

ТАЙНЫ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

1914 – 1945



ХХ военные
тайны
века

С.П. МАХОВ

Annotation

Историю Первой и Второй мировых войн трудно представить без подводной войны, которую вели их участники. Подлодки сразу зарекомендовали себя как грозное оружие, представляющее заметную угрозу для боевых кораблей, и один из главных родов сил флота в борьбе на коммуникациях противника. Неудивительно, что подводная война вызывает такой большой интерес у любителей военной истории. Это подтверждается большим количеством дискуссий, которые возникают в сети Интернет, где на исторических форумах ведутся жаркие споры на темы, был ли торпедирован германский линкор «Тирпиц», каковы реальные успехи наших подводников, насколько правомерно было потопление британских лайнеров «Атения» и «Лузитания» и т. п. И уж, конечно, отдельно стоит выделить интерес к подводной войне, которую вели немецкие подводные лодки во время обеих мировых войн. Данная книга представляет собой сборник, составленный из работ российских исследователей и историков, посвященных отдельным периодам и эпизодам подводной войны.

- [С.П. Махов, Н.Н. Баженов, В.А. Нагирняк, М.Э. Морозов, А.Я. Кузнецов](#)
 -
 - [1. ЦЕЛЬ — ЛАЙНЕРЫ!](#)
 - [Сергей Махов](#)
 -
 - [«Лузитания»](#)
 - [Подводная война](#)
 - [«U20»](#)
 - [Атака](#)
 - [После потопления](#)
 - [Загадки «Лузитании»](#)
 - [Николай Баженов](#)
 -
 - [Ошибка первая. От «Атении» до Нюрнберга](#)
 - [Ошибка вторая. Цена «Энигмы»](#)
 - [2. У БЕРЕГОВ АМЕРИКИ](#)
 - [Сергей Махов](#)
 - [Владимир Нагирняк](#)

-
- [Первое появление «семерок» у берегов США](#)
- [Восьмой поход «U552»](#)
- [Секрет успеха Эриха Топпа](#)
- [Владимир Нагирняк](#)
 -
 - [Атлантика, март 1942 года](#)
 - [Страница из немецкого журнала](#)
- [3. ПЕРЕСЕКАЯ ЭКВАТОР](#)
 - [Владимир Нагирняк](#)
 - [Немецкие субмарины для Турции](#)
 - [«Батырай»](#)
 - [Оценка проекта](#)
 - [История службы](#)
- [4. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА В ЗАПОЛЯРЬЕ](#)
 - [Мирослав Морозов](#)
 - [Мирослав Морозов](#)
 - [Мирослав Морозов](#)
- [5. В ВОДАХ СЕДОЙ БАЛТИКИ](#)
 - [Мирослав Морозов](#)
- [6. НА ЧЕРНОМ МОРЕ](#)
 - [Составитель Мирослав Морозов](#)
 -
 - [ДОКУМЕНТ № 1](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 2](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 3](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 4](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 5](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 6](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 7\[147\]](#)
 - [ДОКУМЕНТ № 8](#)
- [7. ПРИЛОЖЕНИЕ](#)
 - [Андрей Кузнецов](#)
 -
 - [Арктика](#)
 -
 - [«U585»\(тип VIIC\)](#)
 - [«U639» \(тип VII C\)](#)
 - [«U344» \(тип VII C\)](#)

- [«U362» \(тип VIIC\)](#)
 - [«U387» \(тип VIIC\)](#)
 - [«U286» \(тип VII C\)](#)
 - [«U571», «U578», «U454», «U315», «U737», «U1163», «U716», «U294», «U481»](#)
- [Балтика](#)
 -
 - [1. Подводные лодки, погибшие в ходе боевых действий против КБФ](#)
 - [«U144» \(тип II D\)](#)
 - [«U250» \(тип VIIC\)](#)
 - [«U479» \(тип VII C\)](#)
 - [«U679» \(тип VII C\)](#)
 - [«U745» \(тип VIIC\)](#)
 - [«U676» \(тип VII C\)](#)
 - [2. Подводные лодки, не ходившие в боевые походы на Балтике](#)
 - [«U416» \(тип VIIC\)](#)
 - [«U547» \(тип IX C\)](#)
 - [«U763» \(тип VII C\)](#)
 - [«U367» \(тип VII C\)](#)
 - [«U78» \(тип VIIC\)](#)
 - [«U679», «Ику-Турсо», «U717»](#)
- [Черное море](#)
 -
 - [«CB-5» \(тип CB\)](#)
 - [Недостроенные немецкие подводные лодки, захваченные в конце войны на верфях](#)
 - [Мифы](#)
- [СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ](#)
- [ИСТОЧНИКИ ИЛЛЮСТРАЦИЙ](#)
- [ИЛЛЮСТРАЦИИ](#)
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)

- [7](#)
- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)

- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)

- [85](#)
- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)
- [90](#)
- [91](#)
- [92](#)
- [93](#)
- [94](#)
- [95](#)
- [96](#)
- [97](#)
- [98](#)
- [99](#)
- [100](#)
- [101](#)
- [102](#)
- [103](#)
- [104](#)
- [105](#)
- [106](#)
- [107](#)
- [108](#)
- [109](#)
- [110](#)
- [111](#)
- [112](#)
- [113](#)
- [114](#)
- [115](#)
- [116](#)
- [117](#)
- [118](#)
- [119](#)
- [120](#)
- [121](#)
- [122](#)
- [123](#)

- [124](#)
- [125](#)
- [126](#)
- [127](#)
- [128](#)
- [129](#)
- [130](#)
- [131](#)
- [132](#)
- [133](#)
- [134](#)
- [135](#)
- [136](#)
- [137](#)
- [138](#)
- [139](#)
- [140](#)
- [141](#)
- [142](#)
- [143](#)
- [144](#)
- [145](#)
- [146](#)
- [147](#)
- [148](#)
- [149](#)
- [150](#)
- [151](#)
- [152](#)
- [153](#)
- [154](#)
- [155](#)
- [156](#)
- [157](#)
- [158](#)
- [159](#)
- [160](#)
- [161](#)
- [162](#)

- [163](#)
 - [164](#)
 - [165](#)
 - [166](#)
 - [167](#)
 - [168](#)
 - [169](#)
 - [170](#)
 - [171](#)
 - [172](#)
 - [173](#)
 - [174](#)
 - [175](#)
 - [176](#)
 - [177](#)
 - [178](#)
 - [179](#)
 - [180](#)
 - [181](#)
 - [182](#)
 - [183](#)
 - [184](#)
 - [185](#)
 - [186](#)
 - [187](#)
 - [188](#)
 - [189](#)
 - [190](#)
 - [191](#)
 - [192](#)
 - [193](#)
 - [194](#)
-

**С.П. Махов, Н.Н. Баженов, В.А. Нагирняк,
М.Э. Морозов, А.Я. Кузнецов
Тайны подводной войны. 1914—1945**



Авторы выражают глубокую признательность:

Р.И. Ларинцеву, С.В. Патянину, Е.И. Скибинскому, К.В. Богданову, В.И. Торопцеву, А.В. Дашьяну, Д. Масону (Jerry Mason, Canada), А. Нистле (Dr. Axel Niestle, Germany). Э. Циммерману (Eric Zimmerman, Canada), Д. Даффи (Captain George Duffy, USA), К. Данну (Ken Dunn, USA), Э. Шельду (Erling Skjold, Norway) за предоставленные материалы и оказанную помощь.

1. ЦЕЛЬ — ЛАЙНЕРЫ!

Сергей Махов

ПОТОПЛЕНИЕ «ЛУЗИТАНИИ»

В 1907 году в Гааге прошла международная конференция, посвященная составлению правил ведения войны как на суше, так и на море. В ней приняли участие 43 государства, по итогам слушаний было подписано несколько деклараций, среди которых стоило бы выделить следующие: «Конвенция об обращении торговых судов в суда военные», «О применении к морской войне начал Женевской конвенции», а также «О некоторых ограничениях в пользовании правом захвата в морской войне». В этих документах описывались правила ведения войны на море и определялся порядок включения торговых судов в состав военно-морского флота.

Вопрос, регламентирующий принятие на военную службу судов торгового флота, был отражен в статье № 2 «Конвенции о торговых судах», которая гласила: *«Торговые суда, обращенные в военные, должны носить внешние отличительные знаки военных судов их национальности»*; статья № 6 того же документа уточняла: *«Воюющий, который обращает торговое судно в военное, должен, в возможной скорости, сделать отметку о таком обращении в списке судов своего военного флота»*.

Кроме того, чуть ранее представители большинства стран-участниц подписали другой документ, регламентирующий правила ведения крейсерской войны. Согласно ему командир военного корабля, собирающийся атаковать пассажирское или торговое судно, был обязан сделать предупредительный выстрел, высадить на судно призовую партию, осмотреть груз, проверить документы, и только в случае нахождения контрабанды или представителей армии страны-противника принять решение о захвате или уничтожении корабля. В последнем случае командиру рейдера вменялось ждать, пока экипаж и пассажиры разместятся в спасательных шлюпках. В случае необходимости покинувшие свой корабль люди должны быть обеспечены со стороны рейдера средствами спасения и провиантом.

Подписи под принятыми документами поставили 42 из 43 участвовавших в конференции государств (кроме Японии), среди них — Великобритания и Германия.

Использование подводных лодок как «истребителей торговли» явилось для всех стран — участниц Первой мировой войны совершенно новым

делом, принятые в Гааге правила оказались для них неприменимы. Дело заключалось в особенностях вооружения и технического оснащения подводных лодок, которые, в отличие от надводного военного корабля того времени, не несли никакой брони, имели меньшую скорость, нежели крупные торговые суда (к последним прежде всего относились большие лайнеры, задействованные для пассажирских и грузоперевозок между Старым и Новым Светом), а также представляли собой неустойчивые артиллерийские платформы с одним-двумя орудиями (тогда как надводные рейдеры, к примеру, те же легкие крейсера несли от 8 до 12 пушек только главного калибра, не говоря о других орудиях более мелкого калибра). Кроме того, экипаж подводной лодки редко превышал 30–40 человек, что не позволяло выделить достаточное количество людей для призовых команд. Были и другие сложности — как обеспечить питание пленным, если на лодке всегда очень ограниченный запас продовольствия и воды? Как выделить экипажу и некомбатантам^[1] потопленного судна средства спасения?

В результате получалось, что правила Гаагских конвенций и соглашений по крейсерской войне оказались неприменимы к новому виду морского оружия. После начала Первой мировой войны Германия пыталась использовать подводные лодки в качестве крейсеров в рамках Гаагских конвенций. Например, потопление парохода «Глитра» немецкой лодкой «U17» (оберлейтенант цур зе Фельдкирхнер) длилось с соблюдением всех формальностей (опись груза, призовая команда, установка взрывных патронов, обеспечение эвакуации экипажа и пассажиров) более трех часов! При этом «U17» сама подвергалась риску быть обнаруженной и уничтоженной военными кораблями противника.

В свою очередь действия немецких подлодок привели к ответным мерам в Британии — Адмиралтейство издало секретное распоряжение, разрешающее британским торговым судам использовать флаги нейтральных стран. В этот же день были начаты работы по установке на «торговцах» артиллерийских орудий. Более того, в ноябре 1914 года английский адмирал Хэдуорт Мье предложил прятать орудия на безобидных с виду торговых судах. С учетом того, что любой корабль является гораздо более устойчивой артиллерийской платформой, подводные лодки были обречены топить вражеские торговые корабли без досмотра. В ином случае они сами рисковали быть потопленными — ведь теперь не существовало никакой гарантии, что остановленный субмариной безобидный траулер не окажется судном-ловушкой^[2], которое откроет

огонь по всплывшей лодке.

В таких условиях трагедия была просто неминуема. Она и произошла 7 мая 1915 года. Трансатлантический лайнер «Лузитания», совершавший переход из Нью-Йорка в Ливерпуль, был потоплен немецкой подводной лодкой «U20».

«Лузитания»

История «Лузитании» началась с соперничества двух трансатлантических компаний — британской и немецкой. В то время морские перевозки через Атлантику были единственным способом связи между Старым и Новым Светом, именно так попадала в Америку почтовая корреспонденция, торговые грузы, переселенцы (чаще всего ирландцы или немцы), а в Европу — добротные американские товары, станки, продовольствие и многое-многое другое.

В 1897 году немецкий лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» стал самым большим и самым быстрым судном в мире. Показав среднюю скорость при переходе через Атлантику в 22 узла (41 км/ч), он отобрал «Голубую ленту Атлантики» у прежних «чемпионов» — лайнеров британской «Кунард Лайн»: «Кампании» и «Лукании». В то же время американский финансист Джон Перпонт Морган со своей компанией «ММИ» пытался монополизировать трансатлантические перевозки и уже приобрел британскую компанию «Уайт Стар Лайн». Чтобы вернуть утраченные позиции и восстановить престиж океанского путешествия на британских лайнерах, «Кунард Лайн» и правительство Великобритании в 1903 году пришли к соглашению, что построят два суперлайнера: «Лузитанию» и «Мавританию», с гарантированной скоростью не менее чем 24 узла. Правительство дало «Кунард Лайн» ссуду в размере 2 600 000 фунтов стерлингов для строительства двух гигантов — с условием, что суда в случае войны могли быть использованы как вспомогательные крейсера.

14 июня 1904 года по заказу компании по трансатлантическим перевозкам «Кунард Лайн» на верфи «Джон Браун и К°» в Клайд-бенке было заложено новое пассажирское судно № 367. Согласно проекту Леонарда Пескетта, это должен был быть гигантский четырехтрубный лайнер. Тоннаж нового «трансатлантика» составил 31 550 регистровых тонн, длина — 239,3 м, ширина — 26,67 м, высота от ватерлинии до шлюпочной палубы — 18,4 м, средняя осадка — 10,54 м. Четыре

четырёхлопастных винта приводила в движение силовая установка — 25 котлов и 4 турбины Парсонса, благодаря чему судно должно было иметь максимальную скорость в 25 узлов.

7 июля 1906 года лайнер, получивший название «Лузитания», спустили на воду, а 27 июля 1907 года начались предварительные испытания судна. Через месяц после устранения мелких неисправностей, 26 августа, «Лузитания» была передана компании «Кунард Лайн». Систершип героя нашего повествования — «Мавритания» — был построен 20 ноября 1906 года на ливерпульской верфи «Сван, Хантер энд Вильям Ричардсон». Данное судно отличалось от «Лузитании» шириной (23,6 м против 26,67 м) и имело воздухозаборники другой формы.

Оба корабля предназначались для обслуживания линии Ливерпуль — Нью-Йорк — Ливерпуль. Уже 16 сентября 1907 года «Мавритания», пройдя свой маршрут со средней скоростью в 23,69 узла, завоевала для компании «Голубую ленту Атлантики» и получила звание самого быстрого судна в мире. Чуть раньше, 7 сентября того же года, вышла в свой первый рейс и «Лузитания». Переход в Нью-Йорк занял у лайнера всего 6 дней, 13 сентября она пришвартовалась в порту Гудзона, напротив острова Манхэттен.

До августа 1914 года «Лузитания» и «Мавритания» постоянно соперничали между собой, отбирая друг у друга «Голубую ленту Атлантики». В общей сложности лайнеры совершили 202 перехода через океан и обратно. В итоге «Лузитания» и «Мавритания» стали настоящими «океанскими гончими», как окрестили эти корабли директора «Кунард Лайн», и, хотя они не обладали роскошью «Олимпиака» или «Титаника», путешествие на них было не только комфортным, но и наиболее быстрым.

С началом Первой мировой войны правительство Великобритании обратилось к компании с просьбой выполнить условия соглашения и передать «Лузитанию» и «Мавританию» в распоряжение Адмиралтейства. Уже 4 августа на лайнерах установили опоры для орудий и внесли в справочник Джейна как вспомогательные крейсера, однако от использования их в подобном качестве отказались, поскольку суда были крайне неэкономичны. И «Лузитания», и «Мавритания» имели очень большой расход угля, поэтому было решено реквизировать только «Мавританию», а ее систершип оставить на гражданской службе. Тем не менее оба лайнера были записаны в справочник Джейна и официальный бюллетень Адмиралтейства именно как вспомогательные крейсера.

Кроме того, оба судна подверглись некоторым изменениям:

— название было закрашено;

- на крыше мостика была добавлена платформа компаса;
- трубы «Лузитании» были выкрашены в черный вместо цветов «Кунард Лайн»;
- между первой и второй трубами была добавлена вторая платформа компаса;
- на кормовой рубке была прибавлена пара багажных кранов.

Запомним эти данные, в свете произошедших в мае 1915 года событий они очень важны.

17 апреля 1915 года «Лузитания» покинула Ливерпуль и взяла курс на Нью-Йорк. В начале пути судно сопровождали английские миноносцы «Луи» и «Лэйврок», а также «судно-ловушка» «Лайон». Перед выходом лайнера в море германское посольство в США опубликовало предупреждение, где призывало американских граждан отказаться от плавания на кораблях компании «Кунард Лайн», поскольку они являются законной военной целью — как вспомогательные крейсера, занесенные в реестр британского Адмиралтейства. Тем не менее для «Лузитании» этот переход через океан прошел без происшествий, она прибыла в Нью-Йорк 24 апреля. Это был последний удачный переход лайнера через Атлантику.

Подводная война

Начало Первой мировой войны всерьез поставило перед штабами ВМС воюющих стран проблему применения субмарин. Несмотря на все теоретические выкладки и учения, никто не знал, как их использовать. В своем капитальном труде «Германская подводная война 1914–1918 гг.» Ричард Гибсон и Морис Прендергаст так описывают первый боевой поход немецких подлодок: *«Ранним утром 2 августа 1914 г. германские подводные лодки вышли из гавани Гельгоlanda в сопровождении конвойных кораблей. Лодкам не было приказано предпринимать действия, связанные с риском. Они должны были выйти в море, занять определенные позиции вокруг острова-крепости, встать на якорь и наблюдать за морем в течение дня, а вечером возвратиться в гавань. Корабли, сопровождавшие подводные лодки, дождавшись, чтобы конвоируемые благополучно укрылись в назначенных местах, вернулись в Гельголанд. <...>*

По возвращении в Гельголанд вечером 2 августа подводные лодки получили первый определенный приказ: "Немедленно приступить к боевым действиям против Великобритании". Однако в течение еще нескольких

дней субмарины продолжали свою повседневную службу — неподвижный дозор вокруг острова. Лодки выходили в 03: 00 и весь день стояли на якорях среди песчаных банок бухты. Отсюда, с выдвинутой линии дозора, они должны были сообщить своему флоту первое и своевременное предупреждение о предстоявшем движении британского флота через Северное море».

То есть подводные лодки, несмотря на все результаты предвоенных учений, использовались в качестве выдвинутых в дозор сторожевых вышек. Но очень скоро все изменилось.

Уже к 6 августа произошло эпохальное для истории подводной войны событие — немцы отправили подлодки в первое крейсерство по Северному морю без поддержки надводных кораблей. Поставленная перед ними задача была проста — топить вражеские боевые корабли. Первый блин, как водится, оказался комом. Германия потеряла две субмарины: «U15» была протаранена и потоплена британским крейсером «Бирмингем», а «U13» попала на минное поле. Однако следующий месяц показал, что эти жертвы были не напрасны. 5 сентября «U21» (капитан-лейтенант Херзинг), несмотря на плохую погоду, атаковала и потопила крейсер «Патфайндер», а спустя две недели, 22 сентября произошла самая знаменитая победа немецких подводных лодок — «U9» (капитан-лейтенант Веддиген) потопила сразу 3 броненосных крейсера: «Хог», «Абукир» и «Кресси». Далее события для немцев развиваются не менее успешно, и список побед их подлодок идет резко вверх.

11 октября «U26» (капитан-лейтенант Беркхейм) потопила русский бронепалубный крейсер «Паллада».

15 октября «U9» потопила британский крейсер «Хок».

18 октября «U27» (капитан-лейтенант Вегенер) потопила британскую субмарину «Е-3».

20 октября «U17» (оберлейтенант цур зе Фельдкирхнер) потопила пароход «Глитра»,

26 октября «U24» (капитан-лейтенант Шнейдер) потопила пароход «Адмирал Гантом».

31 октября «U27» потопила гидроавианосец «Гермес».

С началом ноября 1914 года немецкий гросс-адмирал Альфред фон Тирпиц поставил перед Адмиральштабом вопрос о начале полной блокады подводными лодками Британских островов. Позднее он писал в своих мемуарах: «Я указал, что вследствие новизны этого вида оружия подводная блокада до того еще не рассматривалась с точки зрения международного права. Провозглашение блокады должно состояться не

раньше того момента, когда в нашем распоряжении окажется более или менее достаточное количество подводных лодок. <...> Блокада всей Англии — заключил я свое краткое выступление — слишком смахивает на блеф, поэтому я предлагаю объявить сначала блокаду одного только устья Темзы. <...> Адмирал фон Поль не согласился с моей точкой зрения. 15 декабря он представил мне проект обращения к министерству иностранных дел, в котором испрашивалось согласие на открытие подводной войны в конце января, причем Ламани и все прибрежные воды Соединенного Королевства должны были быть объявлены военной зоной».

4 февраля 1915 года немецкий Генеральный штаб объявил воды вокруг Британских островов зоной боевых действий. С 18 февраля все британские суда в этой зоне топились без предварительного предупреждения. Это был ответ Германии на блокаду английским флотом северного побережья Европы.

На начало 1915 года Германия имела в составе флота 39 лодок, которые устроили у берегов Ирландии и Британии настоящую бойню: в марте было потоплено 29 судов (общий тоннаж 89 317 брт), в апреле — 33 судна (41 488 брт). Потери англичан росли как на дрожжах. А меж тем 1 мая 1915 года «Лузитания» покинула Нью-Йорк и взяла курс на Ливерпуль. В этот поход, ставший для лайнера последним, ее вывел капитан Уильям Тернер (по прозвищу Билл-котелок), усердный служака и высококвалифицированный торговый моряк, сменивший на этом посту Дэниэла Доу. Перед отплытием из Нью-Йорка на афишах появилось официальное предупреждение немецкого посольства в США:

«Внимание!

Путешественникам, собирающимся переплыть через Атлантику, напоминают, что сейчас идет война между Германией и Великобританией. Боевые действия ведутся и в водах Британских островов. В соответствии с уведомлением, оглашенным немецким правительством, суда под флагом Великобритании или под флагом любого из ее союзников, могут быть без предупреждения потоплены в водах, где ведутся боевые действия. Путешественники, отправляющиеся на британском судне через район боевых действий, сами несут все риски по сохранности своей жизни и здоровья.

Посольство Германии.

Вашингтон, округ Колумбия, 1915 г.».

И все же «Лузитания» вышла из порта с 1257 пассажирами на борту, среди них — 159 американских граждан. Памятуя о предостережении немцев, Тернер приказал спустить торговый британский флаг, таким образом, в этом переходе судно не несло флага вообще.

«U20»

30 апреля 1915 года из Вильгельмсхафена вышла в море подводная лодка «U20». Это была современная по тем меркам субмарина с дизельными двигателями мощностью 1700 л.с., надводным водоизмещением в 650 тонн, подводным — 837 тонн, длиной — 64,15 м, шириной — 6,1 м. Ее вооружение состояло из четырех торпедных аппаратов (два в носу, два в корме, боезапас — 6 торпед) и 105-мм орудия в районе рубки. Если дизеля позволяли лодке развивать надводную скорость до 15,4 узла, то электромоторы мощностью 1200 л.с. давали возможность ходить под водой со скоростью до 9,5 узла.

Экипаж «U20» состоял из 35 человек, командовал им капитан-лейтенант Вальтер фон Швигер. Хотя Швигер и был благородного происхождения, но приставку «фон» в свой адрес он употреблять не любил, считая, что в море все решает профессионализм, а не знатность. Швигер был опытным моряком. Он поступил на службу в ВМФ добровольцем в 1903 году, в 1906-м попал на миноносцы, в 1908-м был переведен на крейсер «Штеттин», а с 1911 года связал свою судьбу с подводными лодками. К началу войны он был первым вахтенным офицером у Отто Дрёшера, командира «U14», а в декабре этого же года стал командиром новой субмарины «U20». По воспоминаниям сослуживцев, Вальтер Швигер был требовательным, но не придиричивым командиром и являлся профессионалом своего дела.

Выход в море в конце апреля был для Швигера третьим походом в качестве командира лодки. В предыдущих двух походах он потопил шесть судов общим тоннажем 21514 брт. Оба крейсерства проходили в Ла-Манше у входа в Канал.

Согласно полученному приказу, Швигер должен был патрулировать воды пролива Св. Георга^[3] и Ирландского моря, где Адмиралштаб надеялся собрать обильную жатву в виде потопленных судов. 5 мая «U20» совершила свою первую атаку в этом походе, потопив в 8 милях от Кинсейла (южное побережье Уэльса) орудийным огнем трехмачтовую

шхуну «Эрл оф Латом» (132 брт). На следующий день лодка сменила позицию и перешла к проливу Св. Георга, где обнаружила и потопила два парохода: «Сентурион» (5495 брт) и «Кандидейт» (5898 брт), потратив на них четыре торпеды. Таким образом, к утру 7 мая 1915 года лодка Швигера имела всего лишь две торпеды и подходявший к концу запас топлива. Тем не менее командир принял решение остаться на позиции еще на один день.

Атака

Утром 7 мая на юго-восточное побережье Ирландии опустился густой туман. Швигер понимал, что при такой плохой видимости его сигнальщики имеют мало шансов на обнаружение целей, а лодка подвергается опасности сесть на мель. Поэтому его решение оставить позицию и взять курс на базу выглядело вполне обоснованно.

Тем временем «Лузитания» уже приближалась к скалам Фастнета. Еще два дня назад она получила предупреждение Адмиралтейства: «У южного побережья Ирландии действуют немецкие лодки». Обеспокоенный этим, капитан Тернер приказал закрыть все водонепроницаемые переборки, погасить топовые огни, приспустить шлюпки на шлюпбалках, чтобы в случае необходимости быстро спустить их на воду.

В 11 часов утра Адмиралтейство определило район действия немецких субмарин как северное и северо-восточное побережье Уэльса, Билл-котелок мгновенно отреагировал на это предупреждение и приказал повернуть на северо-восток, к Корку.

В 13:00 верхняя вахта на «U20», находившейся примерно в 10 милях от мыса Кинсейл в надводном положении, заметила большой корабль, пересекавший ее курс примерно в 800 метрах. Из-за густого тумана Тернер при входе в пролив Св. Георга вынужден был сбавить скорость до 18 узлов, а потом — и вовсе до 15 узлов.

Вот как описывал дальнейшие события Швигер в Журнале боевых действий «U20»:

«14 часов 20 минут^[4]. Прямо перед нами я заметил четыре трубы и мачты парохода, под прямым углом к нашему курсу, шедшего с зюйд-веста и направляющегося к Галлей Хэд. В нем был опознан пассажирский пароход.

14 часов 26 минут. Продвинулся на одиннадцать пунктов к пароходу в надежде, что он изменит курс по направлению к ир-ландскому берегу

14 часов 35 минут. Пароход повернул, взяв направление на Куинстаун, и тем самым дал нам возможность подойти на дистанцию выстрела. Мы пошли полным ходом, чтобы выйти на должную позицию.

15 часов 10 минут. Выпущена торпеда с дистанции 700 метров, установленная на углубление три метра от поверхности. Попадание в центр парохода, сразу за мостиком. Необычайно большой взрыв с громадным облаком дыма и обломками, подброшенными выше труб. В дополнение к торпедной имел место второй взрыв (котлы, уголь или порох?). Мостик и часть корабля, куда попала торпеда, были вырваны, и начался пожар. Корабль остановился и очень быстро свалился на правый борт, в то же время погружаясь носом. Похоже было на то, что он вскоре перевернется. На борту наблюдалось большое смятение. Были изготовлены шлюпки, и многие из них спущены на воду, но корабль слишком быстро погружался. Часть шлюпок, полностью забитых людьми, падали в воду носом или кормой и затем опрокидывались. Шлюпки левого борта не могли быть спущены вследствие дифферента корабля на правый борт. На носу корабля можно было видеть его наименование "Лузитания" написанное золотыми буквами^[5]. Трубы были окрашены в черный цвет. Кормовой флаг не был поднят. Корабль шел со скоростью около 20 узлов».

Стоит отметить, что перед самой атакой на лодке произошло весьма интересное событие. Первый вахтенный офицер «U20» Шарль Фегеле (эльзасец по рождению) отказался дать приказ произвести торпедный залп по «Лузитании», за что был посажен под арест^[6]. По словам Макса Валентинера, Швигер был уверен, что топит вспомогательный крейсер англичан, и неповиновение Фегеле воспринял как бунт.

А что же в этот момент происходило на лайнере?

Впередсмотрящий на баке «Лузитании» матрос Лесли Мортон заметил с правого борта предательскую белую полосу в воде, устремленную к судну. Он крикнул на мостик в мегафон: «Торпеды с правого борта!» Второй помощник капитана Питер Хеффорд, услышав крик Мортон, отрапортовал: «Идет торпеда, сэр!» Капитан Тернер, в это время изучавший с левого крыла нижнего мостика мыс Олд-Хед-оф-Кинсейл, успел сделать только один шаг к середине мостика, где стоял рулевой, когда корабль потряс взрыв. Судно сразу же стало крениться на правый борт и одновременно погружаться носом.

В это время пассажиры находились на концерте на нижней палубе, где только что закончилось исполнение Дунайского вальса и теперь звучали первые аккорды популярного морского марша «Долгий путь до

Типперерри». Буквально через несколько секунд «Лузитанию» потряс второй взрыв, свидетелем которого был не только Швигер, о нем говорили и спасшиеся впоследствии пассажиры и члены экипажа лайнера.

Спустя шесть минут бак «Лузитании» начал погружаться. Крен на правый борт сильно усложнял спуск спасательных шлюпок. Многие из них опрокинулись при погрузке или были опрокинуты во время движения судна, как только они касались воды. Всего «Лузитания» несла 48 спасательных шлюпок, то есть более чем достаточно для спасения команды и пассажиров, но только шесть из них были успешно спущены со стороны правого борта.

Капитан Тернер оставался на мостике до тех пор, пока вода не смыла его за борт. Он прихватил судовой бортовой журнал и диаграммы с собой. Тернер был отличным пловцом и поэтому продержался в воде 3 часа. От движения судна вода попадала в котельные, и часть котлов взорвалась, включая и те, которые находились под третьей трубой, из-за чего последняя рухнула. Остальные трубы обрушились чуть позже. Судно прошло около двух миль до места своей гибели с момента попадания торпеды, оставляя за собой след из обломков и барахтающихся в воде людей, после чего ушло на дно килем вверх.

Лайнер затонул за 18 минут в 8 милях от Кинсейла, точные координаты гибели — 51°25' с.ш. и 8°33' з.д. Тела погибших были похоронены на месте гибели «Лузитании», а также в Куинстауне, в Кинсейле. Погибли известный американский писатель Форман, английский режиссер Фрохман, драматург Клейн, английский океанограф Стэкхауз, американский миллиардер Альфред Вандербильт...

Помощь пришла только в 18:00, через 4 часа после трагедии. На месте потопления «Лузитании» появились первые английские и ирландские суда, которые занялись спасением людей.

Консул Фрост, потрясенный увиденным, докладывал: *«Этой ночью при свете газовых фонарей мы увидели жуткую череду спасательных судов, выгружающих живых и мертвых. Суда начали подходить около 8 часов утра и продолжали прибывать с небольшими интервалами почти до 11 часов ночи. Судно за судном появлялось из темноты, и временами можно было различить два или три из них, ожидающих своей очереди в облачной ночи, чтобы выгрузить покрытых синяками содрогающихся женщин, искалеченных и полуодетых мужчин, маленьких детей с широко открытыми глазами, число которых было незначительным...»*

Из 1959 человек, находившихся на борту «Лузитании», погибли 1198, включая 785 пассажиров. Из 159 американских граждан погибли 124. Из

129 детей погибли 94, в их число входит 35 младенцев, которые почти все (кроме четырех) погибли.

После потопления

Спустя шесть дней «U20» вернулась из похода в Вильгельмсхафен. На Швигера посыпались поздравления с успехом. Германские офицеры-подводники открыто завидовали ему, о погибших людях не думал никто. Но формально Швигера обвинить было не в чем — судно, которое он атаковал, было внесено в реестр как вспомогательный крейсер. Оно не несло флага, имело фальшивую трубу и платформы для размещения орудий. Правда, согласно словам Макса Валентинера, с которым беседовал после войны американский журналист Лоуэлл Томас, Швигер сначала принял «Лузитанию» за другое судно, введенный в заблуждение перекрашенными трубами и шаровой покраской лайнера. Но тем не менее считал, что атакует и топит судно, состоящее на службе в Ройал Нэви.

Валентинер рассказывал: *«Швигер просто выполнял отданные ему приказы. Ему было приказано топить любой корабль, который он мог найти в блокадной зоне. Он увидел большой пароход и торпедировал его. Любой командир подводной лодки сделал бы то же самое, если бы был на его месте»*. Кроме того, как показало послевоенное расследование, «Лузитания» несла на борту запрещенные грузы: винтовочные патроны, шрапнельные снаряды, латунь, медь, платину.

В Англии же Адмиралтейство попыталось сделать из капитана Тернера «козла отпущения», виновного в гибели лайнера. Его обвиняли в том, что «Лузитания» не шла зигзагом, однако Билл-котелок в свое оправдание говорил, что начинать зигзаг, по его мнению, следует лишь после обнаружения подводной лодки. Начальник Отдела торгового судоходства Адмиралтейства отмечал: *«Мы вынуждены сделать заключение, что либо Тернер совершенно некомпетентен, либо он подкуплен немцами. В последнем случае нет необходимости предполагать, что он собирался рисковать своей жизнью, как это вышло на самом деле. Он вполне мог думать, что, проложив курс под самым берегом, он получит достаточно времени, чтобы выбросить корабль на мель до того, как тот затонет»*. На этом документе адмирал Джон Абертнот Фишер сделал, как всегда, ядовитую резолюцию: *«Совершенно согласен. Так как в компании "Кунард" дураки не работают, совершенно ясно, что капитан Тернер не*

глупец, а мерзавец». Однако суд оправдал Уильяма Тернера, поскольку судья посчитал, что защитой торговых и пассажирских судов от подводных лодок следует все же заниматься военным.

Более того — военным предъявили большие претензии. К примеру, на суде был задан вопрос, почему крейсер «Юнона», находившийся 5 мая у Фастнет-Рока, не встретил и не сопровождал «Лузитанию» до Ливерпуля или хотя бы через пролив Святого Георга? Почему Адмиралтейство не разрешило Тернеру пойти в Ливерпуль вдоль северного побережья Ирландии?

Ответы Адмиралтейства на эти вопросы не стали известны общественности, поскольку все бумаги по делу «Лузитании» находятся в архиве британского Морского Секретного департамента и до сих пор являются государственной тайной.

Загадки «Лузитании»

Споры по поводу версий второго взрыва на «Лузитании», причиной которого торпеды с «U20» не являлись, начались уже в 1915 году. Именно этот взрыв переломил киль корабля и оказался смертельным. Суда «Кунард Лайн» начала 1900-х годов строились по примерно одинаковым чертежам. Если принимать в расчет разделение корпуса на водонепроницаемые отсеки, расчет живучести и т. п., они являлись очень живучими кораблями. К примеру, известны подробности потопления лайнера «Джустишия» (32 234 брт), который в общей сложности получил попадания 6 торпед с двух подводных лодок и затонул только 9 часов спустя. Можно вспомнить тот же злосчастный «Титаник», который после столкновения с айсбергом держался на воде целых 2 часа и 40 минут. Почему же «Лузитании» потребовалось всего 18 минут, чтобы пойти на дно? Взрыв ящиков ружейных патронов или шрапнельных снарядов (которые были на лайнере) не дал бы таких разрушений. В 1999 году экспедиция лорда Балларда обследовала место гибели «Лузитании» и обнаружила, что груз с винтовочными патронами и шрапнелью оказался цел и невредим, поэтому причиной гибели корабля он быть не мог.

Другая взрывчатка в том месте, куда попала единственная торпеда Швигера? Сомнительно.

Остается единственный вариант — угольная пыль. На подходе к Ирландии бункера «Лузитании» были уже практически пусты, поэтому

скопление метана в угольных ямах более чем вероятно. Такое бывало в истории катастроф на море, достаточно вспомнить подобный взрыв на систершипе «Титаника» — «Британике».

Атака «Лузитании», как британского лайнера, немецкой подлодкой не стала исключением. Уже 19 августа 1915 года «U24» почти в том же месте потопила «Арабик» (15 800 брт). Следующими жертвами атак германских субмарин стали «Сассекс», «Лландовери Кастл», «Гленард Кастл», «Астуриас» и многие другие.

Вальтер Швигер погиб 17 сентября 1917 года на «U88». Его лодка коснулась якорной мины около Терсхеллинга. Прогредел взрыв, потом второй — погружающаяся лодка задела еще одну мину. Никто из экипажа не спасся.

Смерть избавила Швигера от скамьи подсудимых после окончания войны, поскольку победители внесли атаку лайнера в список военных преступлений Германии. Но была ли атака «Лузитании» военным преступлением? В чем конкретно могли обвинить Вальтера Швигера?

Формально немецкий подводник имел право на атаку, так как видел перед собой корабль, окрашенный как вспомогательный крейсер и несущий фальшивую трубу. Кроме того, даже распознай он «Лузитанию», она все равно являлась законной целью, так как была внесена в список Джейна как реквизированное на военную службу судно.

С другой стороны, немецкое посольство и дипломатические миссии имели все данные о том, что «Лузитания», в отличие от «Мавритании», не используется Адмиралтейством и продолжает совершать сугубо гражданские рейсы между Нью-Йорком и Ливерпулем. Поэтому Адмиралштаб мог располагать этой информацией, но были ли им проинформированы на этот счет командиры лодок, неизвестно.

Отдельным вопросом стоит не оказание помощи уцелевшим после торпедирования «Лузитании». Но виноват ли в этом Швигер? С одной стороны — безусловно. Германия подписала Гаагские конвенции, следовательно, должна была их выполнять. Если подводные лодки не могли действовать согласно подписанным договоренностям, значит, их не стоило использовать.

Если принять на веру слова Валентинера о том, что Швигер опознал лайнер как вспомогательный крейсер, то немецкий подводник из соображений безопасности имел полное право уйти с места атаки не оказав помощи, поскольку атаковал судно, состоящее на военной службе у противника.

Но даже если предположить, что Швигер узнал «Лузитанию» и топил

не вспомогательный крейсер, а пассажирский лайнер, то все-таки прежде всего он был обязан заботиться о безопасности своего экипажа. «Лузитания» была потоплена у южной оконечности Ирландии, около Фастнета, где в море находилось большое количество английских эсминцев и крейсеров. Лодка, оказывающая помощь, могла стать легкой добычей для любого английского военного корабля, который мог бы без политеса отправить ее на дно. Поэтому с этой точки зрения действия командира «U20» можно признать правильными.

Другой вопрос, что находились в истории подводной войны люди, поступавшие иначе. Такие командиры немецких подлодок, как Ганс Розе в Первую мировую или Вернер Хартенштейн во Вторую мировую, были своего рода антагонистами Швигера. Наиболее ярким примером, конечно же, являются действия «U156» Хартенштейна во время широко известного инцидента с потоплением британского транспорта «Лакония», который, кстати, также был внесен в список британского Адмиралтейства как вспомогательное судно. Немецкий подводник решил оказать помощь потерпевшим, и даже дал в прямой эфир радиограмму следующего содержания: «Если какой-нибудь корабль пожелает оказать помощь экипажу «Лаконии», я не стану атаковать его при условии, если сам не буду атакован с моря или с воздуха. Имею на борту 193 спасенных. 4 градуса 52 минуты южной широты, 11 градусов 26 минут западной долготы. Германская подводная лодка». Но стоит отметить, что благородство Хартенштейна союзники не оценили и, несмотря на вывешенный им на рубке лодки флаг Красного Креста, 16 сентября 1942 года в 12:32 американский «Либерейтор» (пилот Джеймс Харден) атаковал «U156» глубинными бомбами, хотя немецкая лодка вела на буксире 8 спасательных шлюпок, переполненных людьми, а на ее верхней палубе находилось около ста спасенных с «Лаконии».

Сложно сказать, как поступил бы командир британского эсминца или крейсера, увидев в подобной ситуации лодку Швигера. Но очевидно одно, то, что командир «U20» решил не рисковать своим кораблем и экипажем, проверяя британцев на ответное благородство. Это, безусловно, было его правом, но именно такое решение Швигера позволило Великобритании и США развернуть пропагандистскую кампанию о варварстве и жестокости немецких подводников. Командиры немецких подлодок были объявлены нелюдьми, что дало следующий виток в нарастании жестокости и насилия в войне на море. Уже 19 августа 1915 года командир судна-ловушки «Баралонг» кэптен Годфри Герберт попросту хладнокровно перестрелял экипаж немецкой субмарины «U27». Часть немцев, спрятавшихся в

трюмах, были застрелены выстрелами в затылок.

Война на море стала более жестокой и бескомпромиссной. И невольным виновником этого можно считать именно Вальтера Швигера, человека, потопившего «Лузитанию».



Николай Баженов

ДВЕ ОШИБКИ КАПИТАНА ЛЕМПА

Ошибки на войне бывали разные: мелкие и крупные, с тяжкими последствиями для воюющих сторон и без таковых, малозаметные и знаковые. Порождались они различными объективными и субъективными причинами: просчетами командования или самих военнослужащих, недостатками в боевой подготовке, условиями ведения боевых действий (погода, время суток), отказами техники или просто стечением обстоятельств. Война на море не явилась исключением. Картина многих боевых эпизодов искажалась наложением ошибок противоборствующих сторон.

