.

Немецкие ПЛ на Черном море

Заканчивая разговор о советских черноморских подводниках, хочу поделиться некоторой информацией о действиях немецких черноморских подводных лодок.

Немецкий адмирал Руге, оценивая роль своих подводных лодок на Черном море, пишет, что они «выполнили свою задачу». Возможно, и выполнили, однако; как было сказано выше, потери от немецких подводных лодок составили **1,5%** по боевым кораблям и **2,5%** по транспортам. Это значительно (в несколько раз) меньше, чем от авиации и мин.

Несомненно, что при подведении итогов штаб подводных сил Германии, как всегда, преувеличил достижения своих подводных асов. Например, в число погибших немцы вписали наши транспорты «Красный Профинтерн» (**4368** тонн), «Ленинград» (**1783** тонны), «Ворошилов» (**3108** тонн), танке-

ры «Эмба» (7886 тонн), «Иосиф Сталин» (7745 тонн), «Передовик» (1846 тонн) и некоторые другие суда. Но все они потоплены не были. Были только повреждены и остались на плаву, либо самостоятельно, либо на буксире дошли до баз и еще в ходе войны были отремонтированы и продолжали свое дело.

Командиры немецких подводных лодок, проводя торпедную атаку и не имея времени наблюдать за ее результатами (это не в пустынных районах Атлантики, где часами можно было, находясь в надводном положении, добывать свои жертвы), вынуждены были отрываться от преследования. Зачастую, услышав взрыв после торпеды, считали, что цель потоплена: в штаб шел очередной доклад о победе.

Например, командир «U-19» (обер-лейтенант Оленбург) с короткой дистанции произвел 2-торпедный залп по нашему танкеру «Передовик», шедшему в охранении нескольких малых кораблей ПЛО (тральщики, катера-охотники). Успев пронаблюдать попадание торпеды, он, оторвавшись от преследования, донес в штаб о потоплении танкера. Как выяснилось позднее, торпеда действительно попала в борт танкера, пробив отверстие диаметром 25 см, но не взорвалась. Пробоину заделали деревянным чопом, а при откачке топлива из танка обнаружили взрыватель торпеды.

Как бы там ни было, немецкие лодки на Черном море действовали по сравнению с кораблями румынского королевского флота на порядок выше. Практически никак не проявил себя в этом районе и итальянский флот.

Интерес представляет способ доставки подводных лодок из Северного моря (г. Киль) по суше на Черное море.

Когда немцы начали войну, то из состава 57 подводных лодок «Кригсмарине» 35 из них были «малютками» серии «II». Вначале Дениц планировал все эти лодки использовать в качестве учебных, переведя в Балтийское море. Однако жизнь заставила часть лодок срочно переоборудовать под серию «IID» (с радиусом действия, увеличенным в 3 раза), и их стали использовать в режиме боевых. И надо сказать, что лодки эти показали, что они весьма эффективны. Так, именно они потопили на Балтике в 1941 г. 3 наших «малютки»: «М-78», «М-94» и «М-99».

В 1942 г. 6 подводных лодок серии «II» («U-9», «U-18»,

«U-19», «U-20», «U-23» и «U-24») были переправлены в Констанцу, т. к. на Черном море немцы испытывали «голод» в подводных лодках. На Черное море железнодорожным транспортом перебрасывались торпедные катера, тральщики, десантные суда. Таким же образом по суше было решено переправить и подводные лодки. Только не по железной дороге, а по шоссейной.

Вначале подводную лодку разбирали так, чтобы вес остатка не превышал **200** тонн: снимали аккумуляторы, двигатели, демонтировали рубки, выдвижные устройства. После этого их переворачивали на бок и подводили **6** точно пригнанных понтонов. Затем в таком виде на буксире тащили вверх по Эльбе до района, где глубина уже не позволяла двигаться дальше. После этого лодку вытаскивали на сушу и отдельно от понтонов по автостраде на мощных тихоходных транспортерах перевозили до Ингольштадта. Там она спускалась на воду, снова крепилась к тем же понтонам, тоже перемещенным таким же образом. Теперь на буксире такая связка снова транспортировалась по воде до базы Линц. В Линце лодки собирались в полном виде, за исключением балластной цистерны. Из-за глубокой осадки цистерна по мелководной части Дуная пройти не могла, так что устанавливалась она только в устье Дуная.

Надо отметить, что эта сложная операция по переправке подводных лодок проходила довольно успешно. В октябре 1942 г. в Констанце была сформирована флотилия подводных лодок «30.U», действовавшая до 1944 г.

Из всех **9** немецких подводных лодок, действовавших на всех морях и потопленных подводными лодками союзников, **4** лодки потопили наши подводники: «U-144» — потоплена нашей «малюткой» «М-94» под командованием ст. лейтенанта Дьякова 27.07.41 г.; «U-144» — нашей ПЛ «М-78» 23.06.41 г.; «U-149» — нашей ПЛ «М-101» 28.06.41 г. и «U-584» — нашей ПЛ «М-175» 10.01.42 г.

В свою очередь, немецкие подводные лодки потопили **26** подводных лодок союзников (**3** наших, **17** английских, **3** американских, **2** голландских и **1** норвежскую).

Из немецких черноморских лодок **3** подводные лодки были уничтожены у причалов в Констанце во время налета нашей авиации 20.08.44 г. **3** подводные лодки немцы затопили у

берегов Турции недалеко от Босфора. По другим нескольким лодкам «30.У» флотилии точных сведений нет. Некоторые зарубежные историки пишут, что других лодок там вообще не было. Другие (английские) утверждают, что несколько лодок захватил Советский Союз после капитуляции Румынии и Болгарии.

Глава 6 **«Сам погибай, а товарища выручай»**

Под этим заголовком — старинной русской пословицей, с суворовских времен ставшей законом для русских воинов, хочу привести несколько конкретных примеров, как действовали советские подводники во время Великой Отечественной войны, когда для того, чтобы спасти жизнь товарища, приходилось смертельно рисковать самому, а нередко и гибнуть, соблюдая верность этому святому завету.

Впрочем, и в послевоенное время в истории советского подводного флота было немало примеров, когда подводники, понимая, что они обречены, сознательно шли на риск и гибель, чтобы спасти других.

В связи с этим можно вспомнить аварию на АПЛ «К-8» в 1970 г. в Бискайском заливе на 52-е сутки автономного плавания. В результате сильного пожара, возникшего в гидроакустической рубке из-за возгорания патронов регенерации, а потом охватившего весь третий отсек (центральный пост), и одновременно возникшем пожаре в 7-м отсеке. Чтобы не дать огню распространиться по всей лодке, командир ПЛ капитан 1-го ранга Бессонов принимает решение перевести командный пункт в 1-й отсек, а 3-й отсек загерметизировать. По аварийной тревоге на вахту в пульте управления главной энергетической установки заступили четверо офицеров (В. Хаславский, А. Чудинов, А. Поликарпов и Г. Чугунов). Зная, что они обречены в маленьком герметичном помещении, вокруг которого бушевал огонь, и температура в посту стремительно росла, а дышать им оставалось только столько времени, на сколько хватит дыхательной смеси в их индивидуальных дыхательных аппаратах, никто из них не по-

кинул поста. Они до конца мужественно выполняли свое дело, выполняя мероприятия по недопущению взрыва реактора. Вот что написал талантливый флотский поэт Н. Н. Гульнев по этому поводу:

*Однозначна подводная
Мера,
И высок героический
Миг —
Разделила стеной
Кремальера
Всех героев —
На мертвых — живых!
Запишите, потомки,
В скрижали,
Чтобы знал
Обезумевший век:
В час беды не ушли,
Не сбежали,
Не покинули
Дымный отсек!*

*Из горящих отсечных
Отдушин
Оглушили слова,
Словно гром:
«Все! Прощайте!
Реактор заглушен!
Поминайте, ребята,
Добром!»*

*Время годы
Печальные гонит,
До обиды торчит
Острие —
Лишь друзья,
А не Родина помнит
Тех, кто умер,
Спасая ее!*

Всех четырех этих героических парней командование соединения представило к награждению Звездами Героев Советского Союза, но руководство страны **«не сочло»**.

Совершил подвиг и врач лодки А. Соловей, надев свой индивидуальный дыхательный аппарат на только что прооперированного им мичмана. Сам он, естественно, погиб, отравившись углекислым газом. Не считаясь со смертельной опасностью, неоднократно ходил на разведку в аварийные отсеки, из

которых был выведен личный состав, помощник командира О. Фалеев (по счастливой случайности он выжил, хотя и отравился газами). В общем в результате этой аварии погибло 52 члена экипажа. Погибла в конце концов и лодка, однако более 50 человек остались живы. Кстати, «К-8» (проект «627») была первой советской атомной лодкой, потерпевшей аварию атомной энергетической установки (авария произошла в октябре 1960 г. во время похода на Северный полюс). В результате борьбы за живучесть лодки переоблучились больше всех командир БЧ-5 Е. Бахарев и командир 10-го дивизиона Л. Никитин. Но именно они-то сыграли основную роль в спасении экипажа и лодки, сознательно рискуя своими жизнями.

Можно вспомнить и подвиг восьми членов экипажа АПЛ «К-19» (проект «658»), когда во время учений в июле 1961 г. лодка находилась в Северной Атлантике и на ней произошла авария энергетической установки. Офицеры Ю. Повстев, Б. Кочиллов, старшины В. Рыжиков, Ю. Ордочкин, Е. Кашенков и матросы С. Пеньков, Н. Савкин, В. Харитонов погибли, получив по 5000 — 6000 бэр. Они погибли, но весь остальной экипаж и лодка были спасены. Все они работали в аварийном отсеке, монтируя нештатную систему для охлаждения реактора, добровольно, прекрасно понимая, что рискуют жизнью.

Нельзя, конечно, не вспомнить матроса Сергея Пермитина, трюмного, обслуживавшего реактор подводной лодки «К-219» (проект «667А»). Лодка потерпела аварию в октябре 1986 г. в результате утечки окислителя одной из ракет, взрыва ее в шахте ПЛ и пожара, распространившегося по всей лодке. В то время на наших ПЛ не было еще надежных систем автоматического опускания компенсирующих решеток, заглушающих работу реактора в случае аварии. Сергей Пермитин, отравившийся угарным газом, из последних сил вручную опустил две решетки, не дошедшие до требуемого нижнего положения. Реактор был заглушен. Но сил открыть кремальеру выходного люка реакторного отсека у Сергея не хватило.

В конце концов «К-219» погибла, погибли и 6 членов экипажа (3 офицера и 3 матроса), но все остальные были спасены. По существу, Сергей Пермитин спас не только экипаж ПЛ,

но и предотвратил аварию, подобную Чернобыльской. Авария эта произошла недалеко от берегов США накануне встречи Горбачева с Рейганом в Рейкьявике. Можно только представить себе политический резонанс в результате глобальных последствий возможной катастрофы с атомным реактором, если еще учесть, что на борту РПКСН было 16 ракет и две торпеды с ядерным зарядом и еще один, второй атомный реактор энергетической установки.

Вот что написал Ельцину один из жителей Англии, узнав о подвиге С. Пермитина: ***«Этот человек, Сергей Пермитин, один из самых храбрых в мире. Он сделал все возможное, чтобы спасти мир от ядерной катастрофы, а затем умер самым ужасным и печальным образом... Я никогда не забуду того, что он сделал, так как это один из немногих людей, спасших мир ценой своей жизни...»***

Можно еще и еще приводить примеры того, как действовали советские подводники послевоенного времени, свято храня верность девизу: «Сам погибай, а товарища выручай», но кратко упомяну только еще об одном. В октябре 1975 г. случился пожар на АПЛ «К-47» (проект «627»), находящейся в Атлантике у берегов США. Пожар произошел в результате короткого замыкания в силовой сети. Три офицера, несущие вахту в посту управления главной энергетической установки, загерметизировав пульт, откуда шло управление всеми системами ГЭУ (реакторами, турбинами), прекрасно понимая, что запаса кислорода в индивидуальных дыхательных аппаратах хватит им не более чем на 20 минут, до последних минут своей жизни четко выполняли свои обязанности по управлению ГЭУ и обеспечивали движение подводной лодки. Все они (капитан-лейтенанты Знахарчук, Кириллов и Авдеев) погибли, сознавая, что, не покидая аварийный отсек, они идут на смертельный риск. Благодаря их мастерству и мужеству лодка сумела пересечь Атлантику, вернуться в свою базу. Все другие члены экипажа остались живы.

* * *

Помня, что главная тема моего повествования — подводники Второй мировой и Отечественной войны, остановлюсь несколько подробнее на подвигах рядовых советских подвод-

ников, которые шли на смертельный риск, будучи до конца преданными подводному братству и этому неизбежному для русских людей девизу, который вынесен в заголовок. Для русских людей, особенно для воинов армии и флота, это было непреходящим всегда. Это только вот теперь, в годы перехода от недостроенного социализма в бандитский капитализм, у некоторых остепененных учеными званиями псевдоисториков поднимается рука написать, что командир «Варяга» поступил глупо, что не оставил «Корейца», когда сам имел возможность прорваться из Чемульпо.

В нынешние времена, когда в «новой» России всеми средствами массовой информации культивируется индивидуализм, эгоизм, культ силы (*«надейся только на самого себя, никто не должен тебе помогать», «хочешь выжить, быть «успешным» — расталкивай всех локтями, дави слабого»* и т.д.), а такие принципы, как *«сам погибай, а товарища выручай», «вначале думай о Родине, а потом о себе»* стали объектом всякого рода сплетен и жалких анекдотов (особенно по этой части телевидение старается), многие люди, особенно молодые, даже и представления не имеют о том, что такое настоящая дружба, самоотверженная преданность в этой дружбе, доведенная до высшей степени — способности отдать за друга свою жизнь.

Одной из причин нашей великой Победы в Отечественной войне было и то, что в довоенное время в Советском Союзе успели воспитаться десятки и сотни тысяч молодых людей, для которых понятия «Родина», «Дружба», «Мужество», «Отвага», «Честь» стали святыми.

Именно «святое» отношение к этим понятиям помогало жить и бороться до конца, находить выход в самых, казалось бы, безвыходных ситуациях. Все это способствовало тому массовому героизму, который был проявлен советским народом в Великой Отечественной войне и о котором теперь стараются забыть антисоветские «демократические бойцы» идеологического фронта, либо отрицая массовый героизм как таковой, либо опошляя, высмеивая и обгаживая его.

Трудно сказать, возможно ли сейчас в «новой» России такое проявление величия человеческого духа, такой самоотверженности и преданности друг другу — такого воинского братства, как было во время Великой Отечественной во всех

родах войск, среди всех категорий, как военнослужащих, так и гражданского населения.

Разумеется, были потрясающие примеры подобного подвига и среди подводников. К сожалению, в многочисленной западной литературе о подводном флоте, исследованиях историков и профессиональных подводников, оставивших после себя интересные мемуары, много пишется о командирах лодок, о руководстве соединениями, высшими военноморскими штабами и т.д., но почти ничего о подвигах рядовых старшин и матросов. А ведь именно на них-то и выпадала вся тяжесть войны, именно их усилиями, мужеством, профессионализмом, смекалкой и бесконечным терпением добивались командиры лодок своих выдающихся успехов. Помните, как сказал командир «К-21» Н. А. Лунин: *«Только общими усилиями экипажа добывается победа»*. Однако не только в западной печати о подводниках, но и в отечественной не особенно-то и раньше много публиковалось о подвигах рядовых членов экипажей ПЛ, а сейчас и вовсе об этом стали забывать.

В связи с вышеизложенным есть необходимость кое-что напомнить, рассказать хотя бы о нескольких подвигах рядовых тружеников подводной войны.

Подводное братство

Не прошло еще и 3 недель с начала Великой Отечественной войны, а советская подводная лодка «С-11» (капитан-лейтенант А. М. Середа) уже несла боевую службу у главной базы подводников «Кригсмарине» — в районе Данцига. Как уже было сказано, «С-11» вышла в атаку на конвой (германский военный транспорт «КТ-11» водоизмещением **5000** тонн, идущий в охране нескольких кораблей эскорта) и потопила его. Несмотря на настойчивое противолодочное преследование противника, лодка успешно оторвалась от кораблей ПЛО и продолжила боевое патрулирование. Во время этого патрулирования неоднократно подвергалась атакам надводных кораблей и самолетов противника, но каждый раз успешно отрывалась от них. При возвращении в базу (Таллин) у островов Даго и Эзель лодка встретила со своими кораблями сопровождения и благополучно дошла почти до условленного рубе-

жа. Однако корабли охранения, не дойдя до условленной точки, пропустили лодку вперед и повернули на обратный курс для встречи с другой ПЛ. «С-11» самостоятельно вошла в пролив и подорвалась на немецкой магнитной мине на глазах у кораблей сопровождения.

Запись в журнале боевых действий одного из кораблей сопровождения: *«18.00. Подводная лодка «С-11» затонула от взрыва. Широта... долгота... В бессознательном состоянии подобраны два тяжелораненых командира»*. Разумеется, не «командира», а офицера, но так тогда называли всех офицеров.

Поставив веху на месте гибели ПЛ, корабли покинули район. А в затонувшей подводной лодке еще оставались живыми несколько человек.

После того как чудовищной силы взрыв потряс лодку и в небо взметнулся громадный столб воды, перемешанный с грунтом, через 30 — 40 секунд лодка ушла на дно. Оставшиеся в живых рассказали, что им показалось, что лодка высоко выскочила из воды. Палуба уходила из-под ног, лодка с большим креном стремительно провалилась вниз и ударилась о грунт. Все механизмы остановились и замолкли, погас свет. В лодке наступила мертвая тишина.

В живых в 7-м отсеке лодки остались: старший краснофлотец Николай Никишин, торпедист (он же по боевому расписанию старший в отсеке), старший краснофлотец Василий Зиновьев, артиллерист, под водой нес вахту на посту управления вертикальным рулем вручную вместо заболевшего рулевого (в момент взрыва Зиновьев получил сильную травму, ударившись головой о рулевую колонку), краснофлотец Александр Мазин, электрик (в результате взрыва получил несколько ушибов), краснофлотец Василий Мареев, электрик. При свете маленького электрического фонарика «Пигмей» подводники, осмотрев отсек, убедились, что вода в прочном корпусе заполнила трюм и продолжает поступать. По переговорной трубе, связывающей отсек с центральным постом, хлещет вода. Через люк в переборке из 6-го отсека и вентиляционную магистраль тоже поступает вода.

Никишин, выполняя свои обязанности старшего в отсеке, начал организовывать борьбу за живучесть. Перекрыли клапана на аварийной колонке, переговорной трубе, начали за-

делывать пробоины аварийным материалом: клиньями, одеялами, простынями и т.д. Однако вода продолжала поступать. Для предотвращения поступления воды был выход: воздух сжатого давления в баллонах ВВД. Но Никишин думал о других, о том, что, вполне возможно, в других отсеках тоже кто-то жив и, возможно, воздух понадобится для продувания балласта при попытке всплыть.

Попытки методом перестукивания установить связь с другими отсеками результата не дали. Однако через переговорную трубу с 6-м отсеком неожиданно услышали, что там тоже есть живые люди, что в центральном посту был взрыв и там все погибли, что личный состав из 4-го и 5-го отсеков перешел в 6-й, что в 6-м воды по грудь, держатся пока только благодаря воздушной подушке.

Думая прежде всего о своих товарищах, находящихся в более тяжелом положении, Никишин принимает решение открыть переборочный люк в 6-й отсек, сровнять уровень воды и воздуха, а затем попытаться спастись всем.

Убедившись в исправности индивидуальных аппаратов, наличии кислорода в баллонах, он приказал всем надеть аппараты, но пока без необходимости не включаться в аппараты.

Совместными усилиями из двух отсеков пытаются открыть стальной люк, но он не поддается, т.к. взрывом деформировало корпус лодки, перекосило переборку и люк намертво заклинило. Длительные и упорные попытки открыть люк ни к чему не привели. В 6-м отсеке постепенно стали замолкать все шорохи и звуки, слышались слабым голосом произнесенные прощальные слова...

Так как в концевом отсеке вода уже дошла до пояса, а хранить сжатый воздух было бессмысленно, Никишин открыл клапан и дал воздух в отсек. Однако воздуха оказалось немного. Пытались через колонку аварийного продувания главного балласта облегчить корму и приподнять ее ближе к поверхности воды, но в аварийной колонке воздуха не оказалось. Глубиномер вышел из строя в момент взрыва, и глубину, на которой лежала лодка, подводники не знали, но в любом случае выход через торпедопогрузочный люк исключен: воздушная подушка сразу же исчезнет, вода мгновенно заполнит отсек, всех находящихся в отсеке либо мгновенно выбросит через

люк, вместе с воздухом воздушной подушки (не исключены и смертельные травмы о корпус лодки), и тогда не выдержат столь резкого перепада давления легкие и сердце (даже в самом счастливом случае все получают тяжелую кессонную болезнь), либо все навсегда останутся в затопленном отсеке.

Единственно верный путь к спасению из этой смертельной ловушки — через торпедный аппарат. Но возникает проблема: освободить хотя бы один из 2 торпедных аппаратов от находящихся в них боевых торпед. Торпедопогрузочное устройство оборвано со штатного места и сорвано, вручную вытащить торпеду в отсек невозможно, т. к. физические силы были уже на исходе, да и прибывающая вода все меньше и меньше оставляла воздуха в отсеке, сжимая его до такой степени, что он уже начал ощущаться между пальцами рук.

Принимается решение — торпеду выстрелить. Но для этого нужен сжатый воздух, чтобы вытолкнуть ее. Но где его взять? Кажется, положение безвыходное, но на то они и профессионалы, чтобы найти выход. Решение найдено: перепустить сжатый воздух из запасной торпеды при помощи гибкого шланга в стрельбовый баллон. Из-за отсутствия специального ключа для открытия запирающего клапана Никишин пытается открыть клапан с помощью молотка и зубила. В результате нерасчетливого удара клапан сбивается, и сжатый воздух из торпеды выходит в отсек. Давление в отсеке еще повысилось, стало еще труднее дышать. Вторая запасная торпеда уже заполнена водой. Но сжатый воздух есть еще в торпедах, находящихся в торпедных аппаратах. Решение: перепустить воздух из торпеды, расположенной в аппарате правого борта, в стрельбовый баллон левого.

Общими усилиями через несколько часов кропотливой и осторожной работы воздух перепущен в стрельбовый баллон, но до необходимого давления (25 атмосфер) не хватает 7 атмосфер. Но все же принимается решение — попытаться выстрелить. И снова Никишин думает о других: в момент выстрела можно попасть в кого-то из своих. Для исключения взрыва он открыл запирающий клапан. Это обеспечивало немедленное потопление торпеды сразу по выходе из аппарата.

Кроме того, выполнены необходимые действия, чтобы она не взорвалась при ударе о грунт.

Открыта крышка торпедного аппарата, попытка произвести выстрел — неудача. Снова и снова нажимается рукоятка стрельбового щитка — выстрела нет. Никишин очередной раз внимательно проверяет стрельбовый щиток и... обнаруживается неисправность. После устранения неисправности — выстрел: торпеда вышла. Прошло 5 часов после взрыва лодки, появилось «окно» к жизни, но это еще только первый этап к спасению. Много опасностей еще впереди.

Для восстановления хотя бы в какой-то степени сил (болели мускулы рук и ног, тяжело дышалось, помутнело в глазах) решили немного отдохнуть, подкрепиться аварийным пайком из аварийного бачка. Затем проверили дыхательные аппараты, приготовили аварийный буюк, прикрепив к нему 100-метровый буйреп с мусингами... Никишин, обсудив с товарищами содержание, написал записку, в которой сообщил, что они сделали все, что могли, для спасения лодки и людей из 6-го отсека, а теперь принимают решение выходить самим через торпедный аппарат. Написав записку в 2 экземплярах карандашом и чернилами, положили ее в аварийный бачок и герметично задраили его.

Тщательно продумав каждый дальнейший шаг, обсудив каждую деталь, решили начать выход наверх. Несмотря на август месяц, температура воды была довольно низкой. Чтобы меньше охлаждалось тело, густо намазали свои тельняшки тавотом.

Постепенно открыли заднюю крышку торпедного аппарата: забортная вода хлынула в отсек. Поднявшись выше торпедных аппаратов, вода прекратила поступать в отсек: противодавление воздуха удержало ее.

По общему решению первым покинул отсек Никишин, хотя он это и не хотел делать. Важно было преодолеть психологический барьер и показать пример другим, как все это делать последовательно и четко.

Из всех 4 подводников только электрик В. Мареев не принимал участия ни в каких действиях. Психика его не выдержала: он бормотал что-то несвязное, бессмысленное, оглядывался по сторонам, по временам судорожно неестественно громко смеялся.

Попрощавшись с товарищами, включившись в дыхательный аппарат, Никишин нырнул в воду и, толкая впереди себя аварийный буюк с буйрепом, с большим трудом влез в торпедный аппарат (обладая ростом 190 см и широкими плечами, в дыхательном аппарате он кое-как втиснулся в торпедный аппарат). Выйдя из торпедного аппарата на другом конце его, Никишин, как положено по инструкции, оповестил товарищей, что все нормально, выпустил аварийный буюк и начал подъем по буйрепу с остановками на мусингах, с паузами согласно таблице декомпрессии, как учили при отработке задач по легководолазной отработке.

Страшно хотелось вынырнуть наверх, увидеть небо и вдохнуть свежий воздух, но Никишин понимал, чем это грозит. С превеликим терпением в течение примерно полутора часов шел подъем. Всплыл. Над Балтикой была звездная ночь, волнение моря 3 балла. Держась за буйреп, Никишин стал ждать товарищей.

Вторым пошел Мазин. Когда он вышел из торпедного аппарата, то, как условились, дал сигнал и стал ожидать следующего. Примерно через 10 минут дал снова условный сигнал. Никто не отозвался. Тогда Мазин снова вошел в торпедный аппарат, снова вернулся в отсек. Выяснилось, что Мареев не хочет надевать дыхательный аппарат и категорически отказывается покидать отсек. Казалось, что на него находили моменты просветления, и тогда друзья начинали уговаривать его покинуть отсек. Как будто бы уговорили, что он пойдет вслед за Мазиным, а Зиновьев будет вплотную идти за ним, подталкивая его. Надели на него маску дыхательного аппарата, включили в аппарат. Но как только попытались окунуть в воду и подтолкнуть к торпедному аппарату, он выплюнул загубник маски и начал захлебываться. Подняли его над водой, снова несколько раз пытались протолкнуть его в торпедный аппарат. Он упирался и не хотел ничего слушать.

Прошло много времени, сдвигов никаких. Решили, что Мазин выходит, а за ним Зиновьев. Мазин снова выходит из торпедного аппарата, но, не получив ответа на условленный сигнал, снова вернулся в отсек. Кислород в дыхательном аппарате был на исходе, ждать больше нельзя. Зиновьев уверенно сказал, что он выйдет вслед за Мазиним. Мазин в третий раз

вышел из торпедного аппарата и начал подъем по буйрепу, но дышать ему становилось все труднее (кислород кончился). Когда Мазин понял, что теряет сознание, он последним усилием сорвал с лица маску и выпустил из рук аварийный буйреп. Его выбросило наверх, но он тут же снова скрылся под водой. Никишин, несмотря на темень, заметил его, нырнул, поймал за одежду и всплыл вместе с ним. Потом Мазин пришел в себя. Вдвоем обсудив положение, решили, что Никишин, пока есть еще какие-то силы, поплывет к берегу, а Мазин останется у буйрепа ждать Зиновьева.

При сильном волнении, вне видимости берега, он плыл в направлении на восток, ориентируясь по светлой стороне горизонта. Ему казалось, что плыл он бесконечно. И хотя с детства хорошо плавал и не знал усталости, силы покидали его. К тому же он не смог освободиться от ненужного теперь аппарата, т. к. не мог расстегнуть за спиной пряжку ремня, крепящего аппарат к спине. Делая отдых на спине, он снова и снова плыл к берегу. Наконец, к рассвету он увидел вдали тоненький ориентир — это был маяк. Это придавало ему сил, и он снова поплыл. Вдруг он услышал шум мотора и увидел катер, пытался кричать, но его никто не услышал. Катер скрылся. Силы совсем покинули его. Уже у самого берега волны бросили его на противодесантное заграждение — колючую проволоку недалеко от уреза воды. Кое-как продвигаясь вдоль заграждения, он нашел наконец лазейку и проник сквозь колючую проволочную преграду.

Выйти на берег у него уже не было сил, он потерял сознание... Нашли его три краснофлотца, патрулировавшие вдоль берега. Краснофлотцы на руках принесли его в помещение, привели в сознание. Однако его парализовало: руки и ноги не шевелились, температура тела была 34,5. Он проплыл в море 7 с половиной часов после почти 6 часов пребывания в отсеке лодки под чудовищным давлением. Берега он достиг у маяка Тохври на о. Даго. Было это 3 августа 1941 г.

А оставшийся у буйрепа Мазин продолжал ждать своего товарища Зиновьева, который все еще не поднимался на поверхность. Уже на рассвете моряки с морского охотника обнаружили коченевшего от холода и ослабевшего Мазина. После того как Никишин был подобран на берегу, на поиск ос-

тавшихся подводников вышли катера, вылетел самолет, который и навел катера. Катерники начали массировать руки и ноги Мазина, дали глотнуть спирт... В это время был обнаружен и всплывший Зиновьев. Это было уже в 10 часов утра. С момента гибели лодки прошло **16** часов.

Зиновьев все никак не хотел покидать невменяемого Мареева. Он никак не мог примириться с мыслью, что можно оставить товарища в отсеке затопленной ПЛ, пусть даже этот товарищ уже ни на что не реагирует и ко всему безразличен. Все признаки помешательства Мареева были налицо: он вдруг начинал что-то бессвязно бормотать, бессмысленно смеялся, глаза безумно блестели на бледном лице.

Зиновьев держался из последних сил: звенело в ушах, клонило ко сну, трудно было дышать, ныла рана на рассеченном лбу...

Он решил не покидать отсек до последней минуты, пока он жив. Товарища, попавшего в беду, он бросить не мог. В преданности дружбе до конца он воспитывался с детства. Хорошо он понимал, что буюк на поверхности воды, рассчитанный на одного человека, троих не удержит. Это значит, что появление его на поверхности значительно усложнит и без того сложное положение его товарищей. Вот это — высочайшее чувство человеческого достоинства, преданности в дружбе и готовности отдать за товарищей жизнь подавляли в нем инстинкт самосохранения. Он принял решение навсегда остаться в отсеке ПЛ. Марееву становилось все хуже. Он то умолкал, то бился в судорогах, а потом и вовсе затих. Прощупав пульс, Зиновьев понял, что его товарищ мертв. Закрыв его лицо бескозыркой, он еще долго находился с ним в скорбном раздумье.

Вдруг он услышал над головой шум работающих гребных винтов. Надев маску спасательного аппарата, он вошел в торпедный аппарат, а выйдя из него с обратной стороны, обнаружил, что буйреп лежит на дне (один из катеров случайно винтами отрезал спасательный буюк).

Но Зиновьев не растерялся и начал, удерживаясь за буйреп и сопротивляясь силе, выталкивающей его наверх, подниматься на поверхность с соблюдением хоть какого-то режима декомпрессии. Волей-неволей всплывать ему приходи-

лось вниз головой, т.к. корпус тянуло вверх, а держаться за буйреп у мусингов он был вынужден обеими руками, чтобы не оторвало. Голова наливалась кровью, трудно было дышать... Но, наконец, он дошел до конца буйрепа, отпустил его и всплыл. Катерники подняли его на борт, и катер полным ходом пошел к острову Эзель. Мазин и Зиновьев оказались в одной палате госпиталя. Там они узнали о том, что командир лодки и механик, которых доставили в госпиталь после взрыва лодки, не приходя в сознание, скончались.

А Николай Никишин, как только стал восстанавливаться, ноги и руки стали двигаться, сбежал из госпиталя на о. Даго и перебрался на о. Эзель к друзьям. А потом все трое, не успев долечиться в госпитале, сбежали из него в свою родную бригаду подводных лодок и вместе с защитниками Ленинграда отстаивали его до Победы.

Вот так действовали наши подводники в критических и, казалось бы, безнадежных ситуациях. Ни у кого из них даже мысли не возникло бросить товарищей на произвол судьбы.

Один за всех

Март 1943 г. Действуя в районе Варангер-фьорда, ПЛ «М-174» (капитан-лейтенант И. Е. Сухорученко) наскочила на мину. Раздался страшный взрыв в носовой части лодки. Погас свет, с подвеса сорвало гирокомпас, вышли из строя аксиометры, вышло из строя электрическое управление рулем, он переключивался только вручную. Вначале лодку подбросило вверх, а потом она начала проваливаться на глубину. В первый отсек началось поступление воды. Торпедист М. С. Баев, бывший в 1-м отсеке и в момент взрыва ударившийся головой о стальную переборку, потерял сознание. Первое, что он сделал, придя в сознание, — вскочил и, преодолевая боль, начал задраивать переборочную дверь во 2-й отсек.

Убедившись, что вода в отсек поступает через крышки торпедных аппаратов, а также через пробойну в прочном корпусе, Баев начал в одиночку бороться за живучесть подводной лодки. Он хорошо понимал, что от него сейчас зависит жизнь всех. Вначале он на ощупь открыл клапан аварийного осуше-

ния отсека и трюма, включил помпу на откачивание воды. Помпа работала, но воду откачивать не успевала. Вода продолжала поступать в отсек, глубиномер показывал, что лодка продолжает проваливаться. В холодной воде набух и сковывал движения меховой комбинезон Баева, руки и ноги от холода сводила судорога. Отсек продолжал заполняться водой, с шумом врывавшейся в лодку.

Баев с большими усилиями пытался имеющимися под руками аварийным инструментом и материалами заделать пробоину, заткнуть щели между задними крышками корпусами торпедных аппаратов.

Командир лодки, приказав предварительно уничтожить все секретные документы, принимает решение всплывать. Дана команда приготовить лодку к взрыву в случае попытки врага захватить ее.

Продули главный балласт, всплыли, но лодка не держится на ровном киле. Дали ход дизелем. С большим трудом лодка удерживается на курсе. Отремонтировали аксиометры. Бушующий шторм захлестывает мостик, заливает ограждение рубки водой. Ни гирокомпас, ни магнитный компас не работают.

А Михаил Баев в 1-м отсеке, напрягая все силы, борется с водой, которую теперь уже помпа начала успевать откачивать. Аварийная партия вошла в 1-й отсек, начала устранять повреждения. А потом лодка благополучно дошла до своей базы. Встречали ее эскадренный миноносец «Урицкий» и подводная лодка «С-55». На пирсе их встретил командующий Северным флотом А. Г. Головкин.

Старший матрос М.С. Баев Военным советом флота был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Подвиги Ивана Перова и Петра Богданова

Черноморский флот. Оборона Севастополя. Подводные лодки под непрерывными налетами авиации, не дающими ни на минуту всплыть в дневное время в надводное положение, прорываются в осажденный город, доставляя боеприпасы, топливо, продовольствие и вывозя раненых.

На подводной лодке «Л-4» служит боцман мичман И. С. Перов. В общей сложности он совершил за войну **25** боевых походов на разных лодках, участвовал в потоплении **9** транспортов.

В одном из походов после налета вражеской авиации возникший в порту сильный пожар перекинулся на лодку, стоявшую у пирса. Огонь из носовой части быстро распространился по отсекам. Весь личный состав, кроме вахты, на борту ПЛ отсутствовал, был занят неотложными работами на берегу. Мичман Перов, оказавшийся невдалеке, увидев, что лодка охвачена пожаром, под грохот продолжающихся рваться вражеских бомб ринулся к лодке, проник в нее через не задраенный верхний рубочный люк. Проявив исключительное бесстрашие и мужество, смог организовать тушение огня и ликвидацию пожара.

Незадолго до окончания боевых действий на Черном море на подводной лодке была обнаружена неисправность вертикального руля при нахождении лодки в подводном положении. Потеря управления лодкой в любой момент могла привести лодку к гибели, т. к. она шла по фарватеру через минное поле.

Чтобы произвести срочный ремонт, лодка должна была всплыть в надводное положение. Для ремонтных работ нужно было проникнуть в продутую цистерну. Зная, что в случае необходимости погрузиться от атаки самолетов лодка уйдет на глубину, заполнив цистерну, мичман Перов вызвался устранить неисправность (впрочем, как и на ПЛ Балтийского флота при подобной аварии, нашлось много добровольцев, вызвавшихся выполнить задачу). Думая прежде всего о других членах экипажа, о своей родной лодке и руководствуясь чувством долга перед Родиной, мичман успешно справился со своей задачей, устранил неисправность. Подводная лодка продолжила свой путь, и во время этого похода «Л-4» потопила вражеский транспорт водоизмещением **5000** тонн.

22 июня 1944 г. мичману Ивану Степановичу Перову было присвоено звание Героя Советского Союза.

На подводной лодке «Щ-307» (капитан-лейтенант М. С. Калинин) Балтийского флота в одном из боевых походов при потоплении 2-торпедным залпом вражеского транспорта (в ян-

варе 1945 г.) вышли из строя горизонтальные рули. Вышли они из строя не в результате интенсивной бомбежки кораблями ПЛО после атаки (на лодку было сброшено до **70** глубинных бомб — поступала вода через сальник одного из валов, погасло освещение, вышла из строя часть приборов), а в результате мощных ударов штормовых волн, когда лодка уже через несколько дней продолжала боевое патрулирование, устранив все неисправности.

С неисправными горизонтальными рулями лодка поставленную задачу выполнять не могла. Более того, возвращение в базу стало проблематично, т. к. она вынуждена была бы идти только в надводном положении.

Устранить неисправность взялся командир отделения рулевых сигнальщиков старшина 2-й статьи П. Т. Богданов. Температура наружного воздуха была -20° . Заливаемый водой легкий корпус обледеневал так, что по качающейся скользкой палубе пройти в кормовую часть лодки было чрезвычайно сложно. Проявив огромную выдержку и упорство, П. Т. Богданов в легководолазном костюме спустился в ледяную воду и устранил неисправность. Лодка продолжила боевой поход и через несколько суток на полной скорости догнала конвой из 3 транспортов и 2 кораблей охранения, атаковала его и 2-торпедным залпом потопила транспорт «Хенриета Шультате» (**1933** тонны), переполненный немецкими солдатами.

Старшина 2-й статьи П. Г. Богданов был награжден орденом Красного Знамени.

К концу этого похода за подводной лодкой числилось потопленными 7 транспортных судов и подводная лодка «U-144», потопленная ею еще в 1941 г.

Из когтей смерти

Очередной поход «Л-20» (капитан 3-го ранга Тамман) Северного флота в сентябре 1943 г. Обнаружив конвой, выйдя в атаку и потопив 3-торпедным залпом вражеский транспорт, лодка подверглась атаке противолодочных кораблей. При уклонении от глубинных бомб лодка ударилась о подводную скалу. Через поврежденную шахту гидролокатора в отсек хлынула забортная вода. Лодка начала проваливаться на глубину.

Несмотря на предпринятые меры (продута уравнительная цистерна, дан воздух в носовую группу цистерн главного балласта, перекладка горизонтальных рулей на всплытие), остановить падение лодки не удалось. Глубинные бомбы рвались все ближе, лодка продолжала погружаться. Командир принимает решение идти к ближайшей банке, пока лодка не успела еще уйти на глубину больше предельной. Вскоре лодка легла на грунт на глубине несколько более 100 м (глубиномер в носу показывал 110 м, в корме 120 м).

Личный состав 2-го отсека, освободив трюм от груза (мешки с картошкой), увидел, что из-под крышки шахты гидролокатора веерообразно бьют струи воды.

С помощью сжатого воздуха создали противодействие в отсеке. Преодолевая головную боль и резь в ушах, подводники боролись за жизнь подводной лодки и своих товарищей (поджимали гайки поврежденной крышки шахты ГАС ключами, вбивали в образовавшиеся щели деревянные клинья и т.д.). Поступление воды несколько уменьшилось, но оставалось значительным.

В общей сложности во 2-й отсек поступило **70** тонн воды. Радостью отозвался в такой критической ситуации мощный взрыв, прогремевший невдалеке от лодки, там, где ею были выставлены мины: как потом оказалось, противолодочный корабль, преследовавший лодку, подрывался на ее mine. Это был противолодочный корабль «UJ-1202».

И хотя положение экипажа лодки было критическим, но этот взрыв придал ему заряд бодрости и уверенности в победе над стихией.

После того, как во 2-м отсеке находиться стало невозможно, решили всем, кто там был, перейти в 1-й отсек через горловину для погрузки торпед, находящуюся в верхней части межотсечной переборки и поэтому оставшуюся незатопленной в воздушной подушке. В 1-м отсеке оказалось 13 человек матросов и старшин во главе со старшим лейтенантом, командиром минно-торпедной боевой части.

Чтобы попытаться откачивать воду, необходимо было открыть клапан аварийного осушения 2-го отсека. Т. к. отсек был обесточен, то в нем было лишь слабое аварийное освещение. Открыть клапан, пробравшись обратным ходом во

второй отсек, проплыть в ледяной воде 10 м (клапан в кормовой части отсека), нырнуть под воду и отыскать клапан было на грани человеческих возможностей. Судороги сводили руки и ноги, клапан никак не хотел открываться. Старшины и матросы, сменяя друг друга, уходили во второй отсек, пытаясь открыть неподдающийся клапан.

В конце концов клапан был открыт, запустили турбонасос, вода стала убывать, но уменьшение воды, после понижения уровня ее примерно в 2 раза, прекратилось. Чтобы создать условия для дальнейшей эффективной работы турбонасоса, необходимо было повысить давление в отсеке, чтобы оно было не менее чем на 2 — 3 атмосферы меньше забортного (забортное — 11 атмосфер).

Однако воздуха для создания такого давления, кроме как в командирской аварийной группе баллонов сжатого воздуха, не было. Было решено впустить в отсек воздух из резервуаров сжатого воздуха девяти торпед, имевшихся в лодке (давление в них 200 атмосфер). Из торпед, находящихся в торпедных аппаратах, воздух перепустили сравнительно легко, но его было крайне недостаточно. Для перепуска воздуха из стеллажных торпед, находящихся под водой, пришлось снова нырять в ледяную воду и присоединять перепускные резиновые шланги. Наконец удалось весь сжатый воздух впустить в отсек, заработал турбонасос, вода начала убывать. Лодка уже 16 часов находилась под водой, кислорода в отсеках лодки было минимальное количество, дышать становилось все труднее. В носовых отсеках уже и без того обстановка с атмосферой была на грани человеческого выживания, но всплывать можно было только через 3 часа, не ранее (с наступлением темноты).

В назначенное время лодка начала всплытие с дифферен-том 50 градусов на нос, медленно оторвалась от грунта, а потом быстро выскочила наверх, т. к. командиру пришлось продуть аварийную командирскую группу ВВД.

Было принято решение декомпрессию в носовых отсеках проводить по рассчитанному графику, постепенно понижая давление с 9 атмосфер до нормального. Но через непродолжительное время огромное отсечное давление в этих отсеках стало самопроизвольно падать (воздух выходил не только че-

рез поврежденную крышку гидролокатора, но и через уплотнительную резиновую прокладку торпедопогрузочного люка, передние крышки торпедных аппаратов).

В таких условиях, естественно, резко проявились последствия пребывания в течении 22 часов под огромным давлением — кессонная болезнь. Подводники первого отсека с пронизывающей болью в суставах и голове, с резью и кругами в глазах, стали один за другим, теряя сознание, падать на палубу. Лишь трое из тринадцати держались на ногах, пытаясь облегчить участь своих товарищей. Через 3 часа после начала декомпрессии открыли переборочную дверь в 3-й отсек и начали выводить (выносить тех, кто был без сознания) людей из аварийных отсеков, растирать их спиртом, переодевать в сухое белье. Всех пострадавших разместили в офицерские каюты, каждый член экипажа старался что-то сделать, чтобы помочь им.

Через сутки лодка практически снова была приведена в боееспособное состояние, а еще через сутки благополучно вернулась в базу. Пострадавшие были помещены в госпиталь. К сожалению, один из них, не приходя в сознание, скончался.

Вот фамилии этих отважных подводников, спасших экипаж и подводную лодку: ст. лейтенант М. М. Шапаренко, мичман А. Пухов, старшины 2-й статьи В. Острянко, А. Доможирский, Н. Чижевский, старшие краснофлотцы Н. Никаншин, К. Матвейчук, А. Фомин, А. Хоботов, курсант Училища им. Фрунзе Н. Портков и ученик рулевого краснофлотец А. Егоров.

Все они были награждены орденами Красного Знамени (А. Егоров — посмертно).

По-разному сложилась впоследствии судьба у каждого из них, но все они с достоинством и честью несли звание советского подводника, где бы они ни работали и какие должности ни занимали.

К сожалению, в настоящее время (когда пишутся эти строки) в живых из 13 человек осталось только двое: бывший старшина 1-го отсека В. Острянко и бывший торпедист Н. Никаншин, ныне капитан 1-го ранга в отставке.

С Николаем Александровичем Никаншиным автор имел

честь познакомиться в 1960 г., когда прибыл на Камчатку после окончания ТОВМУ им. С. О. Макарова для дальнейшего прохождения службы в звании лейтенанта и получил назначение младшим штурманом на подводную лодку 613 проекта. Н.А. Никаншин в это время служил флагманским минером 10-й дивизии, затем ставшей 15-й эскадрой подводных лодок.

Этот легендарный подводник и теперь, в возрасте 79 лет, не порывает с флотом, активно работает в Президиуме Объединенного Совета ветеранов-подводников в г. Санкт-Петербурге.

После войны Н. А. Никаншин закончил Высшее военно-морское училище, служил командиром боевой части подводной лодки, флагманским минером бригады подводных лодок на Балтике, флагманским минером соединения и объединения подводных лодок на Тихоокеанском флоте, выполнял интернациональный долг, помогал созданию военно-морских сил Египта, преподавал в Высшем военно-морском училище имени Ф. Э. Дзержинского.

Заканчивая разговор о том, как воевали советские подводники, привожу снова слова Н. Г. Кузнецова:

«Блистательные победы сорок пятого года произрастали из горьких, но славных семян сорок первого, обильно политого кровью советских людей. Вместе с армией шел к победе своим морским путем ее родной брат — Военно-морской флот».

Глава 7

Оценим и сравним

Теперь, когда мы хотя и кратко, но внимательно рассмотрели условия, в которых вели боевые действия немецкие и советские подводники во время Второй мировой войны, и после того, как я напомнил тем, кто знал раньше, и сообщил для тех, кто не знал, некоторые конкретные факты и цифры результатов подводных атак немецких и наших подводников, можно приступить к анализу и обобщению всего сказанного, оценить и сравнить, кто и как воевал.

1. Как мы выше увидели, условия, в которых воевали немецкие и наши подводники, были разительно отличны и по задачам, которые ставились перед подводными лодками, и по географо-временным факторам театров военных действий, и в оперативно-тактическом отношении.
2. Командующий подводными силами «Кригсмарине» К. Дениц, обосновав свою теорию тотальной «подводной войны» с целью перекрытия «кислорода» Англии путем перерезания основных ее морских транспортных артерий, по которым шло снабжение со всего мира и, в частности, из США, делал все возможное и невозможное для выполнения поставленной цели.

Даже вопреки Штабу руководства войной на море (когда он еще не был главноком «Кригсмарине») он сумел убедить вначале своего непосредственного начальника — гросс-адмирала Эриха Редера, а потом и самого Гитлера, что именно такой должна быть стратегия «Кригсмарине» во Второй мировой войне.

На совещании со своими высшими военными руководителями 26 — 28 сентября 1939 г., на котором, кроме Редера, присутствовал и Дениц, Гитлер сказал, что он *«убежден, что ежемесячное количество потопленного тоннажа будет расти так быстро, что враг не сможет возместить свои потери новыми судами... Даже если враг преуспеет в относительно быстром спуске на воду новых кораблей, все равно ему не хватит двигателей, вспомогательных моторов, прочего оборудования, а главное — судовых команд»*.

3. В соответствии со своей стратегией подводной войны К. Дениц с самого начала ее и до конца развертывал подводные лодки в тех районах морского театра, где им меньше всего грозила опасность и где была возможность топить как можно большее количество судов.

При этом он совершенно не склонен был считаться со стратегической обстановкой на сухопутных фронтах и активно противодействовал Штабу руководства войной на море, когда тот вынужден был *«отвлекать»* по мнению Деница, подводные лодки от *«основной задачи»*.

Фактически К. Дениц всю войну *«воевал»* со Штабом руководства боевыми действиями «Кригсмарине», выис-

кивая, как он выражался, «золотые жилы» — районы наиболее интенсивного судоходства и отстаивая необходимость посылать подводные лодки туда, не считаясь с крайней необходимостью направить их для обеспечения какой-то другой, даже стратегически важной, операции.

Так было во время операции по захвату Норвегии и Дании, так было во время операции «Торч» — высадки десанта союзников на побережье Африканского континента, так было во время операции «Оверлрод» — вторжения сил союзников на территорию Франции через Ла-Манш.

Как только в том или ином районе боевых действий подводные силы «Кригсмарине» получали отпор, так Дениц тут же снимал их с боевого патрулирования и направлял туда, где снова возникали т. н. «Эльдорадо», «счастливые времена» или «голубой рай».

Вот, например, его высказывание на этот счет из мемуаров: «...Для нас было важно, что в этом районе (восточная часть Карибского моря, остров Тринидад. — Прим. авт.) еще не ввели систему конвоев, и суда ходили пусть не регулярно, но по определенным маршрутам, не меняя их даже тогда, когда американское командование точно знало о присутствии в данном секторе наших лодок. Поэтому в октябре (1942 г. — Прим. авт.) мы атаковали всеми имеющимися у нас силами суда противника, идущие по известным нам маршрутам, получившим название «золотых жил».

Получив удар по зубам в Северной Атлантике, он перебрасывает в начале несколько лодок к северо-восточным берегам Америки и в Мексиканский залив, а потом в Карибское море. Получив отпор там, бросает их к Южной Африке, в Южную Атлантику, в Индийский океан, снова в Северную Атлантику и т.д.

Только под жестким нажимом Штаба руководства войной на море вынужден он посылать лодки, «скрепя сердце», в Средиземное море, на Балтику, в район Арктики. В своих мемуарах «Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне» он откровенно говорит, что, по его мнению, «не имеет никакого значения то, где потоплено судно противника»: главное, что оно потоплено и

общий тоннаж транспортного флота уменьшился на столько-то тонн. В начале войны его даже не беспокоило, есть на судне груз или нет его. Да и к концу войны он давал радио командирам лодок, развернутым в море, топить суда, если на них перевозится «всего лишь один танк» и если даже при этом «вы рискуете жизнью».

Вот что пишет Дениц, отстаивая необходимость вывести лодки из района Гибралтара: *«...Не добившись никаких успехов, они могли быть уничтожены, а тем временем в других районах Атлантики они имели бы шансы на уничтожение противника. В остальных районах океана сложились поистине благоприятные условия, т.к. десантная операция потребовала сосредоточиться у ее берегов больших сил охранения. Я был уверен, что дальнейшее пребывание лодок у Гибралтара не оправдывает себя, не соглашался со Штабом руководства войной на море, который утверждал, что большое снижение числа судов, уничтожавшихся подводными лодками в остальной части Атлантики, «в военном отношении» не имеет того значения, которое приобретает борьба на коммуникациях, которые ведут в Средиземное море, с транспортными средствами противника, осуществляющими питание десантов».*

Не стремясь разбираться в споре между Деницем и Штабом руководства войной на море, могу заметить только, что упертость Деница в свою «большую стратегию» подводной войны поражает. Десантная-то операция у побережья Африки была стратегической и очень важной для США и Англии. В момент проведения этой операции потопление подводной лодкой какого-нибудь танкера с топливом в несколько тысяч тонн могло иметь решающее значение для операции. Но Дениц знал одно: конвои, идущие по Средиземному морю к северному побережью Африки, в частности, через Гибралтарский пролив, хорошо охраняются союзниками, а следовательно, лодки, нападающие на эти конвои, подвергаются большому риску. В другом месте, в благоприятных условиях они без особого риска смогут значительно увеличить потопленный тоннаж.

4. Трудно сказать, в какой мере был искренен У. Черчилль, когда он взмолился о помощи, обращаясь к президенту Рузвельту с просьбой предоставить Англии корабли для эскорта конвоев. Этих кораблей явно не хватало. Возможно, он просто запугивал американцев угрозой Германии, втягивая США в более активную войну против нее (у США-то в это время забот с Японией на Тихом океане хватало). Но о том, что Черчилль был явно озабочен и напуган успешным началом реализации стратегии Деница, свидетельствует его письмо от 4 ноября 1943 г.: *«Мы нуждаемся именно в эскадрах даже больше, чем в суднах (так в подлиннике. — Прим. авт.). Нам нужно и то, и другое, но я на стороне тех, кто утверждает: корабль, потопленный в 1943 году, стоит 2-х, построенных с расчетом на 1944 год».*

А далее в этом послании он пишет: *«Меня ужасает то, что мы вынуждены сразу предусматривать морские потери примерно 700 000 тонн в месяц. Конечно, все на самом деле не так плохо. Но видеть, как строятся все эти великолепные суда, как они уходят в море, битком набитые продуктами и военным снаряжением, а затем тонут — по три-четыре в день, — это слишком мучительно, это терзает меня день и ночь. Ведь эти атаки не только парализуют наш боевой дух и угрожают нашей жизни, они к тому же существенно понижают возможность Соединенных Штатов вступить в сражение. Океаны, всегда бывшие вашей защитой, грозят стать для вас западней.*

В будущем году количество подводных лодок может увеличиться, а сфера их действий — расшириться. Ни один из океанских путей не останется безопасным. Все ключевые точки будут осаждены противником, и для их защиты потребуются дальняя авиация».

Не буду вникать в вопрос, правы ли были Дениц и Черчилль в вопросе «Битвы за Атлантику» (позиции их, хотя и рассмотренные с разных точек зрения, сходились). Или правы были те, кто противился стратегии Деница? Одно только можно сказать, что «со своей колокольни» Дениц был «прав», создавая «тепличные» условия для действия своих подводных лодок, а судьба мира во Второй мировой войне решалась не на Атлантике, а на сухопутном Восточном для Германии фронте.

5. Наши же подводные лодки вынуждены были с первого дня войны действовать в чрезвычайно тяжких оперативно-тактических условиях. О выборе районов действия (где легче) речь вообще не шла. Действовали там, где вынуждала крайняя необходимость. Действовали в условиях с вероятностью, близкой к единице, непригодных для этих действий. Особенно это относится к Балтике. Не берусь сейчас обсуждать, в какой мере оправданы или не оправданы были риск и такие потери в первые месяцы войны. Констатирую только факт: **условия в оперативно-тактическом отношении были за гранью возможности для боевых действий!**

У всех, кто хотя бы немного понимает, это вызывает недоумение, восхищение и восторг: **как можно было в такой обстановке не только прорываться в открытое море, но и, преодолевая все противоположные рубежи и игнорируя охранные меры противника при защите своих баз, врываться в эти закрытые базы и наводить там шорох.**

В практике и истории «Кригсмарине» есть **только один-единственный** подобный случай — прорыв в Скапа-Флоу.