Немецкие подводники не остались в стороне от этой печальной традиции. Они топили свои блокадопрорыватели, промахивались торпедами по боевым кораблям, атаковали американские корабли еще до объявления войны, таранили друг друга при нападениях на конвои и во время учебных атак, садились на мель в самое неподходящее время, топили суда нейтральных стран и пассажирские лайнеры вопреки международному законодательству. Большинство подобных ошибок не оказало серьезного воздействия на ход и исход войны на море и не повлекло за собой тяжких последствий. В то же время имели место две ошибки одного командира-подводника, до сих пор находящиеся под пристальным вниманием историков.

Одна из них вызвала широкий международный резонанс в самом начале Второй мировой войны, эхом отозвавшись на послевоенном судебном разбирательстве в Нюрнберге.

Другую ошибку, наоборот, старались скрывать как можно дольше, однако, по мнению многих аналитиков, её последствия имели поистине стратегическое значение, в значительной мере ослабив силу ударов германского подводного флота по союзному судоходству в ходе Битвы за Атлантику.

«Творцом» вышеупомянутых ошибок был капитан-лейтенант Лемп — командир «U30» и «U110». На первой он 3 сентября 1939 года потопил пассажирский лайнер «Атения», заставив весь мир вспомнить про несчастную «Лузитанию». Полтора года спустя, не сумев вовремя затопить вторую лодку, он допустил захват англичанами на ее борту шифровальной машинки «Энигма» с набором секретных документов.

Фриц-Юлиус Лемп (Lemp) родился 19 февраля 1913 года в Циндао, где служил в то время его отец — колониальный офицер. В ряды военноморского флота Лемп вступил в 1931 году, еще до прихода нацистов к власти. Вот ступени его служебной лестницы:

14.10.31 — кадет;

1.01.33 — фенрих;

1.01.35 — оберфенрих;

1.04.35 — лейтенант;

1.01.37 — оберлейтенант.

С сентября 1936 года Лемп служил первым вахтенным офицером на подводной лодке «U28» (тип VIIA), короткое время был ее командиром. На ней он принимал участие в блокаде побережья республиканской Испании, за что был награжден Бронзовым Испанским крестом. В числе награжденных были и другие впоследствии известные подводники — Фриц Фрауэнхайм, Клаус Корт, Вольфганг Лют, Вильгельм Шульц. Во время Мюнхенского кризиса Лемп выходил на боевое дежурство на своей лодке, а в ноябре 1938 года был назначен командиром однотипной «U30», входившей в состав 2-й флотилии подлодок «Зальцведель». Он считался одним из самых надежных, стойких и опытных офицеров подводного флота. Лемп тщательно подбирал и готовил свой экипаж, неустанно тренировал своих людей. У команды он пользовался уважением, его ценили как «старика-подводника», а общительность, спокойный нрав и сочувствие экипажу в тяготах нелегкой морской службы только способствовали повышению его авторитета.

Волею судьбы именно этому человеку суждено было стать одним из самых ярких героев и антигероев германского флота.

Ошибка первая. От «Атении» до Нюрнберга

В преддверии начала военных действий командование кригсмарине заблаговременно в течение 19–26 августа 1939 года вывело на позиции в Атлантике 22 подводные лодки. Одной из них была «U30», вышедшая из Вильгельмсхафена 22 августа. В течение нескольких дней она вела патрулирование в условиях плохой погоды. Большие волны буквально заливали лодку, ударялись о боевую рубку, поднимая фонтаны брызг и окатывая холодной водой находившихся на мостике вахтенных, лица которых покрывались соляной коркой.

После тягостного ожидания, в 15:00 3 сентября, была принята срочная радиограмма от Деница. Следуя полученным указаниям, Лемп вскрыл секретный пакет, где был указан операционный район для «U30»: между 54° и 57° с.ш. и от 12° до 18° з.д. На позиции лодке предписывалось атаковать вражеские боевые корабли, а против торговых судов действовать в строгом соответствии с нормами международного права.

Что это означало? Согласно статье 22 Лондонского морского договора, к которому Германия присоединилась в 1936 году, подводным лодкам предписывалось вести войну по так называемому призовому праву, регламентирующему порядок задержания, досмотра и уничтожения торговых судов военными кораблями. Согласно этому договору, торговое или пассажирское судно могло быть уничтожено только в том случае, если оно не останавливалось после предупреждения, сопротивлялось досмотру, или же его груз был признан контрабандой. Топить судно разрешалось лишь тогда, когда пассажиры и экипаж окажутся в безопасном месте, при этом шлюпки таковым не признавались, кроме тех случаев, когда рядом была земля или другое судно, а также хорошие погодные условия. Атаковать без предупреждения разрешалось лишь военные транспорты или торговые суда, следующие в сопровождении военных кораблей или самолетов (то есть в составе конвоев) или участвовавшие в боевых действиях.

В книге Ю. Дэвидсона «Суд над нацистами» приводится малоизвестный факт, основанный на показаниях Деница во время Нюрнбергского процесса. Всем командирам немецких подводных лодок выдавались так называемые призовые диски — механические устройства, представляющие собой своеобразный юридический справочник с информацией о том, что могут делать подводники на основании того или иного параграфа призового права.

Соглашаясь с международными нормами, немецкое командование пыталось преждевременно не спровоцировать Англию и Францию на организацию ответных мер, а также избежать повторения ситуации, возникшей после потопления «Лузитании». Тогда это вызвало гневный протест во всем мире, после чего кайзеровский флот был вынужден отказаться от ведения неограниченной подводной войны, а также помогло соответствующим образом настроить американское общественное мнение и подготовить почву для вступления США в войну. С другой стороны, вряд ли кто сомневался, что положения призового права могут выполняться только теоретически. Многие командиры-подводники, в том числе и Лемп, относились к нему с явным скептицизмом, считая, что субмарина

подвергает себя серьезной опасности во время досмотра. Тем не менее, их начальники делали все возможное, чтобы довести до исполнителей все эти трудновыполнимые требования. Похоже, что командование немецкого подводного флота не подозревало, что оно так быстро столкнется с проблемами призового права...

Однако вернемся к Лемпу. В тот же день в 16:30 (время местное), когда «U30» находилась в 30 милях южнее скалы Роколл и в 200 милях к западу от Гебридских островов, вахтенный доложил о замеченном на горизонте дыме. (Разумеется, обнаружившему первую в этой войне цель была обещана бутылка спиртного.) Командир приказал погрузиться под перископ, и около 7 часов вечера (время местное), уже в сумерках, подлодка сблизилась с неизвестным судном.

Складывалось впечатление, что это был пассажирский пароход. Поскольку он шел противолодочным зигзагом с потушенными огнями, у Лемпа возникли вполне обоснованные подозрения, что судно является военным транспортом или даже вспомогательным крейсером. Согласно послевоенным показаниям Деница, Лемп был предупрежден о наличии у англичан вспомогательных крейсеров. Как пишет в книге «Смерть на всех морях» Пауль Фрейер, он отверг сомнения первого вахтенного офицера относительно национальной принадлежности судна, заявив: *«Раз судно следует без огней, то, без сомнения, это англичанин, войсковой транспорт»*. В ряде работ утверждается даже, что Лемп разглядел (в сумерках!) орудия на его палубе. Это настолько неправдоподобно, что немцы даже не выдвигали подобного оправдания. А вот простая мысль о том, куда и зачем в первый день войны мог идти этот мифический «войсковой транспорт», видимо, не посетила никого из находившихся в центральном посту «U30». Или же честолубивому Лемпу просто не терпелось открыть боевой счет, тем более что за день до этого мимо него прошел настоящий войсковой транспорт «Герцогиня Бедфордская», и пришлось отказаться от возможной атаки?!

В действительности перед ним был пассажирский лайнер «Атения» тоннажем 13 581 брт, принадлежащий британской компании «Дональдсон Атлантик Лайн». Пароход вышел из Глазго в полдень 1 сентября, зашел сначала в Белфаст, потом в Ливерпуль, откуда в 16:30 2 сентября взял курс на Монреаль. На его борту находилось 1102 пассажира (в том числе 311 американцев и 150 эмигрантов из Германии), что было на 200 больше положенного, а также команда из 315 человек. Судоходная компания и капитан Джеймс Кук (!) были уверены, что быстроходное судно успеет пересечь опасную зону до начала военных действий. Кроме того, они

надеялись, что немецкие подлодки будут уважать правила ведения морской войны и не станут топить пассажирский пароход, тем более направляющийся в порт нейтрального государства. Капитан Кук имел рекомендации службы морского контроля в Ливерпуле о затемнении судна, основывавшиеся на опыте Первой мировой войны и по иронии судьбы оказавшиеся для «Атении» фатальными.

После недолгих колебаний Лемп решил атаковать цель торпедами из надводного положения. То ли он убедил себя, что нападение оправданно и не противоречит международному праву, то ли в лихорадке погони предпочел просто не думать об этом...

Время атаки и количество выпущенных торпед в литературе разнятся. По Фрейеру, Лемп атаковал «Атению» в 19:32 четырьмя торпедами, добившись одного попадания. Клэй Блэйр — автор одной из лучших работ по истории подводной войны — утверждает, что атака состоялась в 19:40, и были выпущены всего две торпеды (1 попадание), а уже потом — еще одна (промах)^[7]. Фактом является лишь то, что в цель попала всего одна торпеда. Она поразила корму лайнера, который остановился и стал медленно крениться. Лен Дейтон («Вторая мировая: ошибки, промахи, потери») совершенно необоснованно утверждает, что затем он был обстрелян из орудия, фактически же за артобстрел подвергшиеся панике пассажиры приняли третью торпеду..

Через некоторое время подводная лодка подошла ближе к поврежденному судну. Тут уж Лемп четко рассмотрел его силуэт и по справочнику Ллойда уточнил, что атаковал пассажирский лайнер.

Вероятно, это стало для него неприятным сюрпризом. Последние сомнения развеял радист, перехвативший сообщение «SOS, "Атения" торпедирована 56°42' с.ш., 14°05' в.д.». По свидетельству первого вахтенного офицера Ганса Хинша, Лемп тут же начал ругаться: «Какое свинство! Почему он шел с затемненными огнями?».

После попадания торпеды на борту лайнера возникла паника. Взрыв повредил трапы, и пассажиры туристического и третьего классов оказались в затруднительном положении. «Атения» была неплохо укомплектована спасательными средствами (26 шлюпок, 21 плотик, 18 спасательных кругов, 1417 спасательных жилетов), и экипаж под руководством капитана постарался быстро организовать спасение пассажиров. Капитан Кук и его офицеры оставались на мостике до конца.

Вахтенные «U30» наблюдали хаотический спектакль на борту гибнущего судна: давку на палубе, людей, прыгающих за борт, торопливый спуск шлюпок и сверканье фонарей, слышали ужасные крики женщин и

детей. Однако никаких мер по оказанию помощи пострадавшим Лемп не предпринял. Возможно, он был занят собственными проблемами — поступил доклад, что одна торпеда не вышла из аппарата. Осознав ошибку, то ли из-за боязни быть отозванным из похода, то ли опасаясь радиоперехвата, он не сообщил командованию о произведенной атаке. Заявление Уильяма Ширера о якобы имевшемся приказе соблюдать радиомолчание выглядит сомнительным: командиры других лодок не стеснялись докладывать о своих успехах.

В момент подачи сигнала «SOS» в 40 милях от места торпедирования лайнера находился норвежский танкер «Кнут Нельсон». Около 23 часов шлюпки «Атении» направились к приближавшемуся танкеру, который из-за неудачного маневрирования потопил одну из них, так что с Лемпа можно снять часть вины. Вслед за норвежцами в 02:30 4 сентября к тонущему судну подошла шведская яхта «Саузерн Кросс» а к 6 часам утра — британские почтовые пароходы «Электра», «Эскорт», транспорт «Фэйм» (из-за совпадения названий их часто ошибочно объявляют эсминцами) и американский сухогруз «Сити оф Флинт». К 10:38 «Атения», имевшая сильный дифферент на корму и крен около 30°, была оставлена экипажем и спустя полчаса затонула. Несмотря на принятые меры, число жертв оказалось значительным. Погибло 128 человек, в том числе 122 пассажира. Среди них было 28 американцев, 69 женщин и 16 детей. (Для сравнения — потери на «Лузитании» составили 1198 человек.)

Трагическая ошибка Лемпа повлекла за собой крайне неприятные политические последствия для немцев. Британское Адмиралтейство поспешило выступить с заявлением, что «Атения» погибла в результате атаки немецкой подводной лодки. Правительство Его Величества в своем меморандуме довело до сведения всего мира, что командование германского военно-морского флота несет ответственность за нарушение норм призового права. Инцидент с «Атенией», по мнению англичан, убедительно доказал, что немцы не имеют намерений соблюдать общепризнанные правила ведения морской войны. Уинстон Черчилль назвал потопление лайнера «*возмутительной жестокостью*».

У населения Великобритании потопление пассажирского лайнера вызвало два чувства: ужас и ненависть. Газеты всего мира на следующий день вышли с кричащими заголовками: «Немцы топят детей и женщин», «Мир негодует», «Еще одна "Лузитания"». Особенно старались американские газетчики, не преминувшие обыграть гибель своих соотечественников. Мировая общественность была целиком на стороне пострадавших и решительно осудила потопление «Атении».

Естественно, подвергавшаяся нападкам со всех сторон Германия не стала отмалчиваться. Министерство пропаганды сразу сверило сообщение из Лондона с информацией командования кригсмарине. Получив от моряков заверение, что близ района гибели лайнера не было немецких подводных лодок, министерство по указанию Гитлера выступило с опровержением причастности германского флота к данному инциденту. Далее выдвигалась версия о гибели судна на английской мине.

Надо сказать, что данное опровержение было обусловлено отсутствием информации, так как ни одна из субмарин не доносила о потоплении лайнера. Редер в Берлине и Дениц в Вильгельмсхафене узнали о гибели «Атении» из радионовостей. Им казалось маловероятным, что кто-то из командиров пренебрег строгими указаниями и потопил пассажирский лайнер. 4 сентября Редер срочно вылетел к Деницу для выяснения обстоятельств случившегося. Но что можно было выяснить до возвращения лодок в базу? Скорее всего главком хотел лично обсудить с командующим подводным флотом возможные последствия. В первом томе своего труда Блэйр пишет: *«Можно с уверенностью сказать — тому и другому было ясно, что "Атению" потопил Лемп, хотя они потом и утверждали обратное»*^[8]. С мнением американского историка сложно не согласиться, так как «Атения» погибла в зоне патрулирования «U30», и Дениц не мог не догадываться об истинном виновнике.

Реакция ОКМ последовала незамедлительно. Уже 4 сентября подводным лодкам было передано распоряжение: *«Приказ фюрера: не предпринимать никаких действий против пассажирских судов, даже если такое судно идет в составе конвоя»*. Считается, что данный приказ явился самым важным последствием потопления «Атении», отразившимся на действиях германского подводного флота на протяжении всего первого этапа войны. Фридрих Руге («Война на море 1939–1945») оценивает этот приказ крайне негативно, поскольку он *«лишил немецкий ВМФ больших и легко достижимых успехов, ибо англичанам потребовалось длительное время, чтобы наладить оборону»*. Гаральд Буш («Такой была подводная война») также считает, что этот и последующие «запретительные» приказы *«связывали действия подводников, если учесть, что в это время британская экспедиционная армия переправлялась во Францию через Ла-Манш, где немецкие подводные лодки могли тогда достаточно свободно действовать»*.

Наряду с приказом, отданным командирам подлодок, 7 сентября ОКМ выступило с официальным коммюнике из четырех пунктов:

1. Немецкий флот в целом, каждое его подразделение и каждый

отдельный корабль придерживаются правил ведения войны на море.

2. В районе гибели «Атении» не было ни одного германского корабля.

3. Попытки связать гибель «Атении» с действиями германского флота беспочвенны.

4. Попытки дальнейших инсинуаций по поводу и германских подводных сил вопреки официальному опровержению Германии следует рассматривать исключительно как пропагандистский акт.

Это насквозь лживое коммюнике вряд ли могло добавить что-то новое к оценке произошедшего и само выглядело тем самым «пропагандистским актом», к тому же весьма неуклюжим.

Министерство иностранных дел Германии было особенно обеспокоено американской реакцией на потопление пассажирского судна, повлекшее смерть американских граждан. Статс-секретарь МИДа Вайцеккер 5 сентября пригласил временного поверенного в делах США Александра Кирка и заявил ему, что немецкие подводные лодки к этому не причастны, и что ни один немецкий корабль не находился вблизи от района гибели лайнера. В тот же день Вайцеккер встретился с Редером, напомнил ему о случае с «Лузитанией» и посоветовал сделать все, дабы не спровоцировать США. По настоянию Риббентропа, 16 сентября Редер пригласил к себе американского военно-морского атташе и заявил, что к настоящему моменту получены донесения от всех подлодок, *«в результате чего установлено совершенно определенно: "Атения» не была потоплена немецкой подводной лодкой»*. Он просил атташе немедленно проинформировать об этом свое правительство.

Разумеется, гросс-адмирал говорил неправду: он не только не имел в то время полной информации, но и не был уверен в достоверности сказанного. Однако он прекрасно знал, что на совещании у Гитлера 7 сентября было решено не давать никаких объяснений, пока все подлодки не возвратятся на базы.

Гибель лайнера произошла как раз тогда, когда президент Рузвельт проталкивал в Конгрессе поправку к Закону о нейтралитете, позволяющую Англии и Франции закупать в Штатах сырье для военной промышленности. Поскольку инцидент с «Атенией» мог подтолкнуть конгрессменов проголосовать за принятие поправки, германская пропагандистская машина ввела в действие все свои силы. Одного спасенного с парохода американца убедили сказать, что на борту судна находились орудия береговой обороны, предназначенные для Канады. Еще большее значение приобрел новый вымысел нацистов. В воскресенье 22 октября доктор Геббельс в радиовыступлении обвинил Черчилля в

потоплении собственного лайнера. Это был мастерски рассчитанный ход гения нацистской пропаганды! На следующий день газета «Фёлькишер Беобахтер» на первой полосе под огромным заголовком «Черчилль потопил "Атению"» сообщила, что первый лорд Адмиралтейства^[9] подложил в трюм лайнера бомбу замедленного действия. Уже на суде в Нюрнберге выяснилось, что Гитлер лично приказал Геббельсу выступить по радио и дать материал в газету. Редер, Дениц и Вайцзеккер были против, но, как показали события, они просто недооценили значение «черного пиара». Сам Черчилль признавал в своих мемуарах, что версия о бомбе кое для кого оказалась вполне приемлемой, и *«в некоторых недружественных кругах этому отчасти поверили»*. Данная «утка» постоянно повторялась по радио, в газетах и частных письмах, рассылаемых влиятельным американцам. «Бомбардировка ложью» не прошла напрасно! Опрос службы Гэллага показал, что 40 % американцев верит немцам. Отразилось это и на голосовании в Конгрессе: поправка Рузвельта была принята 63 голосами против 31. Палата представителей проголосовала в пользу будущих союзников США большинством всего в 61 голос.

Но вернемся к нашему герою. Он продолжал действовать в Атлантике и совершать ошибки, хотя и не столь серьезные. 14 сентября он попытался потопить английское судно «Фэнэд Хед» (5200 брт), высадив на него двух подрывников под командованием Адольфа Шмидта. Похоже, Лемп сделал определенные выводы и старался действовать в рамках призового права. Однако сигнал «SOS» с этого судна был принят на находившемся в 180 милях авианосце «Арк Ройял». С его палубы немедленно стартовали три «Скьюа», прибывшие на место происшествия, когда нерасторопные подводники еще только устанавливали заряды. С лодки вовремя заметили приближавшиеся самолеты, и «U30» успела погрузиться. Правда, в спешке немцы забыли отцепить резиновую лодку, которая потащила за субмариной, указывая ее местоположение. Англичане атаковали с малой высоты, но, к счастью для Лемпа и его подчиненных, сделали это весьма неумело. Два «Скьюа» оказались жертвами осколков собственных бомб и вынуждены были сесть на воду. Минут через двадцать на «U30» вспомнили о своих подрывниках, всплыли на поверхность и подобрали их вместе с двумя ранеными летчиками. Получил ранение и Шмидт.

Что ж, Лемп получил наглядное доказательство ценности указаний своих начальников о соблюдении норм призового права. Теперь он с полным правом решил добить «Фэнэд Хед», но только пятая торпеда попала в цель. Пока он возился с «британцем», появились шесть «Суордфишей», а потом — еще и три эсминца. В результате «U30»

получила повреждения, но Лемпу удалось оторваться. После этого, как описывает Блэйр, он вышел на связь с Деницем, доложил о бое и попросил разрешения доставить раненых в нейтральную Исландию. Историк по какой-то причине ни словом не обмолвился о том, почему Лемп не доложил об «Атении», а Дениц не задал этого важного вопроса. Разрешение было получено, но вояж в Исландию сильно задержал возвращение на базу.

«U30» прибыла в Вильгельмсхафен только 27 сентября. Лодка была повреждена (один дизель вышел из строя, другой еле дышал), но своим ходом вошла в гавань и отшвартовалась. Там командира уже поджидал Дениц, вручивший ему Железный крест 2 класса. По его словам, Лемп выглядел «весьма несчастным» и попросил побеседовать с глазу на глаз. Он сразу же признался в потоплении «Атении», которую якобы принял за вооруженное торговое судно и опознал только из последующих радиосообщений. В последнее трудно поверить, но Дениц принял объяснения, оправдав ошибку своего подчиненного условиями проведения атаки, необычным поведением жертвы и утомлением экипажа в результате длительного патрулирования.

Лемп был немедленно отправлен самолетом в Берлин в штаб ВМС. Следующим утром Дениц получил свыше новый приказ, гласивший:

1. Дело должно быть сохранено в строжайшей тайне.
2. Высшее командование военно-морского флота считает, что нет необходимости судить командира подводной лодки военным судом, поскольку оно удовлетворено тем, что он в своих действиях руководствовался лучшими намерениями
3. Политические объяснения будут подготовлены верховным командованием ВМФ.

Хотя личный доклад командира подводной лодки давал шанс «сохранить лицо» при признании факта потопления «Атении», указания политического руководства рейха требовали упорно отрицать причастность флота к трагедии. Как пишет Эдвард фон дер Портен («Германский флот во Второй Мировой войне»): *«вместо благородного признания собственной ошибки он (Геббельс. — Н.Б.) продолжал отстаивать шитую белыми нитками версию "провокации"»*. Видимо, мнение бывшего офицера в полной мере отражает позицию немецких моряков, ибо потопление пассажирского судна не прибавляло лавров подводным силам. С другой стороны, нельзя не признать правоту Блэйра, писавшего, что *«хотя потопление "Атении" было ошибкой, оно очень помогло посеять ужас. Это был психологический удар, к которому стремились Дениц и кригсмарине»*.

Далее события развивались следующим образом. По указанию Деница страницы, где упоминалось о потоплении «Атении», были изъяты из журнала боевых действий «U30» и заменены другими, указывающими, что в это время лодка находилась в 200 милях к западу от места трагедии^[10]. Это малочетное мероприятие было необходимо для того, чтобы при снятии с журнала боевых действий 8—10 экземпляров копий для отделов штаба ВМС не допустить разглашения тайны и не вызвать лишних разговоров. Такие копии использовались для обобщения боевого опыта, поэтому с ними могли ознакомиться многие. Уничтожив оригиналы записей, легче всего было сохранить в секрете эпизод с «Атенией». Приказ был выполнен не слишком качественно — не потрудились даже подделать почерк Лемпа. Зато в журнале боевых действий командующего подводными силами Дениц собственноручно (!) изменил соответствующие заметки.

Правда, оставалась еще одна проблема — оставленный в Исландии Адольф Шмидт. Лемп уверил командование, что тот будет молчать, ибо с него взяли клятву, и оказался прав. Даже оказавшись в плену у англичан, оккупировавших Исландию летом 1940 года, Шмидт на неоднократных допросах не сказал ни слова об «Атении»! Только на Нюрнбергском процессе, видимо, посчитав себя свободным от присяги и клятвы, он поведал международному трибуналу всю правду.

По приказу Деница и вопреки пожеланиям Редера Лемп все же был подвергнут домашнему аресту. В этом видится не строптивость командующего подводными силами, а скорее желание на время изолировать «провинившегося» от общения с коллегами. Вряд ли ему грозило что-то более серьезное. Судебное разбирательство могло подорвать боевой дух подводников, а союзники, получив сведения о суде, не преминули бы обвинить Берлин в преднамеренной лжи. Можно констатировать, что за потопление пассажирского лайнера Лемп отделался легким испугом, скрашенным к тому же присвоением 1 октября очередного звания капитан-лейтенанта.

История с «Атенией» на этом не закончилась. Она нашла продолжение на Нюрнбергском процессе при рассмотрении дел двух подсудимых, двух бывших начальников Лемпа, двух gross-адмиралов — Эриха Редера и Карла Деница. Оба не отрицали факт потопления лайнера немецкой подводной лодкой, но старательно уходили от ответа на неприятные вопросы о последующей фальсификации документов. Как ни странно, поначалу Дениц отрицал, что именно он дал указание об изменении журнала «U30», сваливая всю вину на Редера, крайне возмущенного таким

поведением своего бывшего подчиненного.

Под давлением британского обвинителя Максвелл-Файфа Дениц был вынужден признать, хотя и с массой оговорок, ссылаясь на некое «политическое указание», свое авторство в отдаче распоряжения по фальсификации. Понять мотивы подобных уверток адмирала довольно сложно, ибо данное признание никоим образом не могло отягчить его участь. Тем более что более опасный и фактически преступный приказ, отданный после инцидента с «Лаконией», он и не думал отрицать. Единственное разумное объяснение может крыться в своеобразной щепетильности Деница, не приемлющего формулировку обвинения: «Журнал был мошеннически подделан». Что ж, от великого до смешного — один шаг. Последний в германской истории гросс-адмирал был обвинен в мелком мошенничестве...

Капитан-лейтенант Лемп совершил на «U30» еще пять походов в Атлантику, добившись определенных успехов. Им было потоплено 15 торговых судов общим тоннажем 81 097 брт (в том числе 4 погибли на выставленных подлодкой минах), еще 2 повреждено, уничтожен артиллерией британский вооруженный траулер, а также торпедирован и поврежден линкор «Бархэм». 1 октября 1940 года «старушка» «U30» была отправлена в учебную флотилию. Возможно, избежать гибели и пережить своего командира ей помогло наличие оригинального талисмана — индюка по кличке Альфонсо, вывезенного в свое время из Исландии. К маю 1943 года лодка была выведена из боевого состава, в январе 1945 года списана, а 5 мая в ходе операции «Регенбоген» затоплена у Фленсбурга. Сам же Лемп 14 августа 1940 года был награжден Рыцарским крестом (восьмым среди немецких подводников) и вскоре получил под командование новую подлодку. Начинался новый виток его карьеры, близилось время, когда ему предстояло еще раз «отметиться» на страницах Второй мировой войны.

Ошибка вторая. Цена «Энигмы»

После краткой переподготовки капитан-лейтенант Лемп 21 ноября 1940 года был назначен командиром новой подводной лодки «U110» типа IXB. Почему он не был оставлен на берегу на безопасной штабной должности или не отправлен в учебную флотилию как многие другие командиры, отличившиеся в первый период войны? Вряд ли Дениц желал, как намекают некоторые авторы, чтобы Лемп, как нежелательный

свидетель, навсегда остался в океанских глубинах. Для устранения «лишнего» человека в нацистской Германии существовали соответствующие организации и применялись более простые методы. Не секрет, что куда более именитые подводники — Прин, Шепке и Кречмер — в начале 1941 года также продолжали принимать участие в боевых действиях, что негативно сказалось на их судьбе.

Впрочем, удача отвернулась и от Лемпа. Сказывался недостаток опыта у новой команды, в составе которой было лишь четверо^[11] (а не большинство, как нередко пишут!) ветеранов с «U30». На «U110» наш герой успел совершить всего два боевых похода. Во время первого (с 13 по 29 марта 1941 г.) ему удалось лишь повредить два судна из состава конвоя «НХ-112». Остальные атаки были неудачными, хотя Лемп и докладывал в штаб о своих явно преувеличенных успехах (впрочем, и другие командиры по разным причинам грешили тем же). Во время одной из атак «U110» чудом избежала гибели, когда ее торпеда стала описывать циркуляцию, едва не поразив лодку. На этот раз Лемпу повезло, и он не пополнил собой список ужасных потерь «черного марта». Зато не обошлось без другого казуса. При попытке уничтожения одного из судов огнем палубного орудия неопытные артиллеристы в спешке не удосужились вынуть дульную пробку, и снаряд разорвался в стволе. Никто из экипажа не пострадал, но осколками были повреждены балластные и топливные цистерны, из-за чего лодка вынуждена была раньше срока вернуться на базу.

Во второй и последний поход «U110» вышла 15 апреля. По утверждению Дейтона, на борту субмарины находился двоюродный брат Лемпа, которого экипаж считал Ионой, приносящим несчастья, поскольку две другие подлодки, на которых он служил до этого, затонули.

Вероятно, Лемп был обеспокоен качеством проведенного на верфи ремонта и поэтому провел во время перехода лодки на позицию (район к западу от Ирландии) три пробных погружения, которые также могли служить тренировкой для экипажа.

20 мая «U110» достигла района патрулирования, но последующие 6 суток не имела никаких контактов с противником. Первое судно было замечено лишь вечером 26 мая. Лодка начала его преследование, которое завершилось торпедной атакой в 01:30 27 мая. Торпеда, выпущенная из одного из носовых аппаратов, поразила британское судно «Анри Мори» (2564 брт).

После того как пароход затонул, немцы подняли из воды к себе на борт одного из спасшихся членов его экипажа. Им оказался русский (!) моряк, которому один из офицеров подлодки задал несколько вопросов о названии

судна и его грузе. К сожалению, история не сохранила имени этого моряка, но вышло так, что именно он стал причиной одной из ошибок в списке побед «U110». Немцы, со слов спасенного, были уверены, что отправили на дно французское судно «Андре Муаран»^[12]. Однако они неверно поняли ответ, когда он отвечал на вопрос о названии его судна. «Андре Муаран» и «Анри Мори» кажутся фонетически подобными в произношении, что, видимо, и стало причиной такой путаницы.

Посадив русского в шлюпку и снабдив его бутылкой шнапса^[13], Лемп продолжил поиск вражеских судов. На протяжении двух следующих дней лодка видела несколько пароходов, но перехватить их не смогла, так как расстояние было слишком большим.

5 мая «Сто десятая» была направлена штабом на перехват конвоя «ОВ-318» и обнаружила его утром 9 мая. В 10:30 Лемп начал маневрирование для выхода в атаку и в 11:58 выпустил по конвою три торпеды G7e из носовых аппаратов с интервалами в 30 секунд. С четвертой же торпедой, нацеленной на китобойную базу в 15 000 брт (как полагал Лемп), произошла осечка. Повторилась сентябрьская (1939 г.) история: три торпеды вышли нормально, а четвертая застряла в трубе аппарата. Тем не менее две торпеды поразили два британских транспорта. Это был последний успех Лемпа^[14].

Охранение конвоя осуществляла британская 3-я эскадронная группа, которой командовал опытный офицер — командер Аддисон Джо Бейкер-Крессуэлл, державший свой брейд-вымпел на эсминце «Бульдог». Бурун от перископа был обнаружен корветом «Обретия» (лейтенант-командер В.Ф. Смит), который тут же атаковал подлодку глубинными бомбами. Чуть позже на помощь корвету подошли эсминцы «Бродвей» и «Бульдог». В результате трех последовательных атак лодка получила тяжелые повреждения: вышел из строя правый электромотор, были заклинены вертикальный и горизонтальные рули, из-за чего субмарина лишилась возможности маневрировать и стала стремительно проваливаться на глубину. Кроме того, были пробиты топливные цистерны и раскололись аккумуляторные батареи, из которых начал выделяться хлор. Этого оказалось достаточным, чтобы в рядах малоопытной команды возникла паника.

Лемп, сохраняя хладнокровие, приказал продуть балластные цистерны. Это удалось сделать, несмотря на повреждение главной магистрали воздуха высокого давления. Катастрофическое погружение было остановлено, и вскоре субмарина в фонтане брызг буквально

вылетела на поверхность всего в 800 ярдах от «Бульдога». В спешке Лемп, поднимаясь по трапу в рубку, забыл открыть перепускной клапан, чтобы выровнять давление. Поэтому, когда он открыл рубочный люк, перепадом давления его выбросило на палубу.

Придя в себя, Лемп увидел три британских корабля, с разных сторон приближавшиеся к «U110» и ведущие огонь из всех видов оружия, и приказал оставить лодку. По свидетельству первого вахтенного офицера Дитриха Лёве, потом последовала команда «Открыть кингстоны». Инженер-механик оберлейтенант Ганс-Йоахим Айхельборн вроде бы пытался ее выполнить, но не сумел (или не захотел, поскольку очень торопился выполнить первый приказ командира) этого сделать. По его словам, рычаги управления кингстонами были повреждены взрывами глубинных бомб. Подрывные патроны также не сработали. В тот момент подводники один за другим поднимались на палубу, на которой уже лежали убитые, и под обстрелом бросались в ледяную воду.

Тут хочется вспомнить, как Отто Кречмер в аналогичной ситуации безоговорочно приказал своему механику затопить лодку, что исполнительный офицер четко выполнил ценой собственной жизни. Возможно, Лемп слишком заботился о безопасности своего экипажа, скоропалительно разрешив покинуть корабль. Зато в возникшей суматохе он зачем-то пытался разыскать второго вахтенного офицера Ульриха Верхофера, который впоследствии оказался в числе спасенных. Уж не хотел ли он отдать ему приказ открыть артогонь (второй вахтенный офицер отвечал за артиллерию)? Тем не менее Лемп, Айхельборн и Лёве покинули корабль последними, когда вода поднялась уже на метр выше основания рубки, и им показалось, что лодка начала заполняться водой.

Бейкер-Крессуэлл намеревался сначала таранить лодку, но, заметив, что она достаточно устойчиво держится на воде и оставлена экипажем, уже «принимавшим водные процедуры», решил захватить ее. Видимо, тут благотворно сказалось то обстоятельство, что в свое время он окончил военно-морской штабной колледж и помнил, какое значение имели шифры, захваченные на немецком крейсере «Магдебург» в прошлую мировую войну.

Правда, находятся желающие по-своему осветить данный эпизод. Небезызвестный Петр Боженко в восьмом выпуске «Субмарин на войне» пишет, что после атаки корвета лодка всплыла, а затем британские эсминцы начали сбрасывать «вдоль борта подводной лодки глубинные бомбы». Думается, что автор этой версии не воспользовался имеющейся информацией и просто домыслил обстоятельства боя, не задумываясь о

логической увязке сочиненных «подробностей» с реальным замыслом командира эскорта. Последуй тот советам г-на Боженко, захватывать было бы уже нечего.

В реальности все обстояло следующим образом. Командир «Бродвея» лейтенант-коммандер Т. Тейлор также намеревался таранить и передумал в последний момент, но по инерции его корабль все же вскользь задел нос подлодки, в результате чего была повреждена обшивка эсминца, затоплены топливные цистерны и носовой погреб, поврежден левый винт. Рядом с лодкой Тейлор приказал сбросить две малые глубинные бомбы «для усиления паники экипажа».

К «U110», качавшейся на поверхности моря с дифферентом на корму, был направлен вельбот с вооруженной абордажной партией под командованием двадцатилетнего (!) сублейтенанта Дэвида Балме (помимо Бальме, в нее вошли 8 человек из команды «Бульдога»). Расторопный офицер быстро подошел к лодке, взобрался по скользкому корпусу на палубу и через некоторое время просигналил на эсминец, что субмарина не тонет, а для проверки двигателей необходим механик. Бальме проник в рубку через отверстие (?!) со стороны правого борта с уверенностью, что в ней никого нет. К своему удивлению, он обнаружил что, оба люка — рубочный и в центральный пост — были задраены. Открыв их, Бальме спустился внутрь, держа наготове револьвер, ожидая сопротивления оставшихся членов команды, и обнаружил, что лодка была оставлена в большой спешке, и нет следов уничтожения документов и аппаратуры: *«После открытия люка я нашел центральный отсек покинутым! Люки, ведущие к носу и корме, были открыты все освещение было включено. На палубе лежал большой обломок. Я обнаружил небольшую утечку воздуха в центральном отсеке и никаких признаков хлора, поэтому взятый с собой противогаз оказался не нужен»* (рапорт сублейтенанта Бальме командиру 3-й эскортной группы). Позорнейший факт для немецких подводников!

Англичане быстро организовали живую цепочку, по которой из центрального поста передавалась различная документация. Обладавший железными нервами сублейтенант тем временем тщательнейшим образом исследовал все имевшиеся на борту бумаги: от навигационных карт до рисунков членов экипажа. Он обыскал брошенную одежду, извлекая все, что могло представлять интерес для разведки, начиная от бумажников и кончая художественной литературой. Больше всего Балме был поражен лакированным деревом на камбузе немецкой подлодки и многочисленными ящичками, запиравшимися на ключ. Также ему запомнилась царящая повсюду чистота. Во время обыска он обнаружил и другие свидетельства

высокого уровня жизни германских подводников: среди вещей было несколько фотоаппаратов и даже одна кинокамера. По его свидетельству, секстанты были гораздо лучше английских, а уж таких прекрасных биноклей ему вообще не приходилось видеть. Один из последних он не преминул захватить в качестве трофея. По распоряжению лейтенанта радиорубку обследовал радиотелеграфист Алан Осборн Лонг, который принял «Энигму» за простую пишущую машинку, но тем не менее отвинтил ее от станины и передал в шлюпку.

Стоит отметить, что согласно инструкции уничтожение «Энигмы» и кодовых таблиц на подводной лодке в случае необходимости было возложено на радиста, и эти действия должны были быть отработаны до автоматизма. Однако никто из офицеров «U110», и прежде всего Лемп, не проверили, как их подчиненные выполняют свои должностные обязанности в экстремальной ситуации. Эта история повторилась на «U570» в августе 1941 года, на «U559» в октябре 1942 года и на «U505» в июне 1944 года и каждый раз на лодке находился неопытный экипаж!

Вся изъятая на подводной лодке документация вместе с шифровальной машиной была доставлена на борт эсминца «Бульдог». «Улов» англичан был значительным. Им достались, во-первых, новая шифровальная машина «Энигма», запасные роторы к ней, таблицы и установки ключей на два месяца (апрель и июнь^[15]), инструкции по шифрованию и несколько радиограмм; во-вторых, целые горы полезных материалов: журнал личного состава, навигационный журнал, сигнальный журнал, журнал записи радиопереговоров, комплект морских карт, карты минных полей, установленных в Северном море и у французского побережья, чертежи и инструкции по эксплуатации различных систем подлодки типа IXB.

Команду Балме сменила группа механиков с эсминца «Бродвей» во главе с Дж. Доддсом. По его свидетельству, в трюме уже плескалась вода и слышалось шипение, что говорило о том, что кормовая балластная цистерна набирает воду. Продуть ее не удалось, и Доддс занялся двигателями. Левый электромотор работал на малых оборотах. Однако, не зная немецкого языка, Доддс не сумел ни остановить его, ни запустить правый двигатель. Он лишь закрыл клапаны и задраил двери между отсеками.

Надо подчеркнуть, что вся операция заняла 5 часов. Внимательный читатель может спросить, как же абордажная партия, а потом и механики смогли так долго находиться внутри субмарины, если там распространялся хлор? Не в противогазах же они работали? Похоже, основания для паники у команды «сто десятой» были не совсем обоснованными. Даже

«первопроходец» Балме не заметил наличия внутри лодки хлорного газа.

Тем временем «Обретая» и «Бродвей» спасали людей с потопленных немцами торговых судов, и лишь потом англичане приступили к вылавливанию из воды немецкого экипажа. За короткое время 34 подводника, включая Лёве, Айхельборна, Верхофера и военного корреспондента Гельмута Экке были подняты на борт «Бульдога» и сразу же отправлены в подпалубные помещения. Не удалось спастись 14 членам экипажа, включая командира. Пытаясь объяснить их гибель, г-н Боженко снова дал повод фантазии, посчитав, что *«кто-то из экипажа оказал сопротивление»*. Однако факты — вещь упрямая. Никакого сопротивления со стороны запаниковавших подводников в помине не было. Зато:

а) имелись потери во время обстрела лодки;

б) шансов утонуть в беспокойном море или просто остаться незамеченным было более чем достаточно, тем более что англичане проводили спасательные работы не слишком старательно.

Обстоятельства гибели самого Фрица-Юлиуса Лемпа остались невыясненными. Многие видят тут знак судьбы, кару Божью за «Атению».

Романтическая версия такова. Когда Лемп осознал возможность захвата своей подлодки, то попытался вернуться на нее, чтобы затопить. Далее мнения расходятся. Некоторые считают, что он был застрелен одним из матросов с палубы эсминца. По свидетельству Экке (этой версии придерживались и некоторые ветераны кригсмарине, в частности Петер Хансен), Лемп был убит одним из членов абордажной команды, когда подплывал к лодке (в изложении Блэйра), или даже пытался взобраться на ее палубу (в «Истории шпионажа» Ричелсона). Тем не менее никаких доказательств этому не нашлось. Возможно, члены экипажа задним числом пытались реабилитировать своего командира и придать ему ореол героя: мол, пытался исправить ошибку, но помешали злодеи-англичане.

По словам других очевидцев, находясь в холодной воде, Лемп неожиданно вскинул руки и тут же пошел ко дну. Кого-то это наводит на мысль о самоубийстве.

Наиболее правдоподобной кажется другая версия, предложенная известным британским историком Питером Кемпом. Истина выглядит прозаичнее. Еще во время атаки глубинными бомбами Лемп был сбит с ног, ударился головой и получил сотрясение мозга. Удар был настолько силен, что он даже потерял свой «оловянный галстук» — Рыцарский крест, носимый на шее (был найден англичанами, и после войны Бейкер-Крессуэлл передал его сестре погибшего). Когда Лемп поднимался по трапу в рубку, он был выброшен из люка и еще раз ударился о палубу.