Не только на Балтике, но и на Северном флоте, и на Черном море наши подводники действовали в районах, наспигованных минами различных типов, перегороженных противолодочными сетями. Нередко — в зоне досягаемости береговой артиллерии и везде — в зоне, доступной для вражеской авиации. Ни у кого из зарубежных подводных флотов ничего подобного при ведении боевых действий не было.

6. Подводные лодки нашего Балтийского флота (да и Северного) вынуждены были действовать в чрезвычайно стесненных условиях мелководья, извилистых и узких шхер и фьордов.

Сам Дениц **как огня боялся мелководья**. Нередко он говорит об этом в своих мемуарах, подчеркивая при характеристике района боевых действий опасность, грозящую лодкам, и обосновывая свое нежелание посылать их в мелководные районы. Например, он пишет: *«Перехватывать и атаковать конвои у Фритауна очень трудно*

ввиду воздушных и морских сил охранения, **мелководья, в большинстве случаев спокойного моря...**» (выделено мной. — Прим. авт.). Замечу, что и мелководье в районе Фритауна, и воздушные и морские силы были **на порядок меньше, чем на Балтике.**

На конкретных примерах в вышеизложенном мною было показано, как приходилось воевать нашим подводникам в условиях мелководья. Добавлю только, что риск погибнуть при уклонении от противолодочного воздействия особенно велик там, где глубина места значительно меньше, чем глубина, на которую лодка могла бы погрузиться. Такое же положение возникает, если возможность постановки якорной мины по ее ТТХ (по глубине) перекрывает глубину места или несколько меньше глубины места, но «зазор» толщи воды между дном и минным полем не обеспечивает безопасность лодки от донных мин.

Именно так обстояло дело на Балтике при прорыве лодками противолодочных рубежей. Фактически все боевые действия лодок в этом районе проходили в условиях, когда спасение от глубинных бомб при уклонении от сил ПЛО или прорыве минных заграждений висело на волоске: все зависело от мастерства командира лодки, обученности и отработанности экипажа: **мгновенное реагирование на складывающуюся обстановку, быстрая реакция, расчет, своевременная команда, немедленное выполнение команд.**

Именно все это обеспечивало необходимое маневрирование при уклонении от глубинных бомб или в лабиринте минных полей. И, конечно, — отвага, решительность, мужество. Нередко спасение было в уходе от бомбежки противолодочных кораблей либо под эти корабли, либо в район потопленной цели (под обломки цели и огонь разлившегося по поверхности воды топлива), либо под минное поле.

7. В первой главе было показано, что из всех самых знаменитых подводных асов «Кригсмарине» **никто в своих боевых походах не встретил противодействия более чем в пяти процентах торпедных или артиллерийских атак.** Для того чтобы сделать такой вывод, пришлось подробно

проследить хронику походов и атак самых результативных подводных асов, под первыми тремя номерами числящихся в списке по результативности, и просмотреть атаки других командиров немецких лодок, подавляющая часть которых была награждена высшими наградами Третьего рейха.

Анализ атак командиров наших подводных лодок по всем нашим флотам, участвовавшим в боевых действиях, показывает, что у нас, наоборот, не более чем в пяти процентах случаев не было противодействия. **В 95% атак наших подводных лодок противодействие было весьма активное. Не только активное, но и ожесточенное и длительное; иногда — в течение нескольких часов или даже нескольких суток.**

8. Ранее я показал, что конвои, на которые выходили в атаки немецкие подводные лодки, были, как правило, **многочисленны по составу судов и исключительно малочисленны по количеству кораблей охранения**. Практически всю войну, не исключая и второй ее половины (и даже последнего периода), количество кораблей охранения никогда не превышало **одного на 5 — 6**, а то и на **10 — 15** охраняемых судов. Исключения были очень редки (как пример такого исключения я приводил конвой для защиты о. Мальта).

У нас же, наоборот, конвои были малочисленны по составу охраняемых судов, а кораблей эскорта в редких исключениях было меньше, чем несколько на одно охраняемое судно.

Думаю, что не нужно быть специалистом, чтобы понять, в каком случае легче атаковать и меньше вероятность погибнуть от воздействия противника.

Большое количество кораблей охранения не только затрудняло прорыв к охраняемым судам конвоя, но и, в случае атаки, позволяло какой-то части противолодочных кораблей долго и упорно преследовать лодку, т. к. эскорта было достаточно, чтобы продолжать сопровождение конвоя, не боясь оставить его без охраны.

Такие обстоятельства были характерны для действия наших лодок **на всех театрах военных действий, но особенно — на Балтике и Севере.**

Вот как пишет об этом К. Дениц, сетуя на то, что в 1943 г. увеличившееся число кораблей охранения конвоев ухудшило условия атак немецких подводных лодок: *«Кораблям охранения зачастую приходилось слишком рано отказываться от преследования лодок, т.к. они не могли надолго отрываться от выполнения задачи по защите судов».*

Именно **«запас»** количества кораблей охранения позволял иногда в течение нескольких суток преследовать подводную лодку. Такие случаи нередки были в практике боевых действий наших подводников. Особенно ожесточенным было преследование после удачной атаки подводной лодки и потопления особенно ценного груза (вспомним атаки Маринеско, Коновалова, Фисановича и др., когда на лодки было сброшено до **200 — 300** глубинных бомб). Часть кораблей охранения, остающаяся для поиска и уничтожения лодки в районе атаки, хорошо зная, что под водой она долго не продержится (рано или поздно вынуждена будет всплывать в надводное положение для вентилирования отсеков и зарядки аккумуляторных батарей), переходила в режим спокойного плавания на незначительной скорости. Это позволяло обеспечить благоприятные условия для работы гидроакустической станции. Подводная лодка, обладая «черепашье» скоростью под водой, далеко уйти не сможет, если она будет пытаться оторваться на бесшумном ходу. При форсированном режиме электродвигателей, во-первых, резко повышается вероятность обнаружения ее гидроакустическими средствами, а во-вторых, даже и в этом случае она не более чем через час хода вынуждена будет остановиться и всплыть на визуальной (а тем более на радиолокационной) видимости кораблей ПЛО.

Эта тактика **«на измор»** нередко приводила противолодочные корабли к успеху.

Характерной, с точки зрения количества противолодочных сил и условий для атак подводных лодок, приближенно соответствующих условиям действия наших ПЛ (значительное количество сил ПЛО и зона действия, перекрываемая авиацией), является атака **14** немецких подводных лодок конвоев «ON-206» и «ONS-20» в октябре

1943 г., о которой я упоминал в первой главе. Для охраны **65** торговых судов конвоя «ON-206» союзники выделили **13** кораблей (**4** эсминца, **1** фрегат, **7** корветов, **1** траулер). В составе эскорта **52** судов конвоя «ONS-20» было **8** кораблей (**6** эскортных миноносцев и **2** траулера). Таким образом, в целом для охраны **117** торговых судов был выделен **21** боевой корабль. В общем-то среднее количество охраняемых судов на один корабль эскорта не так мало — **5,5** (вспомним, какое соотношение было при атаках наших подводных лодок), однако против лодок действовала и авиация. Вот тут-то и проявилось «высшее мастерство» немецких подводных асов. В результате атак конвоев было потоплено всего лишь **одно** судно (**6600** тонн), но было потеряно **6** (!) подводных лодок. Вот какова была цена этой «победы».

При этом нужно отметить, что атаки эти проводились в удаленных от берега глубоководных районах, где и намеков не было на ограничения маневрирования лодок по глубине. Интересно было бы посмотреть, как эти асы смогли бы действовать в мелководных районах Балтики или в шхерных районах Севера.

9. Существенно различались условия базирования немецких и советских подводных лодок. Выше упоминалось, что Германия построила **25** военно-морских баз для подводных лодок, в которых в общей сложности было **111 специально оборудованных бассейнов и боксов, укрытых железобетонными перекрытиями толщиной от 2,5 до 7,5 м, которые все вместе могли вмещать до 200 подводных лодок.**

К. Дениц пишет: «25 октября 1940 г. во время очередного доклада Гитлер спросил меня, какие, с моей точки зрения, укрытия для подводных лодок необходимы на побережье Бискайского залива, чтобы защитить их от налетов авиации. Полную защиту подводных лодок в базе, ответил я, можно обеспечить только в том случае, если на всех стоянках во время пополнения запасов, отдыха экипажей и ремонта они будут находиться в бетонных укрытиях. Точно так же должны быть защищены мастерские по ремонту подводных лодок.

...К концу 1941 г. подводные лодки в Лориане и Лапал-

лисе, а в середине 1942 г. — в Бресте и Сен-Назере и несколько позднее в Бордо были полностью обеспечены укрытиями. Аналогичные укрытия, но в меньшем количестве, построили и в Германии».

Дениц не упоминает только, что первые железобетонные укрытия для подводных лодок в Германии начали строить еще в 1936 г. (в г. Киле), а в 1940 г. — в Гельголанде.

О высокой надежности этих укрытий я говорил в главе I, приводя примеры результатов массированных налетов английской и американской авиации на военно-морские базы Германии. Эти налеты, превращавшие в развалины значительную часть жилых районов, например, французских городов, не оказали, однако, никакого действия ни на ремонт подводных лодок, ни на сроки выхода их из баз и развертывания в океане.

Только в одном-единственном случае крыша укрытия, которую не успели как следует укрепить, оказалась серьезно поврежденной сверхтяжелой бомбой и почти пробитой. Никакого ущерба подводным лодкам причинено не было.

«...Но насколько подводные лодки были обеспечены от налетов в базах, настолько неприятными были атаки самолетов противника во время перехода через Бискайский залив», — говорит Дениц.

Но и эти «неприятности» для немецких лодок ни в коей мере не могут сравниться с теми, например, которые испытывали наши лодки, прорываясь в открытое море на Балтике.

Вторым районом, где немецкие подводники столкнулись с проблемой развертывания их баз, было Средиземное море. Здесь практически над всей акваторией моря можно было ожидать действия авиации союзников. Особенно проблемным был выход в океан через Гибралтарский пролив. Однако все Средиземное море (до высадки десанта союзников в Африке, а затем до перехода в конце войны Италии на сторону союзников) находилось под контролем Германии. Так что проблемы эти были временные. С падением Франции все южные порты ее перешли в распоряжение Германии. То же относится к базам Испании и Италии.

К тому же, и это главное, **капитуляция Франции решила одну из главных проблем развертывания немецких лодок в океан: отпала необходимость делать это обходным путем через Северное море вокруг Англии.** Еще более облегчилось развертывание лодок в Северной Атлантике с захватом Норвегии. Таким образом, **с захватом баз во Франции и Норвегии немцы получили благоприятнейшие возможности для развертывания своих подводных лодок и в Атлантике, и в арктических морях.**

Следует отметить, что при необходимости выхода в океан через Бискайский залив и Гибралтарский пролив немецкие подводники в некоторых случаях из-за активного действия противолодочных сил сталкивались с непреодолимой для них проблемой. Имеются примеры, когда лодки делали **по 5 — 6 попыток выйти в океан, а потом вообще отказывались от выхода**, т.к. риск был слишком велик.

Наши же подводные лодки прорывались в открытое море, не считаясь с риском, хотя он был значительно выше, чем у немцев. Вот вам еще одно различие в действиях немецких и советских подводников.

10. Кроме хорошо защищенных военно-морских баз в Европе, немцы могли использовать по своему усмотрению ряд военно-морских баз Японии для ведения действий в Индийском океане. В распоряжение Германии японцы передали ВМБ Пенанг и Сабанг на о. Калимантан. С этих баз немецкие лодки успешно действовали в северной части Индийского океана, включая районы и северо-восточной части (севернее о. Мадагаскар).

Дениц пишет: *«До тех пор (весна 1943 г. — Прим. авт.) пока в Атлантическом океане было достаточно возможностей для успешных действий лодок, японские предложения отклонялись».* Дело в том, что еще в декабре 1942 г. японцы предложили Германии использовать эти порты под базы немецких лодок. *«Это базирование было, однако, возможно только при условии обеспечения баз»*, — пишет Дениц. Вопрос обеспечения этих баз возник потому, что применяемые на германских подводных лодках топливо и смазочное масло не могли компенсироваться япон-

скими по техническим условиям. Разумеется, и запасными частями, и боеприпасами японцы обеспечить немецкие лодки не могли. К тому же не могли японцы обеспечить немецких подводников «...консервированным провиантом, т.к. привыкшие к европейской пище подводники не могли обходиться привычным для японцев продовольствием».

Добавлю к этому высказыванию Деница, что в книге С. Симонди «Потопленные» — о японских подводниках — говорится, что на их лодках даже **камбуз** как таковой **отсутствовал**. Подводники питались индивидуально, в основном «рисом в мешочках, сваренным на кипятке».

Японские базыгодились «Кригсмарине», когда у Деница возникла проблема в очередной раз для обеспечения безопасности действия лодок. С. Роскилл писал: «Тактика Деница состояла в том, чтобы постоянно отыскивать слабые места в нашей обороне, даже если для этого приходилось направлять лодки за тысячи миль...»

Такая необходимость возникла, когда штаб «Кригсмарине» решил послать лодки в Индийский океан в 1943 г. Именно там (после получения отпора в Мексиканском заливе и Карибском море) усмотрел Дениц очередную «золотую жилу». О том, что первоначально немецкие подводные лодки добились успеха в этом районе, я писал выше.

Возникла эта проблема в 1943 г., а потом в 1945 г., когда немецкие подводные лодки стали использоваться для перевозки стратегического сырья (вольфрама, олова, сырой резины, молибдена, кофеина) из Японии и Индонезии.

В общей сложности практически **всю войну немецкие подводные лодки имели возможность использовать до 40 военно-морских баз** на побережье Атлантического океана, Балтийского, Северного, Норвежского и Средиземного морей. Кроме того, в их распоряжении были черноморские порты Румынии и Болгарии.

В отличие от немецких наши подводники всю войну вынуждены были действовать лишь из нескольких баз без каких бы то ни было железобетонных укрытий: Финский залив (Ленинград, Кронштадт, позднее Таллин), Кольский

залив (Мурманск, Полярный), Черное море (Севастополь — Балаклава, Новороссийск).

При всем при этом, **все до единого районы базирования наших подводных лодок были в зонах доступности вражеской авиации, в результате чего подводным лодкам приходилось участвовать своей зенитной артиллерией в отражении налетов вражеской авиации.** Имелись случаи серьезных повреждений подводных лодок **не только от бомбардировок авиации** при налете ее на базу, но и **артиллерийского огня** вражеских батарей, как это случилось, например, с одной из лодок, стоявших в ремонте в Ленинграде.

Таким образом, и это сравнение — по условиям базирования подводных лодок — дает серьезную пищу для размышлений.

11. Интересен вопрос о тоннаже судов и кораблей, с которыми подводная лодка вступает в бой. Оценивать результат атак по потопленному тоннажу — это, конечно, правильно и важно. Особенно если исходить из провалившейся стратегии «тоннажной войны» Деница. Но оценить таким образом легче всего. Значительно труднее проанализировать значение результата атаки лодки применительно к важности ее в тот или иной момент времени с точки зрения **не только влияния на оперативно-тактическую ситуацию в районе боевых действий, но и на общую стратегическую обстановку** (например, атаки Прина, Маринеско, Коналово, Лунина).

А оценивать оперативно-тактическое мастерство командира лодки только по потопленному тоннажу, на мой взгляд, вовсе неправильно.

Можно поставить вопрос так: кого (что) труднее потопить (попасть торпедой) — громадный и неповоротливый, длиной до нескольких десятков метров (а нередко и за 100 м), с большой осадкой и идущий медленной скоростью транспорт или небольшое, мелкосидящее, значительно меньшее по водоизмещению и более маневренное судно? То же относится к кораблям ПЛО. Порой потопить небольшой противолодочный корабль, имеющий на вооружении то же, а порой и большее количество глубинных бомб, быстрый и маневренный, значительно труднее, чем

большой корабль, вооруженный мощным артиллерийским оружием.

Бессильными от торпедных ударов подводных лодок оказались и авианосцы, и линейные корабли, и крейсера, которых немало ушло на дно во время как Первой, так и Второй мировых войн.

Да и уклоняться от атак глубинными бомбами малых противолодочных кораблей значительно труднее. Не случайно некоторые малые противолодочные корабли официально называли **«охотниками за подводными лодками»**.

А нашим подводным лодкам, как правило, пришлось действовать именно против таких кораблей ПЛО.

12. Еще одно существенное отличие было в действиях немецких и советских подводников, что облегчало действия немецких командиров лодок и значительно осложняло действия наших. В «Кригсмарине» уже в конце 1940 г. приказом главнокомандующего были отменены все ограничения на потопления нейтральных судов. Со ссылкой на нарушение Лондонского (1930 г.) протокола англичанами командирам немецких подводных лодок было дано разрешение **«топить всех — вести неограниченную подводную войну»**. Наши командиры лодок ничего подобного не имели. Наоборот, они были строжайше предупреждены придерживаться правил международного соглашения и **ни в коем случае не топить суда, если есть малейшее сомнение в их принадлежности к воюющей стороне**. Например, **наши подводники вынуждены были отказываться от атак судов, идущих под норвежским или шведским флагом, хотя они хорошо знали, что на них ведется перевозка стратегического сырья для промышленности Германии. В общей сложности командиры наших лодок около 200 (!) раз вынуждены были отказываться от атак по этой причине**.

Прежде чем делать заключение о том, как воевали наши подводники по сравнению с немецкими именно с точки зрения оценки их мастерства, отваги и мужества, подчеркну, что речь идет не о значении боевых действий лодок и влиянии их на ход войны (хотя частично и об этом было сказано), а имен-

но о **качестве** подводников в самом высоком смысле этого понятия.

Гросс-адмирал К. Дениц в своих мемуарах ссылается при подведении итогов действий своих подводных асов на адмирала Нельсона, который любил говорить: *«Давайте посчитаем...»*

Так вот и мы давайте кое-что посчитаем. Только прежде чем считать, определим критерий, по которому будем оценивать действия подводников с точки зрения их качества. Нужно выбрать именно такой критерий, который включал бы в себя и оперативно-тактическое мастерство, и терпение, отвагу, выдержку, самоотверженность, способность к самопожертвованию. Даже не будем обращать внимание на условия боевых действий, о которых говорилось выше.

1. На мой взгляд, для сравнения и оценки подводников подойдет такой вполне объективный критерий, который назову **обобщенным коэффициентом боевой эффективности** за все время войны без разделения его на этапы. Этот обобщенный коэффициент выразим **отношением числа потопленных кораблей и судов противника к числу погибших подводных лодок от воздействия противника.**

Итак, посчитаем.

Данные о немецких потерях беру из книги «Стальные гробы» Герберта А. Вернера, который ссылается на авторитетного историка «Кригсмарине» Алекса Нестле. Общее число потопленных немецкими подводными лодками судов союзников и **нейтральных стран — 2882**. Кроме того, потоплено **175** военных кораблей. Итого, немецкие лодки отправили на дно в общей сложности **3057** судов и кораблей противника.

Общая численность немецких подводных лодок, укомплектованных личным составом, составила **1150** единиц. Из них противником были потоплены **779** подводных лодок. Кроме того, две подводные лодки попали в плен. Речь — не идет о потопленных самими экипажами или сдавшихся в плен подводных лодках по приказу Деница в конце войны. Речь идет только о лодках, **потерянных в результате боевых действий.**

Исходя из этой статистики, получим: **обобщенный**

коэффициент боевой эффективности для немецких подводных лодок — 3,9.

Наши подводники потопили **463** судна и корабля врага. Потери нашего подводного флота от воздействия противника составили **86** лодок. **Обобщенный коэффициент наших подводных лодок — 5,4.**

Даже если возьмем данные по победам и потерям немецких подводных лодок по Деницу (**2759** потопленных судов и кораблей и **630** погибших лодок), то и в этом случае этот коэффициент для немецких лодок оказывается **ниже, чем у наших, — всего лишь 4,6.**

Скептикам, ссылающимся на то, что «немцы действовали в океане, в длительном отрыве от баз», скажу, что длительно отрывались от баз и действовали в отдаленных районах океана (Южная Атлантика, Индийский океан) лишь около **5%** всех немецких лодок. Если сюда же присокупить временные действия в течение 2 периодов войны у Восточного побережья США и в Карибском море, то и в этом случае общее число таких длительных походов лодок не превышает **10%**. В основном средний срок автономного плавания немецких лодок в Северной и Центральной Атлантике не превышал сроков боевого патрулирования наших подводных лодок на Балтике и Севере. Исключение составляли черноморские лодки.

К тому же выше было показано, что боевые действия в глубинных районах океана несравнимы с трудностями действия в мелководных и шхерных районах, в зоне досягаемости не только береговой авиации, но нередко и в зоне береговой артиллерии.

Не выдерживает никакой критики аргумент, что в океане было труднее плавать из-за гидрометеорологических условий и сложности навигационного ориентирования.

Во-первых, гидрометеорологические условия на Балтике, и особенно на Севере, зачастую не менее суровые, чем в Атлантике. Во-вторых, плавание в закрытых районах Балтийского моря, изобилующего мелями и банками, и в шхерных районах Севера при отсутствии навигационных ориентиров (огней, маяков, радиомаяков, навигационных знаков, не работающих во время войны) более трудное, чем в открытом океане.

К тому же при производстве торпедных или артиллерийских атак знание места в абсолютных координатах вовсе не требуется (это не стрельба баллистическими ракетами). Вся атака проходит в относительных координатах атакующей лодки и цели. Наибольшее требование к точности места предъявляется при постановке минных банок, которые в глубоководных океанских районах (вдали от береговой черты) не ставятся. Естественно, нужно как можно точнее знать свое место при подходе к базе. О случаях грубых ошибок и промахов немецких подводных асов разговор был в I главе. Таких фактов было более чем достаточно.

Ну а со всех других точек зрения (особенно при уклонении от атак противолодочных сил) боевые действия в океане значительно облегчены по сравнению с действиями в ограниченных и мелководных районах морей. О противолодочных сетевых и минных заграждениях речь вообще не идет, т.к. в океанах их никто и никогда не ставил. К тому же ни по глубине места, ни по направлению (360 градусов) на отрыв от сил ПЛО никаких ограничений нет: атаковал и отрываясь, куда тебе подсказывает опыт, мастерство и интуиция.

2. В начале книги я приводил примеры навигационных аварий и столкновений, случившихся с подводными лодками «Кригсмарине». Разумеется, и в нашем подводном флоте были такие происшествия, причем с гибелью ПЛ (ПЛ под командованием Шуйского). За эту аварию командир ПЛ вместе с капитаном рыболовного траулера, по чьей вине произошло столкновение, был приговорен к расстрелу. Позже расстрел был заменен 25-летним заключением. После обращения с письмом к Сталину (под письмом подписались все командиры лодок) Шуйский был возвращен на флот. Был старшим помощником и командиром лодки. Погиб вместе со своей лодкой, выполняя боевое задание.

Но случаи навигационных аварий и столкновений на нашем подводном флоте были исключительно редки — единичны. Если проанализировать статистику, то происшествий подобного рода в немецком подводном флоте по сравнению с нашим было на **два порядка** больше при

том, что число воевавших немецких подводных лодок по сравнению с числом наших, участвовавших в боевых действиях, было больше лишь на **один порядок**. Если же учесть, что трагический случай с ПЛ Шуйского произошел еще перед войной, то оказывается, что количество «подвигов» подводных «ассов» во время войны в составе «Кригсмарине» было в среднем в **15 — 20** раз больше, чем у нас (если соотносить к общему числу лодок, участвовавших в войне у немцев и у нас).

И уж, конечно, у нас не было таких «ассов», как командир ПЛ «U-631» («VII» серии) Юрген Крюгер, умудрившийся протаранить и потопить ПЛ «U-71» в Атлантике, а несколько позднее — протаранить ПЛ «U-455», которая после серьезных повреждений вынуждена была вернуться в базу. Кстати, на «U-631» тоже были серьезные повреждения — разбиты все четыре носовых торпедных аппарата. В знак «наказания» виновник происшествия получил запрет на возвращение в базу до особого приказа (было приказано находиться в районе патрулирования и вести наблюдение).

3. Не менее показательным и объективным может быть и другой критерий оценки, показывающий *отношение числа потопленных подводными лодками судов и кораблей к числу погибших подводников.*

Опять же, исходя из чисел, приведенных выше (напоминаю: у немцев погибло **33 000** подводников, у нас — **3636**), посчитаем и получим следующее: ***каждое потопленное судно или корабль противников (и нейтралов), потопленных немецкими подводными лодками, «унесли» за собой по 11 немецких подводников.***

Нам каждый потопленный корабль или судно врага обошлись жизнью семи подводников.

Если будем исходить из данных, приведенных Денищевым, то число погибших подводников, приходящихся на одно потопленное судно или корабль, будет еще больше — **12**.

Как видим, только опираясь на «голую» статистику и выбрав объективный критерий, мы можем уверенно оценить, кто и как воевал, **даже без учета тех обстоятельств и особенностей, в которых приходилось действовать**

немецким и нашим подводникам. Результаты подсчета говорят сами за себя. Исходя из формальной логики, можно даже посчитать, на сколько процентов эффективнее воевали те и другие подводники.

4. При этом следует оговориться, что при расчетах не учтены **3500** немецких подводников, сдавшихся в плен. Жестокая правда войны состоит еще и в том, что зачастую та сторона, которая теряет своих бойцов в качестве **не погибших, а плененными, несет убытки значительно большие, чем их гибель.**

Попавшая к врагу техника, в частности подводная лодка, может ему принести столько полезной информации, сколько не смогла бы принести разведка, в течение нескольких лет работающая в этой области. Не случайно так цепко вцепились союзники в подводную лодку «U-570», сданную в плен ее командиром корветтен-капитаном Рамховым.

Не случайно и немцы разработали несколько операций по уничтожению этой захваченной англичанами лодки (все операции сорвались). Не случайно и к командиру, сдавшему лодку, в лагере для военнопленных подводников и летчиков бывшие его сослуживцы относились с презрением и устроили «суд чести».

Можно вспомнить и сдавшихся членов экипажей подводных лодок «U-732», «U-340», «U-490», «U-765», «U-386», «U-406» и др. Например, после гибели «U-732» и «U-340» в Гибралтарском проливе в плен попали **67** немецких подводников, некоторые из которых раскрыли сведения о немецких самонаводящихся торпедах «Т-5» («Рен» или GNAT), о радарном детекторе «Вензе», о новом детекторе «Наксот» для обнаружения работы РЛС в сантиметровом диапазоне, о гидроакустической станции «Афродитэ», а также о счетверенном зенитном автомате калибром 20 мм. Вся информация об этих системах являлась секретной, и раскрытие ее нанесло «Кригсмарине» непоправимый ущерб.

После гибели «U-490» в сентябре 1943 г. в плен попали **60** подводников. Немцы чрезвычайно боялись английских лагерей для военнопленных подводников, где отношение к ним

было довольно жестокое (по сравнению с американскими и канадскими лагерями). Американцы умело использовали это обстоятельство и в обмен на обещание не передавать плененных подводников «U-490» англичанам многое у них вывели. В частности, немецкие подводники разболтали, что в Балтийском море проводятся эксперименты по заправке подводных лодок под водой. Рассказали о технологии подобных операций.

Согласие сотрудничать с американцами подписали **40** членов экипажа подводной лодки «U-575», попавшие в плен 30 марта 1944 г. у Восточного побережья США (в Гвинейском заливе). Сделали они это тоже в обмен на обещание не передавать их англичанам.

В результате пленения одиннадцати членов экипажа ПЛ «U-765» в апреле 1944 г. англичане узнали, что из-за острой нехватки меди трубы торпедных аппаратов немецких подводных лодок стали изготавливаться из стали, которая довольно быстро покрывается ржавчиной. Кое-кто из пленных подводников выдал военный секрет о том, что дизельные двигатели на всех новых подводных лодках Германии не дают задний ход.

Большим преимуществом немцев значительный период войны на море было то обстоятельство, что штаб «Кригсмарине», благодаря службе разведки (дешифровальная группа Б-Динст, B-dinst), имел возможность читать шифр, применяемый совместно Англией, США и Канадой в операциях по провозке конвоев через Северную Атлантику. Дениц ежедневно получал сводку по формирующимся конвоям, маршрутам их движения, изменениям маршрутов, составе сил эскорта, точечек randevу с кораблями охранения, районам прикрытия конвоев авиацией и т.д.

Англичане же о развертывании подводных лодок в том или ином районе узнавали только тогда, когда кто-то из одиночных судов, ставших жертвой атаки, успевал сообщить об этом, или при атаках лодками конвоев союзников. Иногда некоторая информация поступала от самолетов-разведчиков. В то же время немцы были уверены, что противник никогда не сможет подобрать ключи к коротковолновым метеорологическим и военным книгам шифров шифровальной машины

«Энигма». Английские дешифровщики центра разведки Блели-Парка действительно долгое время не могли проникнуть в систему «Энигма».

Потеряли немцы преимущество в этой области, когда англичане завладели немецкими секретами. Случилось это осенью 1942 г., когда 30 октября 1942 г. получила сильные повреждения немецкая подводная лодка «U-559». После того как подводная лодка вынуждена была всплыть под ударами глубинных бомб английских эсминцев, они открыли по ней интенсивный артиллерийский огонь. Покидая борт лодки, немцы не удосужились уничтожить документы «Энигмы», как это требовалось по инструкции. После того как экипаж покинул лодку, она некоторое время оставалась еще на плаву. Абордажная команда с эсминца «Петард», быстро переправившись на лодку, успела захватить всю секретную документацию. Самыми главными из захваченных документов оказались таблицы текущих коротковолновых шифров для метеосводок и таблица текущих шифров для кораблей, а также некоторая тактическая документация (кстати, командир ПЛ «U-559» Хейдеман был посмертно награжден Рыцарским крестом 14 апреля 1943 г. — немцы даже и не подозревали, что именно небрежность этого подводного аса привела к тяжким последствиям «Кригсмарине» позднее. На боевом счету Хейдемана было всего лишь 14 542 тонны потопленного тоннажа).

Английское командование взяло подписку со всех членов экипажа эсминца, участвовавших в операции по уничтожению «U-559», о неразглашении того, что они могли видеть перед тем, как лодка пошла на дно (о переносе мешка документов). В результате расшифровки кодов «Энигмы» английская разведка узнавала все подробности передвижения и развертывания германских боевых кораблей.

Хочу оговориться, что провал с «U-559» был не первым случаем захвата кодов «Энигмы». Первый произошел еще в мае 1941 г. Тогда подводная лодка «U-110» получила серьезные повреждения от атак двух английских эсминцев и корвета. Командир лодки, кавалер Рыцарского креста Лемп (тот самый, который в первый день объявления войны Англией, командуя «U-30», потопил английский пассажирский лайнер

«Атения», на борту которого находилось в общей сложности **1417** человек, из которых 118 погибло) принял решение всплыть и приказал команде покинуть борт лодки. Инженер-механик получил приказание открыть клапана вентиляции цистерн главного балласта и затопить лодку. Однако он по какой-то причине не успел выполнить команду. Лодка, как потом и «U-559», какое-то время оставалась на плаву и не хотела тонуть.

Командир абордажной группы с эсминца «Балдог» младший лейтенант Бальми успел изъять с лодки не только документацию, но и саму шифровальную машинку «Энигма». В числе документации были кодовые таблицы, сигнальный журнал и несколько радиограмм. После того как лодка затонула, вся команда ее, за исключением 14 погибших, попала в плен. Командир лодки погиб. По свидетельству очевидцев, Лемп покончил жизнь самоубийством — *«вскинул вверх руки и пошел ко дну»*, — поняв, что англичанам досталась «Энигма» вместе с документацией.

Кроме таблиц «ключей» к шифровальной машинке, к англичанам попали секретные морские карты, карты минных полей в Северном море и у побережья Франции, чертежи и руководства по эксплуатации систем лодки «IX В» серии.

В конце пятидесятых годов история с захватом «Энигмы» англичанами стала известна. Немецкие ветераны-подводники, прежде почитавшие Лемпа, стали называть его предателем: *«Лемп преступно пренебрег своими обязанностями, не уничтожив имевшиеся на лодке секретные материалы и военно-морскую «Энигму», что привело к напрасной потере многих немецких подводных лодок и гибели сотен подводников»*.

После операции по захвату «Энигмы», как и потом в случае с ПЛ «U-559», все свидетели дали подписку о неразглашении военной тайны (и около 20 лет держали это в секрете), а немецкие пленные подводники содержались в лагере при строгой изоляции до конца войны.

Длительное время англичане пользовались «Энигмой», пока немцы не заменили шифр. Но после некоторого перерыва произошла история с «U-559», и они снова стали владеть оперативной информацией о лодках «Кригсмарине», т.к. нем-

цы не подозревали, что, кроме шифров, и сама «Энигма» в руках англичан.

После потопления «U-386» и «U0406» в феврале 1944 г. английскими кораблями от попавших в плен немецких подводников англичане узнали, что обе лодки имели на борту новое электронное оборудование и соответствующих специалистов. К сожалению для англичан, абордажная группа с эсминца «Скей», успевшая проникнуть на борт после того, как команда покинула ее и она еще некоторое время оставалась на плаву, целый мешок, набитый секретными документами, оставила на лодке. Абордажная группа не смогла его вовремя вынести наружу: лодка стала тонуть.

Несомненный вред «Кригсмарине» принесло пленение около 40 человек экипажа ПЛ «U-744» в марте 1944 г. Лодку, получившую сильные повреждения, но остававшуюся на плаву, команда покинула, как это нередко было в практике немецких подводников и ранее. С канадского эсминца «Чилливека» на лодку проникли два лейтенанта и оружейник. Они успели захватить много разного рода секретной документации. По мнению канадского историка флота Джозефа Шулла, *«эти три человека захватили бесценные трофеи — книги кодов, списки, сигналы и оборудование»*.

Громадное значение сдача в плен немецких подводников имела в проведении английской пропаганды. Англичане о пленении *«подводных убийц»* трубили на весь мир. Особенно много говорилось о пленении немецких подводных асов, таких, как Отто Кречмер, попавший в плен в 1940 г., награжденный Рыцарским крестом с дубовыми листьями и мечами, или кавалер Рыцарского креста Вернер Хенке, командир «U-515», попавший в плен 10 апреля 1944 г. после гибели лодки у островов Зеленого Мыса.

Геббельсовская пропаганда по поводу пленения немецких подводников либо хранила гробовое молчание, либо пыталась опровергнуть английское радио, утверждая, что никаких пленных нет, все подводники погибли вместе со своими лодками. Либо спецслужбы Германии глушили английское радио, расходуя на это громадные средства.

Само собой разумеется, пропагандистские службы любой из воюющих стран используют факт пленения солдат и офи-

церов противника на всю катушку, а тут в плен попадали представители самого ненавидимого англичанами рода немецких войск — подводники, так много горя принесшие в английские семьи. Один только факт такого пленения имел громадное значение для поддержания морального духа английского населения и подавления боевого и морального духа немцев.

Не исключены были и факты, когда кто-то из пленных подводников соглашался сотрудничать с англичанами (не только в передаче им секретной информации). Неслучайно же во всех странах узаконен порядок, что после освобождения из плена, независимо от того, в каких обстоятельствах попал в плен, каждый, побывавший в плену, проходит спецпроверку.

Таким образом, после всего вышесказанного, **3500 немецких пленных подводников мы вполне обоснованно можем отнести к числу потерь (да еще каких) и уверенно сказать, что принятый коэффициент боевой эффективности подводников «Кригсмарине» будет еще ниже.**

У нас же за всю войну попало в плен лишь **9 (!)** подводников: **4** из экипажа «С-7» вместе с ее командиром С. П. Лисиным после ее гибели, **двое** матросов с подводной лодки «Щ-214», погибшей вместе со всем экипажем и ее командиром капитаном 3-го ранга В. Я. Власовым, и **двое** старшин с подводной лодки «Щ-403», а также тяжелораненый командир этой лодки капитан 3-го ранга С. И. Коваленко. Все до единого в плен попали либо ранеными, либо контужеными. В плену вели себя достойно, и никто из них ни на какое сотрудничество с врагом не пошел. Командир «С-7» остался жив и достойно продолжал служить флоту и Родине до последнего дня. Командир «Щ-403» был расстрелян фашистами в одном из концлагерей.

Так что по такому показателю, как **число попавших в плен к общему числу погибших подводников**, даже и сравнивать немецких и советских подводников «неприлично». **У немцев — 10,6%, у нас — 0,002%. Наши подводники предпочитали гибель вместе со своей лодкой возможности остаться в живых, сдавшись врагу.**

Подводя итог всему сказанному, можно уверенно утверждать, что **наши подводники — участники Великой Отечественной войны, воевали не только не хуже немецких или каких-либо других, но и намного лучше их.**

А легенды о немецких подводных асах как «самых-самых» — результат мощной пропаганды, как в самой Германии, так и во всем западном послевоенном мире. К сожалению, результаты этой пропаганды проникли и в Россию. У нас в стране, пытающейся войти в когорту преуспевающих «цивилизованных» капиталистических государств, эта геббельсовская пропаганда нашла благоприятную почву в лице продажной пишущей мелкобуржуазной нечисти, готовой за «зеленые» и Родину продать, и мать родную задушить.

И капитализм, в каком бы государстве он ни зарождался и каким бы путем ни развивался, он всегда и везде был и остается **бандитским**, какие бы расцвеченные ярлыки на него ни вешали.

Самое страшное, что публикации в центральных газетах и журналах, показ «документальных» фильмов, направленных на принижение роли советских подводников в борьбе с фашистской агрессией Германии, не только разлагающе действует на взрослое население страны, в какой-то мере все же защищенное еще сохранившейся памятью о войне и своим житейским опытом. Страшно то, что вся эта целенаправленная пропагандистская машина, находящаяся в руках разрушителей России, беспощадно бьет по мозгам и душам молодого поколения, засоряя их, запудривая, заглаживая, вытравляя память о подвигах отцов и дедов, выжигая понятия о чести, благородстве, товариществе, долге и преданности своему народу и своей Родине.

Свидетельствует Герберт Вернер

Уже после того, как провел свои исследования по поднятому вопросу, перелопатив сотни страниц архивных дел и десятки тысяч страниц исторической и мемуарной литературы, проанализировал, обобщил и сделал выводы, попала мне в руки еще одна книга мемуаров. Это книга одного из опытейших немецких подводников, почти всю войну

провоевавшего на подводных лодках, корветтен-капитана Герберта Вернера «Стальные гробы. Немецкие подводные лодки: секретные операции 1941 — 1945 гг.», написанная им в 1969 г., переведенная у нас и вышедшая в Москве в 2003 г.

Предисловие к книге написано тоже опытным подводником, командиром американской подводной лодки, всю войну провоевавшим на Тихом океане, капитаном в отставке Эдвардом Бичем, преподавателем Военно-морского колледжа в Ньюпорте.

Оценивая книгу Вернера как профессионал — коллега по подводной войне, Э. Бич восхищается *«людьми, которые сражались за Германию»*, и призывает ими восхищаться, *«если даже мы осуждаем Гитлера и нацистов»*. И еще он пишет, в частности: *«Между тем героизм воина, как правило наивного, молодого, благородного и неподкупного, не должен служить неправому делу...»* Все это верно: и восхищаться надо, и понимать, что *«героизм воина... не должен служить несправедливому делу»*.

Но надо и объективно, непредвзято оценивать этот героизм, эти подвиги, понимая, где это были действительно подвиги, основанные на самообладании, отваге и мужестве, а где — раздутое до небес преувеличение, результат пропагандистской шумихи и фанфары тому, что не только не является подвигом, но и, наоборот, граничит с корыстной расчетливостью и трусостью.

Полностью согласен с автором предисловия, когда он говорит: *«Никто не должен упрекать воина, который ради своей страны идет на смерть. Поэтому следовало бы позволить этим храбрецам покоиться в мире, уважать их самих и память о них. Хотя эти парни жили в безумное время, они были цветом молодой Германии; к несчастью, их воспитали в духе искаженных представлений о судьбе страны... Они не заслуживают чрезмерного порицания»*.

Если даже те, кто, одурманенный нацистской пропагандой, «не заслуживают чрезмерного порицания», то что же можно говорить о наших молодых парнях, нашедших смерть в таких же «стальных гробах», защищая правое дело, свою Родину, свободу и независимость своего народа?

И как надо называть тех «отечественных» либерально-фашистских «новых» историков, которые пытаются все перевернуть, поставить с ног на голову, опорочить наших героических подводников, оплывать память о них?

Впрочем, не о предисловии командира американской подводной лодки, а о самой книге немецкого командира лодки следует сказать несколько слов, в связи с чем она, на мой взгляд, заслуживает особого внимания.

В отличие от других немецких подводных асов, опубликовавших свои мемуары, Г. Вернер не вошел в разрекламированный список лучших тридцати или даже пятидесяти командиров немецких лодок. Не был он и кавалером Рыцарского креста. Более того, свои незаурядные способности офицера-подводника он проявил в должностях вахтенного и первого вахтенного офицера на подводных лодках других командиров. Сам же он, будучи назначен командиром лодки «U-415» в середине 1943 г., а потом, после ее гибели, — командиром «U-453», не потопил ни одного вражеского судна или корабля. Однако это вовсе не значит, что он был плохим командиром. Наоборот, судя по тому, как он действовал, пытаясь в тяжелых условиях нанести урон противнику и сохранить экипаж лодки, можно сказать, что такие качества, как самообладание и разумный подход к предпринимаемым действиям, были доведены в нем до высочайшего уровня. Но к этому времени резко изменились условия ведения войны на море. И даже такие опытные подводники, воевавшие с самого начала войны (последняя лодка, на которой служил Вернер, была пятой в его биографии), заметных успехов достичь не могли, не говоря уже о многих других, более молодых командирах лодок.

Возможно, именно потому, что слава подводного аса, «морского волка Деница» не вскружила голову этому командиру, книга его «Стальные гробы» представляется мне более объективной из всех книг, написанных бывшими подводниками «Кригсмарине», переведенными и изданными у нас (смею надеяться, что прочитал их все или почти все).

А посвятить этим мемуарам Вернера я решил целый параграф потому, что нашел еще одно убедительное свидетельство тому, о чем писал в предыдущих главах своей книги, еще и

еще раз убедившись в своей правоте, в тех выводах, которые сделал.

Разумеется, ко многим высказываниям Вернера относиться критически и не разделяю его мнения по многим вопросам. Но в мою задачу не входит опровергать или развенчивать его. Его мнение — это мнение участника войны, подводника, пережившего кошмары подводного ада, а потому оно требует искреннего уважения хотя бы по этой причине. Чтобы не быть голословным, постараюсь значительное внимание уделить цитированию автора книги и лишь несколько комментировать там, где считаю это нужным.

Во введении к своей книге Вернер пишет: *«После окончания разрушительной войны роль подводных сил порой искажалась и недооценивалась даже военными историками, которые должны были бы знать предмет лучше. Я один из немногих командиров подводных лодок, который участвовал в боевых действиях большую часть войны и остался в живых. Поэтому я счел своим долгом перед павшими товарищами правдиво изложить факты. Уместно отметить, что подводники были преданы долгу всем своим существом, и, чтобы там ни говорили, мы выполняли свой долг с отвагой, не превзойденной представителями других родов войск. Мы были солдаты и патриоты, не больше и не меньше того, и в своей преданности делу, успеха которого уже нельзя было добиться, погибали, не желая сдаваться. Но величайшая трагедия подводного флота Германии состояла не просто в том, что погибло много прекрасных людей, но также в том, что многие из них стали жертвами несовершенной техники и бессовестной политики штаба».*

Хорошо это сказано. Правда, о том, что *«...выполняли свой долг с отвагой, не превзойденной представителями других родов войск»*, говорят и немецкие летчики, и танкисты. В отношении того, что *«погибали, не желая сдаваться»*, — некоторый перехлест: **3,5** тысячи подводников из **39** тысяч, участвовавших в войне, попали в плен. Это почти **10%**.

Думается, что беда и трагедия немецких подводников не в том, что они стали *«жертвой несовершенной техники и бессовестной политики штаба»*, а в том, что они были жертвой нацистской пропаганды, идеологии, сознанием которой им

забивали голову с юности, особенно в таких учебных заведениях, как школы подводников, куда отбор шел с особым пристрастием.

Немецкие подводные лодки по многим ТТХ были лучшими в мире. Например, война показала, что глубина погружения, определенная по техническим параметрам в **100** метров, нередко превышалась в **2 — 2,5** раза. Имелись случаи, когда лодка вынуждена была погружаться от противолодочного преследования на глубину **280** и даже **300 (!)** метров. В практике ни одного другого подводного флота такого не было.

И по характеристикам гидроакустической аппаратуры, и по оптической (дневной и ночной), и по системам курсоуказания, и по самонаводящимся торпедам немецкие лодки были одними из лучших в мире. Да и «шнорхели» — системы, обеспечивающие движение лодки на перископной глубине при работе дизелей, нашли впервые практическое применение именно в немецком подводном флоте.

В отношении *«бессовестной политики штабов»* трудно что-либо сказать, т. к. непонятно, что Вернер подразумевает под этим: нигде в своей книге он об этом не говорит, кроме как о *«безрассудном приказе»* послать лодки к проливу Ла-Манш с целью противостоять высадке союзных десантов во Францию. Там действительно бессмысленное и гибельное решение было принято. Что могли сделать **полтора-два десятка подводных лодок** при противодействии армаде — свыше **четырёх тысяч** десантных судов, **800 эсминцев, крейсеров и линкоров, боевых кораблей других классов, десяти тысяч самолетов?**

С другой стороны, например, по свидетельству К. Деница, наоборот, штаб подводных сил проводил *«четкую и умную политику»*, стараясь не подвергать подводные лодки излишнему риску, посылать их в районы, где условия для их действий наиболее благоприятны, а результаты их атак были наиболее весомы.

Возможно, о *«нечестной политике штаба»* Вернер говорит, имея в виду «большую политику» Гитлера, Геббельса и их окружения по одурачиванию народа Германии? Тогда он на сто процентов прав. Эта политика проводилась особенно ус-

пешно, т.к. «*легла на благодатную почву*», подготовленную поражением в Первой мировой войне, жадной реванша за унижение, которое пережила Германия.

Не знаю, что имел в виду вышеупомянутый бывший командир американской подводной лодки Э. Бич, когда он говорил о цвете «молодой» Германии в той фразе, что процитирована мною выше. Возможно, он имел в виду именно эту «молодую» нацистскую Германию, руководители которой чаще говорили не о «молодой» Германии, а о «тысячелетнем рейхе». Именно эта пропаганда о традициях, о великой Германии, владевшей когда-то колониями, не уступавшими по величине территорий колониям «владычицы море» Англии, так засела в души и умы молодых немцев, в особенности офицеров вермахта и, в частности, офицеров «Кригсмарине», что начавшаяся война подняла «*германский дух*» на такой необычайно высокий уровень, который держался в немецком народе практически до самого конца войны, несмотря на тяжелейшие поражения.

Особенному подъему этого духа, энтузиазму и стремлению к победам, жадности подвига способствовали «фанфары» геббельсовской машины по раздуванию успехов в войне на море, которые в первые месяцы войны были действительно внушительны.

Тот же Г. Вернер вспоминает, что когда он в 1940 г. получил назначение дублером вахтенного офицера на подводную лодку «U-557» и находился в ожидании ее возвращения из боевого похода в ВМБ Киль, то командующий 5-й флотилией подводных лодок регулярно информировал всех офицеров, собирающихся в кают-компанию плавбазы, о больших успехах подводных лодок в Атлантике. Например, одно из его сообщений звучало так: *«Мы получили много радиogramм от командиров наших подлодок, преследующих сейчас в Атлантике британский конвой. Согласно их сообщениям, число потопленных кораблей противника достигло 14 тоннажем 85 тысяч тонн. Был торпедирован корабль сопровождения. Это превзошло все наши ожидания. Битву за Атлантику выигрывают наши подлодки. Мы диктуем свои условия».*

После захвата Польши, разгрома в течение 2 недель Норвегии, еще через несколько недель — Голландии, Бельгии и

Франции, оккупации Дании головы молодых офицеров-подводников, и без того задуренные геббельсовской пропагандой о великой Германии, кружились от гордости за подводный флот и предвкушения побед, которых они так жаждали. Им казалось, что еще одно усилие в подводной войне против Англии — и она будет задушена в тисках блокады, капитулирует.

В то время потеря одной или 2 лодок одновременно казалась более чем-то невероятным. Вот как говорит об этом Вернер: *«Двойная трагедия, происшедшая 17 мая (погибли «U-99» и «U-100». — Прим. авт.), ошеломила и привела в уныние страну. Неужели Англия владеет новым оружием и техникой в подводной войне? До сих пор охота за конвоями оставалась относительно легким занятием. Быстрые подводные лодки Германии были маневренны, как на поверхности, так и под водой. Они оказались способны погружаться на глубину моря, недостижимую для британских глубинных бомб. Наши потери были незначительны по сравнению с теми, что наносили противнику немецкие подлодки».*

Вернер, вспоминая свой первый боевой поход, говорит, что радиоперехваты донесений немецких лодок в свой штаб о результатах атак вдохновляли всех: *«U-556» во время своего последнего похода потопила суда тоннажем более чем 30 тысяч тонн. «U-203», «U-93» и другие уничтожили в предшествующие недели суда союзников общим тоннажем в 100 тысяч тонн».*

Вот пример восторженных сообщений, о которых вспоминает Вернер, когда он на «U-557» (командир Паульсен) был на боевом патрулировании. *«Первый транспорт противника уничтожили 19 мая в 4.10 (в 1940 г. — Прим. авт.). Эта скорая победа была выдающимся подвигом, добытая в районе, который большинство подлодок старались избегать...»*

Подробно описывая, как «волчья стая» из нескольких подводных лодок атаковала громадный конвой союзников, шедший в охранении 3 — 4 кораблей эскорта, Вернер пишет, что командир и старпом «U-557» были в растерянности от того, что трудно было выбрать, какой из **тридцати** транспортов атаковать. Выбирали, кто что будет атаковать: какой — командир, а какой — старпом. Вот какие указания командир дает

старпому: «...Выбирайте самые крупные и дальние цели, по- том ближайšie. Атакуйте с двух стóрон и держитесь строго по центру... Сложилась поразительная ситуация, — пишет Вернер, — наша лодка шла незамеченной в центре враже- ской армады судов, выбирая по своему усмотрению обречен- ных на гибель».

Надо отметить, что после этой атаки подводная лодка, по- топив транспорт, преследованию не подверглась. «Снова по- шла на безопасном расстоянии от ближайшего транспорта и следовала в его кильватере», пока торпедисты перезаряжали торпедные аппараты. «...Капитан пристроился к конвою, что- бы повторить нашу успешную боевую операцию».

В этом же походе «U-557» потопила еще один транспорт, идущий одиночно, без охранения. Так как после первого зал- па судно не затонуло, командир спокойно вышел на него в по- вторную атаку и добил. **Никакого противодействия** со сто- роны судна, естественно, не было.

Обстановка в Атлантике в то время была такой, что под- водная лодка могла спокойно встретиться с немецким транс- портом «Бельхен», получить с него топливо и пополнить запасы продовольствия, находясь рядом с ним в надводном поло- жении несколько часов. Сюда же для заправки подошла еще одна ПЛ «U-93», а потом еще одна.

«Четыре немецких судна встретились в уголке, затерян- ном среди Северной Атлантики. Экипажи лодок обменива- лись шутками, а мы предупредили всех о встрече с тремя британскими крейсерами», — пишет Вернер.

Однако вскоре такая безнаказанность дорого обошлась «Кригсмарине». Танкер «Бельхен» был потоплен английским крейсером.

А вот как Вернер вспоминает о начале войны против Со- ветского Союза: «22 июня трансляция по радио сообщения Верховного командования вермахта потрясла весь экипаж лодки, как серия разрывов глубинных бомб. Наши армии на- чали наступление на СССР, продвигаясь на широком фронте от Балтики до Черного моря. Событие чрезвычайно взволно- вало экипаж лодки. Вторжение на территорию России, значи- тельно превосходившее по размаху акцию Наполеона, отве- чало **коренным, долго вынашиваемым чаяниям немцев.**

Нам был преподан урок о невозможности сосуществования Германии и СССР. **Коммунизм, а не Великобритания и ее западные союзники, был смертельным врагом Германии.** Каждый немец знал, что пакт о ненападении, который мы подписали со Сталиным в августе 1939 года, был всего лишь временной мерой, искусной тактикой отсрочки войны. Теперь, когда наши армии маршировали на восток, следовало ожидать быстрого падения России и усиления «тысячелетнего рейха» (выделено мною. — Прим. авт.).

Нацистская пропаганда в предвоенный период работала весьма эффективно, т.к. вторжение в Россию «отвечало коренным, долго вынашиваемым чаяниям немцев»: так что разговоры о том, что немецкие подводники «только выполняли приказы своего командования» и не ведали, что творят, — бред. Всё они знали: куда и зачем шли. Знали, что самый смертельный враг для нацистской Германии — Россия, а не США, Великобритания и Франция. Знали, что война на Восточном фронте решит все.

С этой точки зрения и уверения Деница, и «убежденность» его, что «битва за Атлантику» решит все, — тоже блеф. Будучи умным человеком, Дениц не мог не понимать, что именно исход войны с Россией будет решать все, а с Англией, Францией и Америкой Германия всегда сумеет договориться, заставит их поступать так, как определит «тысячелетний рейх».

О том, что нападение на Советский Союз — это «коренные, долго вынашиваемые чаяния немцев», мог думать молодой лейтенант подводного флота «Кригсмарине»; можно было бы говорить, ссылаясь на затуманенность его «молодых мозгов», задуренных политической пропагандой в довоенное время. Но ведь и в конце войны, когда, казалось бы, все было ясно с крахом гитлеровской авантюры, тот же Вернер, будучи уже командиром лодки, пишет: «Голос из Берлина снова и снова внушал нам, что скоро будет использовано новое оружие, которое обеспечит нам окончательную победу. Мы видели, что на нас надеются, и выходили в море с целью это доверие оправдать». Так что и в конце войны немецкие подводники были верны идеям своего фюрера и верили, что их «коренные чаяния» сбудутся. Неслучайно же Гитлер считал «сталь-

ных волков» Деница самыми «чистыми и надежными кадрами великой Германии».

Как и Прин, и Буш, и Лют, и все другие командиры немецких подводных лодок, Вернер с восторгом пишет о том, как встречали подводников на берегу после их «героических походов». *«Когда подлодка подходила к пирсу, военный оркестр заиграл бодрящий марш, командующий Второй флотилией подводных лодок (флотилия базировалась во французской ВМБ Лорьян. — Прим. авт.) приветствовал нас с пирса, затем прошел по сходням на лодку, чтобы обменяться рукопожатиями с командиром и всеми членами экипажа. За ним последовали медсестры, одарив каждого из нас улыбкой, букетом цветов и поцелуем...*

Вся команда, за исключением небольшой группы вахтенных... собралась в одном из старинных залов французской префектуры. Здесь должно было состояться торжество по случаю нашего возвращения из боевого похода, причем только для мужчин... По такому случаю подали шампанское и омаров, за которыми последовали другие роскошные блюда».