Попав же в таком болезненном состоянии в ледяную воду, он утонул без посторонней помощи. Никто из команды даже не попытался прийти на помощь командиру...

Из такого развития событий становится понятной и природа ошибочных действий этого опытного, закаленного в боях аса-подводника. Нет оснований обвинять его в трусости, тем более что на основании полученного опыта все действия в сложной обстановке выполнялись практически «на автомате» (что ярко отражено в мемуарах одного из уцелевших командиров-подводников — Герберта Вернера). Скорее всего после полученной контузии Лемп уже не мог действовать четко и последовательно, адекватно реагировать на происходящее и нормально воспринимать окружающую действительность. Отсюда и неверная последовательность отдачи команд.

Тем временем Бейкер-Крессуэлл попытался отбуксировать «U110» к побережью Исландии. Этот план не удался: было пройдено всего 100 миль, когда в 11 часов 10 мая субмарина внезапно затонула кормой вперед^[16]. Можно только похвалить британского офицера за то, что он, проявив изумительную выдержку и здравый смысл, сохранил в тайне выпавший на его долю необычайный успех. Он отлично понимал важность захваченных документов!

11 мая «Бульдог» с военнопленными на борту направился в Скапа-Флоу. За время перехода Бейкер-Крессуэлл лично (!) допросил трех немецких офицеров и корреспондента, пытаясь выяснить, известно ли им о том, что «U110» была захвачена. Из его рапорта следует, что допрошенные ничего не знали о судьбе лодки. Дальновидный офицер провел даже мероприятия по дезинформации противника: пленным осторожно дали понять, что «к большому неудовольствию начальства» субмарина внезапно затонула и высадиться на нее не удалось.

Понимая важность происходящего, Бейкер-Крессуэлл даже закодировал свои действия, дав операции по захвату подводной лодки условное название «Примула». По своей инициативе он взял подписку о неразглашении сведений, касавшихся произошедших событий, с личного состава кораблей эскорта и моряков, спасенных с потопленных транспортов, наблюдавших за ходом операции. За свои успешные действия он удостоился поздравительной телеграммы от первого морского лорда Дадли Паунда: *«Примите сердечные поздравления: Ваш цветок редкостной красоты»*.

Наиболее отличившиеся участники операции были приняты королем Георгом VI, который наградил Бейкера-Крессуэлла и Смита «Орденами за

выдающиеся заслуги», Балме, Доддса и Тейлора — «Крестами за выдающиеся заслуги», еще трех офицеров — «Медалями за выдающиеся заслуги». Одновременно Бейкер-Крессуэлл был произведен в следующий чин. Значение, придаваемое англичанами результатам операции, нашло отражение в речи Его Величества, назвавшего ее *«возможно, единственно важным событием в войне на море»*.

Переоценить огромную важность операции «Примула» невозможно. Это в значительной степени случайное и драматическое происшествие имело немедленные и благоприятные для англичан последствия. Рассматривая их в своей работе «Разведка особого назначения», бывший сотрудник британской разведки Патрик Бизли отмечает, что полученная информация позволила дешифровальщикам из Блечли-Парка оперативно приступить к регулярному чтению радиোগрамм, закодированных шифром «Гидра». Не подтвердилась уверенность немцев в том, что как только истечет срок действия шифрнаборов, противник не сможет извлекать полезную информацию из переговоров штаба подводного флота с лодками. Считается, что англичане всю войну продолжали читать большинство зашифрованных «Гидрой» сообщений. Проникновение в этот шифр позволило Блечли-Парку вскрыть другие военно-морские коды: «Нептун» — для тяжелых кораблей, «Зюйд» и «Медуза» — для Средиземного моря.

Кроме долгосрочной, англичане извлекли из трофеев с «U110» и «сиюминутную» выгоду. Во-первых, они смогли разгромить в Атлантике сеть судов снабжения (5 танкеров, 2 судна снабжения, разведывательное судно), предназначавшуюся для обеспечения рейда «Бисмарка» и «Принца Ойгена».

Во-вторых, к июню 1941 года в Оперативном разведывательном центре британского Адмиралтейства было получено множество вспомогательных данных: подробности каботажного плавания немецких судов, сведения о минировании прибрежных вод, сообщения о начале и завершении походов подлодок и т. д.

Наконец, дешифровка радиোগрамм помогла союзным конвоям избегать встреч с неприятельскими «волчьими стаями». С июня по август 1941 года немецкие подводные лодки обнаружили в Северной Атлантике только 4% конвоев, с сентября по декабрь — лишь 18%.

Хотя немецкая «В-Dienst» также не сидела, сложа руки, достаточно оперативно перехватывая и расшифровывая переговоры союзников, британская сторона могла торжествовать. По словам Бизли, *«стрелка весов в разведке с этой поры начинала перемещаться в нашу сторону»*.

История с «U110» также имела продолжение. Дитрих Лёве в плену

продолжал терзаться сомнениями, что лодка все же могла быть захваченной. Его подозрения базировались на том, что никто из экипажа не видел, как она затонула^[17]. В лагере для военнопленных он поделился своими подозрениями с Кречмером и Йенишем. Они наивно посоветовали ему сообщить о своих догадках Деницу с помощью обычного примитивного шифра, который, естественно, уже давно был разгадан. Перехватив письмо, англичане провели простенькую операцию по дезинформации «источника». Была организована беседа Лёве с двумя соответствующим образом подготовленными членами экипажа, которые ненавязчиво довели до него, что якобы «видели», как лодка затонула еще до подхода абордажной партии. Бессмысленная с обеих сторон игра продолжалась и далее. В апреле 1944 года Деницу было переправлено письмо, в котором от имени Лёве британцы сообщили, что субмарина была потоплена до захвата противником. Вряд ли эта запоздалая информация могла заинтересовать гросс-адмирала.

По убеждению Деница, Лемп *«до конца исполнил свой долг и погиб как герой»*. В его честь была названа одна из казарм в Лориане. Однако после опубликования в 1959 году книги Стивена Роскилла «The Secret Capture» мнение немецких ветеранов-подводников резко изменилось. В их глазах Лемп превратился в человека, запятнавшего свою честь. Упомянувшийся выше Петер Хансен^[18] заявил, что «Лемп безответственно игнорировал действующий приказ... об уничтожении секретных документов, в результате чего были уничтожены сотни немецких подводных лодок и напрасно погибли тысячи подводников... Хотя радист и офицеры лодки также несут частичную ответственность за это несчастье, главным виновником является сам Лемп». Действительно, и радист, и оба вахтенных офицера, и механик явно поторопились покинуть лодку. Но военный закон жесток. В конечном итоге командир отвечает за все, происходящее на его корабле, в том числе и за неподготовленность своего экипажа к действиям в экстренной ситуации!

Любопытно, что командир «U559» Хайдтман, допустивший захват четырехроторной «Энигмы», что явилось поистине оглушительным успехом для англичан, не был подвергнут остракизму. Лемпу же Хансен вынес суровый приговор: *«Если бы Лемп не погиб от рук англичан, то его должны были расстрелять немцы»*.

Конечно, с учетом обеих описанных здесь ошибок за время войны никто из командиров-подводников не дал в руки противника столько «козырей». Ни Хартенштейн, потопивший лайнер «Лакония», гибель

которого и последовавший вслед за этим приказ Деница также обсуждались в Нюрнберге, ни Хенке и Бляйхродт, тоже топившие пассажирские суда, ни Рамлов, сдавший англичанам «U570», не могут быть поставлены в один ряд с ним по значимости «антизаслуг». Исключение можно сделать лишь для Хайдтмана.

С другой стороны, попытки сделать из Лемпа злодея, чуть ли не погубившего весь подводный флот, совершенно не отражают действительность. Реальных виновников краха было достаточно, и он далеко не первый в этой когорте.

Прежде всего, не стоит преувеличивать результаты дешифровки немецких радиogramм, что порой принимает совершенно гротескные формы. Примером тому может служить статья капитана 1-го ранга О. Кувалдина («Морской сборник», 1992, № 1), в которой успешность действий германского подводного флота оценивается исключительно по результатам работы германской же радиоразведки и противодействующих ей британских дешифровщиков. При этом, по признанию самого автора, не учитывается влияние столь «маловажных факторов», как интенсивность движения судов и конвоев, общее число подводных лодок в тот или иной период, удаленность района их боевого использования от пунктов базирования и т. д.

Разумеется, намного приятнее играть, заглядывая в карты противника, но у союзников имелись и другие, не менее весомые козыри: коротковолновые радиопеленгаторы, новые РЛС сантиметрового диапазона, увеличение числа противолодочных самолетов берегового базирования, увеличение числа эскортных кораблей и появление эскортных авианосцев. С февраля по декабрь 1942 года, несмотря на отсутствие результатов дешифровки немецких радиосообщений, кодировавшихся при помощи четырехроторной «Энигмы», союзники сумели уничтожить 82 германских субмарины. Это может служить прекрасным доказательством тезиса о преувеличении тяжести второй ошибки Лемпа!

Успехи капитан-лейтенанта Ф.-Ю. Лемпа (сайт www.uboaat.net)

(Дата — Флаг — Название — Тоннаж, брт)

На «U30»

3.09.39 — Брит. — «Атения» — 13 581

11.09.39 — Брит. — «Блэйрлоджи» — 4425

14.09.39 — Брит. — «Фэнэд Хед» — 5200

28.12.39 — Брит. — «Барбара Робсртсон»^[19] — 325

11.01.40 — Брит — «Ель Осо»^[20] — 7267
17.01.40 — Брит. — «Кэйрнросс»^[21] — 5494
7.02.40 — Брит. — «Манстер»^[22] — 4 305
9.02.40 — Брит. — «Чагрес»^[23] — 5406
8.03.40 — Брит. — «Каунселлер»^[24] — 5 068
20.06.40 — Брит. — «Оттсрпул» — 4 876
22.06.40 — Норв. — «Рандсфьорд» — 3999
28.06.40 — Брит. — «Лланарт» — 5 053
1.07.40 — Брит. — «Бсньон» — 5218
6.07.40 — Егип. — «Анжела Марбо» — 3154
21.07.40 — Брит. — «Элларой» — 712
9.08.40 — Швед. — «Кантон» — 5 779
16.08.40 — Брит. — «Клан МакФи» — 6628
На «U110»
27.04.41 — Брит. — «Анри Мори» — 2564
9.05.41 — Брит. — «Эсмонд» — 4976
9.05.41 — Брит. — «Бенгор Хэд» — 2609
Итого: 19 судов — 96314

В заключение можно немного порассуждать о возможной судьбе Лемпа в духе ныне модной альтернативной истории. Итак, предположим, что он не погиб 9 мая 1941 года, а был спасен, взят в плен и дожил до конца войны. Что могло ожидать его в этом случае?

Вряд ли англичане простили бы Лемпу потопление «Атении». Вина его в данном случае бесспорна, состав преступления налицо — нарушение правил ведения войны на море, преступление против человечности. Приговор военного трибунала, рангом, конечно, ниже Нюрнбергского, был практически предрешен: если не высшая мера, то уж длительный срок заключения был бы ему обеспечен. Кроме того, Лемпа наверняка вывели бы в Нюрнберге в качестве свидетеля, и он вынужден был бы давать показания против своих бывших начальников — Редера и Деница. Смерть избавила его от этой неприятной процедуры...



2. У БЕРЕГОВ АМЕРИКИ

Сергей Махов

ОДИССЕЯ КАПИТАН-ЛЕЙТЕНАНТА РОЗЕ

Во время Второй мировой войны германские подводные лодки нанесли сильный удар по коммуникациям союзников у атлантического побережья США. Именно там набирали свой тоннаж Хардеген и Мор, Цапп и Мютцельбург, Топп и Кремер, а также многие и многие другие. Операция «Паукеншлаг» («Удар в литавры») началась 12 января 1942 года, когда «U123» капитан-лейтенанта Хардегена потопила в 300 милях восточнее мыса Код британский пароход «Циклоп» (9017 брт), построенный на верфях Глазго в 1906 году. Эта победа стала началом шестимесячного ужаса у побережья Америки. Соединенные Штаты оказались не готовы к защите собственного судоходства от атак немецких подлодок. За две оставшиеся недели января были потоплены 13 судов общим водоизмещением 95 000 брт., а всего же за время шестимесячного подводного блица (с января по июнь) немцы потопили 397 судов общим тоннажем без малого 2,5 млн. брт.

Однако действия немцев были довольно предсказуемыми — ведь дорогу к берегам Америки германские субмарины проложили еще в Первую мировую войну. Тогда в этих водах воевали такие асы подводной войны, как фон Арно де ля Перьер или фон Нойстиц, хотя, конечно же, размах операций не был таким, как во Вторую мировую.

Изначально Германия решила послать подводные лодки в США с коммерческими целями. Дело в том, что английская морская блокада отрезала Германию от привозного сырья, в котором фатерлянд очень нуждался. Поэтому германским морским штабом было предложено использовать коммерческие субмарины, которые могли бы прорвать блокаду и обеспечить привоз столь необходимых сырьевых ресурсов. Первой и последней коммерческой подлодкой, достигшей берегов Америки и вернувшейся обратно, стала «Дойчланд». Привезенный ею груз каучука, никеля и бокситов оценивался в 2 миллиона долларов, однако эти товары были каплей в море и, разумеется, не могли удовлетворить потребности Германии в сырье. Требовалось либо построить больше лодок подобного типа, либо посылать имеющиеся в наличии субмарины в боевые походы как можно чаще. Но, по отзывам капитана «Дойчланда» Кенинга, большую опасность во время таких рейсов представляли британские эсминцы, действующие у побережья США. Поэтому для свободного прохождения

следующей коммерческой субмарины «Бремен» было решено послать к берегам Америки и боевую лодку, которая бы обеспечила прохождение «Бремена» в порты США и обратно в Германию.

Однако проблема заключалась в том, что у кайзермарине не было подводных лодок, дальность которых позволяла бы совершить подобного рода поход. Поэтому было принято решение переделать одну из существующих лодок. Выбор пал на «U53». Эта лодка была построена на верфи «Германияверфт» в Киле 17 марта 1915 года и после прохождения всех испытаний сдана флоту 22 апреля 1916 года. Тактико-технические характеристики «U53» были следующими:

Водоизмещение:

надводное — 715 тонн,
подводное — 1060 тонн.

Скорость:

надводная — 17,1 узла,
подводная — 9,1 узла.

Дальность плавания:

надводная — 5500 миль на 8 узлах,
подводная — 55 миль на 5 узлах.

Вооружение:

2 носовых и 2 кормовых 500-мм торпедных аппарата (6 торпед), одно 88-мм орудие (276 снарядов).

Экипаж: 36 человек (3 офицера, 33 матроса).

Командиром «U53» был капитан-лейтенант Ганс Розе, который ранее командовал лодкой «U2» и был назначен на «U53» сразу же после ее вступления в строй. Предстоящий рейд должен был стать его первым боевым походом на новой лодке.

Субмарину Розе основательно подготовили для дальнего похода. Четыре балластных цистерны были переделаны в топливные, что позволило увеличить запас топлива с 90 до 150 м³. Также были увеличены запасы питьевой воды и провизии. Из-за таких переделок осадка лодки увеличилась на 0,4 м, что, конечно же, не лучшим образом сказалось на мореходности — уже при силе ветра в 4 балла волны захлестывали мостик, а это создавало огромные трудности в несении верхней вахты. Снизилась и максимальная надводная скорость — с 17 до 15 узлов. Однако дальность плавания экономичным ходом выросла с 5500 до 7800 миль.

Розе должен был также учитывать и политическую обстановку. Дело в том, что США в то время официально являлись нейтральным государством, хотя этот нейтралитет был дружественным Англии и недружественным

Германии. Подобное объяснялось множеством причин, и не последними из них были действия германских подводных лодок в европейских водах, поскольку, по мнению американского правительства, немцы довольно часто атаковали суда нейтральных стран и подвергали опасности жизни американцев, путешествующих в Европу.

Кроме основной задачи — обеспечения проводки «Бремена» — отправкой «U53» к американскому побережью германский Морской штаб преследовал несколько целей. Во-первых, по мнению руководства кайзермарине, ее появление должно было удержать Соединенные Штаты от вступления в войну на стороне Антанты, так как такое событие ясно показывало, что в случае объявления войны Германии немцы развернут свои подводные лодки у берегов Америки. Во-вторых, в этом районе присутствовало довольно много британских судов, идущих с грузом из Штатов или, наоборот, за товарами в порты США. Существенным плюсом было отсутствие в водах, омывающих североамериканский континент, британских сил ПЛО. Это в свою очередь должно было позволить Розе вести рейдерские операции в рамках призового права.

17 сентября 1916 года «U53» покинула Гельголандскую бухту и начала свой переход через Атлантику. Однако с самого начала лодке не везло — в Северном море установилась плохая погода, свирепствовал шторм, волнение было настолько велико, что сигнальщики верхней вахты стояли по грудь в воде; к тому же резиновая одежда, которую пришлось носить не снимая первые две недели, не была непромокаемой. Позже Розе писал в своем дневнике, что если бы погода не улучшилась до 24 сентября, он повернул бы обратно. 20 сентября «U53» миновала Шетландские острова и вошла в Датский пролив. Высокая и крутая зыбь делала качку еще более сильной, так как остойчивость лодки в результате переделок была нарушена. Единственное, что радовало, это постоянный попутный ветер. После прохождения Ньюфаундлендской банки субмарину снесло Лабрадорским течением к западу, поэтому уже 7 октября она находилась перед проливом Лонг-Айленд.

Путь от Датского пролива до побережья Америки занял 17 дней, что было обусловлено плохой погодой, а также экономичным ходом в 8 узлов, дабы не допустить перерасхода топлива.

7 октября в 15:00 по среднеевропейскому времени «U53» подошла к гавани американского Ньюпорта (штат Род-Айленд) в сопровождении американской подводной лодки «D-2». Субмарины миновали маяк Бивер Тейл, прошли через узкий вход на внутренний рейд и бросили якорь рядом с островом Гоут Айленд. Ялик с командиром «U53» причалил к пирсу. Розе

нанес официальные визиты сначала командующему Ньюпортским военно-морским районом контр-адмиралу Остину Найту, а потом командиру флотилии эсминцев контр-адмиралу Альберту Гливзу.

Вот что записал об этих визитах немецкий командир у себя в дневнике:

«Первый держал себя очень холодно, и сказал, что насколько он слышал, "Бремен» дней 10 тому назад был замечен в районе между Ньюфаундлендом и Нью-Йорком. То обстоятельство, что «U53» предполагала уйти в тот же вечер, явно очень понравилось адмиралу Найту, и я полагаю, что мне обязательно намеркнули бы об этом, если бы я сам сразу не объявил о своем намерении».

Ближе к обеду (в 16:30 по среднеевропейскому времени) адмирал Гливз нанес ответный визит на немецкую подлодку. Розе лично провел высокого гостя по всем отсекам, показывая и рассказывая обо всем, что его интересовало. Толпа, сопровождавшая Гливза (а там были и морские офицеры США с женами, и гражданские лица, и корреспондент местной газеты, и даже фотограф), глазела по сторонам в совершеннейшем восхищении. Особую зависть, если верить дневнику Ганса Розе, у морских офицеров вызвали дизеля немецкого корабля.

В беседе с Гливзом командир «U53» упомянул, что ему нужно доставить депешу графу фон Бернсторфу, послу кайзера в США. Гливз выразил свое недоумение: неужели для пересылки простой депеши нужно было гонять через океан подводную лодку? Не легче ли было просто воспользоваться телеграфом? Американский адмирал подозревал, что немецкая субмарина пришла в Ньюпорт, чтобы пополнить запасы топлива и боеприпасов или купить провизии. Однако Розе более не затрагивал в их беседе данную тему.

В 17 часов 30 минут лодка подняла якорь и через час вышла из гавани в направлении плавучего маяка Нанткет, за пределы американских территориальных вод. За пределами трехмильной зоны Розе хотел нанести удар по британскому судоходству в этом регионе, ведь на пути в Ньюпорт он видел большое количество британских судов, идущих в Америку и из Америки.

В 05:30 8 октября «U53» подошла к плавучему маяку Нанткет. Розе осознавал, что времени у него не так уж много, ведь с учетом возможной плохой погоды неприкосновенного запаса топлива в 60 метрических тонн могло не хватить для возвращения в Германию. Таким образом, для рейдерских действий у него было не более 24 часов. И тем не менее за 17 часов Розе устроил для американцев показательный урок — что может их

ожидать, если Америка вступит в войну на стороне Антанты.

Первым судном, остановленным Розе, стал британский пароход «Стрэтдин» (4321 брт), шедший из Нью-Йорка в Бордо со сборным грузом (генераль-карго). Немцы сняли команду с судна и высадили всех на плавучем маяке. «U53» дала в эфир сообщение, адресованное американским эсминцам, с просьбой забрать экипаж «Стрэтдина». Опустевший пароход был потоплен торпедой в точке 40°19'30" с.ш. и 69°20'40" з.д.

Море неприятно штормило, дул сильный юго-восточный ветер, над поверхностью воды стоял свинцовый туман. Несмотря на это, «U53» продолжила поиск судов. Американские эсминцы, подошедшие из Ньюпорта, поддерживали визуальный контакт с субмариной и следили за соблюдением норм призового права.

Следующий пароход, остановленный Розе, оказался норвежским. Это был принадлежащий компании «Гунар Кнудсен» сухогруз «Хр. Кнудсен», переделанный в танкер в 1912 году (изначально 3847 брт, после переделки 4224 брт) с грузом керосина. «Норвежец» вез топливо в Лондон, и, поскольку керосин являлся стратегическим товаром, «U53» потопила пароход в 7:40, предварительно дав команде время покинуть борт.

Замеченное немцами английское судно «Вест Пойнт» (3847 брт) было также остановлено, и после посадки команды в шлюпки потоплено в точке с координатами 70°25' с.ш. и 69° з.д.

Американские эсминцы старательно подбирали команды потопленных судов. Тем временем немцы нашли свою очередную жертву — голландский пароход «Бломмерсдийк» (4850 брт), груз которого состоял сплошь из условной и абсолютной контрабанды. Вот как описывал это Ганс Розе:

«В это время, кроме обоих пароходов (помимо «Бломмерсдийка» здесь имеется еще в виду 3449-тонный британский пассажирский пароход "Стефано" из Ливерпуля, который был уже задержан и команда его была высажена в шлюпки. — СМ.) и "U53", на ограниченном участке моря находились шестнадцать американских эсминцев, так что маневрировать приходилось с большой осторожностью. Когда шлюпка с "Бломмерсдийка", доставлявшая штурмана с документами, буксировалась мною обратно к пароходу, "U53" настолько сблизилась с американским эсминцем, что обеим машинам пришлось дать задний ход, чтобы избежать столкновения. Мы разошлись метрах в пятидесяти. Давая ход назад, я бросил буксир, но шлюпка направилась не к "Бломмерсдийку", а к эсминцу. Я заявил штурману, что для оставления судна экипажу дается 25 минут (т. е. до 18 ч. 30 мин.), а чтобы никто не пострадал, он должен

спустить флаг в знак того, что людей на борту не осталось. Я приказал уже приготовить сигнал "you can proceed", когда заметил, что пароход был уже покинут и все люди были приняты американскими эсминцами; я направился тогда обратно к "Бломмерсдийку". С помощью сирены и окликов в мегафон мы убедились в том, что на борту действительно людей не осталось. По азбуке Морзе попросил эсминец, державшийся очень близко к пароходу, отойти, чтобы иметь возможность потопить судно. Просьба была тотчас исполнена. Торпеда, установленная на глубину в 4 м, попала в 4-й трюм. После второго попадания торпеды пароход затонул».

Уже упоминавшийся выше английский пароход «Стефано» (3449 брт) Розе остановил практически в одно время с «Бломмерсдийком». «Стефано» построенный в Глазго в июне 1911 года, обслуживал маршрут Галифакс — Нью-Йорк — Ньюфаундленд. Четыре выстрела из орудия под нос судна заставили его остановиться, на борт поднялась призовая команда и потребовала список пассажиров и экипажа. 29 из 80 пассажиров были признаны Розе комбатантами, и командир «U53» объявил, что пароход будет потоплен. С его борта было спущено 6 шлюпок, и после того, как пассажиры и экипаж покинули судно, по «Стефано» выпустили 27 снарядов, но поскольку они не причинили никакого видимого ущерба, дело завершили две торпеды. Американские эскадренные миноносцы «Дрейтон» (DD-23) и «Эриксон» (DD-56) подобрали команды потопленных судов.

За 17 часов рейдерства (с 5:30 до 22:30) Розе добился исключительного успеха — были потоплены 5 пароходов общим тоннажем 20 691 брт. В половине одиннадцатого вечера субмарина легла на обратный курс — в Германию. До фатерлянда она добралась без особых приключений, и 28 октября в 15 часов вошла в гавань Вильгельмсхафена. Встречал «U53» лично командующий Флотом Открытого моря адмирал Рейнхард Шеер. За 45 дней похода лодка прошла 7550 миль.

В английских газетах поднялась волна истерики: как могло так случиться, что на виду у дружественных Англии американских эсминцев топились британские суда без всякого противодействия со стороны флота США? Не удержались гордые представители Туманного Альбиона и от прямых оскорблений в адрес Ганса Розе, называя его «убийцей, ублюдком, беспощадным пиратом». Однако лучше всех ответил на эти выпады американский адмирал Симе:

«Мы испытывали огромное уважение к Гансу, потому что он был храбрым человеком. Командир "U53" брал на себя работу, которую большинство его соотечественников пыталось избежать. И, прежде

всего, мы испытывали к нему уважение потому, что он играл в эту отчаянную игру, не забывая о человечности и гуманности».

«Ганс Розе — один из немногих командиров немецких лодок, — продолжал Симе, — которому бы любой морской офицер был бы счастлив пожать руку.»

Командир «U53» стал одним из самых результативных подводников Первой мировой. Он потопил 79 судов общим водоизмещением 213 987 тонн. В декабре 1917 года немецкое правительство наградило его орденом Pour le Merite. Бесспорно то, что одним из главных достоинств Розе было его рыцарское отношение к командам потопленных судов. Адмирал Джеллико уважительно называл подводного аса «Старым Гансом» и отмечал, что этот человек — является одним из немногих офицеров кайзермарине, которые вызывали у него неподдельное уважение.

Поход Ганса Розе показал, что германские подводные лодки могут действовать и у американских берегов. Для этих целей были разработаны и построены специальные подводные крейсера, которые обладали необходимой дальностью плавания, сильным артиллерийским и торпедным вооружением. После вступления США в войну на стороне Антанты немецкие подводники потопили у побережья Америки немало судов. Операции у берегов другого континента стали привычными, однако первым, кто прошел трудный путь и с триумфом вернулся обратно, был именно командир «U53» капитан-лейтенант Ганс Розе.



Владимир Ногирняк

СЕВЕРОАМЕРИКАНСКАЯ ОДИССЕЯ ЭРИХА ТОППА

На протяжении всей Битвы за Атлантику во время Второй мировой войны существовало несколько периодов, когда действия немецких подводных лодок имели необычайно высокую результативность при очень небольших потерях с их стороны. Несомненно, что к такому счастливому времени для германского подводного флота можно отнести первое полугодие 1942 года. Тогда благодаря его действиям у Восточного побережья США, в Мексиканском заливе и Карибском море торговый флот союзников понес большие потери от атак подлодок, особенно в нефтеналивных судах.

По данному периоду деятельности немецких субмарин зарубежными историками написано весьма большое количество трудов, в которых события, происходящие на тот момент в американских водах, достаточно хорошо освещены. Однако для нашей страны эти события все-таки еще остаются «белым пятном» в истории Второй мировой войны, даже несмотря на то, что некоторые книги западных авторов были переведены на русский язык. К примеру, информацию о действиях лодок VII серии у Восточного побережья США российский любитель военно-морской истории может почерпнуть только из работы американского историка Клэя Блэра, десять лет назад переведенного на русский язык и успевшего стать библиографической редкостью. Поэтому на примере одного из самых результативных походов «семерки» к берегам Северной Америки автором сделана попытка осветить события, происходившие в американских водах весной 1942 года, в которых лодки VII серии сыграли далеко не последнюю роль.

Первое появление «семерок» у берегов США

В январе 1942 года у Восточного побережья США немецкий подводный флот начал осуществление операции «Паукеншлаг», суть которой состояла в нанесении одновременно внезапного и сильного удара по морским коммуникациям нового противника силами группы подводных

крейсеров IX серии. В отличие от юрких и маневренных конкурентов из VII серии неповоротливые «морские коровы»^[25], не имевшие больших успехов в атаках конвоев в Северной Атлантике, оказались более полезны у берегов Соединенных Штатов в условиях практически отсутствующей противолодочной обороны (ПЛО) противника за счет большого запаса топлива и торпед. «Семерки» же были собраны в отвлекающую группу в канадских водах у полуострова Новая Шотландия и острова Ньюфаундленд. Своими действиями они должны были оттягивать на себя противолодочные силы союзников, позволяя тем самым «девяткам» действовать у берегов США с максимальной эффективностью.

Однако командующий подводными силами Германии Карл Дениц считал, что лодки VII серии также могут принимать участие в охоте на вражеские суда у американского побережья, несмотря на меньший запас топлива, чем у лодок типа IXC и IXD.^[26] Для проверки этой теории на практике в феврале 1942 года он перенацеливает в район Нью-Йорка три «семерки» — «U564», «U653» и «U432», входившие в группу субмарин этой серии, отправленную в январе к берегам Канады. Действия этих трех подлодок показали, что при строгой экономии топлива лодки типа VIIC вполне могут находиться там от 7 до 10 суток без какой-либо дозаправки горючим. Помимо этого «U432» добилась существенных успехов, потопив у берегов США 5 судов общим тоннажем 25 107 брт, что еще более убедило Деница в правильности его решения.

Благодаря этому «эксперименту» все 9 «семерок», вышедшие в поход в феврале 1942-го, были отправлены к побережью Соединенных Штатов. Однако своих позиций достигли только 6 из 9 субмарин, тем самым став первой группой лодок этой серии, массово действующей в этом районе Атлантики^[27]. Всего же в период с декабря 1941 по август 1942 года к берегам США и Канады было направлено 8 групп лодок типа VIIC и VIIB, которые насчитывали в своем составе от 3 до 20 единиц. За это время «семерки» совершили 104 похода, потопив 225 судов общим тоннажем 1 111 371 брт.

Восьмой поход «U552»

В первой половине марта 1942 года в море вышли 7 «семерок», в числе которых была и «U552», оставившая свое «стойло» в бункере Сен-Назера 7 марта в 17:00. Эти субмарины являлись авангардом четвертой

«волны» немецких подлодок, отправленной Деницем к берегам Северной Америки и включавшей в себя в общей сложности 20 «семерок» и 6 подводных крейсеров IX серии. Командир «U552», капитан-лейтенант Эрих Топп был одним из самых опытных командиров в подводном флоте Германии и с июня 1941 года носил на своей шее высшую награду Третьего рейха — Рыцарский крест. В период с июля 1940 по март 1942 года, командуя сначала «челном»^[28] «U57» (тип IXC), а затем и своей нынешней лодкой, он совершил 10 боевых походов, в ходе которых потопил 20 судов общим тоннажем 121 089 брт и два военных корабля. Для «U552» этот поход в Атлантику под его командованием был восьмым по счету и первым к Восточному побережью США.

Подводные лодки ждал нелегкий переход через океан, в котором бушевала непогода. В связи с этим лишний расход драгоценного топлива был неизбежен, однако компенсировать его должны были подводный танкер «U459» и лодка «UA» (также играющая роль заправщика), в задачу которых входила дозаправка субмарин в открытом море. В целом же командующий подводными силами оценивал обстановку и перспективу действия «семерок» с учетом этих факторов следующим образом:

«В настоящее время действиям подводных лодок у побережья Северной Америки значительно препятствуют погодные условия. В районах восточнее и южнее Ньюфаундленда и до побережья Новой Шотландии преобладают очень низкие температуры, в результате это приводит к сильному обледенению субмарин. Видимость очень плохая, туман и сильное волнение на море.

Согласно докладам лодок, на протяжении всего побережья между Нью-Йорком и мысом Гаттерас сильные шторма. Судоходство на протяжении всего американского побережья ранее стабильное, вне зависимости от потопления судов подводными лодками, теперь кажется, имеет интервалы в движении.

Перспектива успешных действий средних лодок (тип VIIC) в американской операционной зоне ограничена этими двумя факторами, однако имеется и положительный момент, поскольку присутствие подводного танкера позволит им находиться в районе действия у побережья достаточно долго». (Журнал боевых действий (далее ЖБД) командующего подводными силами, запись от 7.03.1942).

Для «U552» переход через Атлантику не отличался чем-либо от условий, в которых на тот момент его пересекали другие лодки. Погода не баловала немецких подводников, а после 18 марта и вовсе разыгрался сильный шторм. Топпу пришлось погрузиться и продолжить свой путь в

подводном положении, так как борьба с волнением океана в 11 баллов приводила к большому расходу топлива. Небольшой 700-тонной лодке продолжать сражаться с огромными волнами было делом абсолютно бессмысленным. Поэтому субмарина всплывала на поверхность для подзарядки батарей и вентиляции, после чего снова уходила под воду. Подобное положение вещей продолжалось до 21 марта, пока шторм потихоньку не пошел на убыль, но видимость все еще оставляла желать лучшего. На следующий день на «U552» приняли радиogramму от капитан-лейтенанта Отто фон Бюлова, который сообщал, что его «U404» обнаружила и атаковала вражеский конвой.

Топп решил не связываться с конвоем фон Бюлова, так как перерасход топлива в случае его поиска и преследования мог превысить допустимые нормы и сделать затруднительным выполнение основного задания. А вскоре и сам он обнаружил конвой, зафиксировав визуальный контакт с ним 23 марта в 01:30 центрально-европейского времени^[29] к югу от полуострова Новая Шотландия в квадрате СВ2984.^[30] Доложив в штаб об обнаружении конвоя, «U552» начала его преследование. Однако все завершилось неудачей, так как лодка, идя против большой волны на полной мощности двух дизелей в течение трех часов, не смогла догнать неприятеля, идущего со скоростью в 12–14 узлов. Погода все еще не сопутствовала «серым волкам», и преследование пришлось прекратить.

Потерпев неудачу с конвоем, Топп продолжил выполнение своего задания. Но прежде чем возобновить движение к побережью США, лодке пришлось взять курс на север. Причиной изменения курса стало преследование обнаруженного рано утром 24 марта танкера.

К вечеру того же дня «U552» уже находилась у побережья Канады в районе мыса Сэйбл, Новая Шотландия. Здесь Эрих Топп открыл свой счет в этом походе, торпедировав в ночь на 25 марта голландский танкер «Окана» (6256 брт) следовавшего из Кюрасао в Галифакс с грузом нефти, в 90 милях к северо-востоку от вышеуказанного мыса. Правда, «голландец» оказался весьма крепким орешком и доставил немало хлопот прославленному подводному асу.

«Окана» был замечен еще утром 24 марта, однако атаковать из надводного положения цель, идущую противолодочным зигзагом, в светлое время суток Топп не стал, решив дожидаться темноты. Лодка преследовала танкер, поддерживая контакт с ним на большом расстоянии, чтобы не вспугнуть свою жертву. С наступлением темноты она начала сближение с судном. Топп решил атаковать танкер из подводного положения, так как

океан был спокоен, а ярко светившая луна могла предупредить противника о присутствии подводной лодки. В 22:10 «U552» погрузилась и продолжила сближение, теперь уже под водой. Однако когда лодка, сблизившись с «Окана» до 1000 метров, наконец заняла удобную позицию для стрельбы, танкер совершил резкий разворот и пошел полным ходом прямо на неё. Чтобы не попасть под его форштевень, «U552» пришлось срочно погрузиться на 20 метров. «Голландец» проходит над ней и быстро удаляется. В 22:45 лодка появляется на поверхности и бросается за ним вдогонку. Через час Топп предпринимает попытку атаковать из надводного положения, но «Окана» своими маневрами не дал ему занять удобную позицию для выстрела. В 00:40 лодка снова погружается, однако ситуация не меняется и игра в «кошки-мышки», в которой Топп менялся со своей жертвой местами, продолжалась больше часа. «U552» пыталась занять удобную позицию для выстрела, однако «Окана» либо уходил с ее острого курсового угла, либо заставлял ее снова погружаться прямо под своим форштевнем, когда она находилась на перископной глубине, уже готовая к атаке.

Топп никак не мог понять, что происходит. Из всего случившегося следовало, что лодка обнаружена, но было совершенно неясно, почему тогда молчит радиостанция танкера? В 01:00 он отдает команду на всплытие для того, чтобы снова попытаться счастья в надводной атаке. Дождавшись, когда луна скроется за облаками, «U552» начала в очередной раз сближение с целью. Но и эта атака была снова сорвана, так как в 01:50 маневрирующая субмарина чуть не столкнулась со своей целью. Обогнав танкер и заняв позицию по его курсу, «U552» ждала момента, когда «Окана» окажется на ее остром курсовом угле, чтобы выпустить торпеду. Но в очередной раз произошло невероятное! Приближавшийся танкер вдруг резко изменил курс, сделав крутой разворот в сторону субмарины. Таран был неминуем, однако «U552» удалось чудом увернуться от столкновения. Так как ЖБД лодки весьма скупо отражает этот момент, обратимся к более эмоциональному описанию ситуации, которое составил немецкий писатель Гаральд Буш на основании рассказа самого Эриха Топпа:

«— Оба дизеля, полный назад! — не своим голосом кричит Топп, наклоняясь над рубочным люком. Танкер в непосредственной близости от лодки и погрузиться наверняка не успеешь.

На расстоянии каких-нибудь пяти метров подводная лодка проходит за кормой танкера. "U552" была бы смята и раздавлена ахтерштевнем танкера, если бы его капитан положил руль на правый борт вместо

левого. Вероятно, он сильно выругался, когда заметил ошибку и понял, что таранить лодку не удалось».^[31]

Но, скорее всего, капитан танкера Безье ругался по другому поводу. На самом деле до этого момента на «Окана» и не догадывались о том, что их преследует немецкая субмарина. Как это не было бы парадоксально, но все предыдущие маневры, которые производил танкер, срывая атаки Топпа, Безье совершал, не зная о том, что находится «на мушке» у «U552». Столкновение «нос к носу» с лодкой дало голландцам понять, что все это время они подвергались смертельной опасности. На танкере успели подготовить к спуску на воду шлюпки и дать в эфир сигнал о том, что танкер преследует вражеская подлодка. «SOS» с «Окана» в 02:00 25 марта был зафиксирован как радистами охраны Восточной морской границы США (Eastern Sea Frontier), так и немецкой службой радиоперехвата «B-Dienst».

Удачно разминувшись с танкером, Топп развернулся за его кормой для новой атаки и единственная торпеда, выпущенная в 02:13 из аппарата № 2, достигла цели по истечении 1 минуты и 52 секунд, прервав радиопередачу с голландского судна. Стоит отметить, что немцам повезло в том, что на танкере заметили лодку только в последний момент, и артиллеристы «Окана» не успели занять места у орудия, располагавшегося на корме. В случае если бы орудие было готово к стрельбе, то судьба лодка могла бы оказаться незавидной, так как дистанция стрельбы до субмарины была близкой и любое попадание могло бы стать для «U552» фатальным.

Торпеда попала между третьим и четвертым резервуарами, и «Окана», груженный 8 500 тоннами нефти, сразу же оказался в море огня. Несмотря на то, что экипаж постарался заблаговременно принять меры к своему спасению, его участь оказалась весьма печальна. Китайцы, входившие в экипаж голландского танкера, сумели спустить на воду катер, однако он вскоре оказался переполнен и перевернулся. Та же участь постигла и другой катер. Люди, оказавшиеся в ледяной воде, не могли продержаться на плаву слишком долго и тонули один за другим. На двух оставшихся шлюпках смогли разместиться 18 человек, включая капитана, второго штурмана, радиста, британских артиллеристов и нескольких китайцев. Однако когда их через пять часов дрейфа в океане подобрал американский эсминец «Мэйо» (DD-422), шлюпки были уже полны воды, и в живых американцам удалось обнаружить только 4 человека. Остальные, включая и капитана Безье, к тому моменту скончались от переохлаждения. В 08:00 26 мая «Мэйо» доставил их в Арджентию (Канада).

Торпедированный «Окана» горел, но тонул очень медленно. Топп,

решив, что с ним все равно покончено, ушел с места атаки. Пожар на танкере бушевал на протяжении 3 суток, однако «Окана» все еще держался на плаву, когда 28 марта его обнаружил английский корвет «Флер Де Лис», эскортирующий танкер «Долабелла». Все предпринятые ими попытки взять на буксир «голландца» оказались безуспешны. Только 15 апреля дрейфовавший по течению полностью выгоревший остов голландского танкера был потоплен артиллерийским огнем канадского тральщика «Берлингтон» на позиции 43°24' с.ш. и 64°54' з.д.

Записав на свой счет танкер-шеститысячник, Топп взял курс на юг-запад в район Бостона. Передвижение в надводном положении осуществлялось только в ночное время. Прибыв на место 27 марта, лодка не обнаружила какого-либо оживленного судоходства, хотя провела на позиции у мыса Код двое суток. Решив сменить район патрулирования, Топп 29 марта взял курс на юг к побережью Вирджинии. Потратив на переход почти сутки, «U552» заняла позицию в 12 милях восточнее устья реки Чинкотенгу. Движение судов здесь было весьма оживленным, однако активным действиям субмарины в этом достаточно мелководном районе мешали патрулирующие его самолеты и корабли противника. Их численность в отличие от первых двух месяцев действий немецких подлодок у восточного побережья США существенно возросла. В апреле 1942 года силы ПЛО охраны Восточной морской границы включали в себя^[32]: 2 канонерские лодки, 5 патрульных яхт, 4 165-футовых куттера, 8 125-футовых куттера, 3 173-футовых корабля ПЛО, 1110-футовый корабль ПЛО, 5 сторожевых кораблей класса «Игл», 17 британских и канадских траулеров ПЛО, 126 самолетов противолодочной авиации.

Правда, из указанных кораблей, только четыре были современной постройки — 173-футовые «РС-471», «РС-472», «РС-473» и 110-футовый «РС-507». Но даже они вряд ли представляли существенную угрозу для немецких лодок, так как несли слишком малый запас глубинных бомб и очень плохо подходили для охоты на них в Атлантике. Относительно пригодными для противолодочной службы являлись также четыре 165-футовых куттера береговой охраны. Остальные патрульные корабли либо были построены еще в годы Первой мировой войны, либо представляли собой мобилизованные яхты и угрозу для немцев представляли еще меньшую.

С учетом того, что американские моряки обладали весьма малым опытом борьбы с подводными лодками, все это больше напоминало деревянный меч в руках командующего силами охраны Восточной морской границы. Однако присутствие 17 британских и канадских траулеров,

экипажи которых были не новичками в противостоянии немецким подводным охотникам, несколько скрашивало ситуацию.

Реальную угрозу для немцев представляли 23 эсминца, временно приданные силам охраны Восточной морской границы, и большое количество авиации. Правда, американцы продолжали использовать эсминцы в противолодочных патрулированиях своего побережья, которые из-за своей неэффективности именовались еще в годы Первой мировой войны — «Погоней за осами по всей ферме». Однако эсминцы, в отличие от мобилизованных яхт и катеров береговой охраны, являлись настоящими боевыми кораблями, представляющими реальную опасность для подводных лодок.

Весьма осложняли жизнь немецким подводникам самолеты противолодочной авиации, которые регулярно патрулировали побережье как в дневное время, так и ночью. Отсутствие радиолокаторов на борту самолетов американские летчики старались компенсировать своей чрезвычайно активной деятельностью над прибрежными водами. Подводные лодки, действовавшие в конце марта у мыса Гаттерас, отмечали увеличение самолетов в этом районе. В штаб Деница поступали сообщения с лодок, в которых говорилось о том, что «теперь они (летчики. — В.К) довольно ловко управляют с глубинными бомбами», что свидетельствовало о возросшем мастерстве американских пилотов авиации ПЛО.

В таких условиях для удачных и безопасных действий немецким подводникам, несомненно, подходила тактика «ночного охотника», когда лодка в надводном положении начинала поиск целей под покровом ночи и атаковала жертву с близкого расстояния. Но Топп полагал, что и дневное время тоже может быть избрано для нападения на суда. Он решил пренебречь малыми глубинами (не больше 20 метров) в этом районе, которые стали бы для субмарины ловушкой в случае обнаружения её противником. К тому же атаки в светлое время суток пришлось бы производить с дальних дистанций, что не сулило больших шансов на успех. Однако командир немецкой подлодки решает не отвергать действия днем. Записи в Журнале боевых действий «U552» 31 марта — 2 апреля, несмотря на их краткость, дают полную картину ее действий:

«31.03.1942, квадрат CA5748.

01:00. Нахожусь у плавучего маяка Уинтер Квортер.

06:00 Лег на грунт

9:50. Подвсплыл под перископ. Шумопеленгатор засек шум винтов 4 судов. Не видно ни одно из них.

12:40. Перископная глубина. Судно 5000 тонн. Расстояние слишком велико. Идет в северном направлении.

13:42. Перископная глубина. Судно 6000 тонн. Курс 40°. Готовность к атаке на расстоянии 2500 метров.

14:30. Квадрат СА4999. Залп из аппарата № 1. Промах.

14:59. Новые шумы винтов. Подвсплыл под перископ. Два танкера идут южным курсом, один — северным. Решаю атаковать танкер в балласте, самый ближайший ко мне.

15:34. Залп из аппарата № 2. Расстояние 700 метров. Маневр проходил при спокойном состоянии моря, однако перед перископом прошла высокая волна, закрывшая цель. Тем не менее, я выстрелил. Вероятно, поэтому промахнулся.

15:50. Перископная глубина. Замечен самолет. Перешел на более глубокое место. Лодка коснулась дна на 18 метрах. Лег на грунт. Самолет нас не заметил.

17:50. Новые шумы винтов. Всплыл под перископ. Танкер 5000 тонн, идет северным курсом. Готовность к атаке. Расстояние слишком велико — приблизительно 3000 метров.

19:27. Квадрат СА4996. В перископ видел 10 судов, слышал шумы еще девяти судов, но их не видел.

21:20. После сообщения о шуме винтов всплыл. Преследовал в надводном положении, безуспешно.

1.04.1942, квадрат СА5744.

06:15. Замечена тень, погружение! Подвсплыл под перископ. В поле зрения судно 4000 тонн. Лодка развернута кормовым торпедным аппаратом на танкер.

06:45. Залп из аппарата № 5. Промах. Лег на грунт.

11:25. Шумопеленгатор засек шум винтов. Всплыл под перископ. Вижу три парохода.

12:00. Залп из аппарата № 3. Цель — судно 6000 тонн. Промах.

23:00 Квадрат СА5784. 5 судов. Курс 110°. Начинаю преследование.

2.04.1942

02:00. Визуальный контакт с судами потерян.

11:25. Квадрат СА4996. Перископная глубина. Вижу большой танкер. Решаю атаковать из подводного положения.

12:15. Залп из аппарата № 3. Промах.

14:55. Лег на грунт.

15:05. Всплыл под перископ. Вижу два парохода в охранении сторожевого корабля. Расстояние слишком велико.

15:25. Лег на грунт.

15:35. Всплыл под перископ. Танкер. Неудобная позиция для атаки.

16:28. Лег на грунт. (ЖБД «U552», записи от 31.03. — 02.04.1942)

Находясь на позиции между устьем реки Чинкотенгу и плавучим маяком Уинтер Квортер в течение трех дней, Топп стал свидетелем прохождения около 60 судов и пяти патрульных кораблей. За это время он произвел 5 торпедных атак по целям, расстояние до которых колебалось от 700 до 2500 метров, израсходовав на это 5 торпед, и не добился ни одного попадания. Кеннет Бийр («Суда-ловушки против подводных лодок»), проводя анализ торпедных атак Топпа в этом эпизоде, приходит к следующему выводу о причинах его промахов: *«Было очевидно, что он (Топп. — В.Н.) склонен к пуску торпед с большого расстояния и не имел того технического и точного мастерства, каким обладал Хардеген. Возможно, эта привычка выработалась у него от атак конвоев из множества судов, где промах по одной цели мог повлечь за собой поражение совсем другой»*^[33].

Командирам немецких подводных лодок не рекомендовалось, в случае если расстояние до цели составляет более 1000 метров, стрелять по ней одиночными торпедами, так как это не гарантировало точного попадания. Необходимо было выстреливать две, три или даже четыре торпеды и стремиться, чтобы хоть одна из них обязательно поразила цель. Конечно, это правило соблюдали не все командиры-подводники. К примеру, командовавшие подводными крейсерами IX серии Мор («U124»), Мертен («U68») и Хардеген («U123») предпочитали стрелять 1–2 торпедами с дальних дистанций и при этом часто попадали. Но специфика длительных походов подводных крейсеров, где торпеды нужно было расходовать очень рационально, выковывало в их командирах мастерство правильно определять элементы движения цели, что и позволяло им метко стрелять даже с больших расстояний. Топп являясь опытным «конвойником», судя по всему, таким мастерством не обладал и поэтому мало удивительного в том, что, занимаясь у Уинтер Квортер несвойственным ему делом, он не смог добиться успеха.

В дальнейшем командир «U552» отказался от подобных «экспериментов» и стал проводить образцовые ночные атаки из надводного положения, что позволило ему достичь существенных успехов в этом походе. Но пока его продолжали преследовать неудачи.

Так как действия в течение светового дня не принесли успеха, Топп решил более не тратить торпеды впустую. Однако и ночные атаки были затруднительны из-за активности воздушных и надводных сил ПЛО

противника. В результате Топп оказался в весьма щекотливой ситуации — топлива израсходовано уже достаточно, из 14 торпед использовано 6, а уничтожен всего лишь один танкер. Непропорциональные траты горючего и торпед по отношению к имевшемуся результату могли стать причиной серьезного разбирательства в штабе после возвращения на базу. Он понимал это, так же как и то, что теперь успех ему был необходим как воздух. Судьба дала Топпу такой шанс, когда вечером 2 апреля он обнаружил невооруженный и никем не охраняемый угольщик «Дэвид Х. Этуотер» (2438 брт). Его капитан Уильям Кит Уэбстер сам подписал приговор своему судну, когда решил, что успеет достичь мыса Дэлавер до наступления темноты, выйдя в море из Чесапикского залива в полдень 2 апреля. Уэбстер пренебрег инструкциями, согласно которым в темное время суток торговые суда должны были становиться на защищенные якорные стоянки в Чесапикском заливе и заливе Дэлавер. Переходы же должны были осуществляться только в дневное время. Эта система движения судов получила название «частичного конвоя». Если бы капитан «Дэвида Х. Этуотера» вышел в море на рассвете или не вышел бы вовсе, понимая, что уже не успевает достигнуть залива Дэлавер засветло, то гибели угольщика удалось бы избежать. Но большинство капитанов американского торгового флота относились с пренебрежением к нововведениям военно-морского командования и откровенно поплевывали на инструкции командующего силами Восточной морской границы контр-адмирала Адольфуса Эндрюса. Такое непослушание приводило к потоплениям немецкими лодками многих судов. Капитан «Дэвида Х. Этуотера» в данном случае не был исключением из правил, проявляя такую легкомысленность к угрозе ночных атак. Это и послужило причиной гибели его судна и команды, включая и его самого.

Из записей капитан-лейтенанта Топпа в ЖБД «U552» ясно, что днем 2 апреля его лодка отлеживалась на грунте, периодически всплывая под перископ, чтобы понаблюдать за поверхностью. Немцы слышали и видели, проходящие мимо суда, но активных действий не предпринимали, так как рядом последние шли в охранении эскорта из кораблей ПЛО. В 18:52 «U552» в очередной раз всплыла с грунта, чтобы осмотреть горизонт. Практически сразу Топп заметил в перископ одиночное судно,двигающееся северным курсом. Командир «U552» принял решение преследовать цель и с наступлением сумерек всплыть и атаковать пароход артиллерией. В 19:45 акустик фиксирует справа по борту лодки шум винтов эсминца, не спеша проследовавшего мимо. Вскоре шумы были слышны уже за кормой субмарины и затем стихли. В 19:57 Топп всплыл, но судно

уже пропало из виду. Визуальный контакт с целью был установлен лишь практически через час, в 20:40. Однако через 11 минут лодка быстро ушла под воду, уклоняясь погружением от замеченного сигнальщиками верхней вахты эсминца. Но шумопеленгаторная станция не уловила какого-либо шума винтов, поэтому в 20:58 субмарина вновь появилась на поверхности и практически сразу обнаружила преследуемый ею пароход. На этот раз Топп решил не откладывать атаку, и в 21:10 артиллеристы получили приказ открыть огонь. Это произошло в шести милях от устья реки Чинкотегу и в 1,4 мили от плавучего маяка Уинтер Квортер. Ведя обстрел с расстояния примерно в 600 метров, немцы сделали 93 выстрела по цели и добились приблизительно 50 попаданий. Гибнущий «Дэвид Х. Этуотер» успел послать в эфир сигнал «SOS», свои координаты и название и то, что он обстрелян субмариной. Это сообщение было принято в штабе сил охраны Восточной морской границы^[34]. Адмирал Эндрюс приказал немедленно выслать ему на помощь эсминцы «Ноа» (DD-343) и «Герберт» (DD-160), патрулирующие область между Уинтер Квортер и мысом Чарльз. Однако корабли прибыли на место лишь в 00:00, опоздав на полтора часа. К тому времени судно уже отправилось на дно, а «U552» ушла с места действия.

Те, кто не погиб от оружейного огня, не имея возможности спустить шлюпки на воду, были вынуждены прыгать за борт. Однако большинство из них утонуло. Лишь три члена экипажа угольщика сумели добраться до уцелевшей шлюпки. Их подобрал малый куттер береговой охраны «Легар» (WSC-144), который прибыл первым к месту происшествия, через 45 минут после гибели судна, заметивший вспышки артиллерийской стрельбы и пламя горящего «Дэвида Х. Этуотера». Три спасенных моряка были доставлены им в 01:15 3 апреля на базу береговой охраны, расположенную на острове Чинкотегу, после чего их отправили в Морской госпиталь Норфолка^[35].

Некоторые историки в данном случае склоны приписывать Эриху Топпу намеренное нежелание предоставить экипажу угольщика шансов на спасение. Однако до сих пор не было проведено ни одного официального расследования, подтверждающего или опровергающего это утверждение. По мнению американского историка Кена Данна, занимавшегося исследованием случая потопления Топпом «Дэвида Х. Этуотера», роковую роль в его гибели сыграли несколько обстоятельств. Одним из них является конструкция судна, которая была схожа с танкером. На «Дэвиде Х. Этуотере» мостик, радиорубка, шлюпки, а также машинное отделение и кубрики сгруппированы в корме, в отличие от обычных сухогрузов, где

мостик располагался на миделе, а шлюпки находились на носу и корме. Открывая огонь по судну, лодка старалась прежде всего поразить такие его части, как машинное отделение, мостик и радиорубку, чтобы лишить хода и связи. В случае с угольщиком, когда «U552» открыла огонь, снаряды поражали как раз его корму, и, видимо, большая часть экипажа, находившаяся как раз в этой части судна, погибла сразу. Оставшимся в живых, для того чтобы достигнуть шлюпок (которые уже должны были стать непригодны для использования), нужно было пройти через ураган осколков. Поэтому в данной ситуации ни о каком спуске шлюпок на воду и не могло быть и речи, и уцелевшим пришлось прыгать в воду с подбойного борта, чтобы спастись от оружейного огня. Другим таким же роковым обстоятельством явилось то, что после открытия огня и первых попаданий в «Дэвид Х. Этуотер» на нем так и не прозвучал сигнал «Покинуть судно» (что может означать для субмарины сигналом к прекращению огня и шансом для экипажа судна спустить на воду плавсредства), а радист угольщика начал передачу сигнала «SOS». Все это должно было навести Эриха Топпа на мысль, что экипаж судна не желает его оставлять, борется с пожаром и продолжает сопротивление или, вернее сказать, тянет время, ожидая помощи от патрульных кораблей. Так как на лодке знали, что один из них находится неподалеку, оружейный огонь не прекратился.

Можно предположить, что после того как первые снаряды поразили мостик «Дэвида Х. Этуотера», те офицеры угольщика, которые должны были подать звуковой сигнал об оставлении судна, были уже мертвы, а передача радистом сообщения сыграла свою роковую роль в том, что лодка имела повод для продолжения огня. Вероятнее всего, что Топп, ведя огонь по угольщику, не представлял себе того, что на нем происходит на самом деле, считая, что судно предпочитает сопротивляться до конца, и работа радиста могла только убедить его в этом. Исходя из всего вышеизложенного, можно предположить, что экипаж «Дэвида Х. Этуотера» скорее всего стал жертвой трагической случайности, чем какого либо злого умысла со стороны Эриха Топпа, который намеренно не захотел дать людям с этого судна возможности покинуть его^[36].

Отправив угольщик на дно, лодка стала отходить полным ходом к большим глубинам. Ее командир понимал, что разворошил осиное гнездо, и оставаться на мелководье не собирался ни минуты, чтобы не разделить участь только что потопленного им судна. Собственно, у «U552» в этот момент появился шанс стать первой немецкой субмариной, потопленной у берегов США, когда верхняя вахта не заметила приближающийся к лодке

самолет. Однако удача снова была на стороне «красных дьяволов»^[37], поскольку пилот, проведя свою машину над рубкой на высоте примерно в 30 метров, умудрился не заметить субмарину.

Находиться в этом районе для «U552» уже не было смысла, и Топп решил сместиться вдоль побережья на юг к мысу Гаттерас. Вечером 3 апреля он отправил радиogramму в штаб Деница, в которой описал обстановку и результаты своей деятельности за последние 10 дней:

«От "U552» Боевое донесение:

У мыса Код в течение трех дней движение судов не наблюдается. Между мысом Мэй и мысом Генри в дневное время вдоль бакенов оживленное судоходство, которое прекращается ночью. Эффективное морское и воздушное патрулирование. В течение 8 дней высокое атмосферное давление. 25 марта в квадрате CB1363 торпедирован танкер "Окана" (6256 брт.). Сгорел. 3 апреля^[38] в квадрате CA5714 потопил артиллерийским огнем "Этуотер"(2438 брт)» (ЖБД командующего подводными силами, запись от 3.04.1942).

Лодка находилась на позиции в районе Кити-Хок, где не имела никаких контактов с судами противника. Ранним утром 4 апреля Эрих Топп сменил позицию и, пройдя на юг около 25 миль, достиг мели Уимбл. Здесь в течение светлого времени суток «U552» пассивно наблюдала за вражескими судами:

«Линия горизонта слишком туманна, пароходы, замеченные мною в перископ, от лодки отделяет расстояние не менее 3 миль. Поэтому предзалповое маневрирование в большинстве случаев безрезультатное. В целом с помощью перископа и шумопеленгатора обнаружено 16 судов» (ЖБД «U552», запись от 4.04.1942).

Дождавшись сумерек, в 17:50 лодка всплыла с грунта и продолжила движение на перископной глубине. В 20:30, находясь в 20 милях от мыса Гаттерас, она обнаружила небольшой конвой, состоящий из двух танкеров «Байрон Д. Бенсон» (7953 брт) и «Галф оф Мексико» (7807 брт), которые шли в охранении американского быстроходного тральщика «Гамильтон» (DMS-18, бывший DD-141) и британского траулера «Норвич Сити».

В самом начале похода, когда «U552» совершала после выхода из Сен-Назера пробное погружение, произошла разгерметизация командирского перископа, в результате чего оптика сильно запотевала^[39]. На момент, когда акустик установил контакт с конвоем, вышел из строя и зенитный перископ, который также сильно запотел. В результате Топп сумел разглядеть в него только призрачные контуры двух танкеров, идущих под

эскортом. Затем вышел из строя и гирокомпас. Не видя никаких шансов для подводной атаки, командир «U552» решил всплыть и, несмотря на то, что было еще недостаточно темно, преследовать конвой в надводном положении. Однако через час движения полным ходом перегрелась одна из разоблицительных муфт, и лодка была вынуждена продолжить движение на одном дизеле. Но, в конце концов, после всех этих неприятностей удача улыбнулась немцам. Сумев удачно обойти стороной державшийся позади танкеров «Гамильтон», Топп продолжил движение в их сторону. Обнаружив траулер «Норвич Сити», лодка незаметно прошла за его кормой, после чего погрузилась, чтобы прослушать горизонт. Акустик зафиксировал контакт с танкерами и, всплыв, «U552» начала сближение. Вскоре Топп обнаружил «Байрон Д. Бенсон» и атаковал:

«22:30. Тень по носу слева. Танкер. Несмотря на все трудности, я все догоняю танкер. Второго танкера не видно. Длительно отыскивать его не могу, потому что вскоре взойдет луна. Захожу с левого борта и начинаю атаку.

22:47 квадрат CA7652. Западный бриз, на море спокойно, безоблачно. Залп из аппарата № 3 по расчетным данным стрельбы на расстояние 1000 метров. Через 1 минуту и 8 секунд торпеда попала в корму. Сильный взрыв. Столб огня высотой в несколько сотен метров. Танкер превратился в настоящий океан пламени. Это большое судно примерно 10 000 тонн. Теперь по нам бьет эскортный корабль осветительными снарядами. Он идет впереди вместе с первым танкером. Эскортный корабль, который мы обогнали, не виден. Поворачиваю на большой скорости на 90°, чтобы уйти на более глубокое место. Эскортный корабль продолжает стрелять осветительными снарядами» (ЖБД «U552», запись от 5.04.1942).

Находившееся неподалеку от места событий американское судно-ловушка «Эстерион» (AK100) стало свидетелем торпедирования «Байрона Д. Бенсона». Свидетельства членов ее экипажа, не расходятся с записями в ЖБД «U552»:

«В 22:47 огромный огненный шар вспыхнул в ночи. Взрыв произошел по направлению в сторону носа от нашего правого борта всего в нескольких милях от нас — истинный компасный пеленг 190°. За огненным шаром последовал столб пламени, быстро распространявшийся через среднюю и кормовую части танкера».^[40]

Единственное, в чем ошибся Топп, было место попадания торпеды — она попала в середину судна. Огонь горящего танкера, перевозившего 14 500 тонн нефти, превратил ночь в день, и лодка теперь была видна на поверхности океана как на ладони. Однако Топпу в очередной раз повезло,

так как ветер относил густые клубы дыма в сторону британского траулера, что позволило «U552» быстро ретироваться с места событий и избежать преследования.

Из 37 членов экипажа танкера кораблями эскорта были спасены 27. В 09:50 утра 5 апреля они были доставлены «Гамильтоном» в Норфолк. Десять человек, включая и капитана «Байрона Д. Бенсона» Джона Г. МакМиллана, погибли. Танкер, полностью выгорев, затонул лишь три дня спустя в районе Нэгз Хед неподалеку от Национального монумента братьям Райт.

После этой удачной атаки «U552» начала движение на юг к глубокой воде. Днем 5 апреля лодка погрузилась южнее устья реки Орегон, в трех милях от берега. Лежа на дне на глубине 80 метров на протяжении четырех часов субмарина фиксировала шумы проходящих над ней судов. Тем не менее Топп не предпринимал никаких действий, желая действовать наверняка. Торпед оставалось всего 7 штук. Всплыв, он направил свою субмарину к мысу Гаттерас, где в результате его действий вечером 6-го и ранним утром 7 апреля на дно отправились британский танкер «Бритиш Сплendor» и норвежская китобойная плавбаза «Лансинг».

Танкер «Бритиш Сплendor» (7138 брт), груженный 10 000 тонн бензина, направлялся в Галифакс, для того чтобы войти в состав очередного конвоя, уходящего в Англию. Охрану этого ценного груза осуществляли два британских противолодочных траулера — «Сэнт Зено» и «Хертфордшир», да и сам «Бритиш Сплendor» был неплохо вооружен, имея на своем борту одно 12-фунтовое орудие, 40-мм «Бофорс» и два пулемета.

Вечером 6 апреля в 18:00 на «U552» обнаружили танкер и его эскорт. Для того чтобы не демаскировать себя раньше времени, так как было еще достаточно светло, лодка вела преследование в подводном положении, двигаясь параллельным курсом. Когда световой день пошел на убыль и наступили сумерки, субмарина всплыла на поверхность, однако, заметив конвой,двигающийся в ее сторону, снова погрузилась. 20-минутного нахождения под водой было достаточно, чтобы после всплытия потерять конвой из виду. Топп был вынужден заново погрузиться для того, чтобы прослушать горизонт. В 21:20 акустик зафиксировал шум винтов судна, после чего лодка всплыла и начала сближение с целью в надводном положении. Вскоре с конвоем был снова установлен визуальный контакт. Топп увидел танкер и державшийся от него по правому борту «Сэнт Зено». Несмотря на присутствие с этой стороны корабля эскорта, «U552», зайдя с правого борта танкера, в 21:57 произвела залп из аппарата № 3. Однако

торпеда прошла мимо, так как танкер в момент торпедного залпа изменил курс, совершив поворот.

После 22:00 капитану «Бритиш Сплendor» Джону Холлу доложили, что с левого борта слышен странный звук, похожий на «шум авиационного двигателя». Как раз в этот момент Топп после неудачной первой атаки, обойдя танкер с кормы, готовился нанести удар в его левый борт.

В 22:17 «U552» произвела выстрел из аппарата № 1. Спустя 1 минуту и 54 секунды торпеда попала в левый борт «Бритиш Сплendor», в район машинного отделения. На судне начался сильный пожар, однако команде удалось спустить на воду три шлюпки и спасательный плот, с которых через два часа траулер «Сэнт Зено» подобрал 41 человека. 11 членов команды танкера и один артиллерист из расчета его орудия погибли во время взрыва торпеды.

На этот раз Топп не спешил уйти с места атаки, так как решил, что корабли охраны могут попытаться спасти танкер, отбуксировав его на мелководье. Поэтому он решил проконтролировать результат своей атаки и в случае, если судно не затонет, нанести ему «coup de grace»^[41]. Однако «Бритиш Сплendor» добивать не пришлось. В этом командир подлодки удостоверился в 23:10, приблизившись к горящему танкеру. Судно затонуло в 14 милях к юго-западу от пролива Окракок. Теперь лодке нужно было как можно быстрее уходить из этого района, в который противник начинал стягивать имеющиеся у него силы ПЛО. Отойдя сначала в восточном направлении, а затем взяв курс на юг, «U552» столкнулась с эсминцами противника, от которых поспешила уклониться погружением. Это были «Рупер» (DD-147), «Ноа» (DD-343) и «Герберт» (DD-160), спешащие на помощь траулеру «Сэнт Зено», который все еще производил поиск лодки, произведя к 23:45 уже два бомбометания. Однако подлодка уже была далеко.

Успешно избежав возмездия, Топп принял решение идти к мысу Лукаут. Однако перед этим он решил заняться перегрузкой двух торпед, хранившихся в контейнерах на верхней палубе его подлодки. Найдя недалеко от Гаттераса укромную бухту, экипаж «U552» в 02:00 занялся подготовкой к перемещению торпед внутрь лодки. Но в 03:30 работа была прервана, так как верхняя вахта доложила о приближении сторожевого корабля противника. Лодку с него не заметили. Через полчаса вновь последовал доклад о визуальном контакте с противником — *«Большая тень, впереди которой идут три корабля охраны»*. «Тенью» оказалась норвежская китобойная плавбаза «Лансинг» (7866 брт), которая шла в Нью-

Йорк из Кюрасао с 8900 тоннами нефти^[42].

Свернув все работы по загрузке торпед, Топп принял решение атаковать судно, тоннаж которого оценил в 14 000 тонн. После преследования и занятия удобной позиции для стрельбы в 04:52 лодка произвела залп из носовых торпедных аппаратов № 2 и № 4. По истечении 2 минут и 6 секунд торпеда из аппарата № 2 попала в середину правого борта «Лансинга». Другая торпеда не смогла выйти из торпедного аппарата, застряв там с вращающимся гребным винтом. Во время взрыва на судне погиб кочегар Эмиль Хансен, находившийся в машинном отделении, остальные 49 человек экипажа плавбазы сумели спастись, спустив уцелевшие шлюпки на воду. Однако место в них нашлось не только людям. Недавно оценившаяся любимица экипажа собака Турса после торпедирования судна успела принести к одной из шлюпок поочередно четверых щенков, но вернуться за пятым она уже не успела. После 5 часов кочевания по волнам, в 09:50 утра 7 апреля, команда «норвежца» была подобрана американским танкером «Пан Род Айлэнд» и канадским сторожевым кораблем, доставивших их в Норфолк. «Лансинг» затонул в 14 милях к востоку от мыса Гаттерас через полтора часа после попадания торпеды.

Расправившись со своей очередной жертвой, «U552» ушла в сторону глубоководья, чтобы погрузиться в подходящем месте и переждать световой день в подводном положении. Лодка отлеживалась на дне до наступления сумерек, однако после всплытия на поверхность Топп пока и не помышлял о продолжении охоты. У него осталось всего три торпеды, из которых только одна находилась внутри лодки в торпедном аппарате № 5, расположенном в корме. Сначала он решил закончить прерванную появлением «Лансинга» загрузку торпед из контейнеров на верхней палубе, для чего в 22:00 снова вернулся в бухту. В два часа ночи 8 апреля работа была завершена и обе торпеды были помещены внутрь, одна в носовой торпедный отсек, другая в кормовой^[43]. Все светлое время суток «U552» провела лежа на дне, пока торпедисты занимались проверкой торпед, извлеченных из контейнеров. К огорчению командира, у принятой в кормовой отсек торпеды в процессе хранения нарушилась герметичность, в результате чего попавшая в двигательный отсек вода вывела ее из строя.

В 20:00 лодка всплыла на поверхность и начала движение к мысу Лукаут, периодически погружаясь для прослушивания горизонта. В 22:18 «U552» установила гидроакустический контакт с одиночным судном и начала сближение с ним. Однако, так как ночь выдалась очень темная,

визуально обнаружить его пока не удавалось. Лодка сближалась с целью, следуя докладом акустика. Топп опасался, что будет обнаружен из-за светящегося кильватерного следа, оставляемого лодкой. Прибрежные воды сильно фосфоресцировали. Прошло достаточно много времени, пока с «U552» заметили судно, которое ее командир оценил примерно в 8000–9000 тонн. Это был американский танкер «Атлас» (7137 брт), следовавший из Хьюстона в Сеуорден, имея на борту 13 200 тонн бензина.

Топп испытывал опасение быть обнаруженным раньше времени. На танкере действительно очень скоро догадались о присутствии рядом лодки. Однако «U552» не увидели, а слышали. Сигнальщики доложили капитану «Атласа» Гамильтону Грею, что справа по борту отчетливо слышен шум работающего дизеля, на что Грей приказал рулевому взять «лево на борт», чтобы повернуться кормой к источнику звука. Однако приказ капитана запоздал. В 03:38 Топп с расстояния в 2000 метров выпустил торпеду из аппарата № 5, которая попала в цель через 2 минуты и 2 секунды. С лодки наблюдали большой взрыв в середине судна, в районе 6-го резервуара. Однако, как это ни парадоксально, бензин от взрыва не загорелся, и остановившийся «Атлас», как казалось, тяжелых повреждений не получил. Тогда на «U552» решили торпед не жалеть. Субмарина развернулась к цели носом и ровно в 04:00 произвела залп из аппарата № 1. Через 48 секунд торпеда попала то же самое место, где прогремел первый взрыв, и судно превратилось в пылающий костер. Загорелось также топливо, уже вылившееся в океан через пробоину, возникшую после попадания первой торпеды. Команда танкера, уже успевшая спустить шлюпки, но не успевшая далеко отойти от горящего судна, оказалась в весьма сложном положении. В результате им удалось покинуть опасную зону, но при этом из 34 членов экипажа «Атласа» погибло 2 человека и еще 5 получили сильные ожоги. В 08:00 утра 9 апреля все 32 человека были подобраны куттером береговой охраны «CG-462» и доставлены им в Морхед Сити (Северная Каролина). «Атлас» затонул в 5 милях северо-восточнее отмели Лукаут и в 12 милях от буя Накл.

После потопления танкера у Топпа осталась только одна торпеда, которая после тщательной проверки была признана все-таки годной для стрельбы. Ее «U552» израсходовала ночью 10 апреля, торпедировав в 18 милях к северо-востоку от мыса Лукаут еще один американский танкер «Тамаулипас» (6943 брт).

«Тамаулипас» совершал переход из Тампико (Мексика) в Нью-Йорк, имея на борту 10 200 тонн нефти. Гидроакустический контакт с ним был установлен вечером 9 апреля в 22:40, после чего лодка перешла в

надводное положение и начала преследование предполагаемой цели. В 23:40 верхней вахте удалось установить визуальный контакт с танкером, который оценили как «десятитысячник». Однако изначально ситуация складывалась не в пользу Топпа. Перед самой полночью сигнальщик доложил капитану танкера Фалькенбергу о прошедшей перед носом танкера торпед^[44]. Обеспокоенный капитан приказал увеличить скорость до 10 узлов и перейти на противолодочный зигзаг. По прошествии небольшого количества времени сразу после полуночи с кормы поступил доклад об отчетливом звуке работающих дизелей. Фалькенберг приказал рулевому переложить руль на право, однако это было ошибкой, так как в момент поворота танкер подставил свой правый борт для торпеды, выпущенной из кормового аппарата «U552». В 00:27 «Тамаулипас» получил торпедное попадание в районе 5-го резервуара. После взрыва на танкере начался сильный пожар, который продолжался до утра. Выгоревшее судно затонуло в 20 милях к северо-востоку от мыса Лукаут.

Через пять минут после попадания торпеды капитан Фалькенберг, поняв, что его танкер обречен, приказал спустить шлюпки на воду. Из 37 членов экипажа «Тамаулипас» спаслось 35 человек, и только два моряка утонули, когда, спрыгнув за борт, не смогли добраться до шлюпок. Несколько часов спустя спасшиеся были подобраны английским траулером «Норвич Сити» и доставлены им в 07:45 утра 10 апреля в Морхед Сити.

После потопления «Тамаулипаса» на «U552» не осталось ни одной торпеды. Правда, еще был не полностью потрачен боезапас для палубного орудия, но Топп отказался от продолжения похода, не рискуя атаковать вражеские суда одной артиллерией. Тому имелись вполне серьезные причины. 5 апреля «охотившийся» в этом районе командир «U123» капитан-лейтенант Хардеген известил Деница о своем бое с судном-ловушкой.

10 апреля командир «U552» отослал в штаб сообщение, в котором сообщал о своих успехах и начале возвращения на базу:

«От "U552» Боевое донесение:

Активное движение судов между мысом Генри и мысом Лукаут. От мыса Гаттерас грузопоток разветвляется на юго-восток и юго-юго-восток. Хорошие позиции для атаки: мель Уимбел и залив Ролей. Важные каботажники имеют эскорт (без Асдика)

Дальнейшие успехи:

5 апреля, квадрат СА 7652 груженный танкер 10 000 тонн

7 апреля, квадрат С А 7959 «Бритиш Сплendor» 7138 тонн

9 апреля, квадрат DC 1163 груженный танкер 8000 тонн

10 апреля, квадрат DC 1245 груженный танкер 10 000 тонн

7 апреля, квадрат CA 7991 торпедировал транспорт в 14 000 брутто-тонн, вскоре услышал внутренний взрыв на транспорте. Как транспорт затонул, не видел. Все суда шли под охраной.

Всего: потоплено 43 832 брутто-тонн, торпедировано 14 000 брутто-тонн» (ЖБД командующего подводными силами, запись от 10.04.1942).

Командир «красных дьяволов» несколько недооценил свои достижения. На самом деле достигнутый Топпом результат равнялся потопленным 7 судам общим тоннажем 45 731 брт. Впрочем, его успехи и так являлись весьма впечатляющим. Набрав за этот поход почти 46 000 брт, он стал лидером среди командиров лодок VII серии по результативности за время действий у Восточного побережья США. Командир «U71» корветтенкапитан Вальтер Флахсенберг смог удержать свой своеобразный рекорд в 5 судов общим тоннажем 38 894 брт всего десять дней, прежде чем «U552» оттеснила его на второе место. К тому же у Гаттераса Флахсенберг потопил всего один танкер «Дикси Эрроу», остальные суда «U71» отправила на дно по пути к месту патрулирования и возвращаясь на базу.

Суда, потопленные «U-552» в период с 25 марта по 10 апреля 1942 года

Судно	Тоннаж, брт	Страна	Дата	Время (Е.В.Т)	Способ атаки	Координаты места атаки судна	Экипаж (погибшие / выжившие)
«Окана»	6 256	Голландия	25.03.42	02:13	Торпеда	42°36' с.ш. 65°30' з.д.	53/4
«Дэвид Х. Этуотер»	2 438	США	2.04.42	21:40	Артиллерия	37°57' с.ш. 75°10' з.д.	24/3
«Байрон Д. Биссон»	7 953	США	4.04.42	22:47	Торпеда	36°08' с.ш. 75°32' з.д.	10/27
«Бритиш Сплэндор»	7 138	Англия	6.04.42	22:17	Торпеда	35°07' с.ш. 75°19' з.д.	12/41
«Лансинг»	7 866	Норвегия	7.04.42	04:52	Торпеда	35°08' с.ш. 75°22' з.д.	1/49
«Атлас»	7 137	США	9.04.42	03:38	Торпеда	34°27' с.ш. 76°16' з.д.	2/32
«Тамау-липас»	6 943	США	10.04.42	00:27	Торпеда	34°25' с.ш. 76°00' з.д.	2/35

В ответ на свое донесение Эрих Топп получил три радиограммы. Первая содержала поздравления от фюрера и являлась извещением о награждении командира «U552» Дубовыми Листьями к Рыцарскому кресту. Она сделала его 10-м по счету командиром немецкой субмарины, удостоенным этой награды. Два других сообщения пришли с поздравлениями от гросс-адмирала Редера и командующего подводными силами Карла Деница. Обратный путь «U552» через Атлантику занял почти две недели и прошел для нее без каких-либо происшествий. 27 апреля в 07:30, находясь на подходе к Сен-Назеру, подлодка встретила с немецким сторожевым кораблем, который сопровождал ее до базы. В 10:30 «U552» пришла в Сен-Назер, где ее ждала торжественная встреча.

Секрет успеха Эриха Топпа

В целом деятельность лодок VII серии у побережья США оказалась весьма успешной. Но результат, достигнутый «U552», не смогла повторить ни одна «семерка». Для того чтобы понять, почему успех Топпа так сильно отличается от достижений других командиров «семерок», также действовавших вместе с ним, нужно обратить внимание на некоторые моменты их активности в американских водах.

Как уже упоминалось, запас топлива лодок VII серии был гораздо меньше, чем у подводных крейсеров IX серии. По этой причине «семеркам» приходилось очень жестко экономить горючее, так как его излишний расход мог существенно сократить срок пребывания в районе патрулирования. Однако это удавалось сделать не всем и не всегда. В результате лодка, пробыв несколько дней на позиции, часто была вынуждена прерывать поход и начинать возвращение на базу с неполностью растраченным боезапасом, исчерпав свой лимит топлива. Помимо этого «семерка» из-за упомянутых проблем с горючим была также вынуждена резко ограничивать расстояние района своего действия и довольствоваться только теми целями, которые в нем встречались. Поэтому до вступления в строй подводных танкеров количество потопленных судов в прибрежных водах США у лодок VII серии было невелико, а их основной результат, достигнутый в походе, складывался из трех составляющих:

- а) суда, потопленные по пути к берегам Америки,
- б) суда, потопленные у берегов Америки,

в) суда, потопленные во время обратного пути во Францию.

«Девятки», не имевшие в этом плане таких проблем, были более результативны, набирая свой основной тоннаж именно у американского побережья. Хотя в течение первых двух месяцев подводные крейсера тоже были ограничены в своих действиях границами нарезанных им позиций, что впрочем, не помешало им добиться весьма солидных успехов благодаря своей большей автономности. Однако в дальнейшем Карл Дениц решил отойти от подобной тактики, предоставив «девяткам» больше свободы. 23 марта 1942 года штаб подводных сил передал на «U123» (Хардеген), «U105» (Шух) и «U160» (Лассен), находившимся в тот момент у берегов США, что теперь они могут вести свободную охоту на протяжении всего побережья от Северной Вирджинии до Флориды. Более обширный район действия дал возможность потопить Хардегену и Лассену почти по 40 000 брт каждому.

Найти подтверждения тому, что этот приказ касался и лодок VII серии, не удалось, однако именно Топп решил отойти от позиционных действий, предпочтя «стоянию на месте» у Уинтер Квотер свободную охоту на более широком участке побережья. Это не выглядело в глазах командующего подводными силами таким уж большим грехом с учетом тех успехов, которых достиг Эрих Топп, совершая переход от Уинтер-Квотер к мысу Лукаут в поисках новых целей. Дениц с похвалой отметил действия своего подчиненного: *«Отлично выполненное задание. Командир лодки с удалю и умом действовал на мелководье и с успехом использовал предоставившиеся ему возможности»*.

Формула успеха «U552» достаточно проста. Она сумела сохранить достаточно топлива для подобных действий (на момент 3 апреля Топп имел 75 метрических тонн соляра), в чем имеется несомненная заслуга его инженер-механика и «кочегаров». Имея в запасе лишних 15–20 тонн топлива, Эрих Топп не преминул воспользоваться возможностью расширить зону поиска целей, что не могло не сказаться на его результативности и позволило ему добиться гораздо больших успехов, чем если бы «U552» продолжала свои бесплодные атаки в районе устья Чинкотенгу. Любопытен тот факт, что лодка не использовала имеющуюся возможность дозаправиться топливом в море, в отличие от других «семерок», действовавших с ней в один период времени у побережья Америки, которые воспользовались услугами подводного танкера «U459».

Разумный расход горючего обеспечил Топпу возможность пересечь Атлантику в обоих направлениях и оставаться в районе патрулирования практически две недели^[45].

Благодаря этому обстоятельству «красные дьяволы» стали лидерами по потопленному тоннажу среди подлодок «четвертой волны». Оценивая достижения «U552» за время ее первого и единственного похода к берегам США, можно сделать определенный вывод — ее действия были не только самыми успешными среди «семерок», оперировавших там, но и одними из самых результативных за все время действий немецких подводных лодок в этом районе Атлантики. Результат Эриха Топпа уступает только успехам Рейнхарда Хардегена во время «Паукеншлага», когда последний потопил 8 судов общим тоннажем 49 421 брт. В итоге «U552» удалось занять второе место по результативности за один поход среди всех немецких лодок, действовавших в районе между полуостровами Новая Шотландия (Канада) и Флорида (США) в течение первого полугодия 1942 года.

Пять лучших походов к Восточному побережью США немецких ПЛ с января по июнь 1942 года

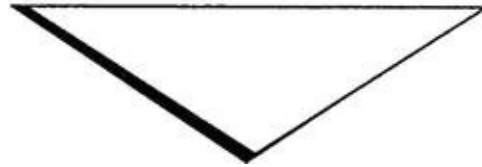
Тип	ПЛ	Командир	Время похода	Кол-во судов	Тоннаж, брт.
IXB	«U123»	Хардеген	23.12.1941—09.02.1942	8	49 421
VIII C	«U552»	Топп	07.03.1942—27.04.1942	7	45 731
IXB	«U106»	Раш	03.01.1942—22.02.1942	5	42 139
IXB	«U124»	Мор	21.02.1942—10.04.1942	7	42 048
IXB	«U123»	Хардеген	02.03.1942—02.05.1942	8	39 917

«Буйство» немецких подводных лодок у восточного побережья США, начавшееся операцией «Паукеншлаг» 12 января 1942 года, закончилось практически день в день через три месяца. За это время немецкие подводники, пользуясь слабостью противника, сумели нанести ощутимый вред его судоходству, не потеряв при этом ни одной лодки в районе боевых действий. Однако, как и полагал Дениц, подобные успехи будут возможны, пока американцы не наберут достаточно сил и опыта, чтобы успешно противостоять натиску немецких субмарин.