Так было при каждом возвращении подводных лодок в эти «счастливые времена».

Лодки уходили в море, топили одиночные суда или нападали на конвои, слабо охраняемые (в районах за пределами зоны действия береговой авиации), иногда лишь испытывали какое-либо противодействие.

«Потопили 5 транспортов общим водоизмещением 28 тысяч тонн. Еще один транспорт получил повреждения. Противолодочная оборона слабая. Продолжаем поход».

«Потопили 6 транспортов общим водоизмещением в 42 тысяч тонн. Израсходовали все торпеды. Возвращаемся на базу».

«Потопили 2 транспорта тоннажем 13 тысяч тонн из конвоя в сетке квадрата АК-40. Продолжаем преследование».

«Полностью очистили оперативный район от судов противника. Потопили 8 транспортов общим тоннажем в 53 тысячи тонн...»

Вот такие радиодонесения приходили с моря в штаб Деница. Разумеется, на другой же день они попадали в штаб

Гейбельса и становились объектом распространения СМИ по всей Германии.

«Интенсивность битвы в Атлантике возрастала по мере преодоления немецкими подводными лодками нового типа слабой британской обороны... Петля вокруг Великобритании постепенно затягивалась», — пишет Вернер.

Он с удовольствием вспоминает, как в 1941 г. немецкие войска с успехом продвигались на восток: *«Сообщения верховного командования вермахта, регулярно передававшиеся немецкими радиостанциями, чрезвычайно волновали нас. Особенно когда речь шла о блестящем наступлении наших войск на Восточном фронте. Германские вооруженные силы уже нанесли Красной Армии жестокие поражения и захватили около двух миллионов военнопленных. Наши солдаты атаковали противника под Ленинградом. 29 июня захватили Ригу, днем позже Минск. Восточная кампания обещала повторить в гораздо большем масштабе победный марш Германии на Балканах минувшей весной».*

Успехи на Восточном фронте и успехи в Атлантике, где немецкие «волчьи стаи» продолжают активно терзать конвои союзников. Снова Вернер вспоминает: *«Короткие радиোগраммы следовали одна за другой, извещая о нашей победе в одной из величайших битв за Атлантику...»* Вот содержание некоторых из этих радиোগрамм: *«Торпеды израсходованы. Потоплено 5 судов водоизмещением 24 тысячи тонн. Отправляемся на базу».*

«Потоплено 3 судна тоннажем 18 тыс. тонн. Повреждено 10. Продолжаем преследование».

«Потоплено 4 судна тоннажем 21 тыс. тонн. Продолжаем преследование».

Разумеется, во всех этих победных реляциях была изрядная доля преувеличения: и по количеству потопленных судов и по их водоизмещению. Что-то все крупные суда шли на дно, водоизмещением 5 — 6, а то и 10 — 15 тысяч тонн. Но все это четко записывалось на боевой счет командиров лодок. Росло число подводных асов и как из рога изобилия сыпались на подводников, в частности, на командиров лодок высокие награды рейха — звания кавалеров Рыцарского креста.

Вот как «скромно» заканчивает Вернер свой рассказ о втором боевом походе «U-557», где он был уже вахтенным офицером: *«Мы сами потопили только 3 судна из конвоя противника, доведя общий счет нанесенных ему потерь до шести судов тоннажем 32 тыс. тонн, наши атаки были продолжены другими подлодками, которые потопили еще шесть судов менее чем за четыре дня... Всего было уничтожено 33 судна (из 2 конвоев в августе — сентябре 1941 г. — Прим. авт.) общим тоннажем 165 тыс. тонн. И это всего за две недели. Подобные экстраординарные успехи еще раз продемонстрировали большой потенциал нашей тактики «волчьей стаи», против которой оказалась беспомощной британская противолодочная оборона и которая превратила Атлантику и акваторию вокруг Великобритании в кладбище кораблей союзников. Нам на самом деле было чем гордиться».*

Добавлю к этому, что потери германских лодок в этот период были минимальны (хотя они и были), т.к. противодействие союзников было исключительно слабым по количеству противолодочных сил и плохо организованным. Поэтому гибель, например, 2 лодок в месяц («U-47» — Г. Прина и «U-556» — Вольфарта) воспринималась как нечто чрезвычайное, неправдоподобное. Вернер вспоминает, что штаб Деница объявил о гибели Прица — героя Скапа-Флоу только спустя много дней после гибели «U-47». Разумеется, пропагандистская машина Геббельса вообще промолчала об этом факте.

В разделе об «ассах» я приводил несколько примеров столкновений немецких лодок друг с другом или со своими надводными кораблями. В своей книге Вернер приводит факт гибели лодки «U-557», на которой он трижды выходил на боевое патрулирование, в результате столкновения с итальянским эсминцем «Орион» вблизи побережья острова Крит в Средиземном море.

«Жирные годы» и «счастливые времена» продолжались. Наши радиостанции передавали победные репортажи и побуждали немецких граждан подсчитывать количество кораблей противника, отправленных на дно. В 1941 году общий тоннаж потопленных судов составил три миллиона регистровых брутто-тонн. Англичане все еще не могли противостоять нашему

давлению на море. Целые конвои их судов отдавались фактически на растерзание нашим «волчьим стаям», — пишет Вернер.

А вот что пишет Вернер, подтверждая то, что мною написано о «голубом рае» у восточных берегов США и Канады весной 1942 г.: *«Боевые операции немецких подводных лодок распространились на прибрежные районы Америки, встречая лишь слабое противодействие или вовсе никакое. Торпеды поражали торговые суда на коммуникациях от Нантакета до Гаттераса, от Флориды до Виндворских островов. Немецкие подлодки сожгли, торпедировали, обстреляли из артиллерийских орудий и потопили большое число судов союзников между Бостоном и Нью-Йорком, недалеко от Джексонвилла, Майами, Гаваны, Нью-Орлеана, Корпус-Кристи, близ Баранкилли, Моракаибо, порта Спейн, Барбадоса и Гваделупа. В те месяцы были отправлены на дно более 500 судов, включая 140 танкеров общим тоннажем в 2,5 миллиона тонн. Наступила золотая фаза войны».*

Все основания говорить о «золотой фазе» войны у Вернера были, т. к. на Восточном фронте после ожесточенной и невиданной в истории блокады был, наконец, взят Севастополь, был окружен Ленинград, захвачен Ростов-на-Дону, немецкие войска достигли Кавказа. Успешно развивалось наступление Роммеля в Африке, был захвачен Эль-Аламейн. Немецкие войска быстро продвигались к Нилу.

«Боевой дух экипажей подлодок, проходивших учебную подготовку, достиг небывалой высоты. Меня, однако, не покидало чувство раздражения в связи с нашей затянувшейся учебой. Я стремился вернуться в боевую обстановку, топить суда противника, испытывать радость победы...» — пишет Вернер.

Но этот боевой дух «небывалой высоты» вскоре сменится разочарованием, тревогой, унынием. Наступал 1943 год. И Вернер, как и большинство офицеров вермахта, начал ссылаться на «русскую зиму», которая «оказалась серьезным противником на Восточном фронте». Неудачи на русском фронте усугублялись неудачами Роммеля в Африке. И хотя по итогам войны на море за 1942 г. руководство «Кригсмарине» могло

быть довольно, однако ощущалась тревога от большого количества погибших подводных лодок.

О том, что и в 1943 г. немецкие подводники во многих случаях пытались вести себя, как и в предшествующие месяцы и годы «счастливых времен», «золотой фазы войны», «голубого рая» и т. д., свидетельствует то, что командиры лодок всюду использовали радиолокационные станции для поиска судов противника в условиях плохой видимости, не особенно опасаясь противодействия союзников. Однако обстановка с организацией противолодочной обороны в это время уже резко изменилась. Произошло и значительное увеличение сил и средств ПЛО в количественном отношении и улучшение их тактико-технических характеристик.

Вскоре немецкие подводные асы все это почувствуют на своей шкуре.

Например, уже в январе 1943 г. при атаке двенадцатью подводными лодками конвоя союзников в Северной Атлантике в течение нескольких суток немцы потеряли 3 подводные лодки, о чем пишет Вернер: «За успех мы заплатили высокую цену — потерей «U-187», «U-609» и «U-624». Но это были пока еще цветочки.

Общее ухудшение стратегической обстановки для Германии началось еще после сокрушительного поражения под Сталинградом. «...В результате зимнего наступления Советов мы потерпели поражение под Сталинградом, где была разбита наша 6-я армия. Вести с североафриканского театра войны были также неутешительны... Тем не менее, мне казалось, что эти неудачи носили мистический характер и не влияли на общий исход войны. Фактически Германия добивалась существенных успехов только в морских сражениях...» — пишет Вернер, офицер подводного флота, оторванный от объективной информации о делах на сухопутных фронтах и совершенно не понимавший значения результатов действий сухопутных армий, влияния их на исход войны.

А «существенные успехи» в войне на море тоже начали сменяться поражениями, гибелью подводных лодок, одна за другой.

Вот опять же некоторые свидетельства Вернера о донесениях командиров подводных лодок с моря в мае 1943 г.:

- «Эсминец. Атака. Тонем. «U-638»;
- «Атакован эсминцами. Глубинные бомбы. Покидаем лодку. «U-531»;
- «Атакованы сторожевиком. Тонем. «U-438»;
- «Атака с воздуха. Глубинные бомбы. Протаранены эсминцем. Тонем. «U-125»;
- «Атака с воздуха. Тонем. 47с.05В. «U-663».

Вот что пишет Вернер в связи с этим: «Пятая подлодка, отправленная на дно за три дня! Но через семь часов я был вынужден увеличить цифру потерь, когда в ответ на запросы штаба сообщить свои координаты «U-192» и «U-531» не откликнулись».

В это же время (в мае) погибла «U-456», действовавшая в паре с ПЛ «U-230», где служил Вернер, а также было получено сообщение: «Атакованы с воздуха. Тонем. «U-528».

Включение в состав конвоя эскортных авианосцев резко ухудшило условия для атак немецкими подводными лодками. Теперь они не могли безнаказанно действовать в удалении более 100 миль от своих баз расположения аэродромов. Самолеты авианосцев начали их прихватывать на всем протяжении маршрутов движения конвоев. Вернер свидетельствует: «Идея авиационной поддержки конвоев выбивала основу из-под нашей концепции ведения подводной войны. Теперь мы не могли рассчитывать на внезапность атаки и возможность скрытно уйти от преследования».

А вот как он подводит итог боевых действий своей «U-230» после очередного боевого похода в мае 1943 г.: «Все еще не оправившись от ужасных бомбардировок и прозябания в холодных глубинах океана, мы подвели итоги боя. Три подлодки из нашей группы были потоплены. Более ста судов союзников прошли мимо нас, и мы не смогли уничтожить ни одного. Теперь следовало ожидать, что около 700 тысяч тонн боеприпасов благополучно будет доставлено на Британские острова. Это было ужасно».

«Вечером 15 мая на исходе четырехдневного сражения была подтверждена гибель «U-456», а также двух других ло-

док. «U-266» и «U-753» никогда больше не откликнулись на запрос штаба об их координатах. Итогом битвы была потеря шести лодок. Седьмая получила такие повреждения, которые сделали ее небоеспособной». Напомню, что **7 потерян-ных лодок и ни одного потопленного транспорта**. Вернер был прав, сказав: «Это была катастрофа, вторая в мае 1943 года».

1943 год продолжался, и немецкие подводные асы продолжали скисать:

- «Атакованы. Тонем. «U-463»;
- «Преследование прекратили. Атакованы самолетом. «U-640»;
- «Атакованы эсминцем. Тонем. «U-128»;
- «Эсминцы. Самолет. Погружение невозможно. «U-528»;
- «Атакованы самолетом. Тонем. «U-646» — продолжали идти с моря сообщения от других лодок. 19 мая погибли «U-954» и «U-273», 23 мая — «U-752»...

Все изменилось в море. Изменилось и на берегу.

«Нас не встречал военный оркестр, играя бравурные марши. Только девушки с букетами цветов напоминали о героическом походе», — пишет Вернер. Уточню, что возвращение лодки было в Брест на территории Франции, и встречали подводников, естественно, не французские, а немецкие девушки из обслуживающего персонала базы.

Все изменилось и при выходе лодок из базы на очередное боевое патрулирование: «Когда «U-230» отошла от пирса, была безлунная ночь. Не было ни музыки оркестра, ни шумного застолья, ни толпы провожающих на пирсе. Мы вышли в море тайком, чтобы о начале нашего похода не узнали ни французские партизаны, ни британские шпионы».

В это время из числа лодок, базирующихся в Бресте, в море погибли «U-506» и «U-533», а также несколько позднее — «U-514», «U-232», «U-435», «U-409», «U-607». Это подводные лодки, потопленные только в Бискайском заливе. Лодки уходили в «воронку», а те, кто успевал покинуть их борт, попадали в плен: «Атакованы самолетом. Тонем. Нас берут в плен. «U-558».

Еще радиодонесения с моря:

- «Атакованы авиабомбами. Тонем. «U-504»;
- «Атакованы самолетом. Тонем. «U-461»;

— «Атакованы авиабомбами. Тонем. «U-462».

Эти три лодки были «дойными коровами», танкерами. Гибель их резко осложнила условия действия подводных лодок в центральной части Атлантики.

Гибли подводные лодки в море, а союзники наносили мощные бомбовые удары с воздуха по военно-морским базам, практически не приносящие ущерба подводным лодкам, стоящим в железобетонных укрытиях, но зато разрушающие гражданские строения и уносящие жизни десятков тысяч мирных жителей.

Вот что свидетельствует Вернер: *«Третий раз мы слышали по коротковолновому приемнику о неоднократных бомбардировках Гамбурга британской авиацией. Судя по сообщениям, наиболее разрушительные воздушные налеты происходили в предыдущую ночь (с 29 на 30 июля. — Прим. авт.), когда половина города превратилась в пожарища... Выяснилось, что 41 тысяча жителей погибли и более 600 тысяч остались без крова».*

Пошли радиодонесения о гибели лодок и из районов американского и бразильского побережий:

— «Атакованы самолетом. Имеем повреждения. «U-172»;

— «Атакованы «либерейтором». Тонем. «U-604»;

— «Спасли экипаж «U-604». Сбили самолет. Имеем повреждения».

Немцы все еще не знали, что англичане захватили шифровальную систему «Энигма» и активно используют ее для перехвата немецких радиопереговоров. И хотя английское командование принимало меры, чтобы не дать повод немцам усомниться в надежности скрытой связи (англичане с этой целью даже отказывались наводить свою авиацию на районы randevu немецких лодок с «дойными коровами»), однако изредка они все же использовали возможность потопить и лодку-заправщик, и лодки, которые он снабжал топливом.

Так, Вернер пишет, например: *«Через два часа (после заправки 4 лодок. — Авт.) лодка-заправщик прервала радиомолчание и сообщила в штаб, что она заправила все четыре лодки. Этим «U-847» не только поставила под угрозу заправленные лодки, но и решила свою участь. В течение нескольких минут британская служба радиоперехвата запеленговала*

позицию заправщика, и через 3 часа он был атакован американским самолетом и отправлен на дно, став стальной гробницей для всей команды».

В ответ на появление в английских вооруженных силах (на кораблях и самолетах) новых РЛС немцы начали устанавливать новые системы фиксирования работы РЛС («Буг» вместо «Метокса»), стали заменяться новыми самонаводящимися торпедами имеющиеся на лодках торпеды старого образца, появились приборы (оптические системы) ночного видения. Но положение дел все это не спасло.

«Однако время уже было упущено. В июле мы потеряли 37 лодок... В августе было уничтожено еще 16. За четыре месяца (1943 г. — Авт.) союзники потопили более 100 подлодок — почти 60% всего оперативного подводного флота. Как следствие, наша способность уничтожать корабли противника снизилась от рекордного тоннажа в миллион регистровых брутто-тонн в марте до 96 тыс. тонн в августе...» — пишет Вернер. На счет «миллиона» тонн Вернер, конечно, переборщил (максимальное количество было около 700 тыс. тонн), а вот уровень в 96 тыс. тонн вскоре уже станет казаться довольно высоким: результаты боевых действий подводных лодок снизились еще больше.

Довольно подробно Вернер пишет о том, как командование «Кригсмарине» устроило для вновь назначенных на должности командиров лодок демонстрацию действия новых самонаводящихся торпед «Т-5» и циркулирующих торпед «Лут», якобы снимавших проблему сближения лодки с целью при атаке на опасную дистанцию.

Вернер пишет: *«Это было ошеломляющее зрелище. Теперь я осознал, что появилось оружие, которое можно противопоставить быстроходным эсминцам и сторожевикам... Я покинул Готенхафен (ВМБ в Балтийском море, где базировалась учебная флотилия ПЛ. — Прим. авт.), восхищенный новыми видами оружия и рассказами о других диковинках. Мне приходилось слышать о чудо-лодках, строящихся теперь на свободных верфях (речь о ПЛ «XXIII» и «XXI» серий. — Прим. авт.)... Впервые за несколько месяцев я поверил в то, что мы получили оружие, способное сохранить наши жизни или хотя*

бы дорого их отдать. Возможно, мы еще застанем перелом в войне в свою пользу».

Интересно проследить, как описывает Вернер свой последний боевой поход на «U-230» и участие одной из последних «волчьих стай» в атаке большого конвоя союзников. В охране конвоя принимали участие несколько английских самолетов, которые вместе с эсминцами и сделали всю погоду. Речь идет об атаке конвоя «БД-64» в октябре 1943 г.

«16 октября. Радио: 9.15. Атакованы эсминцем... Тонем. «U-844»;

«11.12. Атакованы самолетом. Тонем. «U-946»;

«Самолеты. Бомбы. Тонем. «U-470»;

«Атакованы эсминцем. Тонем. «U-631».

«В конце второго дня гонки еще две наших подлодки были атакованы с воздуха и погибли: «U-540» и «U-841». Охота прекратилась, но мы понесли большие потери. Из всей стаи удалось спастись только нашей лодке. Таков был общий баланс жизни и смерти осенью 1943 года: только одна лодка из семи возвращалась в базу».

Прошу обратить внимание, что в это время Вернер все еще храбрится и называет немецкие лодки «охотниками», хотя, по существу, они уже из **охотников превратились в жертвы**. О восторженных сообщениях по количеству потопленного тоннажа уже речь не идет. В основном ведутся подсчеты погибших лодок и вернувшихся в базу.

Вернер пишет, что теперь уже лодки, находящиеся в Атлантике, стали выходить в атаку в одиночку *«просто для того, чтобы противник не сворачивал свою дорогостоящую противолодочную систему обороны. В октябре были потоплены 24 подлодки...»*

Примерно то же говорил и Дениц после отмены своей тактики «волчьих стай» и передачи приказа командирам лодок атаковать в одиночку. Но и сам Дениц, и командиры лодок, верящие ему, надеялись, что с поступлением новых лодок все изменится. Однако надежды эти становились все тусклее, а оптимизм командиров лодок все больше угасал. *«Дыхание смерти ощущалось всюду», — пишет Вернер.*

«К 25 ноября было уничтожено еще 15 наших подлодок. Наш внушительный подводный флот в Атлантике, которым ко-

гда-то гордились, почти перестал существовать. Все, что мы смогли противопоставить англо-американской технике, — это уничтожение торпедами нескольких судов из малых конвоев союзников тоннажем всего лишь 67 тыс. регистровых брутто-тонн» (Вернер).

Замечу, что и эти 67 тыс. тонн, составляющих менее одной десятой части того, что топили немецкие подлодки в лучшие месяцы «счастливых времен», потоплены были при атаках либо одиночных судов, кое-где еще проходивших, либо в составе небольших, слабо охраняемых конвоев. Потерь судов в больших конвоях почти не было, либо они составляли не более 1 — 1, 5%. Число погибших лодок стало превышать число потопленных судов. Фактически это был уже полный кризис «подводной войны» и крах стратегии Деница по удушению Англии.

Заканчивая разговор об итогах 1943 г., Вернер приводит числа потерь, почти совпадающие с результатами исследования историка Алекса Нестле: «После жестоких ударов летом и осенью у нас осталось лишь небольшое число подлодок. К декабрю союзники уничтожили **386** наших лодок, из которых **237** были потоплены в одном лишь 1943 году».

«...Гром фанфар, возвещающий о наших победах, давно умолк», — пишет Вернер, вспоминая конец 1943 г. Действительно, в это время, хотя геббельсовская пропаганда и продолжала трубить о непобедимости армии «тысячелетнего рейха» и гениальности фюрера, о том, что близится победный перелом в войне, в частности, на Восточном фронте, но о подвигах немецких подводных асов уже почти не упоминается.

С весны 1944 г. положение в Атлантике для немцев еще более ухудшилось. Введение в состав эскорта конвоев авианосцев и организация противолодочных групп — охотников за подводными лодками окончательно превратили немецких подводных асов из охотников в жертвы, из «морских хищников» в «морских овец», озабоченных главным образом сохранением своих жизней.

Вернер, став командиром ПЛ «U-415», по существу, только и занимался лишь тем, как бы сохранить свою подводную лодку. Вот что он пишет об этом периоде: «Неблагоприятная

для нас тенденция подводной войны сохранялась, хотя мы продолжали ждать давно обещанного нового оружия и более совершенных подлодок... Теперь самолеты с авианосцев США и эскорты патрулировали даже в середине Атлантики. А ведь эта «черная дыра» долгое время была свободна от контроля союзников. И вот результат: четверем из пяти наших подлодок не удавалось возвращаться после своих походов на базу — уровень потерь, значительно превысивший потопленные суда противника».

«Черная дыра» **для союзников**, в которую погружались десятки и сотни судов, безнаказанно потопляемые немецкими подводными лодками, превратилась в «черную дыру» **для немецких подводников**. Если раньше именно за счет существования этой «черной дыры» командиры лодок наперегонки друг с другом набирали потопленный тоннаж, то теперь английские и американские противолодочники начали набирать количественный состав потопленных немецких подводных лодок.

Вернер пишет: «За первые четыре месяца 1944 г. было уничтожено 55 наших лодок — около 80% от вышедших в море. Мизерный тоннаж потопленных за этот период судов не оправдывал понесенных нами потерь. Само сохранение лодок должно было стать первоочередной задачей, поскольку они могли бы послужить тысячелетнему рейху, оказавшемуся в смертельной опасности».

Счет ежемесячной гибели лодок перевалил за десяток, и теперь первоочередной задачей стало «сохранение лодок». Дениц уже и не вспоминает о своей стратегии подводной войны за «удушение Англии» и, став главноком «Кригсмарине», послушно соглашается со Штабом ведения войны на море, когда начинает планироваться стратегическая операция по срыву десанта союзников через Ла-Манш. **То, чего всю войну Дениц боялся пуще огня — посылки подводных лодок в мелководные районы, он вынужден теперь делать.**

Пожалуй, здесь впервые немецкие подводники столкнулись с теми трудностями, которые напоминали условия боевых действий наших подводников, хотя никто их не блокировал ни противолодочными сетями, ни сплошными мин-

ными полями. Схожесть условий была в 2 планах: мелководье и доступность зоны действия лодок для авиации противника.

Первый поход пятнадцати лодок в район Ла-Манша — и чрезвычайно плачевный результат. Вернер, правда, сетует на *«идиотский приказ»* командования: *«Атаковать и топить десантные суда. В качестве последнего средства — таранить корабли противника с целью их уничтожить»*.

В общем-то это действительно «явное безумие», как пишет Вернер. Но есть тут и еще одно обстоятельство, сказавшееся на фактической безрезультатности действий лодок и их бесполезной гибели: ***воевать в условиях мелководья и в районах, подвергавшихся контролю вражеской авиации, немецкие подводные асы не могли и не умели***.

Из семи подводных лодок, не оборудованных «шнорхелями», возвратилось в базу только две. ***Ни одна из этих лодок не потопила ни одного судна. Две лодки, вернувшиеся в базу, в том числе и лодка Вернера «U-415», были серьезно повреждены, и им лишь чудом удалось спастись***.

Из восьми лодок, оборудованных «шнорхелем», две или три донесли по радио в штаб, что достигли кое-каких результатов, но из этих ***восьми лодок в базу вернулись лишь две***: три погибли в первый же день операции, три — несколько позднее.

После возвращения в базу лодка Вернера «U-415» погибла в базе, подрывавшись на mine в июле 1944 г. А Вернер все еще продолжал надеяться: *«Я был убежден, что война претерпит драматический перелом, как только будет произведено достаточное количество наших чудо-лодок, и верил, что скоро получу одну из них»*. Увы, новой чудо-лодки Вернер так и не дождался.

«Жизнь в недавно оживленных базах Бреста, Лориана и Сен-Назера замерла с гибелью их флотилий лодок. Только в июле было потоплено еще 18 лодок атаками с воздуха», — пишет Вернер.

«...Жалкие остатки прославленного когда-то флота, насчитывающего несколько сотен подводных лодок, отстрочили свое собственное уничтожение лишь благодаря тому, что ук-

рывались под семиметровой толщей бетона... Однако британский флот теперь господствовал на морских подступах к северным портам, и наши потрепанные, не отремонтированные полностью подлодки имели мало шансов добраться до безопасных портов. Те, которые не были потоплены эсминцами, уничтожались самолетами или подрывались на минах. «U-736», вышедшая из Лориана, была потоплена 6 августа, «U-608», позже последовавшая за ней, погибла почти на том же месте 10 августа. Днем позже «U-385» развалили на части глубинные бомбы. 12 августа близ Лориана была потоплена «U-270», а «U-981» подорвалась на mine, пытаясь выйти из бухты Ла-Рошель...» — продолжает Вернер.

Не имели опыта и не умели немецкие подводники преодолевать минные поля и подрывались при первой же попытке преодолеть их. Это наши подводники могли по несколько десятков раз проходить через мощнейшие противолодочные заграждения и при прорыве из баз в открытое море, и по возвращении в базы после боевого патрулирования.

В августе 1944 г. Вернер получил под свое командование подводную лодку «U-953» с заданием перебазировать ее из Бреста в Ла-Палне. Хотя и с большими трудностями, но задание было выполнено. Далее было приказано перебазироваться в норвежский порт — Берген. И снова Вернер с задачей справился. Несколько других лодок, выходивших вместе с «U-953», погибли либо при выходе из баз, либо на переходе морем.

Надо отметить, что во время этого перехода в результате неисправности гирокомпаса лодка вынуждена была лечь на грунт, и после 19 часов непрерывной работы штурман ввел гирокомпас в строй. Однако во время плавания под водой по счислению была допущена большая ошибка в несколько десятков миль (из-за неучета течения), в результате чего вместо маяка Луп близ устья реки Шакон (на побережье Ирландии) лодка оказалась у маяка Шнишбофин. Наши штурманы лодок, плававшая даже и с поврежденными гирокомпасами, таких громадных навигационных промахов во время войны не допускали. (Говорю «во время войны», потому что после войны одна балтийская «эска» отличилась — села на мель у

шведских берегов, за что и получила прозвище *«Шведский комсомолец»*.)

Шел сентябрь 1944 г. Уже всем было понятно, что и на сухопутных фронтах, и на океанском театре военных действий Германия войну проиграла. Однако, как вспоминает Вернер, главнокомандующий «Кригсмарине» гросс-адмирал Дениц собрал командиров подводных лодок у себя в штабе (пригороде Берлина — Бернау) на совещание и поставил задачу *«связать военно-морские силы союзников в их собственных акваториях и не допустить операций противника близ побережья территорий, контролировавшихся нашими войсками»*.