Этот день наступил, когда 14 апреля 1942 года американский эсминец «Ропер» (DD-147) потопил «семерку» «U85» оберлейтенанта цур зе Эберхарда Грегера, застигнув ее на мелководье в районе косы Кити Хоук (Северная Каролина). В дальнейшем немцы уже не встречали там таких благоприятных условий, в которых им приходилось действовать ранее. Жар подводной войны был перенесен ими на юг, в Мексиканский залив и Карибское море, где они еще несколько месяцев наносили судоходству

союзников чувствительные удары, пользуясь слабостью их противолодочной обороны в этих районах.

«U85» нашла свою гибель всего в нескольких милях от места, где Топп девятью днями раньше отправил на дно танкер «Байрон Д. Бенсон». Случилось собственно то, чего и опасался командующий подводными силами Германии. Лодка, застигнутая эсминцем на мелководье, была потоплена, не сумев достичь спасительных глубин. Исходя из этого события можно с полной уверенностью сказать, что восьмой поход «U552» стал «лебединой песней» немецких подлодок у мыса Гаттерас, где они достигали весомых результатов, не неся при этом никаких потерь.



Владимир Нагирняк

ИСТОРИЯ ОДНОЙ ФОТОГРАФИИ

И вам завещаю одно —
Написать на моей плите гробовой:
«Моряк из морей вернулся домой..»
Р.Л. Стивенсон. Реквием

Призвание воинских мемориалов заключается в сохранении памяти о прошедших войнах. Их воздвигают в честь знаменитых сражений, дабы увековечить для потомков славу победителей, они должны напоминать будущим поколениям о мужестве известных и безымянных участников тех событий. Но есть среди них и такие памятники, которые призывают не забывать об ужасах войны и жертвах, которые она пожинает, когда начинают греметь орудия.

Самое большее количество подобных напоминаний, воплощенных в камне и бронзе, посвящено жертвам Второй мировой войны, самой страшной и кровавой за всю историю человечества.

Среди них есть памятник американским морякам торгового флота (American Merchant Mariner's Memorial), который находится в Бэттери-парк города Нью-Йорк. Он символизирует собою память обо всех торговых моряках Америки, погибших за время боевых действий на море в 1941–1945 годах.

Историей своего создания этот мемориал обязан нескольким членам экипажа американского танкера, потопленного немецкой субмариной в Атлантике весной 1942 года. Иногда так случается, что при создании памятника его творец может опираться на реальные случаи, черпая в них свое вдохновение. И тогда реально существовавшие люди становятся прототипами для скульптур или скульптурных групп на постаментах. Примером такого вдохновения может служить история создания известного мемориала «Воин-освободитель» в Трептов-парке (Берлин). Его автор скульптор Е. Вучетич избрал прототипом для своего творения советского сержанта Николая Масалова, спасшего немецкую девочку во время боев за Берлин.

У памятника в Бэттери-парк в этом есть некоторое сходство с творением Вучетича, так как скульптор Марисоль Эскорбар, его автор, как

и советский художник, основывалась в своем творчестве на реально произошедшей истории, которая, правда, имела более печальный финал, чем случай в Берлине 1945 года. Основой вдохновения для Эскорбар во время работы над скульптурами для мемориала в Бэттери-парк стала старая фотография времен военных лет. На ней объектив фотографа запечатлел моряков с торпедированного немецкой подлодкой судна. Но что это был за снимок и что за люди были на нем?

Для того чтобы узнать это, перенесемся в далекий 1942 год, в котором и началась это необычная и трагическая история.

Атлантика, март 1942 года

После окончания в феврале 1942 года операции «Паукеншлаг»^[46] немецкие подводные лодки еще в течение трех месяцев оставались хозяевами вод между Флоридой и Нью-Йорком. За время этого краткого периода подводной войны их жертвами стало множество судов, которые немецкие подводники топили легко и безнаказанно. Командующий подводными силами Германии Карл Дениц, понимая что эффект внезапности не может длиться вечно, старался посылать как можно больше лодок к восточному побережью Америки, чтобы максимально использовать замешательство американцев для достижения наибольшего успеха. В их число входил и подводный крейсер «U123» капитан-лейтенанта Рейнхарда Хардегена, уже успевшего побывать у берегов США в январе — феврале 1942 года.

Хардеген начал свой поход 2 марта, в 19:30 выведя свою субмарину из бункера «Кероман-3», расположенного в Лориане. В 22:10 «U123» была встречена кораблем сопровождения, эскортировавшим ее после выхода из базы. Расставшись со своим охранением в 23:50 того же дня, подводный крейсер продолжил свой путь далее один. Заметив на подходах к Лориану множество рыбацких шхун, Хардеген решил уклониться погружением от встречи с ними и продолжил свой путь в подводном положении. Лодка появилась на поверхности только лишь вечером 3 марта, когда командир в 19:57 отдал команду на всплытие. К этому моменту от Франции её отделяло уже более 150 миль и «U123» взяла курс на район своего патрулирования — мыс Гаттерас.

По прошествии 11 суток лодка находилась юго-восточнее Ньюфаундленда. Но никто на ее борту не мог знать о том, что в этот же

день американский танкер «Маскоги» уже покинул Тринидад и начал переход к Галифаксу, имея на борту более 10 000 тонн сырой нефти. Судьба готовила этому судну печальную участь — «Маскоги» должен был стать первой жертвой Хардегена в этом походе. Однако на данный момент их разделяли более 1000 миль водного пространства, которые еще предстояло пройти подводному крейсеру.

Их встреча состоялась днем 22 марта, когда в 14:47 на «U123» слева по борту заметили столб дым на горизонте. Лодка взяла курс на источник дыма и вскоре в биноклях верхней вахты появились мачты и труба неизвестного судна. «Наш воскресный обед!» — сказал своему командиру первый вахтенный офицер Хорст фон Шретер, когда тот поднялся на мостик.

Определив скорость цели в 7 узлов, Хардеген начал сближение. Усилившиеся ветер и волнение на море (4–5 баллов) побуждали его к быстрому проведению атаки, так как начавшая портиться погода могла стать помехой для торпедной стрельбы. В 17:06 лодка погрузилась для атаки. Однако выпущенная из кормового аппарата № 5 парогазовая торпеда в цель не попала.

Вторую атаку командир «U123» предпринял в 17:56. Не смотря на то, что субмарину стало трудно удерживать на перископной глубине, Хардеген, определив на этот раз скорость цели в 8,5 узла, выпустил вторую торпеду с дистанции 500 метров. Торпеда, имевшая заводской номер 13516, попала в цель через 18 секунд, но вместо взрыва на лодке слышали лишь звук металлического удара, что изначально привело её командира к выводу о неисправности взрывателя у выпущенного «угря»^[47]. Однако когда он вновь поднял перископ, то увидел черный столб дыма над кормой судна: торпеда попала в машинное отделение, и танкер начал садился в море кормой.

В 18:02 лодка появилась на поверхности. Выскочив на мостик, Хардеген увидел, что корма судна полностью ушла под воду. Танкер затонул через 16 минут. Быстрый уход судна под воду не дал возможности немцам точно определить его тоннаж. Однако после опроса оставшихся в живых членов экипажа было установлено, что «U123» потопила американский танкер «Маскоги» (7034 брт) который совершал переход из Венесуэлы в Галифакс с заходом на Тринидад. Слова моряков подтвердила надпись названия судна на их спасательных жилетах. Радиист лодки Франц Рафальски уточнил данные по «Маскоги» и доложил командиру, что он был построен в 1913 году на одной из верфей Данцига^[48].

Из 34 членов судна лишь 10 человек сумели покинуть его на двух спасательных плотках. На одном из них находилось три человека, на другом семь. Опросив спасшихся, Хардеген оставил им воды, провизии, сигарет и, указав направление к побережью, покинул место атаки, продолжив свой путь на запад. Присутствовавший в качестве гостя на «U123» фотокорреспондент Рудольф Мейзингер уже успел снять гибель танкера, после чего сделал еще несколько снимков, запечатлев на фотопленке семь человек его экипажа, находившихся на спасательном плотике^[49].

Увы, но никому из спасшихся с «Маскоги» выжить не удалось. Их участь оказалась печальна...

Моряки с торпедированных судов оказывались в чрезвычайно сложном положении, когда оставались один на один с океаном, где шлюпка или спасательный плот были их единственной надеждой на выживание. Правда, если ситуация позволяла, немецкие подводники нередко предлагали им медицинскую помощь, указывали расстояние до берега и курс к нему, снабжали пищей и водой. Но даже получив эту помощь, многие из спасшихся моряков так и не смогли достигнуть земли.

Уже после окончания войны Джордж Беттс, сын Уильяма Бет-тса, капитана «Маскоги», занимаясь поисками подробностей гибели своего отца, разыскал жившего в Бремене бывшего командира «U123». Из переписки с ним Джордж Беттс узнал, что его отца не было среди тех десяти спасшихся. О них Рейнхард Хардеген написал следующее: *«В случае с "Маскоги" я не был в состоянии взять команду на борт, потому что мы уходили в западном направлении и не имели никакого помещения для этих людей. Я пишу это для того, чтобы показать Вам, что подводники не были никакими дьяволами, а являлись нормальными людьми с человеческими чувствами и мы сделали все, что мы могли. Мы надеялись на то, что они смогут достичь побережья или будут подобраны другим судном. Но погода была плохая и мы не были рады, что позволили остаться им один на один с ветром и морем»*^[50].

Бывший командир боевой субмарины был прав: выжившие с «Маскоги» имели небольшие шансы вновь ступить на землю. Спасательные плоты и шлюпки имели очень скудный запас провизии и воды, которого хватало всего лишь на несколько дней, и если люди не были подобраны проходящим мимо судном или не достигали берега в течение этого времени, то они погибали ужасной смертью. Американские торговые моряки даже вывели страшную формулу для спасшихся с погибшего корабля, которую называли «Правило Трех» (Rule of Three) — *«Вы можете*

прожить три недели без пищи, три дня без воды и три минуты без воздуха».

В течение войны снабжение шлюпок средствами спасения улучшилось. В комплект жизнеобеспечения были добавлены рыболовные снасти, средства для защиты от солнца, ветра и даже иногда в него входил аварийный радиомаяк. Но и этого было все равно недостаточно, чтобы позволить поддерживать жизнь людей достаточное время, да и не все шлюпки были обеспечены даже этим.

Одним из самых важных обстоятельств являлось количество спасательных шлюпок, уцелевших после гибели судна. Очень часто большинство из них приходили в негодность после попадания торпеды, но гораздо больше неприятностей приносил артиллерийский огонь с подлодки. Шлюпки, размещённые на верхних палубах, повреждались или вовсе уничтожались осколками снарядов. Но даже уцелевшими плавсредствами экипаж судна не всегда мог воспользоваться из-за обычно образовавшегося крена на один из бортов, который получал корабль после торпедирования. Однако если все-таки команде и удавалось спустить шлюпки на воду, то последние давали многочисленные течи из-за имевшихся повреждений, что крайне осложняло их использование. Помимо этого они принимали людей гораздо больше, чем могли вместить. Это приводило к тому, что имевшихся запасов воды и провизии хватало на очень короткий промежуток времени и выжившие после торпедирования судна были обречены.

Но как и любое правило, «Правило Трех» иногда имело исключения. 5 апреля 1943 года немецкая подводная лодка «U336» капитан-лейтенанта Хангера, возвращаясь в Лориан, встретила дрейфующую шлюпку, с которой сняла 6 американских моряков. Доставленные в Лориан Хангером, люди оказались членами команды американского судна «Джонатан Стерджес», потопленного «U707» 24 февраля 1943 года. Американцы, проведшие в море 41 день, находились в состоянии крайнего истощения, однако сумели выжить.

Экипажу «Маскоги» не удалось стать подобным исключением из правил. Судьба не послала им проходящее мимо судно, не смогли они и добраться до земли. Казалось бы, на этом в истории старого американского танкера можно было поставить точку. Однако она получила совершенно неожиданное продолжение с помощью тех самых фотографий, которые сделал немецкий фотограф в день гибели «Маскоги».

Страница из немецкого журнала

2 мая 1942 года капитан-лейтенант Хардеген завершил свой поход, приведя свою лодку обратно в Лориан. Возвращение «U123» и ее успехи у мыса Гаттерас широко освещались ведомством доктора Геббельса, и германская пресса в захлеб писала о действиях героя «Паукешлага» у берегов США ^[51].

Несколькими месяцами позже волею судьбы один из номеров немецкого журнала «Берлинер Иллюстрирте Цайтунг» (Berliner Illustrierte Zeitung) попал в руки американского торгового моряка Джорджа Даффи (George Duffy), содержавшегося в качестве пленного на немецком судне снабжения «Укермарк». Даффи был членом экипажа теплохода «Американский Лидер», потопленного немецким вспомогательным крейсером «Михель» 10 сентября 1942 года. На «Михеле» он пробыл не больше месяца.

7 октября вспомогательный крейсер во время randevu передал «Укермарку» 72 пленных, в их число вошел и Джордж Даффи. Попав на новую «плавучую тюрьму», пленники были несколько озадачены некоторыми моментами пребывания в ней. Капитан «Укермарка» Вальтер фон Заторски постарался создать для них как можно лучшие условия в корабельном заключении, и сделано это было им по следующей причине — фон Заторски в годы Первой мировой войны, сам испытал «сладость» британского плена ^[52], решил облегчить участь пленных моряков. Он приказал передать им от имени своего экипажа шахматы, шашки, карты, а также книги и имеющуюся на борту прессу. Именно благодаря этому приказу в руки к Даффи и попал номер «Берлинер Иллюстрирте Цайтунг» (№ 27 за 1942 год).

Журнал содержал множество фотографий. Среди них была подборка снимков, сделанных фоторепортером Рудольфом Мейзингером, которая показывала потопление Хардегеном американского танкера. Помимо фото самого командира «U123», его лодки и горящего танкера, там имелись еще два снимка спасательных плотов, на одном из которых крупным планом были сняты семь мужчин.

Даффи принял для себя неожиданное решение. Всматриваясь в лица моряков на плоту, он видел их взгляды, которые выражали опасение, отчаяние и, возможно, небольшой вызов врагу. Ему вдруг очень захотелось найти этих людей. Он подумал о том, что, возможно, они получают удовольствие, увидев свои лица в той ситуации, вспоминая случившееся.

Руководствуясь такими мыслями, Даффи вырвал страницу с фотографиями из журнала и спрятал ее в своих нехитрых пожитках. Удивительно, но ему удалось сохранить эту страницу за все время своего 1119 суточного пребывания в плену^[53].

После окончания войны Джордж Даффи, вернувшись в США, начал свои поиски. Однако он и не предполагал, что они затянутся на целых четыре десятилетия.

Джордж изначально непоколебимо верил в то, что спасенные на плоту были американцами. Исходя из этих соображений, первым шагом в установлении их личностей стало обращение в Службу поддержки мореплавателей (United Seamen's Service), которая предоставляла персонал для танкеров нефтяных компаний Нью-Йорка. Там к запросу проявили большой интерес, но конкретного ответа не дали. Ни к чему не привели также показы страницы из немецкого журнала сослуживцам Даффи или просто заинтересовавшимся людям.

Изучая снимок, искатель старался подметить мельчайшие подробности, которые могли бы помочь ему открыть тайну личности семерых моряков. Даффи сразу подметил, что они были одеты, как американцы, что спасательные жилеты, надетые на двух моряках, соответствовали тем жилетам, которые использовались в начале 40-х годов на американских судах. Все это было путеводной нитью к разгадке тайны, но все же этого было еще недостаточно для опознания этих людей.

Однако нашему герою удалось разглядеть на фотографии присутствие надписи названия судна на одном из спасательных жилетов. Но проблема заключалась в том, что даже при помощи лупы он не мог прочитать эту надпись. Можно было только предположить пару возможных вариантов названия судна на английском языке. Также обращал на себя внимание тот факт, что моряки на фото были легко одеты. Это давало возможность сделать предположение о времени атаки судна. Даффи полагал, что события могли произойти в конце марта или начале апреля или даже ранее, так как нужно было учитывать временной промежуток, включавший в себя: возвращение лодки на базу, подготовку к выходу журнала, прохождение цензуры. Ведь номер был опубликован в июле 1942 года.

Установить название судна теперь стало первостепенной задачей. Если бы это удалось, то был бы сделан первый шаг к разгадке имен моряков на плоту. Поэтому исследователь старательно посещал одну за другой библиотеки, изучая различные реестры, но нигде он не мог получить полный список торговых судов под флагом США, погибших во время войны. Просматривая реестр Ллойда и покупая книгу за книгой, Даффи

надеялся узнать название танкера, потопленного в начале 1942 года в теплых или тропических водах, сопоставляя с имевшимися у него двумя версиями названия других судов.

Дело сдвинулось с места только в 1981 году (!), когда Джордж Даффи получил письмо от капитана торгового флота Артура Мура, проживавшего в Холливеле, штат Мэн. Капитан Мур, имевший много вопросов, писал ему: *«Я собираю данные обо всех потопленных или поврежденных в годы Второй мировой войны американских торговых судах. Также составляю списки моряков торгового флота, погибших или попавших в плен»*^[54].

В завязавшейся переписке Даффи рассказал о странице из немецкого журнала и даже послал ее Муру. И сразу же после этого по прошествии нескольких дней он уже имел первый ответ на один из своих вопросов. Знакомые Мура, работавшие в ФБР, смогли увеличить изображение до такого размера, что надпись на жилете одного из спасенных на плоту стала читаемой — «Маскоги».

С помощью немецких документов, имевшихся в распоряжении Мура, двум исследователям удалось идентифицировать Рейнхарда Хардегена как командира «U123» и установить подробности атаки танкера. Но «раскусив» название судна, Мур и Даффи также узнали и другую новость, которая не доставила им радости — из спасшихся моряков с «Маскоги» не выжил никто.

Вскоре после этого в США вышла книга Артура Мура «Потопление, которого можно было избежать» (A Careless Word... A Needless Sinking). В ней была размещена фотография с моряками с «Маскоги» с надписью *«Можете ли вы опознать кого-нибудь из этих людей?»*. Но, как и раньше, начиная с 1945 года, никто не мог ответить на этот вопрос. Впрочем, вероятно, было бы несправедливо, если бы точку в этой истории поставил кто-то другой вместо Джорджа Даффи, посвятившего десятки лет своей жизни поиску имен людей с «Маскоги». И эта точка действительно была поставлена им через несколько месяцев после выхода книги.

Артур Мур опубликовал в своей работе список моряков, погибших в период войны с 1941 по 1945 год включительно. Эти данные помогли Даффи идентифицировать первого моряка с немецкой фотографии. Он обнаружил, что одна из фамилий в списках Мура имеется также и на мемориальной доске Массачусетской Академии водного транспорта (Massachusetts Maritime Academy) — Морган Дж. Финикэйн (Morgan J. Finucane). Исследователь был поражен! Оказалось, что Финикэйн являлся его однокашником по Академии, учившимся там несколькими годами ранее, и, согласно данным Артура Мура, был старшим помощником на

«Маскоги». С помощью Джона Кьюзика и Марио Гьюидитта, которые учились в Академии в 1928 году, Даффи удалось познакомиться с фото, сделанным в это же время, на котором был запечатлен Морган Дж. Финикэйн. При сравнении этого снимка с фотографией из немецкого журнала стало очевидно, что человек в центре группы моряков на плоту, на котором надет жилет с неразборчивой надписью названия танкера и есть Морган Дж. Финикэйн!

Также удалось опознать моряка, который на немецком фото находится третьим слева. Предположительно, им мог быть третий помощник с «Маскоги», Натаниэль Д. Фостер (Nathaniel D. Foster). Моряком, который стоя что-то кричит, прижав руки ко рту, был похож на матроса Энтони Дж. Соуза (Anthony G. Sousa). Но, к сожалению, оставшихся четырех человек идентифицировать так и не удалось.

В 1976 году была создана общественная организация для сбора средств на создание памятника всем торговым морякам Америки, погибшим в море с 1775 года до наших дней. Во главе её стоял капитан Томас Кинг, руководитель Управления морским транспортом США (United States Maritime Administration). С этого момента создание Мемориала в Бэттери-парк и история «Маскоги» стали переплетаться все теснее, так как последняя после всего произошедшего превратилась в нечто большее, чем просто сохранение страницы из немецкого журнала и поиском людей и судна.

Благодаря действиям Кинга был создан Комитет для отбора вариантов эскиза памятника под руководством Чарльза Гибсона, независимого эксперта, специализировавшегося на морской истории. Гибсон, имевший диплом капитана торгового флота, склонялся к тому, чтобы воплотить в бронзе сцену из немецкого снимка, так как считал, что она полностью отображала ситуацию, в которой оказывались любые спасшиеся моряки после гибели своего судна. *«Он (Гибсон. — В.Н.) чувствовал, что это самое реалистичное изображение, когда-либо запечатленное на фотопленке, которое наиболее полно характеризовало жертв моря. Оно соответствовало любому периоду морской истории», — писал Джордж Даффи в своей книге*^[55].

История с «Маскоги» наконец пришла к своему завершению 8 октября 1991 года. В этот день в Нью-Йорке, в Бэттери-парке был открыт памятник американским морякам торгового флота^[56]. Он стал днем памяти для 1554 американских судов^[57] и 9497 моряков погибших в период с 1941 по 1945 год, в дни, когда бушевало пламя морской войны. Для капитана Джорджа

Даффи же этот день стал днем триумфа и окончанием его пути длиной в 49 лет, прошедших в поисках имен погибших моряков с «Маскоги». За это время у него было немало разочарований и неудач, но они не сломили Даффи, который упорно продолжал следовать своей цели для того, чтобы люди с фотографии, которых он даже не знал лично, обрели свои имена. Таким образом, свой долг перед своими погибшими товарищами капитан Джордж Даффи заплатил сполна.



3. ПЕРЕСЕКАЯ ЭКВАТОР

Владимир Нагирняк **«ОПТИМИСТ». ИСТОРИЯ ПОДВОДНОЙ** **ЛОДКИ «UA»**

Немецкие субмарины для Турции

«Германии запрещается строительство и приобретение каких-либо субмарин, даже для использования в коммерческих целях», — так гласила 191-я статья Версальского мирного договора.

Однако, приобретя богатый опыт в строительстве и использовании подводных лодок за время Первой мировой войны, немцы терять его не желали. Оставалось решить, как сохранить накопленные ими опыт и знания, если любое возобновление строительства подводных кораблей германскими верфями стояло вне закона. Ответ был найден в соседней Голландии. В июле 1922 года в Гааге была зарегистрирована фирма «Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw» (сокращенно «IvS») с уставным капиталом в 12 тысяч гульденов, которой в равных долях владели три германские верфи, две из которых принадлежали Круппу. Целью создания фирмы являлось проектирование подводных лодок и их строительство на экспорт для проверки новой техники в области подводного кораблестроения и формирование практической базы для ОТЗ на будущие германские субмарины. Лодки, спроектированные «IvS», стали предшественниками германских подлодок Второй мировой войны, а их заказчиками стали различные страны, включая и Турцию. Эта фирма оставила свой след почти в каждом проекте турецких подводных лодок в предвоенный период.

Начало было положено парой субмарин типа «Инёню», построенных на верфи «Вилтон-Фейноорд» в Роттердаме по проекту Pu46, в основу которого лег проект лодок типа UB-III, испытанных прошедшей войной. Обе субмарины вошли в состав турецкого флота в июне 1928 г. Спустя 6 лет Турция за 9 миллионов песет приобрела у испанской фирмы «Эчеварриета и Ларринага» подводную лодку «Е1». Эта субмарина была построена на верфи данной фирмы в Кадисе по проекту «IvS» PuIII, являвшемуся воплощением в жизнь экспериментального проекта UG, разработанного германскими конструкторами еще в 1918 году. Новый хозяин дал ей новое название — «Пор».

Не удивительно, что в 1936 году, когда для Германии уже не существовало Версальских запретов, турецкое правительство решило заказать новые лодки именно там. Заказ на строительство четырех субмарин получила верфь «Германия». По условиям заключенного договора первые две из них должны были строиться в Германии, а оставшиеся — непосредственно в Турции, причем турецкие рабочие должны были составлять 75 % рабочей силы при постройке субмарин и 30 % при монтаже на них оборудования. Названия лодкам дал лично сам Мустафа Кемаль Ататюрк: «Салдырай», «Батырай», «Атылай», «Йылдырай». В литературе они обозначаются как тип «Ай»^[58].

Технические детали проекта 280, по которому строились «турчанки», весьма скупы. В различных зарубежных справочниках, часто указывается, что лодки типа «Ай» ведут свое начало от немецких субмарин типа IX или даже типа VII. Однако вызывает большие сомнения тот факт, что германский флот мог предложить Турции проект новейшего подводного крейсера, еще не воплощенного в металле, который скорее всего еще держался в секрете. Более правдивой версией «рождения» типа «Ай» является дальнейшая разработка конструкторами верфи «Германия» проекта PuIII, созданного в «IvS» в 1927 году. То есть прототипом для создания этих турецких лодок послужила вышеупомянутая «Е1», от которой они отличались более большим размером, энергетической установкой повышенной мощности и еще некоторыми незначительными деталями.

Внешнее сходство с «Е1» «турчанкам» придавала рубка, а именно располагавшееся в передней части мостика 105-мм орудие, прикрытое щитом, защищавшим артиллеристов от волн. Правда, в отличие от прототипа у лодок типа «Ай» ходовой мостик был закрытым, и благодаря этому верхняя вахта имела укрытие от воды и ветра. Позади же имелась стандартная открытая площадка, шутливо называемая в немецком флоте «зимним садом» («Винтергартен»), на которой размещался один 20-мм зенитный автомат. В рубке располагались два перископа: зенитный и командирский.

Турецкие субмарины, как и «Гюр», были двухкорпусными лодками и разделялись на 7 отсеков^[59]. Можно предположить, что они не имели существенных отличий от расположения помещений у немецких субмарин типа I и советских типа «С», которые, так же как и лодки типа «Ай», были спроектированы на основе «Е1», являясь соответственно по отношению друг к другу «сестрами». Носовой и кормовой отсеки у «турчанок»

являлись торпедными, а также служили жилищем для экипажа. Во 2-м отсеке находились каюта командира, спальные места офицеров, радиорубка и рубка акустика. В 3-м отсеке был центральный пост, над ним располагалась боевая рубка. 4-й отсек являлся жилым помещением для старшин. В нем же был и камбуз. В пятом и шестом отсеках находилась двигательная установка лодки.

Вооружение субмарин типа «Ай» состояло из шести 533-мм торпедных аппаратов, четыре из которых располагались в носу и два в корме. Боезапас исчислялся 12 торпедами. Палубных контейнеров для хранения запасных торпед лодки не имели. Силовая установка была двухвальной и включала в себя два двухтактных дизеля датской фирмы «Бурмейстер ог Вайн» мощностью по 2400 л.с. и электромоторы швейцарской фирмы «Браун-Бовери» общей мощностью 1000 л.с. Согласно справочным данным, лодки развивали максимальную скорость 20 узлов в надводном положении, а под водой давали максимум 9 узлов. Экипаж состоял из 44 человек.

Строитель	Заложена	Спущена на воду	Вступила в строй
«Салдырай» «Ф. Крупп Германияверфь АГ», Киль	10.2.1937	23.7.1938	05.6.1939
«Батырай» «Ф. Крупп Германияверфь АГ», Киль	10.2.1937	28.9.1938	21.9.1939
«Атылай» «Валдэ and Гёлджук Шипъярдс», Стамбул	14.8.1937	19.5.1939	23.4.1940
«Йылдырай» «Валдэ и Гёлджук Шипъярдс», Стамбул	09.9.1937	28.8.1939	15.1.1946

10 февраля 1937 года на верфи «Германия» состоялась закладка головной субмарины этого типа — «Салдырай». Через два года работы над ней были закончены, и 2 апреля 1939 года она под немецким флагом с турецким экипажем на борту покинула Киль и отправилась в Турцию. 5 июня 1939 года. «Салдырай» вступила в строй турецкого флота, став единственной подводной лодкой немецкой постройки в его составе.

«Атылай» и «Йылдырай» были заложены на верфи «Валде и Гёлджук» в Стамбуле на полгода позже своей «сестры». Строительство, осуществляемое турками под руководством немецких специалистов, затянулось, и спуск обеих субмарин на воду произошел только в 1939 году. Начало войны вынудило покинуть Турцию немецких инженеров и рабочих, что самым негативным образом сказалось на темпах достройки. В апреле 1940 г. турецкий флот получил «Атылай», работы над которой удалось довести до конца, так как немецкая сторона успела поставить Турции для этого все необходимые механизмы, приборы и материалы. Впрочем, ее служба в его составе была недолгой. 14 июля 1942 года «Атылай» погибла

вместе со всем экипажем (38 человек) от подрыва на mine у Чанаккале в проливе Дарданеллы. С достройкой «Йылдырай» все обстояло гораздо хуже: своими силами туркам с большим трудом удалось ввести ее в строй только в 1946 году.

Четвертой лодке не суждено было служить под турецким флагом...

Тактико-технические данные подводных лодок типа «Ай»

Водоизмещение: надводное — 942,11 т; подводное — 1228 т.

Длина: 80 м.

Диаметр прочного корпуса: 6,64 м.

Осадка: 4,12 м.

Силовая установка: двухвальная; 2 дизеля «Бурмейстер ог Вайн», 4800 л. с; 2 электромотора «Браун-Бовери Электрик», 1000 л.с.

Скорость: в надводном положении — 20 уз.; в подводном положении — 9 уз.

Запас топлива: 113 т соляра.

Глубина погружения: предельная — 80 м.

Вооружение: 6 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых; боезапас 12 торпед), 1 105-мм/45 орудие KL/45, 1 20-мм автомат C/30.

Экипаж: 44 человека.

«Батырай»

Закладка «Батырай» состоялась в один день с «Салдырай» на верфи «Германия» в Киле. Однако ее строительство шло несколько медленнее, и она была спущена на воду в сентябре 1938 года, на два месяца позже головной субмарины.

Как и в случае с подлодками типа «Ай», сведения о строительстве и технических деталях лодки не изобилуют подробностями. В немецких архивах не сохранилось документов, касающихся постройки «Батырай», в связи с тем, что постройка турецких субмарин являлась частным контрактом, заключенным между турецким правительством и верфью «Германия», и кригсмарине не был непосредственно вовлечен в него. В немногочисленных же сохранившихся документах верфи указывается, что пожелания турецкого заказчика не всегда соответствовали немецким стандартам, что вынудило исполнителя внести свои изменения в конструкцию лодки. Первоначально данный проект включал в себя минное вооружение, которое было, однако, позже удалено после того, как

германский флот принял субмарину в свой состав с началом войны.

Лодка имела двухкорпусную конструкцию. Прочный корпус, как и на субмаринах типа «Ай» и в отличие от немецких подлодок, не был сварным, а собирался клепкой. Число отсеков равнялось семи. При этом большие размеры «Батырай» не могли не сказаться на величине самих отсеков, что являлось плюсом для будущего экипажа. Отдельную каюту на ней имел не только командир, но и инженер-механик^[60]. Рубка «Батырай» изначально ничем не отличалась от других турецких субмарин этого проекта, но осенью 1939 года немцы изменили ее на свой лад. Укрывавшую мостик крышу обрезаю напополам, в результате чего на нем появилось стандартное для немецких подлодок открытое место для нахождения верхней вахты, которое было ограждено волноотбойником. Стоит так же отметить, что волноотбойник получило и ограждение палубного орудия. В итоге этих изменений турецко-немецкий вариант рубки приобрел несколько странный вид.

Из четырех субмарин, спроектированных конструкторами верфи «Германия» для Турции, «Батырай» был единственным подводным минным заградителем. Согласно проекту, лодка могла нести 40 мин в минных шахтах, расположенных в бортовых цистернах. Так как описаний расположения на ней шахт и мин или каких-либо более подробных данных по их устройству не имеется, остается только делать предположения. Наиболее вероятным предполагается размещение на каждом борту 10 вертикальных минных шахт, в которых могло располагаться две якорные мины (т. н. мокрый способ хранения).

Силовая установка «Батырай» была двухвальная. Лодка оснащалась двумя двухтактными дизелями типа 35-VU-42 датской фирмы «Бурмейстер ог Вайн» общей мощностью 4600 л.с. Как показала практика, данные механизмы не отличались надежностью, превратившись в настоящую головную боль для инженера-механика лодки и его подчиненных во время боевых походов^[61]. Подводный ход должны были обеспечить электромоторы GG UB 721/8 фирмы «Браун-Бовери», мощностью по 650 л.с. каждый. Проектный запас соляра составлял 113 метрических тонн, но после вступления лодки в состав германского флота количество топлива было увеличено до 285 т. Вероятнее всего, минные шахты были удалены и бортовые цистерны были переделаны в топливобалластные, что и позволило увеличить запас соляра вдвое. Электроэнергией субмарину обеспечивала аккумуляторная батарея, состоявшая из 124 элементов типа AFA 28 MAD 865, которые размещались двумя группами в ямах во втором

и четвертом отсеках — по 62 элемента в каждой.

К сожалению, отсутствует точное описание, что собой представляла система погружения и всплытия «Батырай». Согласно воспоминаниям бывшего члена команды «УА» обермашинистаата Германа Вина, расположение цистерн главного балласта соответствовало стандартам немецких двухкорпусных лодок. ЦГБ располагались в междубортном пространстве по всей длине субмарины и объединялись в три группы по схеме «нос — центр — корма». Там же находились цистерна быстрого погружения и уравнивательная. Согласно словам того же Вина, «УА» не уступала в скорости погружения немецким лодкам, однако можно предположить, что скорость срочного погружения «турчанки» могла колебаться от 30 до 50 секунд.

Вооружение «Батырай», за исключением мин, было полностью идентичным другим лодкам типа «Ай». Субмарина имела четыре 533-мм торпедных аппарата в носу и два в корме. Запас торпед равнялся 12. Восемь из них располагались в носовом торпедном отсеке, четыре в кормовом. Но когда субмарина стала немецкой, ее торпедный боезапас увеличился за счет размещения контейнеров для хранения запасных торпед на верхней палубе, которые установили по обоим бортам от рубки. Для этого немцам пришлось переделать верхнюю палубу лодки от начала рубки, существенно увеличив ее ширину. Однако точное количество торпед, размещаемых в них, установить не удалось. Предположительно, благодаря этим контейнерам боезапас торпед «Батырай» мог вырасти на 2 или даже на 4 «угря». Но они являлись хранилищем дополнительного боезапаса исключительно для кормовых торпедных аппаратов. Артиллерийское вооружение лодки состояло из 105-мм/45 орудия образца 1916 года, которое, как и на субмаринах типа «Ай», располагалось в передней части мостика. Количество зениток в процессе немецкой перестройки рубки было увеличено до двух 20-мм автоматов. Для того чтобы установить второй зенитный автомат, немцам пришлось удлинить площадку «винтергартена». Артиллерийский боезапас состоял из 185 105-мм снарядов и 2500 патронов к зениткам.

Тактико-технические данные подводной лодки «УА»

Водоизмещение: надводное — 1128 т; подводное — 1284 т.

Длина: 86,65 м.

Диаметр прочного корпуса: 6,80 / 4,35 м.

Осадка: 4,12 м.

Силовая установка: двухвальная; 2 дизеля «Бурмейстер ог Вайн», 4600 л. с; 2 электромотора «Браун-Бовери» GG UB 721/8, 1300 л.с.

Скорость: в надводном положении — 18 уз.; в подводном положении — 8,4 уз.

Запас топлива: 113 т (после модернизации — 285 т) соляра.

Дальность плавания: в надводном положении — 13 100 (10) миль; в подводном положении — 75 (4) миль.

Вооружение: 6 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых; боезапас 12 торпед), 1 105-мм/45 орудие KL/45, 2 20-мм автомата С/30, 40 мин (по проекту).

Экипаж: 4 офицера, 41 матрос

Оценка проекта

Оценить проект подводных лодок типа «Ай» весьма не просто. Одним из камней преткновения в этом деле является отсутствие какой-либо информации, под какие задачи проектировались и строились эти субмарины. Согласно их конструктивным особенностям можно сделать вывод, что турки желали получить лодки с большой надводной скоростью, способные также действовать в районах, где преобладала сильная ПЛО противника. Именно этим можно объяснить как расположение орудия на передней части мостика, позволявшее совершать артиллерийские атаки из позиционного положения, так и установку более мощных датских дизелей вместо немецких. Последнее может являться следствием того, что верфь «Германия» не смогла предложить заказчику более мощные двигатели.

Впрочем, как наглядно показала эксплуатация экс-«Батырай» немцами в боевых условиях, дизеля «B&W» оказались самым слабым местом «турчанки». Прямую аналогию в данном случае можно провести с установкой на немецкие лодки типа IXD-1 мощных дизелей «Мерседес-Бенц», применявшихся до этого на «шнельботах». В результате двигатели, неплохо зарекомендовавшие себя на торпедных катерах, не смогли хорошо и надежно работать на подводных лодках. Поэтому становится очевидным, что турки поступили опрометчиво, выбрав датские дизеля, производитель которых имел опыт в строительстве дизельных надводных судов, но не субмарин. Но так как лодки типа «Ай» должны были быть скоростными кораблями, взор заказчика не остановился на более надежных и экономичных, но менее мощных немецких двигателях. Такой выбор в пользу скорости, повлекший за собой установку агрегатов, которые должны были ее обеспечить, не дал на практике желаемого результата. Во время

ходовых испытаний на Балтике «UA» не смогла достичь заявленной в проекте скорости.

Стоит также обратить внимание на тот факт, что Турция до начала строительства субмарин типа «Ай» уже обладала лодкой «Гюр», которая давала в надводном положении 20 узлов. Однако туркам, видимо, хотелось иметь в составе своего флота больше подобных кораблей, но уже усовершенствованного типа. И тогда было принято решение заказать подводные лодки, которые бы превосходили «Гюр» по длине корпуса и мощности дизелей. За счет этих изменений турецкие заказчики рассчитывали увеличить скорость новых подлодок. Ну а то, что одна из лодок типа «Ай» должна была стать минным заградителем, позволило бы иметь Турции в составе своего флота одну из самых скоростных субмарин такого класса. Однако практика в очередной раз подтвердила прописную истину: «лучшее — враг хорошего», и желаемый результат достигнут не был.

История службы

К сентябрю 1939 года работы на «Батырай» были завершены, и лодка была готова для передачи заказчику. Однако вспыхнувшая война помешала этому. Подводный флот Германии в тот момент имел слишком мало подводных лодок для ведения боевых действий, и включение в его состав только что построенной субмарины посчиталось командованием кригсмарине весьма желательным. Созданная почти по немецким стандартам, она не должна была вызвать трудностей с ее освоением и эксплуатацией.

3 сентября 1939 года на лодку прибыл немецкий экипаж вместе с командиром — капитан-лейтенантом Гансом Кохаузом^[62], и «Батырай» была переименована в «Оптимист». В тесном сотрудничестве с сотрудниками верфи экипаж немедленно приступил к освоению новой техники. Все таблички, обозначающие механизмы и приборы на турецком языке, были заменены на немецкие. В десять часов утра 21 сентября на субмарине был поднят военно-морской флаг Германии, и она вступила в строй флота, войдя в состав 7-й флотилии «Вегенер» как лодка, проходящая испытания. Так как она не имела номера^[63], ее обозначением стало «UA», что было сокращением от «UAusland» (Иностранная лодка), но память об ее предыдущем названии команда решила сохранить, и в кормовой части

рубки появилась надпись «Optimist» с улыбающимся лицом вместо первой буквы.

Несмотря на то что с конца сентября лодка уже числилась в составе кригсмарине, допустить к началу испытаний ее смогли далеко не сразу. Специалистам верфи вместе с экипажем потребовалось больше месяца, чтобы «выветрить» все турецкое и постараться привести ее окончательно к немецким стандартам. В конце ноября 1939 года «UA» покинула верфь и стала на якорную стоянку у пирса Тирпица. В первых числах декабря в Кильской бухте начались тренировки экипажа по управлению лодкой во время погружения и всплытия, а также по подводному маневрированию. «UA» успешно завершила их к Новому году, а в январе перешла в Данциг, где прошла ходовые испытания. Субмарина показала на мерной миле скорость в 18 узлов, недобрав 2 узла до необходимой скорости по проекту, что подтвердило ошибку турецкого заказчика в выборе двигателей. Там же прошли тренировки по глубоководному погружению. После этого лодка перешла в Любекскую бухту для проверки гидроакустического оборудования.

В начале февраля 1940 года «UA» вернулась в Киль на верфь для устранения дефектов, выявленных в процессе испытаний. В первых числах марта она снова вышла в море для проведения учебных торпедных стрельб, которые проходили во Фленсбург-фьорде. Однако из-за начала Норвежской кампании лодка не успела пройти курс боевой подготовки до конца. Она не приняла участия в операции «Хартмут», избежав тем самым горьких плодов «торпедного кризиса». Но свой вклад в захват Норвегии «турчанка» все-таки внести успела.

10 апреля 1940 года Руководство Войной на Море (далее по тексту РВМ.—В.К.) рассматривало вопрос о возможности снабжения осажденных в Тронхейме и Нарвике немецких войск при помощи подводных лодок. В результате командующий подводными силами контр-адмирал К. Дениц получил указание использовать в качестве транспортных лодок несколько субмарин, которые должны были доставить в Норвегию боеприпасы и авиационный бензин. В их число вошла и «UA».

Для выполнения этой задачи лодка претерпела на верфи ряд небольших конструктивных изменений, в ходе которых ее цистерны были приспособлены для перевозки бензина. С собой она брала только запас соляра в топливные цистерны, расположенные внутри прочного корпуса, 4 торпеды в носовых аппаратах и небольшой запас продовольствия. Переход в Тронхейм должен был стать мучением для курильщиков, так как курение во время него было строго запрещено.

В час ночи 27 апреля «УА» покинула Киль, имея на борту груз, включавший в себя: 160,3 т авиационного бензина, 5,2 т смазочного масла для самолетов, 15 т моторного масла для подводных лодок, одну 88-мм зенитку в разобранном виде (4,5 т) и 1116 снарядов к ней плюс 16 штук 250-килограммовых бомб для люфтваффе. Лодка, загруженная боеприпасами и бензином, в буквальном смысле напоминала бочку с порохом, и ее экипажу, видимо, оставалось только молиться, чтобы все прошло успешно. Но судьба уже готовила субмарине серьезное испытание в ее первом боевом походе.

Путь в Норвегию занял пять дней и оказался весьма нелегким. Самолеты противника периодически загоняли лодку под воду, да и обнаружение дрейфующих мин явно не добавляло оптимизма экипажу экс-«Оптимиста». 29 апреля выяснилось, что запаса воздуха высокого давления может оказаться недостаточно при таком большом количестве погружений и всплытий. Впрочем, фортуна благоволила немецкой подлодке, что наглядно показало утро следующего дня. В 11:03 «УА» была вынуждена уклониться погружением от вражеского эсминца, замеченного верхней вахтой прямо по курсу лодки. Кохауз ожидал атаки противника, но она, к его удивлению, не последовала.^[64] Тогда, сделав определенные выводы по поводу несения вахты на британском корабле, немецкий командир с юмором отметил в Журнале боевых действий (далее по тексту ЖБД. — В.Н.): *«Прямо по курсу замечен эсминец. Он спит! Так как море спокойное и стоит чудесная погода придется оставаться под водой до наступления темноты. Если бы начался ветер, то сумерек можно было не ждать. Хотел бы я быть британским эсминцем, ведущим охоту за нами, легкий хлеб!»* (ЖБД «УА», запись от 30.4.1940).

Уклонясь от встречи с «британцем», «УА» продолжила свой путь в Тронхейм, благополучно прибыв туда 2 мая после полуночи. На разгрузку и подготовку к обратному переходу ушло три дня. 4 мая в 16:00 на борт лодки погрузили английскую авиаторпеду, чтобы доставить ее в Германию.

Вечером 5 мая подлодка покинула норвежский порт для возвращения на базу. В течение следующего дня ей два раза пришлось уклоняться погружением от вражеских самолетов, а 7 мая экипажу субмарины пришлось испытать несколько неприятных минут, когда поздно вечером «УА» удалось избежать столкновения с дрейфующей миной. Кохауз отказался от попытки уничтожить мину пулеметным огнем, опасаясь, что взрыв может повредить лодку, но сообщил о «находке» «U24», находившейся в 5 милях к северо-востоку от этого места. Стоит отметить, что плавание по Северному морю в то время было весьма опасным

занятием из-за большого обилия дрейфующих мин, сорванных штормами со своих якорей. Запись сделанная Кохаузом в ЖБД после этого случая полностью подтверждает данный факт: *«Дрейфующие мины — это чума Северного моря!»* (ЖБД «УА», запись от 7.5.1940).

Успешно обойдя все опасности на оставшемся отрезке пути, «УА» в полдень 9 мая посетила Гельголанд, который покинула спустя три часа, чтобы встретиться с кораблями сопровождения. В полночь она прошла шлюз Брунсбюттель, но проход Кильского канала было осложнен туманом и опасностью воздушных налетов, поэтому до Кили субмарина добралась только днем 10 мая, ошвартовавшись у пирса Тирпица в 14:45. Этим походом использование «УА» в качестве *«Frontboot für Transportunternehmen»* (транспортной лодки) было закончено. За успешное выполнение задания ее командир и инженер-механик были представлены к награде — Железному Кресту II класса. 15 мая 1940 года РВМ решило больше не задействовать подводные лодки для доставки бензина в Норвегию.

Субмарина прошла свое первое испытание в боевых условиях. В связи с этим очень интересным представляется мнение командира «УА» о своей лодке, которое он отразил в ЖБД по окончании первого похода. Ей выдана следующая характеристика: *«Субмарина оказалась в целом пригодна к эксплуатации в боевой обстановке, но не в пределах такого маленького района. Ее очевидная слабость в узостях Северного моря — это её размеры, ограничение глубины погружения и крайне неудачное размещение внутренних помещений. Наиболее выгодным для такой большой субмарины, вне сомнения, было бы использование ее на дальних океанских коммуникациях, к примеру, у побережья Африки, Тринидада и т. п.»* (ЖБД «УА», запись от 10.5.1940).

Дальнейшие события показали, что Ганс Кохауз как в воду глядел и нисколько не ошибся в прогнозе дальнейшего использования своей лодки.

Через четыре дня после прихода в Киль «УА» снова пришлось побывать на верфи «Германия», где ее цистерны привели в прежний вид. Работы были завершены к 1 июня. Однако во время них произошел взрыв скопившихся бензиновых паров в одной из цистерн, и один судоремонтник был тяжело ранен. Последствия взрыва довольно быстро устранили, и лодку начали готовить к 10-недельному походу в Атлантику.

РВМ планировало перевести часть подводных сил из Северной Атлантики в южные воды, где рассчитывало на достижение легкого успеха. Дениц выступал против этого, так как не считал правильным распыление сил в наиболее важном районе боевых действий. Но и для него было также

важно знать обстановку в Южной Атлантике. Ведь со временем мог наступить момент, когда на повестку дня встал бы вопрос о перенесении жара подводной войны в южную часть Атлантического океана с целью увеличить потопленный тоннаж, несмотря на большую удаленность от баз немецкого подводного флота. Поэтому было решено отправить туда только одну подводную лодку. Выбор пал на «УА». Значительные размеры и неудобства в обслуживании делали ее непригодной для использования против конвоев на севере. Помимо этого лодка обладала самым большим запасом топлива среди имеющихся в распоряжении Деница, так как после перестройки он достиг 285 т. Правда, запас торпед оставлял желать лучшего, но пополнить его было решено за счет вспомогательного крейсера «Пингвин».

Задача, поставленная перед капитан-лейтенантом Кохаузом, являлась весьма непростой. 4 июня 1940 года в штабе командующего подводными силами состоялось совещание с участием командира «УА» и командира «Пингвина» капитана цур зее Крюдера, на котором обсуждались совместные действия субмарины и вспомогательного крейсера, в том числе передача топлива, торпед и провизии в открытом море. Во время перехода в район патрулирования лодка должна задержаться в проливе между Исландией и Фарерскими островами, где ей надлежало атаковать вражеские корабли из состава Северного патруля. РВМ рассчитывало, что в случае если лодка пробьет брешь в Северном патруле, потопив один из его кораблей, англичане могут расценить сей факт как подготовку к прорыву в Северную Атлантику еще одного немецкого рейдера, который должен состояться в этом районе. Но «Пингвин» должен был попасть на океанские просторы через Датский пролив, и атака Северного патруля должна была убедить противника, что прорыв должен состояться именно в проливе между Исландией и Фарерами. После выполнения этого задания «УА» надлежало следовать к побережью Западной Африки, где находился район ее патрулирования. Рандеву с «Пингвином» намечалось на 18 июля, после чего Кохауз должен был продолжить действовать самостоятельно. На совместные действия лодки и вспомогательного крейсера Дениц смотрел пессимистично, однако они также предусматривались. Штаб РВМ полагал, что, после того как субмарина и вспомогательный крейсер встретятся, «УА» должна будет отслеживать одиночные суда и наводить на них рейдер. Однако Дениц считал, что подводная лодка должна атаковать цели самостоятельно, а поиск судов для рейдера не только не оправдывает затраты израсходованного лодкой топлива, но будет мешать ей выполнять свою боевую задачу. От постановки субмариной мин перед Фритауном пришлось

отказаться, так как торпедные аппараты «УА» не были приспособлены для этого.

В 10 часов вечера 6 июня лодка вышла из Киля в поход. Через два дня Дениц решил отойти на время от первоначального плана и привлечь субмарину Кохауза к перехвату британских военных кораблей и транспортов, уходящих из Нарвика^[65]. «УА» должна была ожидать их между Шетландскими и Фарерскими островами.

10 июня, патрулируя в этом районе, лодка прошла серьезное испытание, впервые оказавшись целью для английских глубинных бомб. В 21:41 верхняя вахта обнаружила вражеский эсминец. «УА» попыталась незаметно уклониться от него погружением, но в этот раз англичане не спали и на корабле заметили уходящую под воду субмарину. Вслед ей посыпались глубинные бомбы. Однако Кохауз, погрузившись на 45 метров, сумел оторваться от преследователя. Повреждения от взрывов английских «бочек» оказались незначительны, но, как оказалось в дальнейшем, это нападение не прошло для лодки без последствий.

Днем 11 июня «УА» получила из штаба радиogramму о разрешении покинуть данный район и продолжить выполнение своего основного задания. На следующий день, достигнув пролива между Фарерами и Исландией, Кохауз, прежде чем приступить к охоте на британские вспомогательные крейсера, решил совершить пробное погружение, чтобы потренировать свой экипаж и еще раз проверить лодку. Как оказалось, это было правильное решение. Через 8 минут после ухода под воду субмарина была вынуждена срочно всплывать, так как клинкет выхлопа правого дизеля закрылся неплотно и дал течь. Приказав заняться устранением неисправности, командир «УА» отметил в ЖБД следующее: *«Как хорошо, что это было пробное погружение! Лодка в таком состоянии вблизи от противника была бы в безнадежном положении»* (ЖБД «УА», запись от 12.6.1940).

Первая встреча с Северным патрулем произошла во второй половине дня 13 июня юго-восточнее Исландии, когда «УА» находилась на позиции в квадрате АЕ8439. В 15:24 был замечен большой пассажирский лайнер, однако из-за плохой видимости визуальный контакт с ним был вскоре потерян. Кохауз продолжал поиски, и его настойчивость была вознаграждена — в 17:17 противник снова был обнаружен. Лодка начала его преследование, но из-за дождя лайнер периодически пропадал из виду. Все закончилось тем, что маневры Кохауза с наступлением темноты чуть было не завели его под форштвень «британца», когда в 22:03 субмарина была вынуждена уклониться срочным погружением прямо по курсу судна.

Немцы успели опознать в пароходе неприятельский вспомогательный крейсер. Но после всплытия лодки на поверхность контакт с ним установить больше не удалось.

В погоне за неприятелем лодка значительно сместилась на юго-запад от своей прежней позиции и теперь находилась южнее Исландии в квадрате АЕ8473. Утром 14 июня в 11:13 огромный корабль снова попал в поле зрения биноклей верхней вахты «УА» и Кохауз начал сближение с ним. Однако на лайнере словно почувствовали опасность, и судно, прибавив оборотов, перешло на противолодочный зигзаг. В 12:17 «УА» выпустила веером три торпеды, из которых в цель ни одна не попала. Вспомогательный крейсер вновь скрылся в ливне. Разбирая причину своего промаха, Кохауз отметил в ЖБД следующее: «Вероятно, ошибся в определении скорости судна из-за дождевого шквала и противолодочного зигзага. Эта исландская погода капризнее, чем старая тетка, у которой вечно меняется настроение!» (ЖБД «УА», запись от 14.6.1940).

Несмотря на предшествующие неудачи, немцы упорно продолжали поиск противника. Так как вспомогательный крейсер не покидал своего района патрулирования, «УА» снова вскоре удалось обнаружить «британца». Однако днем 15 июля погода окончательно испортилась, и лодке так и не удалось приблизиться к лайнеру на расстояние торпедного залпа. Однако Кохауз не падал духом и даже воздал должное своему противнику, умело использовавшему плохую погоду как способ для защиты от подводных лодок. *«Этот парень заключил союз с погодой, но мы не отстаем!»* — писал командир субмарины в своем журнале (ЖБД «УА», запись от 15.6.1940).

Но кто же был этот неуловимый противник, который три дня водил за нос капитан-лейтенанта Кохауза? Командир «УА» еще не подозревал, что судьба свела его с британским вспомогательным крейсером «Андания».

Бывший лайнер компании «Кунард Уайт Стар», мобилизованный британским Адмиралтейством в начале войны, нес патрульную службу в Фарерском проливе. Капитан «Андании» Бейн имел приказ перехватить финское судно «Брита Торден», следовавшее в Нью-Йорк из Петсамо с заходом в Рейкьявик, и снять с него руководителя исландской почтовой службы, прогерманские настроения которого не давали англичанам покоя. Но «Андании» было суждено превратиться из охотника в жертву, так как везение, которое сопровождало капитану Бейну предыдущие трое суток, в итоге покинуло его.

К вечеру 15 июня видимость несколько улучшилась, но море все еще оставалось беспокойным. В 23:20 массивный силуэт лайнера был замечен с

мостика «UA» и Кохауз решил снова атаковать судно. Заняв удобную позицию для стрельбы, лодка в 00:29 произвела залп двумя торпедами, одна из которых попала в правый борт «Андании».

От взрыва торпеды лайнер получил пробоину между пятым и шестым трюмами, через которую в машинное отделение стала стремительно поступать вода. Помимо этого взрыв вывел из строя рулевое управление. В результате корабль получил сильный крен на правый борт, но его экипаж не думал падать духом. В надежде на то, что заполненные пустыми бочками трюмы смогут достаточно долго держать судно на плаву, капитан Бейн приказал начать перекачку топлива в цистерны левого борта, чтобы выровнять крен.

Однако Кохауз тоже не собирался отпускать свою жертву. Через 8 минут после первой атаки лодка выпускает в «Анданию» еще одну торпеду, чтобы добить медленно тонувший вспомогательный крейсер. Торпеда G7a попадает в цель, но взрыватель не срабатывает. Артиллеристы «Андании» открывают огонь из орудий в надежде поразить в темноте невидимого противника. Это дает команде поврежденного лайнера немного времени для продолжения борьбы за живучесть, так как командир «UA», решив не рисковать, отводит лодку подальше от зоны обстрела. К этому моменту «Андания» уже выровняла крен, но постепенно продолжала садиться в воду кормой.

Спустя 40 минут Кохауз предпринимает еще одну атаку. В 01:18 лодка выпускает одну торпеду в лайнер, дрейфующий по ветру.

Промаш! Та же участь постигла и следующий «угорь», который был послан в «молоко» в 01:50.

Оба промаха Кохауз списал на беспокойное море. Однако причина «меткой» стрельбы также может крыться как в неисправности торпед, так и в том, что он стрелял уже с дальних дистанций одиночными торпедами, опасаясь орудий вспомогательного крейсера. Можно предположить, что командир «UA» все-таки смог бы добить поврежденное судно, если бы предпочел такой тактике залп двумя или тремя «угрями», при котором шансов поразить цель было бы гораздо больше. Но этого сделано не было, и, посчитав, что судьба лайнера уже и так предрешена, немцы оставили свою жертву на волю волн, покинув место боя. Свой уход командир субмарины обосновал так: *«Как долго ситуация может оставаться к нам благоприятной при таком плотном и длительном заградительном огне, пока мы кружим еще не замеченные противником вокруг поврежденного судна? Так как лайнер сильно сел кормой, кренясь на борт, я прихожу к выводу, что при таком сильном ветре и волнах он никогда не сможет*

достигнуть порта. Я принимаю решение оставить его, предоставив противника собственной участи. Курс на юг» (ЖБД «УА», запись от 16.6.1940).

Расчет немцев оказался верным. Команда лайнера продолжала борьбу за живучесть. Однако помпы уже не справлялись с прибывавшей водой, и капитан Бейн был вынужден отдать приказ оставить судно. «Андания» затонула в 07:55 утра 16 июня. Ее мужественный экипаж в полном составе был спасен исландским траулером «Скаллагнмур». Из 347 человек пострадали только двое моряков, получившие ранения при взрыве торпеды. Спустя 36 часов «Скаллагнмур» передал команду «Андании» эсминцу «Форестер», который 17 июня доставил людей в Скапа-Флоу.

Ганс Кохауз выполнил поставленную ему задачу, и один из кораблей Северного патруля отправился на дно. Однако невозможно не отметить тот факт, что своими действиями артиллеристы «Андании» сумели сорвать планы Кохауза добить судно и вынудили его отказаться от дальнейших атак. В истории подводной войны существует не так много примеров, когда поврежденному судну удавалось лишить подводную лодку шансов на «удар милосердия», и случай с «Анданией» справедливо можно назвать одним из них.

Расправившись со вспомогательным крейсером, «УА» начала переход к Фритауну. Изначально Кохауз решил держаться как можно дальше от судоходных путей, чем навлек на себя гнев Деница, приказавшего ему не избегать районов вражеского судоходства. 24 июня радист субмарины принял радиogramму из штаба, которая оповестила о капитуляции Франции. А через два дня, в ночь на

26 июня, к западу от побережья Португалии «УА» встретила свою вторую жертву — норвежское судно «Крукс». На этот раз Кохауз избежал такого расхода боезапаса, как в случае с «Анданией». Единственная торпеда, выпущенная в 02:27 из торпедного аппарата № 2, попала в правый борт «норвежца», в районе машинного отделения. После взрыва судно не продержалось на плаву и десяти минут. Спасательная шлюпка правого борта оказалось разбитой после попадания торпеды, однако, прежде чем пароход пошел на дно, экипаж успел спустить шлюпку и катер с левого борта. Семь человек, включая капитана «Крукса» Эйнара Хансона, не успели занять место в них и были вынуждены прыгать за борт. Их подобрала уже из воды.

Для «УА» «Крукс» стал легкой добычей. Подождав пока пароход затонет, Кохауз направил лодку к спасшимся норвежцам, чтобы узнать об их судне, грузе и пункте назначения. Получив ответы на свои вопросы,

командир «УА» пообещал сообщить о них на ближайшее судно, которое не будет им потоплено. Норвежцы могли бы быть спасены буквально через 20 минут после его ухода. Но они не рискнули привлечь к себе внимание осветительными ракетами проходящего мимо них парохода, чтобы не допустить возвращения немецкой субмарины. Экипаж «Крукса» был все-таки подобран в тот же день британским судном «Брутус», которое доставило их 1 июля в Плимут.

Продолжая свой путь на юг, подлодка достигла Мадейры 27 июня. Кохауз решил задержаться у острова на пару дней, надеясь найти здесь цели для своих торпед. Однако никакого движения судов в этом районе обнаружено не было. Тогда лодка взяла курс на Канарские острова, где командир «УА» рассчитывал пополнить запасы топлива на пути к Лас-Пальмас, с находившихся там немецких судов снабжения. Однако когда субмарина запросила штаб о необходимости заправки топлива на Канарах, то получила отказ. Дениц мотивировал его следующим образом: *«"УА" запросила о дозаправке топливом на пути в Лас-Пальмас, но от этого было решено отказаться по причинам безопасности. Лодка имеет достаточные запасы топлива для выполнения боевой задачи»* (ЖБД командующего подводными силами, запись от 29.6.1940).

Субмарина появилась у Канарских островов днем 30 июня. В 14:30 того же дня она заняла позицию в квадрате DH6794, севернее о. Тенерифе, и начала наблюдение за погодой. С наступлением темноты «УА» сменила позицию и, сместившись севернее, в полночь подошла к порту Санта-Круз. Понаблюдав за хорошо освещенным городом, Кохауз отошел мористее на северо-запад. Он рассчитывал, что в этом районе судоходство должно быть более оживленным, чем у Мадейры, и ему удастся перехватить вражеские суда, заходящие в порт. Но, пробыв на этой позиции два дня, «УА» обнаружила лишь два испанских парохода. Первое судно было замечено сразу после полуночи 2 июля. Лодка начала его преследование, однако не смогла приблизиться на достаточное расстояние для точного выстрела. Несмотря на это, Кохауз все-таки решил атаковать. Парогазовая торпеда G7a, выпущенная им в 01:57 с расстояния приблизительно 2500 м, в цель не попала. Второй атаки не последовало, потому что преследуемое судно было опознано как испанское. Второй пароход, обнаруженный вечером 3 июля, имел все шансы быть потопленным. Но лодка, уже занявшая удобную позицию для стрельбы, атаку не произвела, так как командир успел перед самым залпом разглядеть в перископ его флаг и название. Это был испанский пароход «Доминика». Кохауз был очень раздосадован. «Жаль, что снова не англичанин!» — отметил он в своем журнале (ЖБД

«УА», запись от 3.7.1940.).

Утром 4 июля командир «УА» принял решение не задерживаться больше в этом бесперспективном районе. Занимать позицию западнее Канарских островов было бессмысленно, так как там действовали две итальянские подводные лодки, поэтому Кохауз взял курс на юг, к островам Зеленого Мыса, предварительно дав радиогранму в штаб о том, что у Канаров не обнаружено какого-либо оживленного судоходства. В этот же день в ЖБД лодки им была сделана интересная запись, характеризующая изменения рубки, сделанные еще в 1939 году на верфи в Киле: *«Первый месяц боевого похода показал, что короткая защитная крыша впереди мостика имеет очень существенные преимущества во время плохой погоды. Данный вариант рубки с отсутствием бортовых иллюминаторов и с оставленными щелями для обзора, защищенными двойными стеклами на передней стенке рубки является правильным, и был бы удобен для немецких лодок. То, что наблюдение при этом не страдает и является лишь делом привычки вне всяких сомнений»* (ЖБД «УА», запись от 4.7.1940.).

Островов Зеленого Мыса субмарина достигла вечером 8 июля. Кохауз действовал здесь по той же схеме, что и у Канаров. В 18:00 «УА» заняла позицию севернее острова Санту-Антан для наблюдения за погодой. После наступления сумерек лодка сместилась южнее, начав патрулирование перед северной частью острова, где находились два из трех городов Санту-Антана: Рибейро-Гранди и Помбаш. В полночь был установлен визуальный контакт с пароходом, несущим судовые огни. На лодке его опознали, как «португальца». Атака не состоялась. Последующие шестнадцать часов Кохауз больше не видел ни одного парохода. Лишь 9 июля в 16:05 на «УА» заметили судно, которое, судя по всему, нейтралом не являлось. Кохауз срочно погрузился и начал сближение. Однако судно изменило курс и начало быстро удаляться. Выпущенная лодкой в 16:49 торпеда G7a в цель не попала.

«УА» продолжала крейсировать севернее островов Санту-Антана и Сан-Висенти, но больше не встретила там ни одного судна. Зато ночью 10 июля в поле зрения верхней вахты дважды попадал эсминец. Но, к счастью для немцев, он оказался португальским. Это был эсминец «Тейо». Но его появление вызвало у командира лодки серьезное беспокойство: *«Усердное патрулирование "Тейо" пространства между двумя гаванями южными и северо-западными курсами вызывает подозрение. Сообщил ли ему о нас вчерашний "англичанин" или это просто совпадение?»* (ЖБД «УА», запись от 10.7.1940.).

Не обнаружив никакого судоходства у Санту-Антана и Сан-Висенти, «УА» заняла позицию северо-западнее этих островов. Здесь Кохауз и встретил свою следующую жертву — норвежский танкер «Сарита».

Судно было обнаружено рано утром 14 июля, когда верхняя вахта заметила дым на горизонте. Лодка немедленно начала преследование, которое завершилось выстрелом из торпедного аппарата № 5 в 11:45. «Норвежец» получил торпеду в левый борт, но продолжал держаться на плаву благодаря пустым топливным цистернам правого борта. Экипаж «Сарита», посчитав, что танкер все равно обречен, перешел в полном составе в спасательную шлюпку, спущенную на воду с кормы. Кохауз, видя в перископ, что судно не тонет, решил добить его орудийным огнем. Появившись на поверхности в 12:40, лодка начала расстреливать танкер из орудия, выпустив 34 снаряда и добившись при этом 11 попаданий. Применив свою пушку в первый раз, командир «УА» отметил ее удобное расположение, позволявшее вести эффективный огонь при волнении океана в 3–4 балла. Но «Сарита» даже после этого все еще тонуть не собирался. Разгадав причину такой живучести танкера, Кохауз приказал открыть огонь из 20-мм автоматов по правому борту судна, которые, изрешетив пустые цистерны, лишили «Сарита» запаса плавучести. Наконец, в 13:38 танкер затонул.

Расправившись со своей жертвой, Кохауз подошел к спасательной шлюпке и приказал норвежскому капитану подняться на борт «УА» вместе с судовыми документами. Пока командир лодки допрашивал капитана танкера, немцы оказали медицинскую помощь двум раненым норвежцам. Капитан «Сарита» Грам рассказал Кохаузу, что британский консул в Кабо-Верде советовал ему идти без флага и дать радиogramму в случае нападения подводной лодки, чтобы эсминец «Тейо» мог прийти на помощь. Закончив допрос и просмотр бумаг, немцы отпустили норвежца обратно в шлюпку, после чего субмарина покинула района атаки. Теперь лодка держала курс на юго-запад в квадрат ER1245 (10 град, с.ш., 35 град, в.д.), где она должна была встретиться с «Пингвином».

В штабе Деница не рассчитывали на то, что «УА» успеет достигнуть Фритауна до запланированной встречи с кораблем Крюдера. В остальном же лодка действовала согласно намеченному плану. Единственным отходом от него была попытка привлечь «УА» к действиям против английской эскадры (авианосец «Гермес» и два тяжелых крейсера «Дорсетшир» и «Австралия»), 8 июля атаковавшей французский линкор «Ришелье» в Дакаре. Однако по неизвестным причинам 9 июля «УА» не покинула район островов Зеленого Мыса, чтобы попытаться перехватить вражеские

корабли.

16 июля Кохауз послал Деницу отчет о своих действиях, в котором сообщил, что за время похода ему удалось потопить только три судна общим тоннажем 23 600 брт (включая «Анданию»), а также об отсутствии какого-либо оживленного судоходства во время его движения на юг. Командир «УА» просил разрешения прервать поход и начать возвращение на базу, так как у подлодки начались проблемы с двигателями, но получил отказ. «УА» было приказано идти на встречу с «Пингвином», где лодка должна была получить от вспомогательного крейсера торпеды и топливо, а также осуществить ремонт двигательной установки.

Встреча с Крюдером состоялась, как и было запланировано, 18 июля в 700 милях к северо-западу от островов Зеленого Мыса. В 8 часов утра на лодке заметили «Пингвин», «одетый» в камуфляж греческого судна «Кассос». Плохая погода помешала начать передачу припасов и торпед, поэтому Крюдер решил переместиться южнее и при этом по пути передать лодке топливо. Передача соляра на «УА» началась в 17:00 и длилась шесть часов. К 23:00 субмарина получила с «Пингвина» 85 тонн топлива. Ночью, когда волнение на море несколько утихло, подлодка получила с корабля свежий хлеб, пресную воду и смазочное масло. В четыре часа утра капитан-лейтенант-инженер Тайхман вместе со своими подчиненными занялся ремонтом двигателей, пока торпедисты «УА» готовились принимать торпеды с «Пингвина».

Однако передача боезапаса с корабля на подводную лодку в открытом море на практике оказалась гораздо более трудным делом, чем себе представляли стратеги в штабе подводного флота. 20 июля выяснилось, что опустить торпеду краном с «Пингвина» на палубу подлодки для ее последующей загрузки в носовой отсек невозможно. Лебедка крана оказалась слишком груба, чтобы аккуратно положить торпеду на палубу без риска ее повредить. Помимо этого также выяснилось, что надстройка в передней части мостика, где располагалось палубное орудие, даже при небольшом волнении океана становилась существенной помехой для погрузки семиметровой «сигары» краном. Все это делало невозможным перемещение торпеды прямо на палубу лодки без риска разбить палубу, повредить артиллерийский мостик и не нанести при этом повреждений самой торпеде.

Командам «Пингвина» и «УА» пришлось крепко поломать голову, чтобы выйти из сложившейся ситуации. И выход был найден! Было принято решение установить дополнительную грузовую стрелу, чтобы иметь возможность опустить торпеду не на палубу, а прямо на воду, где ее

ожидали резиновые плоты и лодки, на которые она должна была лечь. После этого лодка должна была притопить нос, чтобы на него завели торпеду, и продуть принятый балласт, после чего «стальная рыбка» оказывалась лежащей на палубе. Но осуществить это на практике оказалось не простым делом, и, как водится, первый блин вышел комом. Первая попытка осуществить задуманное была сделана в полдень 21 июля. В тот момент, когда кран поднял торпеду, стало видно, что стрела прогибается под её тяжестью. Подводный снаряд все же удалось опустить на плоты и доставить его на субмарину, но кран после этого оказался непригодным для дальнейшей работы. Экипажу «Пингвина» пришлось заняться сооружением новой, более прочной конструкции, на что ушел весь следующий день. Однако труды не пропали даром. К утру 23 июля в носовой отсек субмарины было загружено 4 торпеды, а в течение следующего дня к ним добавились еще 4 «угря».

Передача 3 торпед с борта «Пингвина», предназначенных для загрузки в кормовой отсек лодки, прошло без вышеописанных сложностей. Их сумели аккуратно передать краном прямо на палубу субмарины. Отмучавшись с приемом на борт торпедного боезапаса, 25 июля экипаж «УА» все светлое время суток занимался погрузкой продовольствия и дозаправкой лодки топливом, которое не успели передать с «Пингвина» в день встречи. К полуночи все работы были завершены.

Несмотря на все трудности, первое снабжение немецкой подводной лодки в открытом море, когда субмарина получила все необходимое для продолжения похода, прошло успешно. Стоит отметить, что «УА» не была первой лодкой, получившей именно топливо в открытом море. Несколькими месяцами ранее (4 апреля 1940) «U37», сопровождавшая вспомогательный крейсер «Атлантис» во время выхода последнего в Северную Атлантику, получила с корабля 30 тонн топлива и полтонны смазочного масла.

Благодаря экипажам «УА» и «Пингвина» и «U37» и «Атлантиса» германский флот приобрел ценный опыт подобных действий. До этого момента подлодки пополняли свои запасы лишь в портах Испании, получая топливо, провизию и торпеды от стоящих в них немецких судов. Теперь, когда снабжение подводной лодки в открытом море было опробовано в боевой обстановке, немецкие субмарины получили возможность находиться в море гораздо дольше, что особенно пошло на пользу подводным крейсерам, пришедшим в южные воды Атлантики вслед за «турчанкой».

Заправив лодку, «Пингвин» взял её на буксир и пошел на юго-восток,

где немцы ожидали встретить оживленное судоходство между Южной Америкой и Фритауном. Там субмарина должна начать охоту на суда, идущие во Фритаун и из него. Но первая же атака лодки в этом районе чуть было не стала для нее последней. 26 июля в 01:21 на «Пингвине» слева по борту заметили огни неизвестного судна. Крюдер решил не предпринимать никаких действий, предоставив командиру лодки возможность атаковать первому. Субмарина начала преследование своей цели. Сблизившись с судном на достаточное расстояние, Кохауз опознал в нем вражеский танкер и атаковал его. Однако выпущенная торпеда G7a, вместо того чтобы поразить цель, начала описывать на поверхности циркуляцию вокруг лодки. «УА» пришлось отчаянно маневрировать, чтобы не получить в борт свой собственный «угорь». Тем временем танкер скрылся в ночи, не подозревая о грозившей ему опасности. Вернувшись обратно к рейдеру, Кохауз сообщил Крюдеру о постигшей его неудаче.

Краткосрочное сотрудничество подлодки и «Пингвина» подошло к концу, когда днем 26 июля, во время буксировки, лопнул трос. Теперь «УА» приходилось идти полным ходом, чтобы держаться рядом с кораблем. 28 июля в 13:30 Крюдер покинул своего подводного компаньона в точке, расположенной в 850 милях западнее Фритауна. Так окончилось десятидневное взаимодействие «УА» и вспомогательного крейсера, из которого восемь суток было потрачено на пополнение запасов субмарины и двое суток на совместный переход к Фритауну, которого субмарина достигла вечером 31 июля уже в одиночестве.

Свои действия у ключевого пункта британского судоходства на западном побережье Африки, служившего отправной точкой конвоев «SL», уходящих из Фритауна в Англию, Кохауз начал на следующий день после прибытия лодки в район патрулирования. Первого августа в 20:18 «УА» заметила судно без огней, последующая атака которого оказалось неудачной. Две торпеды G7a, выпущенные подлодкой через 8 минут после обнаружения парохода, в цель не попали. Кохауз отказался от дальнейшего преследования из-за проблем с двигателями, которые вынудили его на следующий день дать радиограмму в штаб о решении покинуть район Фритауна и начать возвращение на базу. Вероятно, если бы этого не произошло, «УА» определенно ждал успех, так как судоходство у Фритауна в это время было очень интенсивным. Успешным действиям мог способствовать эффект внезапности, так как англичане пока еще не знали о присутствии немецкой подводной лодки у побережья Африки.

Но совсем без «добычи» «УА» не осталась. 3 августа возвращающаяся на базу лодка, находясь юго-восточнее островов Зеленого Мыса, встретила

югославский пароход «Рад», следовавший из Балтимора в Дурбан. Кохауз принял решение преследовать замеченное в 16:12 судно, после чего последовала двухчасовая погоня, срочное погружение, занятие позиции для стрельбы и торпедный залп по цели. Но лодку постигла неудача — торпеда G7a, выпущенная в 18:40 из кормового аппарата № 5, прошла за кормой парохода. Однако повторной атаки не последовало, так как немцы поняли, что избрали целью для своей атаки нейтрала. «Прозрев», командир «УА» решил действовать дальше в рамках призового права. Всплыв, подлодка в 19:00 произвела предупредительный выстрел из орудия под нос судна, приказывая ему остановиться. Эффект от внезапного появления субмарины и произведенного выстрела был впечатляющий — пароход сразу же застопорил ход, а его команда бросилась спускать шлюпки. Но радист «Рада» не покинул свой пост и успел передать сигнал бедствия, который, как оказалось впоследствии, был перехвачен англичанами. Несмотря на это, Кохауз решил провести досмотр югославского судна по всем правилам. Обнаруженный на судне груз суперфосфатов был признан им контрабандой и югославы предупредили, что «Рад» будет потоплен. Так как наступающие сумерки не способствовали использованию артиллерии, в 20:15 «УА» выпустила торпеду, от взрыва которой «Рад» переломился пополам и затонул. После того как все было кончено, лодка продолжила движение на северо-запад к островам Зеленого Мыса, оставив экипаж судна на волю волн. Команда «Рада» была вскоре подобрана британским пароходом «Гродно», доставившим людей во Фритаун.

Через двое суток после потопления «Рада» субмарина уже находилась в квадрате EJ2714, южнее острова Сан-Висенти, где она совершила еще одну атаку. Вечером 5 августа на лодке заметили судно, идущее без огней. После получасового маневрирования Кохауз выпустил в него торпеду G7e, но промахнулся. Тратить время на дальнейшее преследование парохода Кохауз не стал, так как спешил на север. Однако Африка не отпустила его без «сюрприза». 7 августа на лодке произошла серьезная поломка левого дизеля. Подчиненным капитан-лейтенанта-инженера Тайхмана пришлось «колдовать» над ним два дня, чтобы вернуть его к жизни. Правда, работать он мог только на малых оборотах. Тем не менее теперь «УА» могла продолжить свой путь домой.

Случившаяся поломка не помешала Кохаузу на оставшемся отрезке пути отправить на дно еще 3 судна. 15 августа лодка потопила к северу от испанского порта Виго греческий пароход «Аспазия», потратив на него две торпеды. «Грек», а вернее его дым на горизонте, был замечен сигнальщиками «УА» в 20:15. Как и в случае с «Радом», на преследование

судна Кохауз потратил два часа, прежде чем удачно выпущенные в 22:07 два парогазовых «угря» поразили «Аспазию». Пароход затонул практически мгновенно, после попадания торпед на нем взорвались котлы.

Через четыре дня, утром 19 августа, субмарина отправила на дно венгерское судно «Келет». В этом случае события развивались практически в той же последовательности, как и во время потопления югославского судна. «Келет» был остановлен выстрелом под нос, после чего немцы вызвали к себе его капитана с судовыми бумагами. В результате после опроса капитана и изучения документов стало ясно, что пароход шел с грузом руды из Порт-Талбота в Тампу. Помощь неприятелю командир «УА» посчитал достаточным основанием для потопления судна, и участь «Келета» была решена. Кохауз дал венграм час на то, чтобы погрузить в шлюпки все необходимое и покинуть судно. В 09:10 лодка выпустила торпеду из кормового аппарата № 5, которая попала в середину парохода. Но причиненных взрывом повреждений оказалось недостаточно для того, чтобы транспорт пошел на дно, и артиллеристам лодки пришлось всадить ему несколько снарядов под ватерлинию, чтобы ускорить его гибель.

Любопытен тот факт, что после потопления «Келета» венгерское правительство запретило своим судовладельцам сдавать во фрахт британцам торговые суда. До этого случая морские суда венгерских пароходных компаний осуществляли грузоперевозки между Англией и Америкой.

Третьим транспортом, потопленным «УА» по дороге домой стал панамский угольщик «Туира», торпедированный ею в ночь на 20 августа западнее Ирландии. После попадания торпеды G7a в 00:28 судно быстро затонуло. Но его экипаж все же успел спустить шлюпки на воду и покинуть «Туира», прежде чем он пошел на дно. Спасшиеся были допрошены немцами. К удивлению Кохауза, команда угольщика просила указать им курс на Норвегию, так как торговые моряки не желали возвращаться в Англию или Ирландию.

Потопление «Туира» стало последним успехом «УА» в этом походе, и удачная «охота» прошла для лодки без последствий. Однако 22 августа Кохауз отметил в ЖБД, что подлодка перешагнула предел своих возможностей в плане техники.

Утром следующего дня «УА» находилась уже севернее Фарерских островов, где ей пришлось уклоняться погружением от двух британских траулеров, которые, судя по всему, заметили субмарину, но преследовать ее не стали. Достигнув глубины 48 метров, немцы услышали взрыв только одной глубинной бомбы, которая взорвалась от них на приличном

расстоянии. Больше никаких происшествий с подлодкой не случилось. Кохауз благополучно пересек Северное море и 28 августа встретился с кораблем эскорта, который сопровождал субмарину до Вильгельмсхафена, куда она прибыла в 15:02 того же дня. Лодку с семью вымпелами на перископе встречал сам Карл Дениц. Так закончился второй поход «UA», в течение которого субмарина прошла надводным и подводным ходом 15 250 миль, пробыв в море 85 суток^[66].

После торжественной встречи последовал доклад командующему подводными силами о выполнении боевого задания. Однако Дениц дал критичную оценку действиям командира «UA», несмотря на достигнутый им результат в виде шести потопленных судов общим тоннажем 26 756 брт и одного вспомогательного крейсера. Командующий считал, что Кохауз не использовал все возможности для атаки судов и не проявлял в атаках должной настойчивости:

«Так как подлодку («UA». — В.Н.) технически нельзя поставить на один уровень с немецкими ЛЛ, нужно благодарить только энергию и находчивость ее технического персонала, что лодка смогла действовать в этом походе. Командир полностью не использовал в нескольких случаях возможность довести атаку до успешного конца, прежде всего, он, должен был бы активнее применять артиллерию, находясь в открытом море. Это не может быть оправдано недостаточным боевым опытом» (ЖБД командующего подводными силами, запись от 28.8.1940).

Но, основываясь на опыте, полученном «UA», Дениц сделал также и другой вывод, в котором подчеркнул, что действия подводных крейсеров в тропических водах не будут иметь каких-либо особо непредвиденных трудностей.

Стоит признать, что подобная оценка действий Кохауза является вполне объективной. Командир «UA» не показал чудес меткости во время торпедной стрельбы, допустив излишний расход боезапаса^[67], а отказом от применения орудия в ряде случаев он лишил себя возможности достигнуть более серьезного успеха. Тем не менее необходимо обратить внимание на тот факт, что отправка «UA» в столь отдаленный район, где еще ни разу не действовала немецкая подводная лодка, носила все-таки разведывательный характер и не обязательно должна была закончиться громким успехом. Конечно, Дениц ожидал от своего подчиненного лучшего результата за трехмесячный поход, ведь лодки, действующие в Северной Атлантике, могли за это время совершить два менее продолжительных похода и добиться вдвое большего результата, чем «UA». Но у берегов Африки

Кохауз не обнаружил обилия целей, а его пребывание у Фритауна, где судоходство было более оживленным, оказалось весьма кратковременным. Это, несомненно, не могло не сказаться на его успехах в африканских водах. Практически с теми же трудностями столкнулась «девятка» «U65», которая побывала у Фритауна в ноябре того же года. В ее случае поход также длился почти три месяца, и достигнутый результат равнялся 8 потопленным судам общим тоннажем 47 794 брт и одному поврежденному судну на 8 532 брт. При подсчете количества потопленного тоннажа на каждый день за время африканских походов 1940 года на долю «UA» приходится 479 брт в сутки^[68]. «U65» имеет несколько лучший результат: 543 брт в сутки, с учетом того, что она пробыла в море на 3 дня больше, чем лодка Кохауза. Из этого следует, что эффективность «турчанки» во время ее первого похода к Фритауну была не намного меньше, чем у подводного крейсера, который действовал в этом районе после нее.

«UA» покинула Вильгельмсхафен рано утром 29 августа. Кильский канал Кохауз прошел вместе с «U30», которая завершила свою карьеру боевой лодки и теперь переводилась на Балтику для того, чтобы продолжить службу в качестве учебной субмарины. Подлодки прибыли в Киль к 10 часам утра 30 августа. После прихода на базу «турчанка» прошла дополнительные ходовые испытания под наблюдением флагманского механика капитана цур зе Отто Тедсена для проверки состояния ее двигательной установки. Выводы оказались неутешительны — субмарине требовался серьезный ремонт.

Поэтому после завершения испытаний она была поставлена в док на долгий срок.

Тедсен по достоинству оценил усилия, приложенные капитан-лейтенантом-инженером Тайхманом для поддержания дизелей в рабочем состоянии за время похода, представив его к награждению Железным Крестом I класса. Впрочем, и остальные офицеры не остались без наград. Несмотря на суровую критику Кохауза, Дениц все же представил капитан-лейтенанта к такой же награде. Первый и второй вахтенные офицеры «UA»: оберлейтенант цур зе Штаас и лейтенант цур зе Баберг получили Железные кресты II класса. Помимо этого все офицеры лодки, как и остальная часть команды, были награждены Знаком Подводника (Uboots-Kriegsabzeichen), присваивавшегося за участие в двух боевых походах.