«...В заключение Дениц поразил нас заявлением, что ради выполнения стоявших перед Германией задач он пошлет на фронт все имевшиеся в наличии лодки, даже те, которые предназначены для учебных целей», — вспоминает Вернер.

Правда, хотя и уверял Дениц своих командиров лодок, что и учебные лодки пошлет в море (их только в Данцигском учебном центре было около трех десятков), обнадеживал тем, что *«скоро наступят большие перемены к лучшему в подводной войне»*, но все же большую часть учебных лодок сохранил, т.к. в них была крайняя нужда для подготовки новых экипажей.

Между тем потеря **203** подводных лодок в 1943 г. существенно подорвала силы «Кригсмарине», надежды на быстрое пополнение подводного флота обещанными подводными лодками были иллюзорны. Большинство командиров лодок это понимало, и *«необходимость самопожертвования ради будущих побед»*, к которому призывал Дениц, в их сознание не проникала. Теперь никто из них в море не рвался, как это было раньше. О Рыцарских крестах, поместьях за потопленный тоннаж и личных встречах с фюрером никто не мечтал, как это было в начале войны и в первую ее половину. Вернер, будучи умным человеком, все хорошо понимал и хотя, может быть, впервые почувствовал настоящую ненависть к врагу (его родители погибли в результате бомбардировок авиации союзников), но и в этом случае особого рвения и стремления к боевым действиям на море не проявлял.

К тому же, как он пишет, «радио сообщило удручающую новость о том, что Советская Армия прорвала Восточный фронт и отбросила наши войска на западный берег Одера. Казалось невероятным, но русским удалось создать плацдарм для наступления близ Врицена, всего в 60 километрах к востоку от Берлина и в 40 километрах от резиденции штаба Деница. Очевидно, правда сильнее, чем надежды и желание. Она совершенно беспристрастна. Я осознал, что угроза самому существованию Германии гораздо больше, чем мы в состоянии допустить».

В начале 1945 г. Вернер совершил очередной свой поход на «U-953». И снова этот поход оказался безрезультатным. «Когда «U-953» приближалась к скандинавским горным вершинам, союзники прекратили охоту за нами. «U-953» вошла в фьорд Бергена в погруженном положении, не подавая сигналов о своем приближении эскورتу. Мы всплыли, полные отчаяния, не предъявляя ничего в качестве трофеев после своего долгого и мучительного похода — ничего, кроме своих жизней», — пишет Вернер.

Интересно отметить, что командиры немецких лодок «U-530» Отто Вермут и «U-977» Хайнц Шафер, которые не подчинились приказу Деница о капитуляции и угнали свои лодки в Аргентину, были не единственными, кто намеревался сделать то же самое.

Не избежал мыслей об уходе куда-нибудь в Южную Америку и командир «U-953» Герберт Вернер. Вот что он говорит по этому поводу: «...С внезапной и трагической ясностью я понял, что война проиграна. Все происходившее вокруг убеждало меня в этом... И все же, как мне казалось, был путь для спасения. Там, у кромки моря, стояла моя лодка. Когда она пройдет ремонт, я мог бы отправиться на ней в Южную Америку — например, в Уругвай или Аргентину. Бегство на лодке вдруг показалось единственным выходом. Какая удача, что мне удалось сохранить свою лодку для последнего похода! Внезапное озарение мгновенно перешло в обдумывание плана по претворению его в жизнь...»

Однако этим планам Вернера не суждено было сбыться по разным причинам. Прежде всего потому, что он был слишком дисциплинированным немцем, с юности приучен-

ным беспрекословно подчиняться требованиям начальников и не допускавшим мысли о неповиновении. Пропагандистское оболванивание молодых немцев в довоенное время и особенно в военное время сделало свое дело. Несмотря на очевидные факты безнадежности и краха всей задуманной Гитлером авантюры, многие немцы и после его гибели верили в его идеи и надеялись на какое-то чудо, которое может спасти Германию.

Вернер пишет: *«Между тем было сломано наше сопротивление в Италии, Австрии и Германии. Теперь только сумасшедший мог говорить о переломе в войне в нашу пользу. Однако присяга, патриотизм и дисциплина так укоренились в немцах, что многие вполне здравомыслящие люди жертвовали своими жизнями ради безнадежного дела. Среди них были командиры и команды подводных лодок. Их топили по две-три в день, когда они выходили из Бергена, Кристиансунна и Киля в свой первый и последний поход. Сотни прекрасных людей погибали зря, только во имя преданности долгу и рейху».*

Не буду комментировать это высказывание командира ПЛ. Только вот вопрос — «За что?» — имеет большой смысл. Ведь даже и в конце этой трагедии для Германии такие немцы, как Вернер, верили в «национальную идею». Вспомним, в чем она заключалась: в расширении жизненного пространства, прежде всего за счет восточных земель, в распространении влияния «тысячелетнего рейха» на весь мир (примерно так, как осуществляют свою внешнюю политику Соединенные Штаты Америки).

«Меня охватила беспредельная печаль. Вместе с десятью миллионами немцев я отдал все, что у меня было, что я любил и лелеял. Ради своей страны и победы я пожертвовал домом и семьей. Я слепо верил в общее дело, сражался, надеялся, страдал и ждал чуда в глубокой преданности национальной идее. И вот теперь все кончилось. Наступил полный крах».

Подводная эпопея Вернера закончилась, как и для нескольких тысяч других немецких подводников, пленением, содержанием в английском лагере для офицеров-подводников и офицеров других видов и родов войск.

Заканчивая разговор об этом командире немецкой ПЛ и его свидетельствах, хорошо подтверждающих то, что было написано выше о немецких подводных асах, не могу удержаться, чтобы не привести еще одно из его высказываний (речь идет о поведении немецких офицеров в плену): *«Голод был сильнее, чем дружба и проповедь утешения, он был хуже, чем смертельная болезнь. Беспощадный торг среди пленных был столь же распространен, как и смерть. За еду выменивали кольца, часы, одежду и даже золотые коронки на зубах. Продовольственные пайки выменивались за подмокшие окурки сигарет. В лагере были осведомители, воры, религиозные и политические фанатики, сумасшедшие и трусы. И лишь очень немногие заключенные готовы были бежать на свободу»*.

Очевидно, что английские лагеря, которых так боялись немецкие подводники, были все же милосерднее, чем немецкие. И золотые кольца, и часы, и золотые коронки у пленных немцы отбирали и выдирали сами, не допуская каких-то обменов на продукты.

В свое время у нас в стране было довольно много разного рода литературы с воспоминаниями о немецких лагерях для военных и гражданских пленных. Да и без этой литературы мне приходилось слышать рассказы от тех, кто пережил кошмарные месяцы, а то и годы в плену. Так вот из их свидетельств видно, что именно дружба в лагере ценилась больше всего, именно благодаря взаимопомощи и взаимовыручке многие остались живы. И, как правило, именно дружба была сильнее всего, сильнее голода и даже смерти. Конечно, и осведомители-стукачи, и воры, и другие мерзавцы были и среди наших людей, но все-таки большинство их оставались порядочными. А о том, чтобы большинство негодяев были среди наших попавших в плен офицеров, ни читать, ни слышать не приходилось. Очевидно, и в этом проявилась существенная разница в сознании и моральном облике людей, воспитанных при тоталитарном режиме Гитлера и, как говорят нынешние «демократы», при таком же *«тоталитарном режиме Сталина»*.

О тех нескольких советских подводниках, которые контужеными или ранеными попали в немецкий плен и о которых

кратко я рассказал уже, все досконально известно. Все до единого вели они себя в плену мужественно и с достоинством, независимо от того, погибли они в плену, сбежали из него или были освобождены победителями. Все они были людьми кристально честными и чистыми, до конца преданными своим друзьям, долгу, Родине.

Говоря о несравнимых условиях, в которых воевали немецкие и наши подводники, в частности, в тот период войны, когда многие командиры немецких лодок получили наименование подводных асов, хотел бы отметить и резкое различие поведения подводников на берегу.

Если наши офицеры, старшины и матросы, зная, как тяжело живется их близким, всему нашему народу в условиях войны, вели в общем-то аскетический образ жизни на берегу между походами (да и времени-то свободного, по существу, не было: больше занимались ремонтом и восстановлением своих лодок), а если что-то перепадало из продуктов и появлялась хоть малейшая возможность помочь своим близким или семьям своих погибших друзей (особенно в блокадном Ленинграде), то немецкие подводники вели себя совсем по-другому.

И в оккупированной Франции, и в Испании, и в союзной Италии, где во время войны базировались немецкие подводные лодки, подводники после походов разряжались на всю катушку.

Вот, например, как отдыхали после боевого похода немецкие подводники в порту Лориан на побережье Франции: *«Несколькими часами позже (после официального чествования командования базы в одном из старинных французских залов бывшей французской мэрии. — Прим. авт.) мы с деньгами в карманах и гордостью на душе отправились изучать город в поисках приключений... В сумерках движение транспорта оставалось оживленным. Торговцы выставили корзины с фруктами и рыбой, выкрикивая достоинство товара на своем мелодичном языке. Многие женщины были одеты в яркие национальные одежды бретонки — блузки с вышивкой, ярко-белые чепчики, широкие пышные юбки, доходящие до пят... Попробовав аперитива в одном кафе, мы трое направились к ресторану на рыбацкой пристани. Там состоялось*

неторопливое праздное застолье... Радости жизни нахлынули на меня, когда я наконец попал в Карнак... Я загорал на пляже под палящим солнцем, плавал в море с загорелыми французженками, общался с той или иной из них до поздней ночи» (Вернер).

Перед выходом в море «одни пили вино, другие проводили последнюю ночь в объятиях любимой девушки или проститутки...».

При проводах подводной лодки в поход «сыграл обязательный по такому случаю марш духовой оркестр, громовое «ура» прокричали с пирса командующий флотилией, офицеры и матросы. На дальнем краю пирса стояла другая толпа провожающих, в которой находились девушки, со слезами на глазах прощавшиеся со своими возлюбленными...».

А вот как описывает Вернер возвращение после своего второго боевого похода: «Как ветераны победоносных сражений, мы принимали за само собой разумеющееся сердечный прием, оказанный нам на пристани порта Лориан. Ликующая толпа, цветы, музыка духового оркестра, приветственные речи командующего флотилией и членов его штаба — все это мы заслужили. Приятной инициативой была лишь смелая инициатива девиц из публичных домов, которые не смогли не поддаться искушению поприветствовать на пристани возвратившихся в порт своих лучших клиентов. Жаркие ночные объятия сулили замечательные перспективы некоторым из нас, но даже это стало частью будней моряка».

При базировании подводной лодки «U-230», на которой Вернер служил в должности вахтенного офицера, в Бресте снова продолжалась полная опасности служба в море и разгульная жизнь на берегу. После очередного боевого похода Вернер «с неумейной энергией молодости окунулся в бурную и переменчивую жизнь в порту». «Я присоединился в казино-баре к своим друзьям, которым посчастливилось вернуться из похода. Мы отмечали дни рождения, танцевали со всеми красотками мадам («мадам» — содержательница борделя. — Прим. авт.). Она обновила свой контингент несколькими экзотическими цветками разного цвета — от белого до желтого и шоколадного...»

И так продолжалось во время каждого возвращения под-

водных лодок из боевых походов, пока эти походы были победоносными.

Несмотря на то, что так приветливо французские девицы встречали с моря немецких подводников — своих врагов и врагов своей союзницы Англии, чьи суда они топили в океане, отправляя их на дно вместе с их экипажами (англичанами, американцами, а нередко и французами), оснований не верить Вернеру у меня нет. Возможно, так оно и было. На то они и французки (впрочем, то же и испанки — по описаниям Вернера).

Не верится только вот во всеобщее благодущие французов и испанцев, а также и датчан, и норвежцев и всех других, чьи страны были оккупированы Германией. Не верится и в «рыцарское» поведение на берегу немецких подводников, которые имели отношения только с «девушками, отдающимися по любви или добровольно за деньги».

Ветераны Французского сопротивления (и датского и норвежского) пишут, что немецкие солдаты и матросы (и офицеры) вели себя на оккупированной территории развязно и нагло, грабя, унижая население, насилуя женщин и девушек.

Чем ближе подходил конец немецким успехам на суше и на море, тем с большей разнузданностью вели себя немецкие подводники на берегу. Хорошо понимая, что каждый очередной выход в море может оказаться последним, они во время каждого очередного возвращения закатывали «пир во время чумы».

Вернер вспоминает: *«Я встретил офицеров, с которыми делил образ жизни на базе и неопределенное будущее. Мои новые друзья познакомили меня с городом (Тулоном. — Авт.) и втянули в свою суматошную жизнь. Мы устраивали оргии и вечеринки, которые следовали с нарастающей частотой и отличались все большим буйством. Однажды я присутствовал на вечеринке, во время которой парни и девушки купались в ванне, заполненной шампанским. В другой раз сцену устроила молоденькая итальянка, бросившаяся совершенно голой в объятия армейского лейтенанта после того, как была отвергнута своим любовником в морской форме».*

Уже и «ошеломляющие» победы в море немецких подводников закончились, и все больше жертв брала война на

суше и на море, а порядки, введенные руководством «Кригсмарине», продолжали существовать. *«В течение недели после Рождества мы, несколько северян, совершили на автобусе, предоставленном флотилией, турне по южному французскому берегу. Обилие субтропических цветов, высокие кипарисы и роскошные сосны радовали глаз на маршруте между городами Лавард, Сен-Тропе и Сен-Максит»,* — пишет Вернер.

Было ли что-нибудь подобное у наших подводников? В отпуск они могли попасть только после тяжелого ранения. Да и в отпуске далеки были от разного рода развлечений и увеселений. Хотя тоже были молоды и горячи и тоже каждый поход мог оказаться последним.

Естественно, жизнь на берегу продолжалась, была и любовь... Только вот горя было слишком много, и случаев, когда забывалось все на свете под воздействием градусов спиртного или красоты очаровательной женщины, было не так уж много.

«Заходы», подобные тому, например, который сделал молодой, красивый и темпераментный морской офицер — командир подводной лодки «С-13» А. И. Маринеско, были редким исключением. Да и за этот провал пришлось Александру Ивановичу расплачиваться всю жизнь.

О том, что офицеры подводных лодок, как и офицеры других видов и родов войск вермахта, не были «рыцарями» по отношению к женщинам оккупированных стран, вынужден признать и сам Вернер, когда он вспоминал: *«К комендантскому часу мои подводники быстро возвратились в свою временную резиденцию в городе, поскольку ночью нашу безопасность больше никто не мог гарантировать. Только утром были обнаружены в сточной канаве, протекавшей по краю одной из улиц, тела двух полураздетых морских офицеров. У каждого было перерезано горло и отрезан пенис».*

Думаю, что не за джентльменское отношение с французскими девушками поступили так в порту Ла-Рошели, где базировалась в начале 1944 г. подводная лодка Вернера, французские парни. При этом надо отметить, что порт Ла-Рошель не отличался особой активностью в движении Французского сопротивления.

Еще более сурово расправлялись с немецкими сухопутными и морскими любителями «сладкого» парни из отрядов Норвежского сопротивления.

Заканчивая разговор об отличиях и разнице как условий, в которых воевали немецкие и советские подводники, так и их оперативно-тактическом мастерстве в море и в поведении на берегу, хотел бы подчеркнуть еще одну деталь.

Наши подводники, уходя в море, клялись отомстить священной ненавистью к врагу за сожженные города и села, за пролитую кровь десятков и сотен тысяч мирных жителей, за смерть погибших матерей, жен, детей, за поруганную честь сестер и невест. На покрытых смазкой торпедрах они писали: «За Зою!», «За Сталинград!», «За Ленинград!».

Например, в обращении к комсомольцам — защитникам Москвы личный состав прославленной «Д-3», первой на Северном флоте получившей орден Красного Знамени, от имени всех северян-подводников писал: *«Дорогие братья! В море мы каждый час знали о вашей героической борьбе и всем сердцем были с вами... Среди нас есть москвичи и ленинградцы, есть уроженцы Украины и Белоруссии. Родные города и села некоторых из нас захвачены варварами. Боль от понесенных Родиной тяжелых утрат удесятирила нашу ненависть к гитлеровским мерзавцам. Каждой нашей торпедой, принесшей гибель врагу, мы мстили фашистским извергам за разрушения, за надругательства, за горе, причиненное нашему народу... Презируя смерть, шли мы в атаку, ибо свобода и честь советского народа — превыше всего.*

Мы с вами, боевые товарищи! На Крайнем Севере нашей любимой Отчизны мы защищаем наш правый фланг — фланг великого фронта священной борьбы советского народа против фашистских захватчиков.

Здесь, на Севере, враги не прошли и не пройдут... Смерть ждет их на нашей земле повсюду, ибо грозен гнев многомиллионного советского народа».

А вот кому и за что мстили немецкие подводники? К кому и за что они испытывали ненависть?

Вернер, говоря о своих переживаниях после того, как он узнал о гибели своих родителей в Дармштадте после налета английской авиации, пишет: *«По какой-то ужасной ошибке*

покинули этот мир они, а не я. Именно я должен был умереть. И тысячу раз был готов к этому. Я уходил сражаться в море ради сохранения их жизней, ради их безопасности. Но обманул-ся в своих ожиданиях. Почему Всевышний предпочел взять их невинные жизни вместо моей грешной?»

Вернера можно понять: мало что может быть тяжелее в жизни, чем потеря родителей. Только вот от кого он соби-рался их защищать и *«уходил сражаться в море ради сохра-нения их жизней»*? Ведь именно нацистская Германия раз-вязала Вторую мировую войну и именно она вызвала бом-бовые удары на свои города и села. Вернер пишет о ненависти. Ненависти к противнику после того, как погибли многие его товарищи по подводному флоту, а потом и роди-тели. Но он не называет свою ненависть святой, а стремле-ние отомстить священным. И правильно делает. Видимо, даже в нем, у кого *«национальная идея»*, втемяшенная в мозги пропагандой Геббельса, укоренилась весьма прочно, появились сомнения: не обманывали ли их все предшест-вующие годы их вожди? Не случайно же он отметил *«на сте-не привокзального здания лозунг, который выглядел как ирония: «Наши города гибнут, стены рушатся, но наши сердца никогда не дрогнут».*

У Вернера, убежденного нациста, появились сомнения... Но зато у наших демократических историков, пишущих о войне, сомнений нет. Они, лицемерно болтая о том, что *«рус-ский солдат, перейдя границу Германии, имел право на та-кую же жестокость, что и немецкий на нашей территории»*, не смущаясь пишут о *«диктаторском»* режиме Сталина, *«по-добном гитлеровскому»*, о сговоре Сталина с Гитлером в от-ношении Польши, о том, что если б Гитлер не напал на нас, начали бы мы...

Вызывает сожаление, что зарубежные историки, специа-лизирующиеся на анализе битв на море во время Второй ми-ровой войны, не читали, видимо, таких «рядовых» свидетелей и участников «Битвы за Атлантику», как этот командир ПЛ «Криг-смарине». Ни англичане — Найтджел Уэст, Стивен У. Роскилл и Корелли Барнет, ни американцы — Самуэль Элитон Морисон и Брэдли Ф. Смит, ни немцы — Фридрих Ругге, Алекс Нестле, Эрих Гренер и Юрген Ровер, ни итальянец Марк Антонио Бра-

ганди, ни канадец Майк Хэдли и другие, восхищаясь действиями немецких подводников, не «замечают», а если и заметили, то мало обратили внимания на неопровержимый и убедительный факт: **немецкие подводные асы были «морскими волками» и бесстрашными «морскими львами» только тогда, когда действовали в условиях полной или почти полной безнаказанности. Как только они столкнулись с условиями жесткого противолодочного воздействия, приближенного к условиям действия наших подводников, так результативность их действий резко снизилась, и «патриотизм», к которому призывал их Дениц, и гонор их приуменьшился — из «хищников» они превратились в «жертвы», из «волков» в затравленных «зайцев». В боевых походах они стали думать не о результативности, а о выживаемости.**

Заканчивая разговор о «свидетельских показаниях» одного из рядовых, но незаурядных командиров подводной лодки «Кригсмарине», констатирую: ***«Все, о чем шла речь в первой главе, результат исследований о том, как воевали немецкие подводники, как они становились подводными асами и почему звон о них распространился на весь мир, подтверждает Герберт Вернер своей книгой «Стальные гробы».***

«Чем дальше уходят годы...»

Вот что писал командир бригады подводных лодок Северного флота капитан 1-го ранга (впоследствии адмирал) Виноградов Н. И. в своей книге «Подводный фронт» (М., 1980): *«Отгремели последние залпы войны. Вернулись из последних боевых походов «малютки» и «щуки», «эски» и «катюши»... А вот сердце подводника, прошедшего войну, будет пребывать в боевом походе до самого последнего своего удара. Тот, кто в лодке, притаившейся на глубине, слушал, как совсем рядом рвутся вражеские глубинные бомбы, тот, кто знает, как скрежетает задетый бортом минреп, тот, кто испытал боевое вдохновение подводных атак, тот этого никогда не забудет.*

Чем дальше уходят в прошлое годы войны, тем масштабнее, значительнее представляется все, совершенное бойцами героического подводного флота. Дерзкие торпедные и

артиллерийские атаки, минные постановки нанесли большой ущерб экономике фашистской Германии и ее союзников, боевому составу их флотов, вынуждали гитлеровское командование отвлекать значительные силы и средства своего флота от решения других задач, в частности, от содействия своим сухопутным войскам на приморских направлениях...»

Говоря об официальных данных о количестве кораблей и судов врага, потопленных подводниками, Н. И. Виноградов говорит: «Надо оговориться: любые подсчеты в таком деле, конечно, довольно условны. Тут ведь берутся во внимание лишь те успешные атаки, достоверность которых удалось после войны подтвердить какими-то документами из архивов германского флота и других источников. Но война есть война. Далеко не все события ее были задокументированы, да и не все документы сохранились.

Кстати говоря, само определение достоверности данных о результативности атак, выполненных советскими подводниками, было проведено в свое время, на мой взгляд, недостоаточно качественно. Занимался этим в 50-е годы исторический отдел Главного штаба Военно-Морского флота. Работа была проведена в общем-то немалая, но далеко не со всеми выводами, сделанными тогда и фигурирующими доньше во многих источниках, я лично могу согласиться.

Знаю, например, факты такого рода: имеется совершенно четкое доказательство потопления вражеского судна — фотография, сделанная в момент атаки командиром подводной лодки через перископ, — и тем не менее данные об этом по каким-то причинам не признаются достоверными...

Со временем исторический отдел в Главном штабе ликвидировали, работы по исследованию результатов боевой деятельности сил флота были практически свернуты. А зря... Ведь с годами открылось множество данных, свидетельств, документов. Сегодня многое можно было бы уточнить, пересмотреть, дополнить. В том числе итоговые цифры ущерба, нанесенного за годы Великой Отечественной войны врагу советскими подводниками. Эта проблема ждет по-настоящему добросовестного, равнодушного, кропотливого исследователя...»

Как Николай Игнатьевич Виноградов, так и многие другие подводники — участники Великой Отечественной войны, в частности, адмирал Орел А. Е., контр-адмирал Колышкин И. А., контр-адмирал Русин Ю. С., капитан 1-го ранга Грищенко П. Д., капитан 1-го ранга Лунин Н. А., капитан 1-го ранга Матиясевич А. М. и другие неоднократно сетовали на то, что признанное официальной статистикой за ними и за другими число побед занижено, иногда значительно. Если Матиясевич А. М., будучи человеком весьма честолюбивым, принципиальным и настойчивым, проявил упорство и старание, чтобы досконально разобраться и документально доказать, что все сведения о потопленных им кораблях и судах противника, поданные им в свое время в докладах по результатам походов, достоверны на 100% (все подтвердилось, иногда — по нескольким источникам информации), то большинство из этих достойнейших людей считали, что доказывать что-то нет смысла. Они, как и Виноградов Н. И., были убеждены, что *«чем дальше уходят в прошлое годы войны, тем масштабнее, значительнее представляется все»*, совершенное ими, что со временем путем достоверной и кропотливой работы люди, которые по своим должностным обязанностям будут исследовать результаты боевых действий, подтвердят сведения, представленные ими в отчетах, разберутся, куда «исчезли» корабли и суда противника, «пропавшие без вести» или погибшие «по неизвестным причинам», что потоплены нашими подводниками, союзники приписывали себе (а таких потопленных единиц, в частности на Севере, было достаточно много). Надеялись ветераны на потомков, на тех, кто обязан им своей жизнью. Верили, что справедливость восторжествует. Будучи убежденными в том, что Дело, которое совершили они в Великую Отечественную, что все это, «совершенное бойцами героического подводного фронта», не померкнет в памяти народа никогда; они и предполагать не могли, что настанут такие подлые времена, когда найдутся мерзавцы, которые начнут лить грязь на все совершенное ими.

Видимо, это хорошо, что подавляющее большинство из них ушло уже в мир иной, надеясь, что прекращение исследований результатов боевой деятельности сил флота — временно, что снова будет восстановлен исторический отдел в ГШ

ВМФ, который продолжит исследования. Хорошо, что не прочитают они о себе того, что пишут «гробокопатели» — эти самые «новые историки», которые под девизом «не подтверждено противником» ставят под сомнение и отнимают у них победы. Хорошо, что не увидят они на экранах ТВ «телезвезд» без погон и в погонах, утверждающих, что и «Варяг» — это не «Варяг», «Кореец» — не «Кореец», Маринеско — не Маринеско, Лунин — не Лунин... Что все эти светлые для нас имена — наша национальная гордость — лишь «мифы», созданные для оправдания «бездарного царского правления» и «жестокости сталинского режима».

Заканчивая свою книгу «Подводный фронт», Н. И. Виноградов пишет: *«...Впрочем, не в цифрах главное. Главное в том, что подводники Балтики, Черного моря, подводники-свероморцы с честью выполнили свой долг перед Родиной, проявив себя отважными, беззаветными бойцами. За годы войны около 6000 их — краснофлотцев, старшин, офицеров награждены орденами и медалями»*. Далее он перечисляет фамилии 20 подводников — Героев Советского Союза (когда он заканчивал книгу, еще не были отмечены высшей наградой Родины А. И. Маринеско и А. М. Матиясевич. Все эти Герои выше мною пофамильно названы).

Приводит Н. И. Виноградов и список подводных лодок, удостоенных высокого звания «Гвардейских» и награжденных орденами Красного Знамени. В наших «доперестроечных» СМИ об этих лодках кое-что упоминалось, перечень их приводился, однако многие, знавшие об этом, могли забыть, а многие, особенно молодые люди, могут не знать вообще. Поэтому я приведу здесь перечень этих подводных лодок.

Гвардейского звания удостоены: на Северном флоте — «К-22», «М-171», «М-174», «Щ-422»; на Краснознаменном Балтийском — «Л-3», «Щ-303», «Щ-309»; на Черноморском — «Щ-215», «Щ-205», «М-35», «М-62», «С-33».

Краснознаменными стали: на Северном флоте — «Щ-303», «Щ-309», «К-21», «Щ-404», «С-51», «С-101», «С-104», «Л-22»; на Черном море — «Л-4», «М-111», «М-117», «С-31», «Щ-201», «Щ-209», «Л-5».

Четыре подводные лодки стали сразу и Краснознаменными и Гвардейскими: «Д-3», «М-172», «Щ-402», «С-56».

Бригада подводных лодок Северного флота была награждена двумя боевыми орденами — Красного Знамени и Ушакова 1-й степени. Орденом Красного Знамени награждена бригада подводных лодок Балтийского флота. На Черноморском флоте 1-я бригада награждена орденом Красного Знамени и получила почетное наименование Севастопольской. 2-я бригада ПЛ ЧФ была награждена орденом Ушакова 1-й степени и получила почетное наименование Констанцской.