За время ремонтных работ на «UA» сменился командир. 1 ноября 1940 года Ганс Кохауз получил очередное звание и был отправлен командовать 1-й флотилией подводных лодок. Вместо него командиром лодки был назначен корветтенкапитан Ганс Экерман, который командовал до этого

вышеупомянутой флотилией с начала войны. Такая рокировка в германском подводном флоте в то время не была чем-то необычным.

К февралю 1941 г. субмарина была вновь готова к походу. За время ремонта на ней заменили оба дизеля, специально доставленные из Копенгагена, предварительно усилив их фундаменты. Как и в прошлый раз, Дениц планировал послать ее к Фритауну. 25 февраля «UA» с новым командиром вышла из Киля, чтобы совершить переход в Лориан, для дозаправки топливом и после этого идти к берегам Западной Африки. Однако события сложились таким образом, что о Фритауне Экерману и его экипажу пришлось на время забыть.

Но прежде чем приступить к описанию событий, произошедших во время этого похода, стоит отметить один прелюбопытнейший факт. Субмарина покинула Киль с гостем на борту — представителем верфи «Германия», инженером Хопператом, который должен был «гостить» на «турчанке» до её захода на Гельголанд, где ему надлежало покинуть лодку. Хопперат производил замер шумов «UA» и, подводя итоги своей работы, весьма расстроил ее командира своим выводом:» "UA» — это машина шума и треска!»

4 марта в 9 часов утра «Кондор» из 40-й авиагруппы, приданной флоту для ведения разведки в Северной Атлантике, возвращаясь в Норвегию, заметил северо-восточнее банки Рокол конвой «ОВ-292». Получив эту информацию, Дениц в 17:00 отдал приказ семи подводным лодкам («UA», «U70», «U47», «U99», «U95», «U108» и «U552»), находившимся в этом районе, к 10 часам утра следующего дня развернуться в линию между квадратами AL3122 и AL3585, двигаясь со скоростью 10 узлов по направлению к конвою. Командующий рассчитывал, что лодкам удастся перехватить вражеский караван, имеющий 9-узловой ход.

«Турчанка», идя на свою позицию, в 00:30 5 марта заметила освещенный пароход, который был опознан немцами как финское судно. В 10:30 того же дня лодка достигла своей позиции в квадрате AL3122, самой северной точке завесы немецких лодок, и начала поиск неприятеля. Однако сильное волнение на море свело на нет все усилия Кохауза. «Даже на малом ходе против волны лодку полностью захлестывает водой, что делает невозможным визуальное наблюдение», — отметил он в журнале (ЖБД «UA», запись от 5.3.1941.).

Непрекращающаяся сильная качка так измотала экипаж, что в 17:00 радист «UA» Заурбир был обнаружен в радиорубке без сознания. Подводники, очевидно, вздохнули с облегчением, когда в 22:00 из штаба был получен приказ оставить позицию и двигаться на юг. Конвой «ОВ-292»

успешно избежал встречи со «стаей», и «серые волки» остались без добычи.

6 марта в 14:30 «UA» заняла новую позицию в квадрате AL2745, но никаких целей ею обнаружено не было. Экерман получил приказ вести наблюдение за погодой.

Вечером того же дня «U47» Гюнтера Прина заметила конвой «ОВ-293», сообщив об этом в штаб. Дениц приказал лодкам начать его преследование. В результате в ночь на 7 марта «ОВ-293» понес потери от атак «U47», «U99» и «U70». «UA», также привлеченная к действиям против конвоя, не успела прийти вовремя на зов Прина и смогла установить контакт с «ОВ-293» лишь вечером 7 марта в 20:10.

Сначала Экерман шел следом за противником, два раза докладывая в штаб свои координаты, наводя на конвой другие лодки. Но спустя 5 часов преследования он решил атаковать сам.

В 00:55 командир «UA» выбирает в качестве целей два судна, тоннаж которых оценивает в 8000—10 000 тонн. В 01:19, заняв позицию для стрельбы, лодка выпустила две торпеды, но только одна из них поразила цель. Попадание получило «Дьюнаф Хэд» — судно, ведущее правую колонну конвоя.

Далее события разворачивались молниеносно. Через 3 минуты после первого залпа «UA» выпустила торпеду G7e в другое судно этой же колонны, оцененное в 4000 тонн, но промахнулась. В 01:27 лодка совершает срочное погружение, чтобы уклониться от приближающихся к ней кораблей эскорта — эсминцев «Вульверин» и «Верити». На «Вульверин» заметили подлодку на поверхности раньше, чем на «Верити», и его командир Дж. Роуланд решил ее таранить, пока немцы не успели обнаружить приближавшийся к ним малым ходом эсминец. Однако избежать удара форштевнем Экерману помог не кто иной, как «Верити», на котором не поняли замысла своего коллеги и открыли стрельбу осветительными снарядами. Субмарина, заметив опасность, успела погрузиться.

Ушедшая под воду лодка была обнаружена «Асдиками» эсминцев через 7 минут после погружения. Вдогонку ей Роуланд сбросил две серии глубинных бомб, а затем через некоторое время добавил еще несколько «подводных гостинцев». Экерман по достоинству оценил гостеприимство британского эскорта: *«Корабль идет малым ходом, пытаюсь обнаружить лодку, оказываясь над целью, он сбрасывает бомбы и резко увеличивает ход. Лодка окружена взрывами глубинных бомб после каждого бомбометания. Очень хорошо работает наш акустик оберфункмейстер*

Хейдген. Благодаря его точным сообщениям удается уклоняться от каждой сброшенной серии бомб» (ЖБД «УА», запись от 8.3.1941).

Корабли эскорта продолжали настойчиво преследовать «УА», сбросив на нее в общей сложности около 32 глубинных бомб. Но вскоре взрывы прекратились, и акустик перестал фиксировать шумы винтов преследователей. Вероятнее всего, в этот момент эсминцы, потеряв контакт с субмариной, временно прекратили охоту. Роуланд сомневался в том, что лодка потоплена, считая ее лишь поврежденной. Доклад механика «Вульверина» о замеченном им на поверхности нефтяном пятне и запахе нефти лишь убедил его в этом.

Мастерство Хейдгена все-таки не спасло «УА» от повреждений. Поэтому, получив передышку, Экерман решил рискнуть и отдал команду на всплытие, чтобы попытаться уйти от преследования в надводном положении. Возможно, это был лучший выход из сложившейся ситуации, так как для неповоротливой лодки, не имеющей возможности уйти на большую глубину, дальнейшая бомбежка могла закончиться фатально.

В 04:40 над поверхностью появилась рубка «УА». Выскочившая на мостик верхняя вахта быстро осмотрела горизонт. Он был чист, сигнальщики не обнаружили ни одного вражеского корабля. Через несколько минут, продув балласт, лодка полностью перешла в надводное положение. В 04:45 запустили дизель и «УА» начала движение, стараясь как можно быстрее уйти из опасной зоны.

Отойдя на безопасное расстояние, Экерман взял курс на север вслед уходящему конвою. Но в 06:15 лодка снова была вынуждена уйти под воду, уклоняясь от эсминца. Корабль противника был замечен слишком поздно, когда он уже шел полным ходом к обнаруженной им субмарине. На этот раз Экерман решает не пытаться уйти от своего преследователя, совершая маневры под водой при уклонении от глубинных бомб, а атаковать его самому. Вероятно, в этот момент он вспомнил резюме инженера верфи о «машине треска и шума». Поэтому, посчитав, что противник легко обнаружит шумы винтов лодки, командир принимает рискованное решение и отдает приказ приготовить торпедные аппараты к стрельбе. Но судьба вновь благоволила «турчанке», так как эсминец производил бомбометание уже не так точно, как несколько часов назад. На нем, видимо, не смогли установить точный контакт с субмариной. Последние взрывы бомб немцы слышали уже на достаточно большом расстоянии от подлодки. Всего же на «УА» насчитали приблизительно 16 взрывов.

Вероятнее всего, лодку Экермана снова преследовал корабль Роуланда, после непродолжительной паузы продолживший поиск субмарины уже без

«Верити», который остался подбирать экипаж затонувшего «Дьюнаф Хэд». В 05:10 на «Вульверин» слышали звук, похожий на шум дизелей лодки. Эсминец взял курс на источник звука, периодически снижая скорость до 8 узлов, чтобы «прислушаться». Через час на «Вульверин» заметили вражескую субмарину.

Обнаружив противника, Роуланд, не раздумывая, пошел на таран, но подводная лодка успела погрузиться, когда эсминец находился от нее на расстоянии 200–300 метров. Вдогонку ей было сброшено несколькими сериями 10 глубинных бомб. И каков же был результат этой атаки? Американский историк Клэй Блэйр оценивает его следующим образом: «Если Роуланд не преследовал фантом, кита или стаю дельфинов, то его серии глубинных бомб должны были привести лодку к разрушению, после которого бы на поверхность всплыли тела и обломки. Но к «большому разочарованию» Роуланда ничего подобного не наблюдалось. Роуланд видел таинственный «слабый оранжевый свет» в течение *«приблизительно 10 секунд»* около места взрыва глубинных бомб, но не мог сделать паузу, что бы более подробно изучить природу его происхождения, потому что все еще имел «устойчивый контакт» с целью»^[69].

«Вульверин» кружил вокруг места погружения подлодки до 08:55 утра, периодически сбрасывая одиночные бомбы, так как все еще удерживал «контакт» с подводной целью. Он прекратил бомбометание лишь тогда, когда с наступлением светового дня поблизости от корабля были замечены дельфины. Никаких доказательств потопления лодки в виде обломков или тел погибших им найдено не было. «UA» появилась же на поверхности только в 09:45. Всплыв, немцы не обнаружили на поверхности океана ни одного вражеского корабля.

Кого же атаковал Роуланд второй раз в ту ночь? Записи, сделанные командиром «UA» в своем ЖБД в момент, когда лодка попала под вторую бомбежку, теоретически совпадают по времени со второй атакой «Вульверии», с учетом разницы во времени, которая существовала при ведении британских и немецких журналов^[70]. Это дает возможность предположить, что именно она второй раз стала целью для бомбы Роуланда. Однако на этот раз британский эсминец не смог точно установить устойчивый контакт с подлодкой Экермана и производил бомбометания по ложному контакту.

Долгое время считалось, что жертвой атаки «Вульверин» стала «U47» Гюнтера Прина, которая перестала выходить на связь после 7 марта. Последняя радиограмма Прина была принята штабом подводных сил рано

утром 7 марта (в 04:40), когда он доложил свои координаты, наводя на «ОВ-293» другие лодки. Последней, кто видел «U47» Прина, была «U99» Отто Кречмера, которая имела короткое рандеву с ней 6 марта в 18:00. Однако внезапно появившиеся эсминцы загнали обе лодки под воду. По свидетельству членов экипажа «U99», через некоторое время ее радист перехватил сообщение Прина: «Атакован глубинными бомбами». Правда, как уже упоминалось выше, позже Прин вновь вышел на связь, докладывая о конвое. Последнее событие, связанное с «U47», произошло в 05:05 утра 7 марта, когда в самое большое судно конвоя, китобойную плавбазу «Тьерри Викен», попало две торпеды, которые с большой вероятностью могли быть выпущены с лодки Прина^[71].

В июне 1991 года, после проведенного исследования боя эскорта конвоя «ОВ-293» с «волчьей стаей» 7–8 марта 1941 года, отдел военно-морской истории британского МО признал версию потопления «U47» кораблем Роуланда несостоятельной. На данный момент считается, что глубинные бомбы, сброшенные с «Вульве-рин», предназначались именно «UA», и они не имеют отношения к гибели «U47». Лодка знаменитого подводного аса признана пропавшей без вести, и причины гибели Гюнтера Прина неизвестны до сих пор.

Выйдя из боя, Экерман доложил в штаб о потопленном судне и повреждениях, полученных в результате контратаки эскорта: из строя вышли оба перископа, пострадали топливобалластные цистерны и электромоторы. Но Дениц не дал «добро» на возвращение лодки на базу. «Турчанка» получила приказ оставаться на позиции и вести наблюдение за погодой. «UA» занималась метеоразведкой до 12 марта, после чего, еще раз доложив о полученных повреждениях, Экерман взял курс на Лориан. Лодка прибыла во Францию 18 марта. Так как ей был необходим ремонт, поход к Фритауну был отложен на месяц.

Командующий был доволен активностью нового командира «UA». *«Командир был вынужден преждевременно прервать поход, поскольку дальнейшее выполнение задания было весьма затруднительно из-за повреждений, полученных от взрывов глубинных бомб. Он выполнил свои обязанности хорошо и решительно»*, — писал Дениц, оценивая действия Экермана во время атаки конвоя в ночь с 7 на 8 марта (ЖБД командующего подводными силами, запись от 18.3.1941).

Возникшие трудности в действиях против североатлантических конвоев противника заставили Деница обратить внимание на Южную Атлантику, где у британцев еще не существовало сильной противолодочной обороны. В феврале 1941 года к берегам Западной Африки ушли

подводные крейсера типа IXB «U105», «U106» и «U124», в задачу которых входило также взаимодействие с эскадрой вице-адмирала Г. Лютьенса^[72], находившейся в том же районе. В течение марта у Фритауна эти лодки отправили на дно 16 судов общим тоннажем 89 741 брт. В апреле, для закрепления успеха, Дениц посылает в Южную Атлантику еще несколько лодок, в том числе и «UA».

Экерман покинул Лориан 14 апреля, но до Африки он так и не добрался. Вечером 20 апреля, когда лодка находилась северо-восточнее Азорских островов, во время шторма у нее вышел из строя горизонтальный руль. Доложив в штаб о возникшей неисправности, «турчанка» пошла назад во Францию, управляясь лишь винтами. Однако даже подобная неисправность не заставила ее командира отказаться от атак неприятеля. После полуночи 22 апреля верхняя вахта заметила справа по борту военный корабль, идущий без огней. В темноте немцы не смогли точно опознать противника и решили, что перед ними вражеский эсминец или даже крейсер. Лодка развернулась при помощи винтов и приготовилась к залпу. В 00:14 она выпустила две торпеды, ни одна из которых в цель не попала. Потерпев неудачу, Экерман больше не предпринимал никаких атак по пути на базу. Утром 26 апреля субмарина закончила переход через Бискайский залив и, находясь у острова Бель Иль, встретила буксир, который помог ей добраться до Лориана вечером того же дня.

На устранение неисправности потребовалась одна неделя, и вечером 3 мая «UA» снова вышла в море. На этот раз техника позволила ей без приключений дойти до островов Зеленого Мыса, после чего у Экермана снова начались неприятности. 21 мая в 21:30, когда лодка находилась юго-восточнее острова Сантьяго, вышел из строя правый дизель. Но уходить от островов Зеленого Мыса Экерман пока не собирался, потому что девятью днями раньше получил сообщение из штаба, в котором говорилось о намеченном 27 мая randevу «UA» с судном снабжения «Эгерланд». В связи с этим он переместился северо-западнее в район острова Сан-Висенти, где рассчитывал задержаться на два дня для ремонта двигателя.

Наблюдая у острова оживленное судоходство, командир «турчанки» тем не менее воздерживался от каких-либо действий до 23 мая, когда днем в 15:10 лодка вышла в атаку на судно, проходящее неподалеку от нее. Но пароход избежал торпедирования, так как его опознали как португальский «Сепра Пинто». Вечером того же дня подлодка покинула свою позицию, отправившись на встречу с «Эгерландом».

24 мая Экерман безуспешно атаковал встретившееся ему судно. Потратив впустую одну торпеду G7e, он не стал продолжать преследование

транспорта, чтобы снова его атаковать. На следующий день в 16:36 произошла незапланированная встреча с подводным крейсером «U106» капитан-лейтенанта Оестена, державшего курс на острова Зеленого Мыса. Оестен посетил Экермана на его лодке, после чего, обменявшись информацией об обстановке в этом районе, командиры расстались и в 18:45 «U106» покинула «UA», отправившись дальше на север.

Рандеву с судном снабжения состоялось в точке к западу от Фритауна, как и планировалось. Лодка и «Эгерланд» встретились ровно в полдень 27 мая. Однако дувший пассат помешал получить «UA» топливо и продовольствие. Посоветовавшись, командиры кораблей решили переместиться на юг к скале Святого Павла в надежде, что погода улучшится. Но их ожидания не оправдались, и субмарине пришлось принимать топливо при очень сильном ветре и волнении моря. Подводникам пришлось работать в сложных условиях. Шанс быть смытым за борт имел каждый, кто находился в тот момент на верхней палубе. Но все прошло удачно. Субмарина приняла от «Эгерланда» 110 тонн соляра, 11 тонн воды для умывания, 3 тонны питьевой воды, 5400 литров смазочного масла и 1360 кг продовольствия. Принять же торпеды при таком волнении моря не представлялось возможным.

Распрощавшись с «Эгерландом» в 19:00 29 мая, Экерман начал переход к Фритауну, прибыв туда к 6 июня. Но никаких легкодоступных целей «UA» там не обнаружила. Причиной тому послужили успешные действия подводных крейсеров, патрулировавших этот район ранее. Британское адмиралтейство, обеспокоенное большими потерями судов у Фритауна и берегов Западной Африки, для защиты местного судоходства ввело систему конвоев. Поэтому Экерман смог обнаружить в этом районе только конвои, охраняемые самолетами и обломки ранее потопленных «девятками» судов.

Посчитав, что находящиеся в африканских водах лодки нуждаются в дозаправке топливом, Дениц 14 июня передал по радио приказ идти на встречу с судном снабжения «Лотаринген». Но собравшиеся вместе 18 июня в точке рандеву под кодовым названием «Вайс» «U103», «U107», «U69» и «UA» напрасно ожидали немецкий танкер. Три дня ранее «Лотаринген» был захвачен авианосцем «Игл» и крейсером «Дьюнедин». Данные корабли являлись одной из британских поисковых групп, занимавшихся ликвидацией германской «сети бензоколонок» в Атлантике после гибели линкора «Бисмарк». Рассчитывать же на встречу с «Эгерландом» командиры субмарин уже не могли, так как он был затоплен собственным экипажем 10 днями ранее, до захвата «Лотаринген», после

встречи с другой поисковой группой в составе крейсера «Лондон» и эсминца «Бриллиант».

Обсудив сложившееся положение после суточного ожидания «снабженца», командиры лодок пришли к выводу, что нет никакого смысла ждать его дальше. «U69» и «UA» передали на «U103» смазочное масло и дистиллированную воду, в которых последняя нуждалась больше других, после этого все лодки, за исключением «UA», взяли курс на север, начав возвращение во Францию. Экерман же решил вернуться к Фритауну, так как его подлодка имела достаточные запасы топлива и торпед, чтобы продолжить выполнение поставленной задачи.

Но такое решение оказалось ошибочным. «Турчанка» провела у Фритауна еще три недели, но так и не смогла добиться никаких успехов, что выглядело весьма удручающим на фоне впечатляющих достижений подводных крейсеров IX серии. Шесть «девяток» в период с марта по июнь потопили в этом районе 66 судов общим тоннажем 359 271 брт. На их командиров пролился дождь наград из Рыцарских крестов и Дубовых листьев. А одна из указанных лодок — «U107» под командованием капитан-лейтенанта Гюнтера Хесслера — установила своеобразный рекорд, потопив за поход 14 судов общим тоннажем 86 699 брт. Этот результат стал лучшим среди немецких подлодок за все время Битвы за Атлантику.

11 июля «UA» покинула район Фритауна и взяла курс на Лориан. Потратив на обратную дорогу 20 суток, субмарина пришла во Францию 30 июля 1941 года. Оценивая действия лодки в этом походе, американский историк Клэй Блэйр писал: *«Командир "UA" Ганс Экерман провел этот поход чрезвычайно осторожно, не имея никаких успехов»*^[73]. Впрочем, Карл Дениц сделал несколько иные выводы из неудач Экермана: *«Командир "UA» не имел никакого успеха за время действия лодок в течение этих 3 месяцев в Южной Атлантике. Во время похода он смог обнаружить вражеские суда всего несколько раз. Благоприятных условий, которые встретили там другие лодки ранее, больше нет. В результате этого подлодки, теперь посланные на юг, должны прервать движение в этом направлении, и быть переориентированы для действий против гибралтарских конвоев»* (ЖБД командующего подводными силами, запись от 30.7.1941).

Как уже упоминалось выше, погром, устроенный «девятками» в южных водах весной 1941 года, не мог не вызвать ответных действий противника. Британское Адмиралтейство, обеспокоенное большими потерями у берегов Африки, было вынужденно усилить противолодочную оборону в этих районах, в том числе ввести ограничение на движение

одиночных судов. Дениц, понимая это, решил временно отложить операции в Южной Атлантике. В результате после ухода из африканских вод подводных крейсеров «U66» и «U123» в конце июля в подводной войне на юге наступил перерыв, который длился до конца августа, когда туда снова были отправлены несколько лодок типа IX. Однако на этот раз немецким субмаринам не удалось достичь успехов весны 1941 года. На момент октября, после ухода основной группы лодок во Францию, в Южной Атлантике осталось только два подводных крейсера «U68» и «U126», в помощь которым Дениц решил послать лодку Экермана.

«UA», проведя на верфи в Лориане несколько месяцев, была снова готова к походу. Лодка вышла в море 7 октября, но через два дня была вынуждена вернуться обратно из-за утечки топлива из топливобалластных цистерн. Субмарину поставили в док. Днем 15 октября, после окончания ремонта, Экерман вышел в море для проверки лодки. Испытания показали, что проведенный ремонт был выполнен некачественно — утечка топлива продолжалась. Подлодка вернулась обратно в док, где простояла еще неделю.

После окончательного устранения неисправности «UA» вновь вышла в море 21 октября. Практически одновременно с ней Лориан покинула «девятка» «U129», в задачу которой входило сопровождение судна снабжения «Питон», направлявшегося в Южную Атлантику. 30 октября в море вышел подводный крейсер «U124» под командованием капитан-лейтенанта Йохана Мора, также отправленный Деницем к берегам Африки. Согласно плану штаба подводных сил, все три субмарины должны были начать активные действия на коммуникациях между Фритауном и Кейптауном совместно с «U68» и «U126». Обеспечить их топливом должны были вышеупомянутый «Питон» и вспомогательный крейсер «Атлантис», возвращавшийся во Францию из удачного рейда.

Но прежде чем взять курс на юг, Экерману пришлось совершить «вояж» на запад для выполнения особого задания. Через сутки после выхода из Лориана «UA» уже находилась у входа в устье Жиронды, ожидая выхода из Бордо блокадопрорывателя «Портленд», направлявшегося в Японию. Экерман встретился с судном на рейде Ле Вердона в 20:30 22 октября, после чего они сразу отправились в путь. Лодке предстояло эскортировать «Портленд» до безопасного района, откуда транспорт мог бы продолжать движение уже в одиночестве.

Расставшись с кораблями охранения в открытом море вечером 23 ноября, «UA» и «Портленд» взяли курс на запад, направляясь к Азорским островам. Для того чтобы идти впереди судна, субмарине пришлось

держат 15-узловой ход, так как «Портленд» шел со скоростью в 13–14 узлов. Экермана очень беспокоило такое положение вещей, потому что лодке приходилось тратить в среднем 13 тонн соляра в сутки, а запас топлива, который мог передать ему блокадопрорыватель, был ограничен лимитом только в 35 тонн, что позволило бы компенсировать только три дня пребывания «УА» в роли эскорта. В результате к 29 ноября, когда лодка рассталась с судном западнее Азоров, запас ее топлива уменьшился на 91 тонну, а получить с «Портленда» удалось только 46 т. Хотя это было больше, чем запланировано изначально, в итоге Экерман оказался в минусе на одну пятую часть от общего запаса топлива субмарины.

Ввиду предстоящего долгого пути на юг командир «турчанки» испытывал серьезное, беспокойство из-за отсутствия возможности пополнить запас соляра не раньше чем лодка окажется в Южной Атлантике. Поэтому с целью экономии топлива «УА» отказалась от атак судов, встретившихся ей за время перехода в район патрулирования. А через месяц, 20 ноября, когда субмарина уже находилась между островом Св. Елены и африканским побережьем, Экерман был вынужден прекратить свой марш к Кейптауну, так как дальнейшее продвижение на юг без дозаправки теряло всякий смысл.

А тем временем события в Южной Атлантике разворачивались далеко не в пользу немцев. Британское Адмиралтейство, знавшее, благодаря расшифровке немецких сообщений, как о миссии «Атлантиса», так и о выходе «Питона» из Франции, успело принять контрмеры.

13 ноября «U68» встретила с «Атлантисом» для пополнения запасов топлива и припасов в 530 милях к юго-западу от острова Св. Елены. 22 ноября настала очередь «U126». Рандеву благополучно состоялось к северо-западу от острова Вознесения, однако во время передачи топлива рейдер был обнаружен и потоплен британским крейсером «Девоншир», после чего лодке пришлось заняться спасением экипажа «Атлантиса». Часть людей была размещена у нее на борту, остальные находились в шлюпках, которые «U126» тянула за собой на буксире.

Узнав о случившемся, РВМ отправило «Питона» на помощь субмарине. Дениц же со своей стороны приказал подводным крейсерам «U129» и «U124» следовать к ней на помощь. Встреча «U126» с «Питоном» произошла в ночь с 23 на 24 ноября. Все спасенные с «Атлантиса» во главе с командиром, капитаном цур зе Рогте, перешли на борт судна снабжения.

Несмотря на произошедшие события, командующий подводными силами решил, что кейптаунская группа лодок не должна прекращать операцию. Дениц лишь внес некоторые коррективы в план ее действий.

Теперь «U126» должна была вернуться во Францию, а «U68», которую планировалось использовать отдельно от других лодок в устье реки Конго, должна была заменить ее. Всем четырем субмаринам, включая «UA», следовало пополнить запасы топлива с «Питона», после чего продолжить действия. Экерман, как нуждающийся в горючем больше других, получил разрешение заправиться первым. Рандеву лодки с судном снабжения было назначено на 30 ноября. Через сутки с «Питоном» должна была встретиться «U68», а для «U129» и «U124» дату заправки назначили на 5 декабря.

Однако «турчанка» опоздала на один день и смогла прибыть в точку встречи, находящуюся в 700 милях южнее острова Св. Елены, только рано утром 1 декабря. «U68» корветтенкапитана Мертена пришла туда днем раньше. После короткого совещания командиров трех кораблей закипела работа: на лодку Мертена перегружали торпеды, Экерман получал топливо. Но, как и в случае с «Атлантисом», британцы знали о встрече подлодок с «Питоном». В самый разгар передачи припасов, в 17:25, на германском судне была объявлена тревога. На горизонте был замечен корабль, приближавшийся к «Питону». Это был британский крейсер «Дорсетшир». С этого момента участь немецкого судна была решена.

Надежды капитана «Питона» Людерса на то, что подводные лодки смогут защитить его корабль, не оправдались. Обе субмарины успели быстро погрузиться, но Мертен не смог взять под контроль неудифферентованную лодку: «танцевавшую, как певичка на высоких каблуках». «UA» повезло не больше: сумев занять позицию для атаки, в 18:08 она выпустила в крейсер три торпеды из носовых аппаратов, однако расстояние до «британца» было слишком велико — около 3000 метров, и «угри» в цель не попали. Та же участь постигла и последующие 2 торпеды, выпущенные из кормовых аппаратов в 18:21. Экерману не удалось повторить меткий выстрел Йохана Мора^[74]. Теперь у капитана «Питона» не оставалось выбора, и он затопил судно. «Дорсетшир», убедившись, что неприятельский корабль затонул, быстро покинул место событий, чтобы избежать атак из-под воды.

Теперь, когда в Южной Атлантике не осталось ни одного немецкого судна, а 414 человек из экипажей двух потопленных кораблей болтались посреди океана на плотках и шлюпках, о продолжении крейсерства подводных лодок не могло быть и речи. В полночь 2 декабря «U124» и «U129» получили приказ Деница идти на встречу с «U68» и «UA» для принятия участия в операции по спасению экипажей «Питона» и «Атлантиса».

Казалось бы, произошедшие события должны были сплотить

командиров кораблей, однако Ганс Экерман решил преподать Рогге и Мертену урок «настоящей немецкой дисциплины». После того как «U68» и «UA» приблизились к шлюпкам, капитан цур зе Рогге хотел провести совещание на предмет дальнейших действий. Но вместо этого корветтенкапитан Экерман решил устроить дебаты, кто должен теперь командовать спасательной операцией на месте. Он отказался подчиниться Рогге как старшему по званию, мотивируя это тем, что после гибели «Атлантиса» тот не может отдавать ему приказы^[75]. Благоразумный корветтенкапитан Мертен не поддержал своего коллегу, и Экерман был вынужден смириться, но, как оказалось, не надолго.

3 декабря конфликт между Рогге и Экерманом вспыхнул вновь. Причиной этому послужили действия командира «UA», который, заметив на горизонте судно в 12:37, бросил шлюпки и плоты, чтобы начать его преследование. Погоня длилась два часа. Экерман, сумевший догнать пароход, занял позицию для стрельбы и выпустил в 14:59 три торпеды G7a. В цель они не попали, потому что на «торговце» успели заметить следы парогазовых торпед, и он вовремя изменил курс. В эфир полетел сигнал «SOS», оповещавший всех, что судно подверглось атаке субмарины.

Вернувшись вечером ни с чем, Экерман обнаружил, что за время его отсутствия к Мертену присоединилась «U129» капитан-лейтенанта Клаузена, взявшая часть спасенных моряков себе на борт. Рогге не преминул выразить свое неудовольствие Экерману за его самодеятельность. Командир «UA» парировал все претензии тем, что приоритетом для командира подводной лодки прежде всего является атака вражеских судов.

Наконец, поздно вечером 5 декабря к спасательной экспедиции присоединилась «U124». После ее прихода, наконец-то стало возможным избавиться от шлюпок и разместить всех спасенных на борту подводных лодок. «UA» взяла 105 человек, «U124» досталось 104 моряка. «U68» и «U129» разделили между собой остальных. Половина людей, размещенных на каждой субмарине, располагались в отсеках, другая половина находилась на верхней палубе, сидя в резиновых лодках и плотях. В случае если лодке пришлось бы срочно погрузиться, люди должны были остаться на поверхности в спасательных средствах.

После размещения всех спасенных моряков с «Питона» и «Атлантиса» капитан цур зее Рогге, как старший по званию среди имеющихся офицеров, устроил совещание с командирами субмарин, чтобы разработать безопасный план возвращения во Францию. Именно на нем произошла последняя стычка Экермана с Рогге. Неистовый корветтенкапитан вновь

отказался как признавать старшинство Рогге и подчиняться его приказам, так и совершать совместное плавание с другими подводными лодками. «UA» имела большой запас топлива, но делиться им с другими лодками Экерман не пожелал, хотя «U124» и «U129» нуждались в нем^[76]. Джозеф Слэйвик, автор книги о рейдерстве «Атлантиса», охарактеризовал действия Экермана следующим образом: *«Командир "UA" собирался плыть во Францию один и на скорости в 14 узлов. Рогге столкнулся с почти параноидальным неповиновением Экермана и, не имея реальной возможности отдавать ему приказы, вынужден был отпустить непокорного корветтен-капитана действовать по собственной инициативе»*^[77]. Сложно сказать, чем именно руководствовался Ганс Экерман в своих действиях, но так или иначе — своего он добился! В итоге «UA» отправилась к берегам Франции в гордом одиночестве.

Дениц был обеспокоен сложившейся ситуацией и обратился за помощью к итальянцам, чьи океанские субмарины базировались на Бордо. Было достигнуто соглашение о том, что 4 итальянские лодки должны будут встретиться с возвращающимися из Южной Атлантики немецкими подлодками в районе островов Зеленого Мыса и забрать у них половину спасенных из экипажей «Атлантиса» и «Питона», после чего следовать с ними во Францию. Также итальянцы должны были поделиться с немцами топливом и провиантом.

Экерман первым прибыл в указанный район. Встретившись 14 декабря в 17:20 с итальянской субмариной «Луиджи Торелли» западнее острова Санту-Антан, «UA» передала ей 55 человек из команды «Атлантиса». «Девятки», прибывшие на встречу с итальянцами несколькими днями позже, передали им в общей сложности 210 немецких моряков. Обратный путь во Францию прошел без особых осложнений, однако на подходе к базе с «UA» произошел маленький казус, благодаря которому она могла подвернуться атаке другой немецкой лодки.

Утром 23 декабря Лориан покинула «U123» капитан-лейтенанта Р. Хардегена, вышедшая в поход к побережью Северной Америки. Вечером этого же дня, в 21:55, Хардеген на подходах к базе встретился с лодкой Экермана, возвращавшейся во Францию. Журналы обеих подлодок очень скупо описывают это событие, упоминая лишь время встречи и обмен опознавательными сигналами во время нее. Однако американский историк Майкл Гэннон на основании воспоминаний членов экипажа «U123» дает более подробное описание этого эпизода в своей книге «Операция "Барабанный бой"». Согласно Гэннону на лодке Хардегена первыми

заметили «UA»:

— Господин лейтенант! Тень по правому борту!

Фон Шроетер поднял бинокль и посмотрел вперед, медленно поворачиваясь в ту сторону, куда показал сигнальщик. Вот! Узкий темный силуэт четко просматривался на фоне ночного неба. Офицер наклонился к переговорной трубе:

— Командира на мостик!

Спустя мгновение Хардеген стоял рядом с фон Шроетером, подняв бинокль к своим глазам.

— Да, — сказал Хардеген, — надстройка, низкий силуэт, форма носа аналогичны нашим лодкам. Никаких мачт. Эта подлодка, возможно, наша.

Он отдал приказ через переговорную трубу:

— Пятнадцать левый борт, малый вперед. Артиллерийскому расчету приготовиться! Пустера (прозвище старшины радистов лодки Гейнца Барта. — В.И.) на мостик с сигнальным прожектором!..

Барт выскочил на мостик с сигнальным прожектором на плече, таща за собой кабель.

— Отправьте им запрос, Пустер, — приказал Хардеген, который теперь мог видеть рубку приближающейся лодки уже невооруженным глазом. Барт отщелкал на прожекторе декабрьский кодовый сигнал-вызов: «F-L-U-S-S».

— Какой должен быть отзыв, Пустер? — спросил Хардеген.

— BRUNO, господин капитан-лейтенант, — ответил Барт. В ожидании прошло несколько секунд, но ответа не было. Хардеген приказал:

— Очистить рубочный люк! Артиллеристы к орудию! К бою! Однако пока расчет орудия карабкался вверх, чтобы занять

свои места у 105-мм пушки, а второй вахтофицер фон Шроетер, по совместительству артиллерийский офицер, спускался с мостика на палубу, чтобы командовать им, справа по борту замигали желтые огни: «B-R-U-N-O — U-A».

— Это «UA», — крикнул Хардеген. — Артиллеристы вниз! Отбой боевой тревоге. Пустер, пошлите им нашу идентификацию: «U123»^[78].

Таким образом, благодаря нерасторопности своей верхней вахты Экерман мог оказаться под обстрелом, что было бы для него крайне неприятным сюрпризом. Впрочем, сложный переход на набитой битком людьми лодке не мог не сказаться на экипаже «турчанки». Ее команда, вероятно, испытывала сильную усталость, что не могло не отразиться на качестве несения службы. Так или иначе, все обошлось, и обе лодки

разошлись, обменявшись на прощание дружескими пожеланиями.

К 29 декабря все четыре немецкие субмарины благополучно прибыли в Лориан. «UA» пришла на базу вместе с «U68» 25 декабря 1941 года. Так завершилась уникальная, операция по спасению более четырех сотен людей, в ходе которой немецкие лодки проделали долгий путь из Южной Атлантики во Францию. Официальный историк британского флота С.У. Роскилл писал по этому поводу: *«Все они (подлодки. — В.Н.) в конечном счете, достигли Бискайских баз после покрытия расстояния более чем 5000 миль — таким образом, завершилась спасательная операция, за проведение которой нашему противнику нужно воздать должное»*^[79].

После окончания этого похода потребовалось больше месяца, чтобы подготовить «турчанку» к очередному выходу в море. На этот раз командующий подводными силами планировал использовать ее как лодку снабжения для пополнения запасов топлива «семерок», вышедших в море в феврале 1942-го для действий у побережья США. Но прежде чем отправить субмарину в новый поход, на ней сменили командира. Дениц был недоволен действиями Экермана в течение всех его походов, посчитав, что тот не проявил должного умения в достижении успеха и его низкая результативность только частично может быть оправдана отсутствием военного счастья. В результате Ганс Экерман был направлен в Данциг командовать 8-й учебной флотилией, а на лодку вернули ее первого командира корветтенкапитана Кохауза.

Вечером 21 февраля 1942 года «UA» покинула Лориан, но уже через сутки была вынуждена вернуться обратно. Причиной тому стала неисправность правого дизеля: после девяти часов похода он вышел из строя. Субмарину срочно поставили в док для устранения неисправности, однако ремонт затянулся на две недели. Повторный выход в море произошел 14 марта. На этот раз дизеля работали исправно, и лодка приступила к выполнению своего задания.

24 марта произошла первая заправка одной из «семерок» — «U203» встретила с «UA» в 14:22 к юго-востоку от Ньюфаундленда, где Кохауз передал ей 30 т топлива. Затем «турчанка» взяла курс на юго-запад, чтобы переместиться ближе к американскому побережью, для встречи 28-го числа с «U202» капитан-лейтенанта Линдера. Рандеву с Линдером произошло в назначенный день в 11:00. Однако беспокойное море не способствовало осуществлению передачи топлива, и субмаринам пришлось ждать два дня, пока не наступила хорошая погода. 30 марта «U202» приняла с «UA» 30 т дизтоплива и провизию на две недели. После этого Кохауз получил приказ из штаба подводных сил встретиться 2 апреля с «U84», следовавшей к

Нью-Йорку. Встреча с ней должна была произойти юго-западнее точки randevu с «U202».

Но, несмотря на то что теперь «UA» играла роль заправщика, Ганс Кохауз решил не отказываться от атак судов, встретившихся ему по пути в назначенный район. Так ночью 31 марта он обнаружил и атаковал небольшой транспорт, однако две выпущенные торпеды G7e в цель не попали. Лодка продолжила преследование судна, атаковав его на протяжении двух часов еще два раза. К сожалению для Кохауза, все выпущенные «угри» прошли мимо.

В итоге погода пришла на помощь пароходу, и дождь укрыл его от настойчивого преследователя.

На следующий день после этих событий субмарина встретила с возвращавшейся во Францию «U373». Обменявшись опознавательными сигналами, лодки разошлись на контркурсах. Надо сказать, что изначально не зная о присутствии «UA» в этом районе командир «U373» Пауль-Карл Лоезер принял ее за вражескую субмарину и хотел уклониться от встречи с ней. Вероятно, основной причиной этого послужило необычное расположение орудия «UA», совершенно нетипичное для немецких подлодок^[80].

Рандеву «U84» и «UA» произошло, как и было запланировано. Лодки встретились 2 апреля в 14:50. Однако процесс передачи топлива затянулся на сутки из-за волнения на море и был окончен только на следующий день в 17:05. «Семерка» Хорста Упхофа получила от подлодки Кохауза 20 тонн соляра, после чего продолжила свой путь к побережью США. Расставшись с ней, Ганс Кохауз отметил в ЖБД следующее: *«"UA" снабдила 500-тонные лодки 80 тоннами топлива и провизией на 2 недели, тем самым, выполнив свое задание, пройдя при этом 3191,8 мор. мили»* (ЖБД «UA», запись от 3.4.1942.).

После этой заправки Дениц счел миссию «UA» выполненной, и 4 апреля Кохауз получил приказ следовать в Германию с заходом в Берген. Это решение командующего подводными силами было вполне обоснованным: 29 марта покинул Гельголанд первый немецкий подводный танкер XIV серии — «U459», который должен был заменить лодку Кохауза в Северной Атлантике. Совершив двухнедельный переход, «UA» пришла в Норвегию 19 апреля^[81]. Пополнив запас топлива, лодка оставила Берген на следующий день и уже 24 апреля в 11:38 прибыла в Киль, отшвартовавшись у мола Тирпица, в месте, откуда два года назад начался ее боевой путь.

После прихода на базу субмарина была поставлена в док для ремонта. Однако еще до его окончания было принято решение лодку больше в боевых действиях не использовать. Командир «UA» писал в своем отчете о техническом состоянии лодки и возможности использования ее далее как боевую ПЛ, следующее: *«Небольшая глубина погружения, плохая маневренность, шумность, а также утечка топлива из цистерн и изношенность дизелей делают «UA» настолько отсталой (в отношении других немецких лодок. — В.Н.), что ее участие в современной подводной войне возможно только в виде партизанских нападений на противника»*.

Рост германского подводного флота требовал увеличить количество учебных лодок для подготовки новых экипажей и испытаний нового оборудования. Чтобы не привлекать к этой роли новые субмарины, командование подводными силами постепенно выводило лодки-«ветераны» из состава боевых флотилий, переводя их в учебные флотилии. Поэтому Дениц, учтя мнение Кохауза, решил больше не отправлять лодку на «передовую». Правда, официально «UA» получила статус учебной субмарины только в августе 1942 года, продолжая до сего момента числиться в 7-й боевой флотилии.

В этот период на лодке был уже другой командир, оберлейтенант Эбе Шноор, сменивший Ганса Кохауза, назначенного 15 мая 1942 года командовать 11-й боевой флотилией. Шноор выполнял свои обязанности до августа 1942 года. Вероятно, что за время его командования «UA» отрабатывала на Балтике с лодками, проходящими курс обучения, процесс заправки топливом в открытом море. Впоследствии Эбе Шноор стал командиром подводного танкера «U460», совершив 6 походов в Атлантику и осуществив за их время заправку более 70 подлодок.