В заключение этого повествования о немецких и советских подводных асах Второй мировой войны хочу высказать уверенность и надежду, что все-таки, несмотря ни на что, оправдается вера прославленного подводника Великой Отечественной, Героя Советского Союза Н. И. Виноградова: **«Совершенное бойцами героического подводного фронта не померкнет в памяти народа никогда».**

ОБ «АТАКАХ ВЕКА» И ЕЩЕ КОЕ О ЧЕМ



Истинное мужество выражается в спокойном самообладании и в невозмутимом выполнении своего долга, невзирая ни на какие действия и опасности.

Д. Локк

Глава 8

У союзников и противников

Под высказыванием о мужестве, приведенном в эпиграфе, принадлежащем Джону Локку (1632 — 1704) — английскому философу и педагогу, я намерен кратко рассказать о некоторых самых выдающихся атаках подводных лодок за всю историю существования подводного флота.

У немцев

Разумеется, общепризнанной в мире считается знаменитая атака ПЛ «С-13» А. И. Маринеско, когда он потопил нацистский линкор «Вильгельм Густлов». Однако в истории и немецкого, и японского, и американского подводного флота есть примеры выдающихся по отваге и результатам торпедных атак кораблей и судов противника, делающих честь той нации, кому принадлежали отличившиеся подводные лодки.

У немцев это, в первую очередь, атака подводной лодки «U-9» в 1914 г. 3 английских броненосных крейсера, которые в считанные минуты были отправлены на дно. Об этой атаке, заслуженно вошедшей в мировую историю как первая «атака века», в свое время много и подробно было написано.

Надо отметить, что ПЛ «U-9» через 4 часа после этой атаки атаковала еще один крейсер «Хоук» и нанесла ему тяжелые повреждения, а затем, оторвавшись от преследования в районе главной английской базы Скапа-Флоу, вышла в атаку на эсминец, но на этот раз безрезультатно.

Во время Второй мировой войны гордостью немецких подводников был прорыв подводной лодки «U-47» в Скапа-Флоу, потопившей линкор «Ройял Оук» вместе авианосным транспортом «Пегасус» (в главе I рассказано об этом).

В какой-то мере к «коллективной атаке века» можно отнести атаку в марте 1943 года «волчьей стаи» из 17 подводных лодок против 56 торговых судов англо-американских союзников, когда, утопив 13 судов, немцы не потеряли ни одной подводной лодки.

Некоторые историки флота коллективной «атакой века» считают второе нападение примерно в это же время (конец марта 1943 г.) «волчьей стаи» из 40 подводных лодок, которые перехватили в центре Атлантики конвой из 93 торговых судов и, проведя последовательно 2 атаки, потопили 21 из них, потеряв при этом лишь одну подводную лодку.

По праву гордятся немецкие подводники атакой подводной лодки «U-549», которая ночью 29 мая 1944 г. у северо-западного побережья Африки потопила американский авианосец «Блэк Айленд»: получил возмездие авианосец, на счету которого было 4 потопленных немецких подводных лодки и еще 2 — совместно с другими кораблями.

Прорвав противолодочное охранение, «U-549» с короткой дистанции всадила 3 торпеды в борт авианосца и еще одну в идущий рядом с ним эскортный эсминец. Последней торпедой подводная лодка атаковала еще один эсминец, но торпеда, пройдя вблизи его, не взорвалась. Корабли охранения сумели потопить эту подводную лодку.

Есть повод у немецких подводников гордиться и атакой подводной лодки «U-160», которая, патрулируя в Южной Атлантике, в одиночку напала на конвой, состоящий из 11 судов под охраной 4 кораблей эскорта, и потопила 4 судна общим водоизмещением 25400 тонн, а еще 2 судна повредила.

У японцев

Японцы тоже вправе гордиться своими подводниками, т.к. в истории войны на Тихом океане у них есть блистательные страницы.

Сентябрь 1942 г. Восточные Соломоновы острова в Тихом океане. Из 4 американских авианосцев на Тихоокеанском флоте в боевом составе — три: «Саратога», «Уосп» и «Хорнет». Для обеспечения их боевых действий выделены 5 тяжелых крейсеров, 1 крейсер ПВО и 15 эсминцев. Четвертый авиано-

сец — «Энтерпрайз» после попадания трех авиабомб с японских авианосцев «Сеаху» и «Дзуйкаху» вынужден уйти в базу на ремонт.

Японская подводная лодка «Y-26» вышла в атаку на авианосец «Саратога». Одна из 6 выпущенных торпед попала в борт авианосца, в результате чего была серьезно повреждена машинная установка, ранено 12 человек, в числе которых командующий оперативной группой адмирал Флетчер.

За последние 8 месяцев это был второй случай, когда авианосец «Саратога» был торпедирован подводной лодкой. Как и «Энтерпрайз», авианосец был вынужден уйти в ремонт.

6 сентября эта же подводная лодка, прорвав охранение, состоявшее из линкора, тяжелого крейсера, нескольких кораблей ПВО и пяти эсминцев, сблизилась на дистанцию залпа и выпустила торпеду по авианосцу «Хорнет». Авианосец спасло то, что один из американских летчиков, находившийся в воздухе на своем пикировщике, сбросил бомбу на идущую торпеду, в результате чего она была сбита с курса.

15 сентября авианосцы «Хорнет» и «Уосп» каждый в составе боевого охранения двигались к Гуадалканалу. В охране «Уоспа» было 2 линкора, 2 тяжелых крейсера и 5 эсминцев. Командовал авианосцем капитан 1-го ранга Фредерик Шерман (тот самый, чьим именем после войны американцы назовут головной эсминец большой серии эсминцев).

В тот момент, когда с авианосца поднялись в воздух 18 пикировщиков «Доуптлесс», а 8 истребителей и 3 пикировщика сели на авианосец, японская подводная лодка «Y-19», прорвав охранение, с дистанции **450 — 500** метров выпустила с небольшим интервалом 6 торпед, 3 из которых попали в авианосец. Взрывы потрясли корабль, начались пожары. Все до единого самолеты, находившиеся на палубе, были повреждены. Огонь начал быстро распространяться, и через некоторое время корабль вздрогнул от страшного взрыва. Члены экипажа авианосца, летчики и авиационные механики начали прыгать прямо в горящую нефть, расплывшуюся вокруг авианосца. Одна за другой начали взрываться цистерны с бензином для самолетов, авиационные бомбы и торпеды. После того как люди покинули корабль, находящийся вблизи

эсминец, выпустив 5 торпед в свой агонизирующий корабль, добил его. На авианосце погибло **195** человек, было ранено **85** человек.

Вместе с авианосцем на дно Тихого океана ушло **46** самолетов. Но беды американцев на этом не кончились. Несмотря на ожесточенную и беспорядочную бомбежку эсминцев эс-корта, командир японской подводной лодки повторил атаку и выпущенными торпедами нанес тяжелые повреждения линкору «Норт Каролина», а также эсминцу «О'Брайтен».

После гибели «Уоспа» у американцев на Тихом океане в составе действующих ВМС некоторое время оставался единственный авианосец «Хорнет», имея значительно ослабленную противовоздушную оборону в результате выбытия из строя линкора «Норт Каролина», имевшего довольно мощное зенитное вооружение, состоявшее из **136** зенитных орудий и автоматов.

У американцев

У американцев в историю военно-морских сил вошли яркими страницами несколько атак подводных лодок.

В разгар битвы за Марианские острова в июне 1944 г. две американские подводные лодки («Альбакор» и «Кавылла») потопили по одному японскому авианосцу («Тайхо» и «Секаху» — соответственно).

Авианосец «Тайхо» был новейшим японским кораблем. Во время атаки американской подводной лодки он поднимал в воздух **42** своих самолета, идя со скоростью **27** узлов. Интересно, что на одну из выпущенных подводной лодкой торпед бесстрашно ринулся обнаруживший ее сверху камикадзе и не допустил попадания в авианосец. Разумеется, сам при этом погиб.

Особенно большие потери личного состава были из экипажа и летного состава авианосца «Секаху»: в общей сложности погибло **1263** человека. Погибло вместе с авианосцем и **9** самолетов, оставшихся на палубе.

Безусловно, под первым номером американцы числят атаку подводной лодкой японского авианосца «Синано». Об этом несколько подробнее будет рассказано позже в отдель-

ном параграфе. А пока приведу некоторые данные о «храбрости» американцев, столкнувшихся во время Второй мировой войны с фактом появления у восточных берегов США немецких подводных лодок, и выскажу свое субъективное мнение в целом о «доблестях» американских вояк.

Паникеры

О том, что американские вояки во все времена умели успешно воевать только в том случае, если они имели превосходство в силах и средствах в несколько раз, иногда даже до одного-двух порядков, как это было при освобождении ими островов и атоллов, захваченных японцами, известно многим. Вопреки распространенному мнению о «крутых» янки, были они зачастую не только не «крутыми», а, откровенно говоря, трусоватыми, способными подвергаться панике, стремлению спасти свою шкуру.

Шли последние месяцы Второй мировой войны. Руководство «Кригсмарине», кроме разворачивания лодок в северной Атлантике, у берегов Англии и Франции, умудряется посылать лодки и к берегам США. Из **143** лодок, которые были посланы в океан в 1945 г., **19** лодок были отправлены к восточным берегам США. Это было уже третье «нашествие» «Кригсмарине» на США. Мы помним, как первые лодки, устремившиеся сюда с объявлением Америкой войны, напали на «Эльдорадо» и не успевали докладывать Деницу о своих победах. Второе «нашествие» было боле тусклым и особых успехов не принесло. Кончилось оно, в общем-то, конфузом — значительной гибелью посланных лодок. Об этом было сказано выше. И вот на повестке дня — третья попытка чего-то достичь у американских берегов.

Итак, в феврале, марте, апреле и начале мая 1945 года **19** подводных лодок «IX» серии вышли к берегам США (соответственно — 5, 8, 5 и 1). Так вот, все эти **19** лодок потопили за 4 месяца лишь **6** судов (23 000 тонн), из которых 3 небольших эскортных корабля (корветы и эскортный траулер). **9** из **19** лодок погибли, унося с собой **467** подводников (33 человека попали в плен).

Но это «нашествие» лодок имело *сенсационный харак-*

тер. Немцы сумели подбросить американской разведке информацию о том, что немецкие лодки способны нанести сокрушительный удар по Вашингтону и Нью-Йорку новым чудо-оружием Гитлера: крылатыми ракетами «ФАУ-1» и баллистическими «ФАУ-2», имеющими атомные боеголовки. Речь шла о том, что и Вашингтон и Нью-Йорк будут буквально снесены с лица Земли.

Несмотря на уверения специалистов из военно-морского отдела министерства обороны о том, что *«...никаких данных, подтверждающих такое намерение немцев, не существует»*, панические слухи продолжали распространяться.

Особенно перетрусил мэр Нью-Йорка Фьорелло Лагардия. Говорил о возможной атаке ракет «ФАУ-1» и «ФАУ-2» и командующий военно-морским флотом на Атлантике адмирал Джон Ингрэм. Правда, он уверял, что ВМС и ВВС «полностью готовы» к нападению и *«разработали секретный план «Бамблеби»*. Он говорил, что *«враг будет достойно встречен в любой точке Американского побережья»*.

Подлило масла в огонь паники и выступление по Берлинскому радио высокопоставленного немецкого босса, отвечающего за военное производство, Альберта Шпеера. Он сказал, что *«ракетные снаряды «ФАУ-1» и баллистические ракеты «ФАУ-2» упадут на Нью-Йорк 1 февраля 1945 года»*.

Ровно через полмесяца после этого выступления, чтобы успокоить высшее военное руководство США, сделал заявление Главком ВМС США адмирал Кинг. После разъяснения о том, что данные фоторазведки не подтверждают подготовку Германии к ракетной атаке, что *«баллистические ракеты «ФАУ-2» невозможно запустить с подводной лодки»*, что разрушения от попадания ФАУ-1 будут мизерны (на Англию вон сколько их упало), он сообщил: *«На данном этапе войны подобная атака немецких подводных лодок маловероятна»*.

Правда, разъясняя, что «ФАУ-1» возможно все же разместить на подводной лодке, Кинг ни слова не сказал о том, что головная часть этой ракеты может быть атомной (разработка атомного оружия в Германии велась весьма успешно).

Именно на основе «ФАУ-1» американцы после войны разработали свои подводнолодочные ракеты «Регулус-1» и «Регулус-2», а на основе «ФАУ-2» — свои баллистические раке-

ты наземного базирования (а затем и для подводных лодок), вывезя из Германии не только всю документацию по этим ракетам, но и около 1,5 тысячи ученых, инженеров и техников, занимавшихся в Германии этими вопросами. Всем известно, что и знаменитый ракетчик Браун оказался в США и получил прекрасные условия для работы по созданию ракетного оружия.

Кстати, панические настроения были в США и в первоначальный период после объявления США войны Германии. Если в самые первые недели войны, когда на Восточном побережье США царили мирные настроения, не проводились никакие мероприятия по затемнению городов и населенных пунктов, а торговые суда ходили со всеми положенными ходовыми огнями и освещенными настройками, то именно эта беспечность и создала «голубой рай» для немецких субмарин. Но как только американцы стали нести огромные потери, особенно в танкерном флоте, а потом появились сообщения об артобстрелах береговых населенных пунктов и нефтехранилищ, таких, например, как на острове Аруба в Карибском море, то началась самая настоящая паника среди населения. Быстро разнеслись слухи о том, что ожидается высадка немецкого десанта на побережье США. Масса людей буквально хлынула из восточных районов США в западные. Все автодороги были заполнены колоннами автомашин, стремящихся поскорее уйти в «защищенные» районы. Известны случаи, когда местной полиции пришлось применять стрелковое оружие для разряжения пробок и столпотворения на дорогах. Местные полицейские префектуры все делали для того, чтобы прекратить панику, навести порядок, привести движение на дорогах в норму. Но «у страха глаза велики», а американцы за всю историю США ни разу не вели войну с внешним противником на своей территории. Ни одна авиационная бомба врага не упала на территорию США. Поэтому артснаряды калибра 100 мм с американской подводной лодки наделали столько шума, хотя выпущены были не по американской территории, а по о. Аруба, принадлежащему Нидерландам.

В общем, паникерство и трусость у американского обывателя в крови. Наглыми, нахальными и развязными янки становятся в обстановке полной безнаказанности и решающего

превосходства в силе. Как только получают достойный отпор, так сникают и скиают, как сникли немецкие подводные асы, превратившись из асов в «ассов».

Прекрасным примером «отваги» американских вояк являются войны во Вьетнаме, Югославии, в Ираке. Они отважны и храбры, когда наносят удары с большой дистанции, не подвергаясь практически никакой опасности, действуя безнаказанно. Как только жизнь их начнет подвергаться какому-то риску, так начинается паника. Вот и сейчас, начав получать отпор в Ираке после оккупации, они завопили о необходимости помощи со стороны вооруженных сил других государств — членов НАТО. В самих США начинаются митинги протеста против пребывания солдат США в Ираке. Как и в случае с Вьетнамом: пошли гробы со звездно-полосатыми флагами — начались демонстрации протеста, которых не было, когда американские ракеты и бомбы вдалбливали в землю населенные пункты в Афганистане, разрушали мосты, соборы, общественные здания и жилые дома в Югославии, устраивали «Бурю в пустыне», а потом «шоковый» удар в Ираке.

Кстати, во время боевых действий в Ираке американские воздушные асы как огня боялись зенитной установки советского производства 70-х годов ЗСУ-23-У («Шилка»). Американские летчики, как и их английские коллеги, не решались снижаться до высоты досягаемости ракет этой установки, использовали свое оружие с высот более значительных, а следовательно, результативность нанесения авиационных ударов резко снижалась.

Как и раньше, разрекламированное на весь мир «самое совершенное» американское оружие нередко давало сбой, а «мастера высшего класса», использующие его, довольно часто не только промахивались при нанесении ударов по объектам противника, но и наносили их по своим объектам или объектам, не имеющим никакого отношения к противнику.

Например, американские ракеты три раза залетали на территорию Ирана, два раза — на территорию Турции. В том и другом случае были разрушения зданий и ранения мирных жителей.

Американская ракета «Пэтриот» (о достоинствах ее западная пропаганда прожужжала все уши) над Кувейтом сбила английский самолет «Торнадо» (оба члена экипажа погибли). Один из английских танков «Challenger II» выстрелом поразил свой такой же танк (погибли два члена экипажа).

Хваленый-перехваленный, перенасыщенный самой современной электронной системой обнаружения и опознавания противника и системой управления огнем американский самолет «F-16» нанес удар по своей зенитной батарее «Пэтриот» и уничтожил ее вместе с личным составом. Несколько американских бомбардировщиков нанесли мощный удар по своим же войскам в районе Эн-Насирии: в общей сложности было убито и ранено около **50** человек морской пехоты.

Кстати, кто интересуется участием американцев в локальных войнах (после Второй мировой войны), во-первых, поймет, что большинство этих войн было развязано с помощью США или при инициативе США (а то и при прямой агрессии США), а во-вторых, что во всех **117** случаях (из **215** развязанных локальных войн), где флот США принимал участие, материально-технический перевес флота США над противником был многократным. Удары наносились, как правило, со стороны моря палубной авиацией, крылатыми ракетами подводных лодок, огнем артиллерии и высадкой десантов с моря. Причем высадка десантов производилась, как правило, тогда, когда противодействовать ему с берега уже было некому.

Например, во время операции «Буря в пустыне» против Ирака (1991 г.) всего лишь в течение 43 суток удар наносила группировка из **10 — 15** надводных кораблей и **6 — 8** атомных подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами «Томагавк». Кроме того, в операции участвовали 6 авианосных ударных групп во главе с авианосцами «Саратога», «Кеннеди», «Теодор Рузвельт», «Америка», «Мидуэй» и «Рейнджер», а также две ударные оперативные группы, в состав которых входили два линкора — «Висконсин» и «Виктория». Всего в операции было задействовано около **80** боевых кораблей.

О том, в каком составе американцы проводили операцию

«Шок и трепет» в Ираке в 2003 г., напомним несколько позднее (в следующей главе). А вспомните их «удар возмездия» по Афганистану (непонятно, зачем) после *11 сентября 2002 года*. Только с дистанции недостижимости оружия жертвы, только с громаднейшим превосходством вооружений и техники, только в условиях безнаказанности наносились эти удары. То же было и во всех других локальных конфликтах, когда в них участвовали США, в частности, своими ВМС. Например, в американо-ливийском военном конфликте в 1986 г. в Средиземном море со стороны США участвовали 3 авианосца, 5 крейсеров УРО, 18 эсминцев и фрегатов, половина которых с УРО, 4 АПЛ, 5 десантных кораблей, штабной корабль. Со стороны Ливии — 3 фрегата, 6 дизельных ПЛ и несколько десятков разного назначения катеров.

Вспомните операцию США (совместно с НАТО) против Югославии в 1999 г. Здесь против жертвы агрессии было сосредоточено более **30** боевых кораблей. Четыре атомные подводные лодки США, две атомные подводные лодки Англии и Франции, французский авианосец «Фош», американский атомный авианосец «Теодор Рузвельт», английский авианосец «Инвинсибл» — вот неполный перечень сил ВМС США и НАТО, задействованных против Югославии, отсюда удары с безопасной дистанции, подло и трусливо. Только за первые тринадцать суток агрессии по Югославии был нанесен удар **530** крылатыми ракетами воздушного и морского базирования, из которых **400** — ракеты «Томагавк».

Как черт ладана боялись американцы начинать «наземную фазу» боевых действий (то же было и в Ираке в 1998-м, а потом в 2003 г.). Начав получать отпор, «доблестные» американские вояки стали «стоями» рваться домой, а то и вообще под воздействием «шока и трепета» совершать самоубийство (по данным СМИ, уже около **30** военнослужащих США в Ираке покончили с собой).

Как бы там ни было, что бы ни писали американские историки о «доблестных» американских вояках, как при высадке десанта во Францию через Ла-Манш, так и при освобождении островов в Тихом океане, действуя против японцев, суть осталась одна: побеждают они только при подавляющем превосходстве и малом риске. Известно, например, что при освобо-

ждении некоторых островов Алеутской гряды после интенсивных бомбардировок высаживались десанты с численностью морских пехотинцев в соотношении **60 к 1** или **100 к 1** (к числу обороняющихся).

Такие факты, как закрытие амбразур своим телом или бросок камикадзе на идущую к своему авианосцу торпеду, никогда не имели и не могли иметь место в истории вооруженных сил США.

Как бы они ни прославляли своих героев, в частности подводников, как бы ни раздували их подвиги, ничего подобного тому, что было у немецких подводников или японских, а тем более русских, у них никогда не было.

Даже знаменитая атака командира американской подводной лодки «Арчер-Фиш» Д. Инрайта — кавалера Креста ВМС США, потопившего самый большой в мире авианосец «Синано», чем гордятся американцы, претендуя на «атаку века», **далеко до такой атаки не тянет ни по каким показателям**. Об этом я и хочу рассказать в следующем параграфе этой главы.

Американская «атака века»

Американцы своей «атакой века» считают потопление подводной лодкой «Арчер-Фиш» японского авианосца «Синано». Американский адмирал Бернارد Клэри, бывший командир подводной лодки «Пинтадо», потопивший торговое судно «Тонам Мари» № 2» (**19 262** тонны — самое крупное из всех торговых судов, когда-либо потопленных американскими подводниками), а впоследствии командующий Тихоокеанским флотом США, так сказал о потоплении авианосца «Синано»: *«Это одна из наиболее впечатляющих страниц морской войны на Тихом океане»*. Вторит ему и японский историк Тосиказу Казе: *«Трагедия авианосца «Синано», как я полагаю, стала символом наших военных неудач. Мы создали прекрасный корабль и очень им гордились. Он казался нам величественной и непобедимой твердыней на море. Но он был потоплен, не успев сделать ни одного выстрела. Это больше чем насмешка судьбы»*.

Авианосец «Синано» был самым большим военным кораб-

лем, когда-либо потопленным подводной лодкой. Американцы считают, что потопление «Синано» водоизмещением **72 000 тонн** является одним из наиболее успешных боевых действий за все **1682** похода, которые осуществили американские подводные лодки за время Второй мировой войны.

Командир подводной лодки, потопивший «Синано», кэптен (капитан 1-го ранга) Джозеф Инрайт министром ВМС США Форрестолом был награжден высшей боевой наградой для военных моряков — Крестом ВМС США.

После войны Джозеф Инрайт в соавторстве с историком Джеймсом Райеном написал книгу: «Синано» — потопление японского секретного суперавианосца», вышедшую в русском переводе в нашем Военном издательстве в 1991 г.

Считаю, что всем нам, как профессионалам подводникам или представителям других профессий, имеющих какое-либо отношение к подводному флоту, а также и широкому кругу читателей интересно будет поподробнее разобраться с этой «атакой века» в сравнении с «атакой века» № 1 А. И. Маринеско, понять, что здесь действительно «супер» в действиях подводной лодки и ее командира, а что раздуто американской пропагандой.

Итак, по-порядку. В октябре 1934 г. Генеральный штаб Японии задумал построить три самых мощных в мире линейных корабля водоизмещением по **70 000 тонн**. Для сравнения, два самых мощных линейных корабля Германии «Бисмарк» и «Тирпиц» имели водоизмещение по **51 000 тонн**, а американские линкоры «Миссури» и «Миссисипи» по **52 000 тонн**.

Японцы прекрасно понимали, что на Тихом океане им рано или поздно придется столкнуться с США, а поэтому готовились к войне основательно.

Обладая громадной кораблестроительной индустрией, японцы задумали создать не два, как в США и Германии, а три супертяжелых линейных корабля, которые должны были по своей мощи превосходить все, что могло быть построено в ближайшее десятилетие какой-либо другой морской державой. Эти корабли, вошедшие в историю под названиями «Ямато», «Мусаси» и «Синано», по всем тактико-техническим характеристикам превосходили все другие имевшиеся в тот период и строившиеся по кораблестроительным программам корабли

других стран: водоизмещение около 72 000 тонн, дальность плавания **10 000** миль, скорость до **27** узлов. Бронированная защита «Синано» весила **17 000** тонн, зенитная артиллерия составляла **16** орудий калибром 5 дюймов, **145** скорострельных зенитных орудий 25 мм, **12** многотрубных спаренных реактивных установок калибром 4,7 дюйма — залповый огонь каждой **20 — 30** ракет.

Как оказалось впоследствии, только построенный в 1940 году американский линейный корабль «Айова» превосходил эти ЛК по некоторым параметрам, имея на вооружении **9** орудий главного калибра 406 мм, **20** артиллерийских орудий 127 мм, **80** зенитных автоматов 30 мм, **48** зенитных автоматов 20 мм, скорость — **30** узлов. Но и этот мастодонт уступал японским по водоизмещению (**65 000** тонн).

Генеральный штаб Японии поручил императорскому техническому военно-морскому комитету «Кампон» разработать подробный план строительства этих линкоров, а правительство Японии 28 декабря 1934 г. выступило заявлением перед всем миром о том, что после 31 декабря 1936 г. Япония выходит из состава участников соглашения 1922 г. в Вашингтоне и Договора 1930 г. в Лондоне по ограничениям военно-морских вооружений.

Напомню из истории, что к этому времени Япония уже оккупировала Маньчжурию, Корею, громадные территории Северного Китая, прицеливалась к дальневосточным территориям Советского Союза. В мае 1935 г. Япония вышла из Лиги Наций, полностью освободившись от каких-либо международных обязательств по вооружениям.

В 1937 г. после рассмотрения 22 вариантов проектов нового линкора Генеральный штаб ВМС Японии утвердил план постройки по 3-летней программе вначале 2 линейных кораблей типа «Ямато». Оба этих корабля, «Ямато» и «Муссаси», были заложены 4 ноября 1937 г. и 29 марта 1938 г. на судостроительных верфях в Куре и Нагасаки. Окончание строительства «Ямато» намечалось на 16 декабря 1941 г., «Мусаси» — 5 августа 1942 г. «Синано» был заложен 4 мая 1940 г. на верфи в Йокосука. Названия всех трех линкоров были даны по названию префектур Японии («Синано» — по названию префектуры в

центре острова Хонсю). Главная река Японии протяженностью **342** мили тоже носит название Синано.

После поражения в сражении у о. Мидуэй в июне 1942 г., когда во время заправки топливом самолетов на японских авианосцах палубная авиация с авианосцев США нанесла внезапный удар (погибло сразу **4** японских авианосца, «Акаги», «Кага», «Сорю» и «Хирю»), японцы решили достраивать в ближайшее время «Синано», но уже не в качестве линейного корабля, как он был спроектирован, а в качестве авианосца. Одновременно японцы изменили сроки и перенацелили строительство на авианосный вариант некоторых других кораблей и судов, строящихся на их судостроительных верфях.

Командиром «Синано» был назначен бывший командир эсминца «Кадзагумо» кэптен Тосио Абэ, отличившийся при оказании помощи во время тушения пожара и спасения личного состава авианосца «Хирю» в сражении при о. Мидуэй. Именно на долю Абэ выпало выполнение приказа адмирала Ямагути (флагмана японского соединения авианосцев) потопить торпедами потерявший ход и сильно разрушенный авианосец «Хирю». Сам адмирал Ямагути и командир авианосца кэптен Каку, дав команду всему личному составу покинуть борт авианосца, решили остаться на нем и уйти на дно океана. Вместе с другим эсминцем («Югумо») эсминец «Кадзагумо» выпустил по авианосцу несколько торпед, и тот затонул.

Завершение постройки «Синано» было намечено на февраль 1945 г. В результате переоборудования «Синано» под авианосец водоизмещение его увеличилось до **71 900** тонн. Четыре главные паровые турбины «Синано» имели мощность 150 тыс. л.с.

До 1961 г., когда американцы построили самый большой и первый в мире атомный авианосец «Энтерпрайз», «Синано» был самым большим в мире боевым кораблем.

Из-за неудачно складывающейся для Японии войны генеральный штаб потребовал сдать «Синано» флоту на **4** месяца ранее планировавшегося срока. Спуск авианосца на воду произошел 5 октября 1944 г. При этом во время затопления сухого дока водой произошла авария с плавучим затвором

дока весом **5000** тонн: вода со страшным грохотом ворвалась в док, подняла «Синано», оборвав около **150** швартовых стальных концов, и бросила авианосец вперед со скоростью **15** узлов. Авианосец врезался в стенку дока, наполнив всю громадную территорию судоверфи страшным грохотом. Потом авианосец еще три раза бросало на стенку дока, пока уровни воды в доке и в заливе не сравнялись между собой. Авианосец получил серьезное повреждение и снова был поставлен в док. Через 3 недели все повреждения были устранены, и он, наконец, был окончательно спущен на воду. После заводских испытаний в Токийском заливе 19 ноября 1944 г. было объявлено, что основные работы по строительству завершены, был поднят военно-морской флаг, на особом месте мостика установлен портрет императора Хирохито (по давней японской традиции).

Через 5 дней, 24 ноября американцы начали массированные налеты на Японию бомбардировщиков «В-29». В окрестностях Токио (в Накадзиме) около **100** бомбардировщиков сбросили свой бомбовый груз на завод, выпускающий авиационные моторы. О результатах этого налета американцы особенно не распространяются, т. к. бомбы нанесли большие разрушения не заводу, а окружающим жилым кварталам.

28 ноября 1944 г. «Синано» вышел для проведения дополнительных испытаний. Но при этом, по просьбе командира авианосца, испытания решено было проводить не в Токийском заливе, где находилась база постройки «Синано» (Йокосука), а во внутреннем море, где была другая хорошо оборудованная и мощная судостроительная база (Куре). Опытный капитан Абэ настоял на своей просьбе, т. к. понимал, что в Токийском заливе проводить испытания чрезвычайно опасно не только из-за возможного действия американской авиации, но и из-за того, что, по данным разведки, группа американских подводных лодок разворачивается в районе между островами Хонсю и Бонин.

Итак, «Синано» вышел в море, имея на борту **2516** человек, из которых **2176** офицеров и матросов, около **300** рабочих судоверфи и **40** человек вспомогательного гражданского персонала (прачки, парикмахеры и т.п.). На борту авианосца размещены были **50** самолетов и 6 быстроходных

катеров для камикадзе. Однако эти **50** самолетов были предназначены для сухопутной авиации Филиппин и Окинавы, а палубной авиации самого «Синано» в составе **20** истребителей, **20** бомбардировщиков и **7** разведывательных самолетов на борту не было. Они должны были быть погружены на «Синано» только при приходе в Куре и после выгрузки сухопутных самолетов и катеров для смертников. Отметим этот важный факт — **ни одного самолета палубной авиации на борту авианосца не было.**

Расстояние, которое должен был преодолеть «Синано» от Йокосука до Куре, — **300** миль. Погодные условия были благоприятными, ночь была лунная. Скорость на переходе **20** узлов, но она часто не выдерживалась из-за необходимости проведения различного рода испытаний и проверок механизмов, устранения мелких неисправностей. Сопровождать авианосец должны были **3** эсминца «Исокадзе», «Юкикадзе» и «Хамакадзе», два из которых еще не были полностью отремонтированы после получения повреждений в бою в заливе Ляйме.

Вечером в 20.48 радиометрист американской ПЛ «Арчер-Фиш» доложил, что на расстоянии **12** миль по пеленгу 30 градусов он обнаружил цель. Лодка находилась в надводном положении, и вскоре все, находящиеся на мостике ПЛ, различили, глядя в бинокли, большую цель, напоминающую по своим формам танкер...

Командовал подводной лодкой лейтенант-коммандер (капитан 3-го ранга) Джозеф Инрайт. Немного об этом командире. Назначение командиром на первую свою подводную лодку «SS-71» он получил 22 июня 1942 г. в Нью-Лондоне, будучи в звании лейтенанта (соответствующее нашему капитан-лейтенанту). За 9 лет до этого (в 1933 г.) он закончил военно-морское училище в Аннаполисе и около 6 лет плавал в различных должностях на подводных лодках, в том числе на ПЛ «SS-22», с которой побывал в пяти боевых походах в Тихом океане, охраняя подходы к Панамскому каналу от японских кораблей. Подводная лодка «SS-71», которой стал командовать Инрайт, была старым кораблем, вступившим в строй еще в 1918 г. Она использовалась в качестве учебной для обеспечения стажировки курсантов школы подводников в заливе Лонг-Айленд.

Водоизмещение ПЛ — **480** тонн, длина — чуть более **50** м. В середине марта 1943 г. Инрайт получил назначение командиром боевой лодки «Дейс» («SS-247»). Это была новая ПЛ, построенная в апреле 1943 г. Экипаж лодки составляли 7 офицеров и 69 матросов и старшин. Проведя все положенные испытания лодки после постройки, выполнив погружение на глубину **312** футов (около **100** метров), Инрайт перебазировал лодку из Нью-Лондона через Панамский канал в Карибское море. Затем лодка перешла в Перл-Харбор, на Гавайях. В октябре — ноябре 1943 года ПЛ «Дейс» совершила безрезультатный боевой поход на расстояние **1700** миль к острову Хонсю. Атака японского авианосца «Секаху» (участвовавшего в нападении на Перл-Харбор), в которую пытался выйти Инрайт, не получилась, о чем он честно признался в докладе командованию о результатах похода. Он так доложил: *«У меня была отличная подводная лодка, прекрасные офицеры, хорошо подготовленный экипаж, а в районе боевого патрулирования я имел контакты с кораблями противника. Я понимаю, что несу полную ответственность за неудачное патрулирование, и прошу заменить меня другим офицером, который сможет выполнить поставленную задачу более успешно».*

Американцы, пишущие об Инрайте, восхищаются его «мужественным» поступком — признанием своей несостоятельности как командира. Я не разделяю эту точку зрения, считая, что в какой-то мере этот безрезультатный 46-суточный поход навел командира лодки на мысль, что конец войны не за горами и не лучше ли будет все это время отсидеться где-нибудь в береговой должности. Тем более что американские ВМС к этому времени потеряли уже около **50** подводных лодок и около **300** офицеров на них, среди которых был кое-кто из его товарищей по выпуску из училища. 28 декабря 1943 г. Инрайт был отстранен от командования лодкой и назначен в резервный экипаж, а через несколько месяцев получил назначение на должность офицера штаба подводных сил на о. Мидуэй.

Вот как пишет историк Джеймс Рейен об этом периоде службы Инрайта: *«Война, однако, была еще не закончена для молодого офицера. Ему не суждено было остаться на этом ти-*

хом острове Мидуэй. Его ждали события, кои вели его к встрече с «Синано». А пока он играет в покер, рискуя не только продуться в пух и прах, но и упустить свой жизненный шанс». «Играет в покер...», а в это время где-нибудь на просторах Тихого океанского побережья... Странно же, однако, воевали американцы...

Но тихо отсидеться на берегу не удалось. И хотя такого большого дефицита, как в «Кригсмарине», командиров лодок у американцев не было, но флот регулярно пополнялся подводными лодками, и опытных командиров лодок всегда не хватало. В общем, вспомнили о «неудачнике» Инрайте и назначили его командиром подводной лодки «Арчер-Фиш» («SS-311»).

...27 ноября 1944 г. лодка «SS-311» получила «добро» из штаба подводных сил на «свободную охоту» на огромной территории вдоль восточного побережья Японии, в районе от Токио до южной оконечности острова Кюсю.

Как только «Синано» вышел в Токийский залив, эсминцы оторвались от авианосца с целью идти впереди по курсу. У командира авианосца было много оснований беспокоиться за него, т.к. была большая нехватка запасных частей, нерабочее состояние 4 из 12 паровых котлов, непроведение проверки на герметичность **1147** корабельных помещений. Но беспокойство было связано именно с техническим состоянием корабля, в связи с чем он и просил задержаться с выходом. Однако об опасности на переходе всего лишь в 300 миль он особенно не задумывался, надеясь, что 8 работающих паровых котлов обеспечат скорость до **24** узлов и он довольно быстро проскочит опасный район.

Кроме технического состояния авианосца беспокоило командира и то, что в числе экипажа было много (около **1000**) матросов, старшин и офицеров, не имеющих никакого опыта службы на авианосцах, с которыми много и много придется поработать. Но он надеялся, что после перехода в Куре все нерешенные вопросы будут решены. И хотя генеральный штаб предупредил Абэ о том, что японская авиация не сможет оказать помощь «Синано» на переходе, он понимал, как важно побыстрее полностью ввести авианосец в боевой состав ВМС. Будучи дисциплинированным офицером, согласился

выйти в море до устранения всех недостатков. К тому же он надеялся вскоре получить звание контр-адмирала, т.к. командирская должность на авианосце соответствовала этому званию и представление на него уже было подготовлено.

Когда корабли вышли из Токийского залива, один из эсминцев пошел впереди авианосца, а два других по бортам. Шли со средней скоростью **20** узлов противолодочным зигзагом.

Когда соединение легло на курс 210 градусов, начав приближаться к внутреннему морю, радиометрист авианосца доложил, что обнаружил работу РЛС корабля противника. Т. к. работа РЛС с помощью детектора поисковой станции засекается на расстоянии до **100** миль, а на экране своей РЛС цели видно не было, то командир авианосца, дав команду всем дозорным службам усилить наблюдение, решил, что скорее всего обнаружил работу РЛС подводной лодки, но лодка эта где-то очень далеко. Будучи опытным офицером, кэптен Абэ предположил, что в районе возможно наличие нескольких лодок противника, но с целью ввести командование авианосца в заблуждение они специально обозначил работу РЛС только одной лодки: другие лодки могут находиться значительно ближе. Именно поэтому все внимание было сосредоточено на ближнюю зону, где возможна была атака подводных лодок. Поэтому и никто из командиров эсминцев не получил команду обследовать район в дальней зоне, в направлении, откуда появился сигнал работы РЛС. Наоборот, командир авианосца передал на эсминцы сигнал следовать от него на небольшой дистанции.

Командир подводной лодки принимает решение идти параллельным курсом с «танкером» (как он думал), пропустить несколько вперед корабль охранения, идущий с левого борта цели, сблизиться на дистанцию 3000 ярдов (примерно 3 км) и выйти в торпедную атаку.

А командир авианосца еще раз передал на эсминцы команду: *«Корабли охранения должны держаться вблизи «Синано». Несмотря на новые уловки американских подводных лодок, не допускать их на расстояние торпедной атаки...»* При этом кэптен Абэ почему-то запомнил, хотя и знал, что на 2 эсминцах не работают радиолокационные станции и на

всех 3 **требовался ремонт гидролокаторов** и других электронных систем. При переходе лодки в подводное положение без гидролокаторов противолодочные корабли становятся слепыми (отметим для себя это серьезное обстоятельство). К тому же кэптен Абэ не очень-то опасался, что может потерять авианосец, т.к. знал, что американские торпеды имеют дальность всего лишь **4500** ярдов при скорости **46** узлов и **9000** ярдов при скорости **31,5** узла, тогда как японские на скорости **45** узлов проходят **13** миль. Поэтому он исходил из того, что на такую близкую дистанцию, как **4000 — 4500** ярдов, вражеская лодка не решится сблизиться, а с дистанции **8000 — 9000** ярдов в авианосец, идущий скоростью **20** узлов на противолодочном зигзаге, попасть маловероятно. И еще одну грубейшую ошибку допустил кэптен Абэ, дав приказ: *«Ни авианосцу, ни кораблям охранения ни в коем случае не использовать гидролокаторы и радиолокационные станции в походе. Для обнаружения передач противника пользоваться электронным оборудованием в пассивном режиме»*. Особая нелепость этого приказа обозначилась, когда стало ясно уже, что соединение обнаружено и за ним началась охота, как предполагал Абэ, нескольких американских подводных лодок.

Американцы, говоря о своей «атаке века», превозносят высочайший профессионализм командира «Синано» кэптана Абэ, называя его *«профессионалом до мозга костей»* и *«безгранично преданным своей родине»*. Все это, очевидно, правильно, только вот об ошибках Абэ, приведших в конечном счете к трагедии, они почему-то либо умалчивают, либо говорят об этом вскользь. В общем-то, это понятно. Превознося опыт и достоинства командира «Синано», они тем самым поднимают планку командира лодки своих ВМС, приписывая ему достоинства, каких он не имел.

Вот что пишет Инрайт в своих воспоминаниях: *«Я снова направил свой бинокль на цель. Какая цель! Вместо какого-нибудь жалкого танкера водоизмещением 5000 тонн мы имеем дело с громадным авианосцем. Я все еще заставлял себя поверить в это. Я почувствовал себя опьяненным. Какая возможность восполнить все прошлые упущенные возможности! Мы обязаны его потопить»*.

Лодка и авианосец всю ночь шли параллельными курсами и одинаковой скоростью на расстоянии 9 миль друг от друга. При этом с лодки отлично виден был громадный авианосец, а на авианосце наличие лодки только предполагали.

Перед рассветом 28 ноября, в 5.55 с лодки визуально обнаружили японский авианосец, идущий скоростью **22** узла. По мнению командира лодки, выйти в атаку не было никаких шансов, так как авианосец опередил лодку. Инрайт принимает решение погрузиться и тем самым отказывается от какой-либо атаки цели, за которой гнался всю ночь. Однако на этот раз «невезучему» командиру лодки здорово повезло. Вот как пишет об этом сам Инрайт: *«С мрачным видом, проклиная себя за то, что не нашел в себе мужества последовать советам собственного разума, которые разделяли старпом и штурман, я отдал приказ о погружении. Экипаж и не пытался скрыть своего разочарования, и в мой адрес произносились далеко не лестные слова... Они, верно, охотно бы запустили меня вместо торпеды».* **Повезло командиру «Арчер-Фиш», так как авианосец повернул, делая очередной поворот, не в сторону берега, а, наоборот, от берега и пошел в сторону лодки, тем самым сокращая дистанцию и давая возможность произвести атаку.** Маневрируя на противолодочном зигзаге курсом 210, 180 и 270 градусов, авианосец сближался с лодкой, подставляя себя под удар.

Вот что записано в донесении о боевом походе «SS-311»: *«29 ноября 1944 г. 2.31. Послали второй раз донесение об обнаружении противника, когда стало выясняться, что авианосец остается на курсе 275 градусов, у нас мало шансов выйти в положение для атаки. 3.00. Похоже, что авианосец еще раз меняет основной курс или делает большой ход зигзагом в южном направлении. Расстояние быстро сокращается, и мы выходим далеко вперед».*

Внимательно вчитываясь в то, что пишет командир «Арчер-Фиш» в своей книге, как он выходил в атаку на авианосец (кстати, львиная доля всей книги относится именно к этому моменту), я сделал вывод, что, несмотря на свой замысел, как он говорит, *«первоначально сблизиться на дистанцию **3000** ярдов и атаковать»*, он не хотел этого делать, хотя и

имел возможность. У авианосца, идущего зигзагом с резким изменением курса, скорость передвижения по генеральному направлению была значительно меньше надводной скорости лодки (узлов на 5 — 6), т.е. при желании Инрайт мог бы спокойно обогнать его и выйти в атаку. А потом, когда в связи с мощным течением авианосец оказался впереди лодки и стало ясно, что атака сорвалась, то командир, по моему мнению, вздохнул с облегчением, несмотря на сугубо отрицательное отношение к нему команды за отказ от атаки. В общем, «не было бы счастья, да несчастье помогло»: авианосец сам пошел на сближение. Тут уж уклониться от атаки было бы не только глупостью, но и элементарной трусостью. Можно, конечно, оправдывать командира, что он был прав, проявляя осторожность (он же не мог знать, что на авианосце нет не только противолодочных, но и вообще каких-либо самолетов палубной авиации. Не мог он знать, что и гидроакустика на 2 из 3 кораблей охранения не работает, что на использование РЛС и ГАС в активном режиме наложен запрет, что не 4, как он считал и донес в штаб, а только 3 корабля охранения в эс-кортe, что полностью боеспособен только один из них). Он, конечно, не знал этого и в праве был считать так, как он считал, не желая рисковать. Но **обстановка заставила его выйти в атаку.**

В 3.00 на авианосце отметили прекращение работы РЛС. Предположили, что лодка погрузилась и готовится выйти в атаку. Предположили совершенно правильно. Вместо того чтобы немедленно делать отворот в сторону, противоположную предполагаемому месту лодки, и уходить максимально возможным ходом, «опытный» командир авианосца стал размышлять, куда ему отворачивать, а авианосец еще 14 минут шел тем же курсом и скоростью, что и раньше. После этого авианосец стал поворачивать на курс 180 градусов.

Запись из отчета ПЛ «SS-311»: « 29 ноября 1944 г. ...3. 16. Авианосец повернул на зигзаге, примерно на 30 градусов. Изображение улучшается. Положение для атаки хорошее, курсовой угол правого борта 70 градусов, расстояние 1400 ярдов. Торпедный автомат стрельбы выдает последние данные для атаки по авианосцу на его новом курсе.

3. 17. Произвели залп из всех носовых торпедных аппара-

тов торпедами МК-14, заданная глубина 10 футов, угол гироскопа 28 градусов вправо, курс торпеды 100 градусов...»

Повернув на 180°, кэптен Абэ сделал очередную, теперь уже роковую ошибку. Эсминец, повернувший тоже в сторону поворота авианосца, прошел над лодкой, находящейся на глубине 20 метров, и не услышал ее. На авианосце раздумывали, где же могли находиться американские подводные лодки, а в это время 6 торпед с ПЛ «Арчер-Фиш», выпущенные веерообразно, уже шли на него, неся с собой смерть.

Увидев в перископ взрыв в результате попадания первой торпеды в районе кормы авианосца, командир приказал погружаться на глубину **400** футов.

По американским данным в «Синано» попали все 6 торпед, по японским — четыре. Как бы там ни было, авианосец получил резкий крен на правый борт, резко сбавил ход и начал заполняться водой. В помещения авианосца начала поступать вода, сокрушая одну переборку за другой, насосы вышли из строя. К тому же слабо отработанный по борьбе за живучесть личный состав авианосца толком не знал, что делать, да и не умел. Однако и через 5 часов после попадания торпед авианосец держался на плаву, и командир авианосца принял решение направить его в сторону берега, чтобы успеть дотянуть до мелководья. Так как машины были пока в строю, авианосец сумел дать ход поначалу **18** узлов. Под скоростным напором воды лопались одна за другой переборки отсеков и помещений, по всему авианосцу раздавались крики раненых и охваченных ужасом рабочих — корейцев. Примерно через час хода скорость авианосца стала резко падать, крен на правый борт увеличился. Затем Абэ передал приказание всех рабочих передать на эсминцы, т. к. от них нет никакого толку. После прохождения 36 миль скорость авианосца упала до 10 узлов. Попытка взять авианосец на буксир эсминцами, когда он совсем начал терять ход, ни к чему не привела (водоизмещение эсминцев по **5000** тонн). Стало ясно, что авианосец обречен. В 10.18, т.е. через 7 часов после атаки, командир авианосца поручил передать его приказ для всего экипажа: *«Вы освобождаетесь от своих обязанностей! Спасайтесь!»*

Вот как написано в книге «Синано», о которой я упоминал выше: *«Опытные моряки бросали за борт любые плавучие*

предметы, чтобы помочь людям продержаться в воде. Не было ни спасательных шлюпок, ни плотов».

Одна интересная деталь. Командир эсминца «Юкикадзе», занятого спасением людей, распорядился: *«Лейтенант, не подбирайте матросов, которые кричат, взывая о помощи. Такие слабые люди не нужны нашему флоту. Подбирайте только сильных, которые сохранили спокойствие и мужество...»*

По-всякому можно относиться к этому факту, но одно можно отметить, что этот факт жестокого «естественного отбора» говорит о том, как строго и сурово воспитывали японцы кадры для ВМС.

После того, как почти все, кто был живой, покинули авианосец, капитан Абэ обратился к своему старшему помощнику капитану Микамути, попросил его передать последние свои слова семье: *«Скажите им, что я глубоко сожалею по поводу гибели корабля и один несу за это ответственность. Передайте им мои благословения. Они в моей памяти до последнего дыхания. Моя жена пусть остается преданной и верной императору и Японии. Пусть воспитывает моего сына в старых традициях. Попросите их хранить память обо мне. Пусть приходят помолиться за меня в храм...»*

Главный старший рулевой Энсин Ясуда не захотел расставаться со своим командиром. По просьбе командира авианосца он пробрался к надстройке по наклонной палубе и спустил военно-морской флаг императорского флота. Однако, несмотря на приказание покинуть борт авианосца, начавшего погружаться, он обвязал флагом самого себя и покидать авианосец не стал. Встав рядом с командиром авианосца, крепко ухватившись за поручни, он ушел вместе с авианосцем и командиром на дно Тихого океана на глубину **4000** метров.

Из 2515 человек, находящихся на борту «Синано», погибло **1435** человек. Спасено было **1080** человек, в том числе **55** офицеров, **993** матросов и старшин и **32** человека из числа гражданских лиц.

Самый большой в мире боевой корабль затонул 29 ноября 1944 г. у юго-восточного берега Японии в 65 милях от мыса Омаэ.

В то время как после торпедирования авианосца два эс-

минца стали заниматься спасательными работами, третий на полном ходу ринулся в предполагаемое место нахождения лодки. Сброшенные наугад глубинные бомбы никакого результата не дали. К тому же и глубина, на которой находилась лодка, была около **130** м, а при необходимости можно было погрузиться еще глубже: ТТХ лодки позволяли и глубина места.

Через **28** минут после атаки далекие взрывы глубинных бомб прекратились, да и было их всего **14**. (Вспомните **240** глубинных бомб, сброшенных на мелководье — **45** метров на подводную лодку «С-13» А. И. Маринеско.)

Вот как писал об этом командир лодки «Арчер-Фиш»: *«Мы напрягли силу воли. Издалека донесся глухой взрыв... Я начал считать взрывы и в течение 15 минут насчитал их **14**. Невероятно, но все бомбы взорвались вдали от нас».*

Таким образом, по существу, не только какого-то упорного и длительного, но и вообще никакого преследования подводной лодки, потопившей «Синано», не было.

Вот так проходила и так закончилась эта американская «атака века». И хотя американцы пишут, что гибель «Синано» символизировала гибель японского флота и приближающееся поражение Японии, но фактически никакого серьезного воздействия на ход и исход войны это не оказало. На фоне других поражений Японии гибель «Синано» не выглядела такой уж ужасающей потерей и вошла бы рядовой потерей Японии в войне на Тихом океане, если б не была раздута до неимоверных размеров американской пропагандой после войны. Например, значительно большей и важной потерей для Японии было потопление американской авианосной авиацией (в налете принимали участие **400** самолетов) японского линкора «Ямато». Из **3332** членов экипажа линкора в живых осталось **269** человек.

После того как читатели прочитали об «атаке века» «С-13» и «атаке века» американской подводной лодки «Арчер-Фиш», они сами смогут оценить и сравнить и оперативно-тактическое мастерство командиров лодок А. И. Маринеско и Джозефа Инрайта, и степень их отваги и мужества, и значение их атак для хода и исхода Второй мировой войны.

В заключение рассказа об американской «атаке века» — кое-что о судьбе ПЛ «Арчер-Фиш» и ее командира.

Подводная лодка Д. Инрайта была включена в состав других 12 лодок, вошедших в Токийский залив для подписания капитуляции Японии на линкоре «Миссури» 2 сентября 1945 г.

Д. Инрайт в числе других командиров надводных кораблей и подводных лодок был приглашен в только что открытый клуб офицеров-подводников США (в Йокосуке) в качестве гостя командующего Тихоокеанским флотом США адмирала Локвуда. После войны Инрайт еще 18 лет оставался в рядах ВМС. В 1952 г. получил звание капитана 1-го ранга. Последняя занимаемая им должность — начальник штаба у командующего подводными силами на Атлантике контр-адмирала Вардера. В отставку Инрайт ушел в 1963 г., успев к тому времени покомандовать первым в мире ракетным крейсером «Бостон» (назначен командиром крейсера 21 июля 1959 г.), послужить в штабе военно-морских операций США. После ухода со службы в ВМС Инрайт работал в управлении навигации фирмы «Нортон корпорейшн», до 1970 г. принимал участие в разработке радионавигационной системы дальнего действия «Омега» (аналог ее — наша РНС «Маршрут»), к испытанию корабельных приемоиндикаторов которой автор имел непосредственное отношение в один из периодов службы в ВМФ.

Подводная лодка «Арчер-Фиш» прослужила в составе ВМС США до 1 мая 1968 г. (25 лет со дня спуска на воду). До окончательного списания она дважды (с 1946 по март 1952 г. и с августа 1952 по июль 1957 г.) выводилась в резерв. Судьбе было угодно, чтобы «Арчер-Фиш» стала жертвой атомной подводной лодки «Снук», которая испытывала торпеду нового образца в 1969 г. От прямого попадания торпеды «Арчер-Фиш» раскололась на две части и затонула недалеко от Сан-Диего (штат Калифорния). В честь этой подводной лодки была названа одна из атомных лодок США, побывавшая в составе группы из 3 лодок на Северном полюсе.

Как бы то ни было, надо отдать должное американцам: они умеют чтить должным образом и память своих погибших героев, и на государственный уровень поставить дело о сохранении имен названий боевых кораблей и увековечения кораблей и подводных лодок, каким-то образом оставивших след в

мировой истории флота (не только в истории американского флота). Например, только подводных лодок своих и других стран, поставленных у причалов или вытасненных на берег и сохраняемых в качестве мемориальных комплексов и музеев, в США имеется более шестидесяти.

Во времена Советской власти увековечение памяти погибших защитников Родины у нас тоже было поставлено на государственный уровень. А теперь даже на издание «Книги памяти погибших подводников» нужно искать спонсора. Позорище и стыдобище!

Нет средств и на то, чтобы сохранить в качестве мемориального корабля первую советскую атомную подводную лодку «Ленинский комсомол». У американцев их первая атомная подводная лодка «Наутилус» сохраняется в качестве реликвии ВМС под номером один. В настоящее время вопрос об увековечении «Ленинского комсомола» с мертвой точки сдвинулся, но уверенности в том, что к 100-летию подводного флота она будет установлена на берегу, нет.

Оглавление

I. Волчья стая Деница	9
Глава 1. «Стальные волки «Кригсмарине»	18
Глава 2. «Овцы»	129
II. Наши	253
Глава 3. Подводный ад (Балтийские подводники)	262
Глава 4. Горящее море над нами (подводные асы Севера) : .	413
Глава 5. Черноморцы	507
Глава 6. «Сам погибай, а товарища выручай»	524
Глава 7. Оценим и сравним	544
III. Об «атаках века» и еще кое о чем	608
Глава 8. У союзников и противников	609

Считается, что лучшими подводными асами были хваленые «Псы Деница». Дрожжин считает по-другому, и вот почему.

Собрав и проанализировав архивные материалы, свидетельства ветеранов, мемуары русских и зарубежных моряков Второй мировой войны, автор доказывает, что советские подводники воевали не только не хуже, но и лучше всех. Действуя в неимоверно жестких условиях, которые и не снились немецким «асам», они показали такой уровень оперативно-тактического мастерства, который был не доступен ни прославленному на весь мир подводникам «Кригсмарине», ни тем более бойцам других воевавших стран.



ISBN 5-699-07025-7



9 785699 070251 >