10 августа 1942 года «UA» была приписана к Исследовательскому центру противолодочного оружия (UAbwehrschule, или UAS), располагавшемуся в Готенхафене. Одновременно на ней снова сменился командир — им стал капитан-лейтенант Фридрих Шафер, подводник с большим стажем. Во время Первой мировой войны он служил вторым вахтенным офицером на «U55» подводного аса Вильгельма Винтера.^[82] В UAS преподавали тактику действий против субмарин противника, и «UA» играла роль «цели» для кораблей ПЛО, которые отрабатывали навыки охоты на подводные лодки.

В марте 1943 года на лодку назначают нового командира и переводят ее в Штеттин. Теперь она была причислена к 4-й учебной флотилии, и ей командовал 55-летний капитан-лейтенант Георг Петерс, еще один ветеран кайзеровского подводного флота.

Командование ВМС Германии было озабочено проблемой, как снизить эффективность гидролокаторов противника во время поиска субмарин под водой. За помощью военно-морской флот обратился к ученым Института имени Генриха Герца и Берлинского технического университета, которые предложили для нейтрализации «Асдиков» использовать звукопоглощающий материал, в который нужно было «одеть» подводную лодку. Дальнейшие разработки в этой области привели к созданию проекта «Фафнир» — покрытия корпуса и рубки субмарины резиновыми призмами. С целью проверки на практике его эффективности с 1940 года на Балтике проводились эксперименты с «U11». Полученные в ходе испытаний покрытия «Фафнир» результаты были сочтены неудовлетворительными, но сам проект антисонарного покрытия ПЛ был признан перспективным и работы над ним продолжились. Для достижения нужного эффекта призмы были заменены на двойной слой гладких резиновых пластин (проект «Альберих»). Для испытаний привлекли «UA», которая должна была заменить ранее использовавшуюся «двойку». К этому времени на субмарине демонтировали носовые торпедные аппараты, чтобы разместить на ней как можно больше оборудования для проведения экспериментов. Также имеются данные, что осенью 1944 года лодка была задействована в испытаниях ракетной техники в рамках проекта «Урзель». Согласно им, в октябре 1944 года на Балтике в районе острова Бронхольм с «UA», находящейся в подводном положении, был произведен удачный старт ракеты^[83]. К сожалению, установить подробности участия субмарины в двух вышеперечисленных проектах не представляется возможным.

В момент нахождения «UA» в Штеттине, в апреле 1944 года, на ней снова сменился командир. Петере сдал лодку оберлейтенанту Ульриху-Филиппу графу фон унд цу Арко-Циннебергу.

В ноябре 1944 года «турчанка» получила статус «учебной» субмарины и была придана 24-й учебной флотилии, базировавшейся на тот момент на Готенхафен. В январе 1945-го флотилию перевели из Польши в Германию, а «UA» временно придали 18-й учебной флотилии. Но в начале марта она снова вернулась в 24-ю флотилию, располагавшуюся теперь в Экенфёрде. 15 марта лодка перешла в Киль, где была исключена из состава флота. Последняя точка в карьере «UA» была поставлена 3 мая 1945 года, когда экипажи немецких подлодок начали затопление своих кораблей, чтобы они не попали в руки победителей. Субмарину затопили недалеко от Киля^[84].

Так встретила свой конец необычная подводная лодка, сменившая в ходе своей корабельной жизни три названия. Среди иностранных субмарин,

служивших в немецком подводном флоте и принимавших участие в боевых действиях, «UA» стала самой результативной: на ее счету 7 потопленных судов общим тоннажем 32 014 брт и один вспомогательный крейсер.

* * *

Оценивая итоги действия «UA» за время ее боевых походов, можно прийти к выводу, что по сравнению с другими немецкими лодками, действовавшими в тот же период, ей не удалось достичь больших успехов. Большие размеры, плохая маневренность и отсутствие возможности погружаться на большую глубину делали ее непригодной для использования против конвоев в Северной Атлантике. Создается впечатление, что, получив в свое распоряжение турецкую лодку, Дениц так и не смог найти ей правильного применения. Понимая ее непригодность для основного театра военных действий, командующий подводными силами посылает «UA» на юг, чтобы не отвлекать для этого другие лодки. Однако построенная для совершенно других задач, субмарина оказалась не совсем готова для таких длительных походов. Ее мощные, но ненадежные дизеля оказались неспособны надежно работать в условиях повышенной влажности и высокой температуры. Неудивительно, что после первого же похода к Фритауну немцам пришлось осуществить замену двигателей. Но другого применения для «UA» Дениц на тот момент так и не нашел. В ее единственной атаке конвоя в Северной Атлантике лодка получает повреждения от глубинных бомб, уходя от преследования эсминцев, что видимо, еще больше убеждает его в своем мнении о нежелательности применения ее против североатлантических конвоев.

До конца 1941 года «UA» совершает еще два похода в Южную Атлантику, но не достигает во время них никаких успехов. Первая половина 1942 года стала временем максимальной результативности немецких подводных крейсеров, которые, действуя в районах Восточного побережья США, Карибского бассейна и берегов Южной Америки, пустили на дно судов общим тоннаж более двух миллионов брт. Однако Дениц задействует «UA» в этот период как лодку снабжения. Видимо, командующий подводными силами считал, что большой запас топлива «UA» будет лучше использовать не для длительного патрулирования вражеского побережья, а для снабжения горючим субмарин, действующих у берегов Америки. Этот поход становится конечной точкой в карьере «турчанки» как боевой лодки в составе ВМФ Германии.

В определенной степени можно отметить тот факт, что предубежденность Деница в использовании «UA», возможно, лишили ее достижения больших результатов. Однако весьма трудно сказать, насколько

были бы эффективны действия субмарины в случае ее использования на основном театре Битвы за Атлантику. Возможно, командующий подводными силами был прав в том, что невысоко оценивая боевые качества «УА» в случае ее привлечения к боевым действиям в Северной Атлантике, он нашел ей другое применение. Так как включение «Батырай» в состав германского подводного флота произошло не от хорошей жизни, можно также предположить, что Карл Дениц не был особо рад получить такую нестандартную субмарину в свои руки. Но другого выбора у него на тот момент не было.

Статистика участия «УА» в боевых действиях

Количество боевых походов — 7

Количество суток, проведенных в боевых походах — 330

Количество миль, пройденных надводным и подводным ходом — 60152,2

Количество результативных торпедных атак — 5

Количество результативных атак с применением торпед и артиллерии — 3

Количество безрезультатных торпедных атак — 20

Количество потопленных судов — 7

Количество потопленных боевых / вспомогательных кораблей — 1

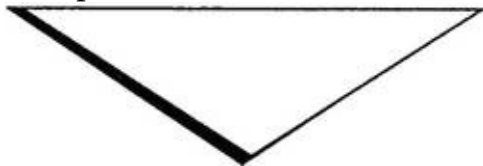
Тоннаж потопленных судов — 32 014 брт

Средний тоннаж, потопленный на одни сутки нахождения в боевом походе — 116 брт^[85]

Суда, потопленные «УА» в ходе боевых действий

Судно	Тоннаж, брт	Страна	Дата	Время (MEZ)	Способ атаки	Координаты места атаки судна	Экипаж (погибшие / выжив- шие)
HMS «Andania»	13 950	Британия	16.6.1940	00:29	Торпеда	62°36' с.ш. 15°09' з.д.	0/347
«Срух»	3 828	Норвегия	26.6.1940	02:27	Торпеда	36°53' с.ш., 14°00' з.д.	0/30
«Sarita»	5 824	Норвегия	14.7.1940	11:45	Торпеда/арт.	15°22' с.ш., 26°28' з.д.	0/29
«Rad»	4 201	Югославия	3.8.1940	19:00	Торпеда/арт.	11°20' с.ш., 21°00' з.д.	0/29
«Aspasia»	4 211	Греция	15.8.1940	22:02	Торпеда	35° с.ш., 20° з.д.	19/0
«Kelet»	4 295	Венгрия	19.8.1940	04:15	Торпеда/арт.	49°40' с.ш., 21°40' з.д.	6/68*
«Tuira»	4 397	Панама	20.8.1940	00:28	Торпеда	54°46' с.ш., 20°30' з.д.	2/?
«Dunaff Head»	5 258	Британия	8.3.1941	01:19	Торпеда	60°33' с.ш., 18°50' з.д.	5/39

* На момент нападения «УА» на судно на борту последнего помимо венгерского экипажа (33 человека) находилась часть экипажа брит, судна «Клан Макфи» в количестве 41 человека, подобранных «Келет» тремя днями ранее после торпедирования «Клан Макфи» немецкой субмариной «U30». Из указанных 74 моряков после гибели венгерского судна спаслось только 68 (подобраны норвежским пароходом «Варегг»). 6 членов экипажа «Клан Макфи» погибли в море.



4. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА В ЗАПОЛЯРЬЕ

Мирослав Морозов

ПАРАДОКСЫ «КРАСНОГВАРДЕЙЦА»

Хотя с момента окончания Великой Отечественной войны скоро минует 70 лет, редкая историческая тема на настоящий момент может приковать к себе внимание столь обширной аудитории. Ежегодно выходят десятки различных исследований, сотни или даже тысячи газетных и журнальных публикаций, а конца этому потоку все нет. Не в последнюю очередь такое положение дел обусловлено наличием полярных оценок в вопросе о том, почему и как именно была выиграна эта война. Дело в том, что целый ряд факторов и огромное количество сохранившихся документов свидетельствуют, что методы ведения нами боевых действий зачастую были далеко не безупречными. Это выражалось в первую очередь в соотношении потерь, которые несли мы и которые нес от наших ударов противник. Активно подливали и подливают масло в огонь зарубежные исследователи, благодаря которым мы впервые и узнали об истинных, а не декларируемых потерях вражеской армии и флота. Комментируя отечественные послевоенные издания, они без особого труда находили примеры того, как какое-то наше знаменитое событие или достижение «становилось с ног на голову», если на него наложить фактуру, полученную из документов противостоявшей стороны. Одним из ярких и наиболее употребимых по отношению к нашему подводному флоту примеров являлась констатация того, что первая из четырех гвардейских краснознаменных подводных лодок советского ВМФ — «Д-3» — не имела на своем счету ни одного пораженного корабля противника. Подобранные определенным образом такие примеры могли убедить кого угодно в том, что ВМФ СССР воевал крайне неэффективно, а почти все его победы являются плодом воображения органов пропаганды. В ответ с нашей стороны начиналась «критика буржуазных фальсификаторов», которая почему-то никогда не затрагивала фактической, документальной стороны дела. Мало что изменилось в этих подходах и сейчас. Дискуссия между историками и ветеранами флота ведется по поводу того, чьи цифры успехов признавать — наши или немецкие? При этом очень мало внимания уделяется анализу самих атак, техники и тактики нашего подводного флота, сравнению их с аналогичными вопросами в иностранных флотах того времени. При таком положении дел военно-историческая наука буксует на месте — она не может дать ни материала, ни выводов ни для

патриотического воспитания, ни для военной науки. Поэтому нашей целью является проведение вышеуказанного анализа, основываясь на том самом антипримере, а именно исследовании боевого пути подводной лодки «Д-3».

Как известно, «Д-3», официально именовавшаяся до августа 1934 года «Красногвардейцем», входила в число шести первых подводных кораблей, построенных при советской власти «от киля до клотика». Лодка вступила в строй в октябре 1931-го, а спустя полтора года в компании двух однотипных субмарин перешла Беломорско-Балтийским каналом на Север. В течение пяти лет экипаж «Красногвардейца» упорно осваивал этот суровый театр, учился управлять и эксплуатировать свой корабль в условиях, близких к экстремальным. Кульминацией стал поход для оказания помощи дрейфующей полярной станции «Северный полюс». Между 9 и 18 февраля 1938 года лодка под командованием старшего лейтенанта Виктора Николаевича Котельникова (обеспечивающий — командир БПЛ СФ капитан 1-го ранга К.Н. Грибоедов) обеспечивала связь между ледокольными судами и главной базой флота, находясь совсем недалеко от папанинской льдины. Многочисленные плавания хорошо сплотили экипаж, придали ему необходимые навыки и закалку. Весьма высокого уровня профессионализма, по многочисленным свидетельствам, достиг старшинский состав, особенно если сравнивать его с уровнем подготовленности экипажей лодок, вступивших в строй в 1940–1941 годах. В дальнейшем это сослужило добрую службу. В октябре 38-го настало время капитального ремонта. Корабль перешел на родной Балтийский завод, где находился до апреля 1940 года. Ремонт включал в себя и модернизационные работы — были изменены обводы легкого корпуса, конструкция ограждения рубки, заменено орудие главного калибра, установлены новые средства связи. В то же время качество ремонта некоторых механизмов вызывает серьезные подозрения — уж очень быстро они начали «сыпаться» в условиях интенсивной эксплуатации в первые месяцы войны. Незамедлительно после окончания ремонта лодка перешла по ББК на Север. За последний предвоенный год корабль не имел серьезного технического обслуживания, поскольку основное время тратилось на отработку задач из «Курса подготовки подводных лодок» (КПЛ). Все более-менее значительные работы откладывались до гарантийного ремонта, который по срокам планировался на середину года. С 1 января 1941 года и до момента начала войны корабль провел в плавании 33 дня, что с учетом погодных условий, а также назначения нового командира являлось неплохим показателем. 6 мая капитан 3-го ранга В.Н. Котельников передал командование кораблем своему бывшему

помощнику капитан-лейтенанту Филиппу Васильевичу Константинову. Родившийся в 1911 году Константинов был призван в ВМФ в 1933 году сразу после учебы в Одесском мореходном училище. В 1935 году он окончил штурманский класс СККС и получил назначение штурманом подводного минного заградителя «Л-2». Дальнейший рост по служебной линии привел его сначала на должность дивштурмана 16-го дивизиона «щук», который в 1937 году перешел на Север, а затем флагманского штурмана БПЛ СФ. В этом качестве Константинов и обеспечивал поход «Д-3» на помощь папанинцам. Весной 1938 года молодой офицер оказался свидетелем опустошительного разгрома, который произвели органы НКВД в штабе бригады ПЛ СФ. С небольшим временным интервалом были арестованы комбриг Грибоедов, начальник штаба бригады капитан 3-го ранга Б.Н. Мещеряков, командир «Щ-404» старший лейтенант Н.А. Лунин, помощник командира «Д-1» А.И. Мадиссон, дивизионный механик 2-го дивизиона ПЛ военинженер 2-го ранга Д.А. Печенкин. По всей видимости, произошедшее сыграло определенную роль в формировании характера будущего командира «Красногвардейца». По свидетельству знавших его людей, Филипп Васильевич отличался сдержанностью и крайней осторожностью. В августе того же года он ушел с беспокойной должности в штабе и стал помощником на «Д-3». Поскольку спустя два месяца корабль встал на ремонт, молодого старпома отозвали назад в штаб, где он на протяжении года исполнял обязанности помначштаба. Наконец, в ноябре 1939 года Константинов сумел добиться направления в СККС в классы подготовки командиров лодок. Вернувшись через год на Север, Филиппу Васильевичу пришлось вновь приступить к исполнению должности помощника на «Д-3». С учетом такого послужного списка выдвижение Константинова в командиры «Красногвардейца» могло считаться вполне закономерным. Конечно же, это вовсе не означало, что он изначально на 100 % был готов к выполнению новых весьма ответственных обязанностей, и это прекрасно понимало командование. Когда вечером второго дня войны «Красногвардеец» вышел в свой первый боевой поход на его борту находился командир 1-го дивизиона БПЛ капитан 2-го ранга М.А. Гаджиев.

Начиная описание подробностей боевой деятельности «Д-3» следует сразу оговориться по поводу того, что первичный боевой документ корабля, вахтенный журнал, этой подлодки не сохранился. По всей вероятности весь комплект этих журналов погиб вместе с лодкой в июне 1942 года. Кстати, уже то обстоятельство, что штаб БПЛ в течение года ни разу не удосужился собрать с подчиненных субмарин отработанные документы, сам по себе говорит о многом. Сохранились лишь отчеты о боевых походах (кроме

первого), донесения о походах БЧ-5 и описания боевых столкновений из «Исторического журнала БПЛ СФ», а также отдельные сведения из месячных отчетов бригады. При этом зачастую данные по одному и тому же вопросу из различных документов незначительно различаются, а иногда даже сильно противоречат друг другу. Этого, конечно же, мало для исчерпывающей реконструкции боевой деятельности лодки. К счастью, первые походы «Красногвардейца» освещены в мемуарах Ф.В. Константинова и командира дивизиона, а впоследствии командира БПЛ И.А. Кольшкина, который ходил обеспечивающим во 2-м, 4-м и 5-м походах. В основу данных противника по боевым столкновениям с участием «Д-3» легли журнал боевых действий Адмирала полярного побережья (далее КТВ АРК; командная инстанция, отвечавшая за охрану водного района и организацию конвойной службы между Нарвиком и Киркенесом) и журнал боевых действий 11-й флотилии охотников за подводными лодками, находившейся в подчинении Адмирала полярного побережья с февраля 1942 года до конца рассматриваемого периода.

Первый боевой поход «Красногвардейца» (23.6–4.7.1941) не был ознаменован никакими заслуживающими внимания событиями. Лодка дважды обнаруживала субмарины противника, которых в то время на самом деле на Северном театре еще не было. Около десятка раз пришлось уклоняться погружением от вражеских самолетов. Время, проведенное под перископом непосредственно у берега, было небольшим. Об этом говорит донесение БЧ-5, в котором указано, что за время похода корабль прошел 1570,4 мили в надводном положении и лишь 134 — в подводном. Поделив это время на средний подводный ход в 3 узла, мы получим примерно 45 часов, или примерно 6 часов за каждые сутки нахождения на позиции. Отчасти такое положение дел объяснялось незнанием маршрутов коммуникаций противника. До войны существовало мнение, что суда будут ходить на удалении 5—10 миль от берега, примерно так, как они ходили в мирное время. Очень быстро наблюдениями с самих подводных лодок и разведывательных самолетов удалось установить, что на самом деле вражеские корабли идут на расстоянии не дальше чем три мили от берега. В результате сигнальщики «Д-3» лишь единожды наблюдали на горизонте мачты, сблизиться с которыми в подводном положении не представлялось возможным. Конец походу, к которому экипаж и командование оказались неподготовлены ни с точки зрения разведки, ни с точки зрения тактики, положил приказ командующего флотом (его штаб руководил действиями подводных лодок в море вплоть до конца 1942 г.). В 17:13 4 июля «Красногвардеец» ошвартовался в Полярном, не израсходовав свою

автономность по запасам примерно на 12 суток.

В связи с тем, что 1-й дивизион подлодок в ближайшее время должен был пополниться новыми «катюшами», «Д-3» временно (с 28 октября — постоянно) перевели в состав 3-го дивизиона, куда на тот момент входили четыре «щуки». Командовал дивизионом небезызвестный подводник, в то время капитан 3-го ранга Иван Александрович Колышкин. Именно он являлся обеспечивающим Константинова во втором боевом походе, совершенном в район Лоппского моря. Оба командира неплохо знали друг друга еще со времен совместной службы на «Л-2» в 1935 году, где Колышкин являлся помощником, а Константинов — штурманом корабля. Создается впечатление, что благодаря давнишнему знакомству изначально их взаимоотношения складывались вполне благоприятно, чего, правда, нельзя сказать о самом походе. Неудачная конструкция выхлопа дизелей привела к тому, что образовавшийся нагар не давал клинкетам (особенно клинкету левого дизеля) плотно перекрывать магистраль. По свидетельству Колышкина, за час движения в подводном положении трюм дизельного отсека наполнялся водой доверху. Периодически воду вместе с неизбежно попадавшим в нее машинным маслом приходилось откачивать за борт, где она образовывала хорошо заметные с воздуха масляные пятна. Документы противника показывают, что на тот момент организация его ближней воздушной разведки коммуникаций находилась на зачаточном уровне. Можно предположить, что самолеты люфтваффе неоднократно обнаруживали и масляные пятна, и сам медленно погружающийся «Красногвардеец», но поскольку большинство этих самолетов относились к частям фронтовой авиации 5-го воздушного флота, эти данные никуда не передавались. Во всяком случае никаких следов обнаружения «Д-3» в весьма подробном КТВ АРК обнаружить не удалось, но на командира «Д-3» и его обеспечивающего сознание нарушения скрытности оказывало большое сдерживающее влияние. Только подремонтировали клинкеты, как над морем повис густой туман. Действовать на коммуникациях при таких погодных условиях небезопасно для самой лодки — в перископ ничего не видно, а при плавании в надводном положении постоянно рискуешь нарваться на выскочивший из пелены вражеский корабль. К прочим напастям следует добавить двухкратный выход из строя лага и пропускание верхней головки командирского перископа. В результате за 4,5 суток нахождения на позиции подойти к берегу ближе чем на 9 миль так и не удалось. Субмарина прошла 151 ч в надводном положении, 103 ч в подводном (в подводном положении осуществлялся ремонт клинкетов) и произвела 5 зарядок батарей. И на этот раз поход был прерван штабом

флота. В 4 часа 25 июля поступил приказ срочно возвратиться в базу. Причиной распоряжения послужил готовящийся рейд британского авианосного соединения на Петсамо и Киркенес, который в реальности имел место пятью днями позже. Второй поход закончился неудачей, но по его окончании обеспечивающий дал командиру «путевку в жизнь», считая, что Константинову можно доверить самостоятельное управление кораблем. В то же время в выводах, сделанных командиром бригады капитаном 1-го ранга Н.И. Виноградовым, значилось: *«Командир ПЛ капитан-лейтенант Константинов поставленную боевую задачу понял правильно, но выполнял ее чересчур осторожно, без ярко отраженного стремления вперед к району расположения и движения противника».*

Данный поход (второй боевой поход ПЛ «Д-3») тов. Константинов провел при обеспечении его командиром 3-ДПЛ — капитаном 3-го ранга Колышкиным, все советы и указания которого тов. Константинов выполнял» (ОЦВМА, ф. 112, д. 33052, л. 38).

Что же касается отсутствия успехов, то их не было и у других субмарин СФ, если не считать таковыми атаки «Щ-402» и «Щ-401», одержавших неподтвердившиеся впоследствии победы 14 и 15 июля соответственно. Причины такого состояния дел справедливо признавались в «Отчете БПЛ СФ за июнь-июль 1941 г.», где указывалось: *«Недостаточная эффективность боевой деятельности БПЛ СФ за период с начала войны до 1.8.41 определялась прежде всего:*

а) Наличием в это время на Северном театре полярного дня с незаходящим солнцем.

б) Уровнем боевой подготовки, достигнутым в момент войны.

в) Техническим состоянием ПЛ» (ЦВМА, ф. 795, оп. 5, д. 3, л. 9).

К сожалению, в дальнейшем командованию бригады редко удавалось столь самокритично относиться к оценке своей деятельности...

Перерыв между боевыми походами был заполнен навигационным ремонтом и всякими не слишком значительными событиями. К их числу можно отнести и ежедневные воздушные тревоги в Полярном. Дело в том, что несмотря на отсутствие численного превосходства, авиация противника постоянно небольшими силами «проверяла на прочность» противовоздушную оборону главной базы СФ. В тех случаях, когда немцам удавалось добиться внезапности, мы несли серьезные потери. Так, 19 июля в губе Оленья получили легкие повреждения «Щ-421», «М-171» и «К-1». На следующий день несколькими «юнкерсам» внезапным ударом удалось отправить на дно эсминец «Стремительный». Налеты звеньев или даже одиночных машин в условиях полярного дня зачастую происходили по

несколько раз в сутки. Как выяснилось, не все сделали надлежащие выводы из наших потерь. Из приказа командира 1-го ДПЛ следует, что 30 июля при объявлении воздушной тревоги командир «Д-3» Константинов и военком лодки старший политрук Е.В. Гусаров прибыли на корабль лишь после вызова комдива, за что им был объявлен выговор. Одного из офицеров лодки не удалось разыскать даже после вызова, и ему объявлялся домашний арест. Это заметно контрастировало с поведением рядового и старшинского состава. При очередной воздушной тревоге 12 августа, опять же, в отсутствие командного состава (внутри лодки находился лишь командир БЧ-5 капитан-лейтенант Б.А. Челюбеев), расчет 45-мм орудия, возглавляемый старшиной 2-й статьи А.П. Береговым, самостоятельно открыл зенитный огонь и, по многочисленным свидетельствам, сбил четырехмоторный самолет противника. Именно по свидетельствам, поскольку информация о сбитии «Д-3» самолета противника в этот день не нашла отражения ни в журнале боевых действий БПЛ, ни в Оперсводках штаба флота. Впрочем, это могло произойти и в другой день, а качество ведения документации штабами, очевидно, оставляло желать много лучшего. Мог ли экипаж «Красногвардейца» одержать победу исходя из данных противной стороны? Теоретически мог. 12 августа 5-й воздушный флот не досчитался одного Vf-11 °С из штабной эскадрильи эскадры ZG 76, который пропал без вести со всем экипажем «в районе Киркенеса» (такая формулировка может означать и то, что самолет вылетел на боевое задание из Киркенеса). К этому следует добавить, что ни наши летчики, ни зенитчики в этот день никаких других донесений о сбитии самолетов противника не делали.

11 августа, за сутки до своей «воздушной победы», «Красногвардеец» подвергся внезапной проверке штаба БПЛ. Проверяющие отметили хорошие знания личным составом приборов и механизмов корабля, своих действий в различных условиях боевой обстановки, правильность и своевременность ведения документации. В заключении акта проверки указывалось: *«Отрадное впечатление производит то, что при проверке лодки не было ни одного спящего и болтающегося без дела. Весь личный состав был занят, часть занималась по магистралям лодки, часть была занята на чистке механизмов и часть несла вахту у пушек и пулеметов. Механизмы на ПЛ чистые и сама ПЛ так же чисто прибрана»* (ОЦВМА, ф. 113, д. 24782, л. 4). Слов нет, служба на «Д-3» была налажена хорошо, но что же тогда происходило на других лодках бригады, если отсутствие спящих и болтающихся без дела производило столь отрадное впечатление?

16 августа «Красногвардеец» вышел в третий боевой поход, на этот раз

в район северо-западнее Вардё. По сравнению с обеими предыдущими позициями условия для выхода на коммуникацию противника здесь были намного благоприятнее, поскольку лодке не требовалось в течение длительного времени подходить к берегу в подводном положении через шхерный район. Командир активно искал противника, что подтверждается соотношением времени, проведенного в подводном положении у вражеских берегов, — 350 ч (в три раза больше, чем в предыдущем походе), с временем, проведенным в надводном положении, — всего 217 ч. Это сразу же отразилось на количестве контактов. Утром 17-го «Красногвардеец» обнаружил одиночно идущее, по-видимому, норвежское судно, атаковать которое не смог из-за невыгодного курсового угла — на момент обнаружения лодка находилась уже практически за кормой цели. Вечером 19-го в подводном положении удалось сблизиться с небольшим конвоем (по наблюдениям Константинова он состоял из двух транспортов и трех сторожевых катеров). Дальнейший ход атаки в изложении Филиппа Васильевича выглядел следующим образом:

«Через несколько минут уже все на лодке знали, что их "старушка" пошла в свою первую боевую атаку по тяжело груженному транспорту. Все корабли эскорта шли мористее транспорта, и поэтому его правый борт, обращенный к берегу, не был защищен.

— А что, если нам прорваться к берегу, товарищ командир, и оттуда нанести удар, — предложил старший лейтенант Соколов.

— Пожалуй, так и сделаем. Курсовой угол невелик, и мы сумеем пересечь курс конвоя. А дистанция до него еще приличная, — ответил командир лодки.

"Красногвардеец» скрытно зашел между конвоем и берегом. Торпедисты уже приготовили к залпу три торпеды, когда поступил первый тревожный доклад мичмана Нещерета, стоявшего на горизонтальных рулях.

— Товарищ командир, лодка очень тяжела, и я ее с трудом удерживаю на заданной глубине.

"Опять клинкеты газоотводов дизелей", — промелькнуло в голове командира лодки. Они были бичом в боевых походах. Пропуская забортную воду внутрь корпуса лодки, клинкеты причиняли много хлопот, иногда даже вынуждали всплывать на поверхность, буквально под самым носом у немецких сигнально-наблюдательных постов. На этот раз клинкеты пропустили столько воды, что лодку не мог удержать под перископом даже такой прекрасный горизонтальщик, как мичман Семен Нещерет.

Уже помощник командира старший лейтенант Соколов произвел

последние вычисления и "Д-3» несколько минут лежала на боевом курсе, сближаясь с целью — транспортом водоизмещением 4–5 тысяч тонн, когда Нещерет попросил:

— Товарищ командир! Прошу прибавить скорость, на малом ходу лодка тонет.

Хотя увеличение скорости нарушало расчеты, командиру пришлось пойти на такую меру. Но и это не помогло. "Красногвардеец» шел вслепую (имеется в виду, что из-за увеличения глубины погружения — на момент залпа она составляла 17 м вместо 10 — не было возможности поднять перископ над поверхностью. — М.М.). А до выпуска торпед оставались считанные секунды.

"Каждая торпеда стоит сто тысяч рублей, — подумал командир. — Три торпеды — значит триста тысяч за борт. А где сейчас транспорт? Что делается наверху? Неизвестно".

— Боцман! Подвсплыви под перископ хотя бы на секунду, — приказал командир.

— Не могу, — уныло ответил Нещерет, — лодка еще больше теряет глубину даже на полной скорости.

Начатая откачка воды из уравнительной цистерны тоже не помогла, и, когда вышло время выпускать торпеды по рассчитанному времени, командир лодки скомандовал:

— Отставить три торпеды! Одной торпедой пли! (торпедный выстрел из аппарата № 1 произведен в 22.50. — М.М.).

Корпус «Д-3» вздрогнул. Облегченный нос лодки рванулся вначале вверх (до конца своей боевой карьеры "Д-3" так и не получила системы беспузырной торпедной стрельбы — БТС. — М.М.), но Нещерет удержал лодку на ровном киле и затем увел ее на заданную глубину.

Напрасно подводники прислушивались в отсеках. Прошла первая томительная минута, за ней вторая, третья... а взрыва так и не последовало. Казалось, еще тише стало в отсеках. Получилось точно по пословице "первый блин комом"...

— Не горюй, — дружески сказал командиру военком, — мы еще повоюем, и я уверен, что не без пользы для нашей Родины»^[86].

Не приходится сомневаться в том, что удайся атака «Д-3», она сослужила бы нашей Родине неплохую службу. Хотя сигнальщики вражеского конвоя не заметили атаки — в 1941 году на Северном флоте установка глубины хода торпед делалась на 5 м, так что след на поверхности, да еще и в сумерках, был незаметен — благодаря данным КТВ АРК можно не сомневаться в том, что атаке подвергся крупный

конвой, шедший в Киркенес из Хаммерфеста. В его состав входили транспорта «Сивас» (3832 брт), «Донау» (2931 брт), «Ротенфельс» (7854 брт), «Бармбек» (2446 брт) и «Стамсунд» (864 брт). На борту судов находились подразделения и имущество 6-й горнострелковой дивизии, срочно перебрасывавшейся на заполярный фронт для возобновления наступления на Мурманск. Охранение образовывали учебный корабль «Бремзе», эскадренные миноносцы «Карл Гальстер» и «Германн Шёман», а также сторожевой корабль «Готе». Разница между истинным и наблюдаемым с субмарины составом каравана, по-видимому, объяснялась тем, что в начале атаки Константинов наблюдал противника с острых курсовых углов, а во второй фазе не имел возможностей к нормальному наблюдению из-за потери плавучести. Тактическое решение Константинова на атаку можно признать оптимальным, но оно было полностью сорвано неудовлетворительным техническим состоянием лодки. Следует подчеркнуть, что, продолжая атаку на полной скорости, командир фактически преступал грань разумного риска — лишь по счастливой случайности акустики противника не засекли гремевшую на все море «старушку», а сигнальщики не заметили мощный бурун от поднимаемого перископа.

По техническим же причинам провалилась и вторая возможная атака днем 25 августа. На этот раз на пределе видимости был замечен транспорт в сопровождении миноносца, которые двигались в восточном направлении. Константинов попытался лечь на курс сближения, но не тут-то было. Лодка перестала реагировать на перекладку вертикального руля. Как выяснилось после всплытия, разъединился находившийся в надстройке шарнир гука. В результате торпеды можно было выпускать лишь вдогонку быстро удалявшемуся конвою. Дистанция до него, судя по сопоставлению того, что наблюдал Константинов, с реальностью, оказалась достаточно большой. Дело в том, что по КТВ АРК в эти сутки через позицию «Красногвардейца» на восток проследовал лишь один караван, включавший транспорта «Скрамстадт» (реквизированный норвежский, 4300 брт), «Бохум» (6121 брт), «Мендоза» (5193 брт), «Стамсунд» (864 брт) в охранении эсминцев «Фридрих Экольдт», «Карл Галстер», сторожевика «Нордвинд», охотников «Uj1707» и «Uj1708». Сила охранения подчеркивала важность перевозимого груза, который по-прежнему состоял из подразделений 6-й гсд. Всего же между серединой августа и началом сентября немцы провели в восточном направлении не менее десятка войсковых конвоев. Контакты с ними кроме «Д-3» имели действовавшая на позиции у Тана-фьорда «К-2» (16 и 19 августа; обе атаки сорвались еще до выпуска торпед) и

патрулировавшая Порсангер-фьорд «Щ-402» (осуществила безуспешную атаку 27 августа). Немецкие перевозки прошли бы совсем безнаказанно, если бы не вмешательство союзного британского флота. 7 сентября в результате нападения британских крейсеров на один из караванов на дно почти со всем экипажем пошел учебный корабль «Бремзе», а восемью днями раньше вышедшая из Полярного подводная лодка «Трайидент» одним торпедным залпом потопила транспорты «Донау» (2931 брт) и «Байя Лаура» (8561 брт), с которыми утонуло 442 горных стрелка (для сравнения — безвозвратные потери 6-й гсд на фронте в течение 1941 г. составили 318 убитых и 40 пропавших без вести).

Командование Северного флота и бригады ПЛ в то время отдавали себе отчет в тщетности своих попыток сколько-нибудь значимо нарушить коммуникации противника, и предпринимало максимально возможные меры по повышению эффективности действий лодок. Именно в этот период начал активно изучаться британский опыт, из которого сразу же переняли метод залповой стрельбы с временным интервалом. Отучить командиров действовать по-старинке можно было бы на примере критического разбора какого-либо из произошедших походов, и в качестве такого антигероя был выбран... вернувшийся 7 сентября из боевого похода «Красногвардеец».

Вот как вспоминал состоявшийся «разбор полетов» в своих мемуарах Н.И. Виноградов: «По-особому острый разговор обо всех этих проблемах произошел на разборе двадцатидвухдневного похода "Д-3" под командованием Ф.В. Константинова, состоявшегося в сентябре. Подводная лодка встретила транспорт противника в чрезвычайно благоприятных условиях. Скрытности атаки способствовали сумерки, а также то обстоятельство, что лодка находилась между берегом и целью. Времени для атаки у Филиппа Васильевича было достаточно. Но в момент выстрела подводники не сумели удержать лодку на заданной глубине и курсе. Торпеду выпустили наугад. Тем не менее Константинов мог бы еще поразить противника, если бы выпустил сразу же, через 5—10 секунд, еще одну торпеду... Увы, этого сделано не было. И самое печальное — не потому, что командир не оценил как следует обстановку, не потому, что он не видел своего дополнительного шанса на успех. Нет, как сам Константинов признался на разборе, он понимал, что надо бы выпустить еще одну торпеду, да не решился: побоялся, что будет еще один промах.

Вот она — губительная психология "экономии"! Как преодолеть ее? И самое главное, что противопоставить ей? Эти вопросы я, ведя разбор, и счел необходимым поставить перед штабом бригады и командирами

лодок»^[87]. Но это мемуары. В «выводах» Виноградов записал несколько иначе: «ПЛ "Д-3", несмотря на возможность уничтожить весь конвой двумя трехторпедными залпами, не смогла правильно атаковать и задачу не выполнила» (ОЦВМА, ф. 112, д. 33052, л. 101).

Что к этому следовало бы добавить? Во-первых, то, что в течение всего периода предвоенной подготовки и боевых действий первых месяцев войны это же командование бригады настойчиво вкладывало в головы командиров эту самую экономию торпед, о которой столь нелестно отзывалось теперь. В подтверждение данного положения можно привести цитату из политдонесения начальника политотдела БПЛ полкового комиссара А.П. Байкова в адрес начальника Политуправления СФ дивизионного комиссара Н.А. Торика: *«...На атаках командира Константинова особенно ярко выступила порочность нашей системы воспитания в наших учебных заведениях. Рассматриваю первую атаку, как особенно показательна (так в документе. — М.М.). Командир принял решение атаковать двумя торпедами, а затем отказался от этого решения и выпустил одну торпеду, которую тоже жалел. Мне кажется, что в этом случае академизм особенно дал себя знать. Ведь на любых курсах и факультетах командиру, да и комиссару, говорили, что одной торпеды достаточно для транспорта, а поэтому расходовать их нельзя ибо это дорогостоящая вещь»* (ОЦВМА, ф. 112, д. 19326, л. 179).

Во-вторых, поводом к изучению британских залповых методов стрельбы явилось ознакомление с материалами первого похода субмарины «Тайгрис» из базы в Полярном. Эта лодка вернулась из похода 24 августа, т. е. спустя восемь суток после того, как «Красногвардеец» вышел в свой третий поход. А раз так, то даже гипотетически невозможно предположить, чтобы на предпоходовом инструктаже Константинов получил какие-либо указания относительно стрельбы не одной, а несколькими торпедами.

В-третьих, ни из «выводов», ни из мемуаров Виноградова совершенно не вытекает, что командование бригады принимало во внимание техническое состояние «Д-3», о котором в каждом боевом донесении писал командир. Ведь речь шла не об объективных тяготах военной службы, которые каждый военнослужащий обязан стойко переносить, а о факторах, напрямую снижавших или даже вовсе лишавших подводный корабль его боевой ценности. При возрастании глубины погружения свыше 10 метров стрелять из наших торпедных аппаратов без специального увеличения давления воздуха в боевых клапанах было нельзя — в лучшем случае торпеда могла получить повреждения рулей, в худшем — попросту застрять в аппарате. О каком выпуске нескольких торпед вообще стоило

вести речь? И все же командование осталось при своем мнении, а «Красногвардеец» так и не отправился в заслуженный гарантийный ремонт. Вместо этого ему снова предстояло выйти в море с целым пучком старых болезней. Кроме ставших притчей во языцех клинкетов, к числу важнейших недостатков стоит отнести старую шумопеленгаторную станцию германской фирмы «Атлас-Верке» десятилетней давности, в гидрофоны которой из-за негерметичности укупорки постоянно попадала вода. Станция глохла, а для того, чтобы привести ее в рабочее состояние, требовались доковые работы. Но, прекрасно зная об этом, командование вновь выгнало подлодку в море.

В-четвертых, то, что сам Константинов «подыграл» командованию и признал даже те ошибки, которых не совершал, сослужило ему плохую службу. В то время по линии информаторов в политический отдел поступил целый ряд сигналов о том, что Константинов и военком лодки Гусаров не пользуются авторитетом у подчиненных и, по словам одного из матросов, даже «боятся противника и хотят тихой сапой ордена заработать». Некоторые краснофлотцы прямо высказывали пожелания поменять местами командира подлодки и его помощника Соколова. В результате в глазах командования за Константиновым окончательно закрепились репутация пассивного и неуверенного в себе офицера — в противном случае вряд ли в свой четвертый и, как выяснилось, последний боевой поход он бы пошел в «мощном обеспечении», представленном комдивом И.А. Колышкиным и начпо А.П. Байковым.

Справедливости ради следует отметить, что Колышкин имел еще и вторую задачу — проверить в действии английский метод торпедной стрельбы с временным интервалом, для чего в поход взяли комплект специальных таблиц. Отличие нового метода по сравнению с обычной прицельной стрельбой по рассчитанному торпедному треугольнику заключалось в попытке «перекрыть» погрешности в определении дистанции, истинного курса и скорости цели выпуском серии торпед, идущих «в загривок» друг другу. Вероятность попадания хотя бы одной торпеды такого залпа существенно возрастала, но лишь при одном очень важном условии — курс вражеского судна оставался неизменным. В противном случае, увернувшись хотя бы от одной торпеды, транспорт избегал всего залпа. «Перекрыть» весь сектор, в котором с учетом возможного маневра находилось судно, можно было, если одновременно выпущенные торпеды расходились бы веером. Для этого перед выстрелом в гироскопы торпед следовало внести соответствующую установку. Понятно, что делать это нужно за считанные минуты до залпа, не извлекая торпеды

из аппаратов. Все это в теории было известно еще за несколько лет до начала войны, но никаких мер не предпринималось. Одной из причин являлась традиционная экономия, а также нежелание выводить лодки в ремонт для переделки или замены торпедных аппаратов. В результате метод, считавшийся британскими подводниками запасным на случай выхода из строя счетно-решающего прибора «торпедодиректор», до конца войны стал для нас основным.

«Красногвардеец» вышел в море 22 сентября. Утром 26-го, на третьи сутки нахождения на позиции, состоялся первый боевой контакт с противником. При очередном подъеме перископа, который на лишенной гидроакустики лодке производился с интервалом в 15 минут, вахтенный офицер (по воспоминаниям Ф.В. Константинова это сделал командир БЧ-5 Челюбеев) обнаружил одиночный транспорт водоизмещением (во всех случаях наши командиры определяли водоизмещение, а не вместимость судов) 1500–2000 т. Дальнейший ход атаки хорошо виден из прилагаемой схемы. К ней стоит добавить лишь то, что единственный взрыв, а он мог принадлежать только одной из двух выпущенных торпед, прозвучал спустя две минуты после залпа. За такое время установленная на режим дальности 4000 м торпеда 53–38 успевала пройти 14,8 кабельтова, в то время как перед выстрелом командир определил в перископ дистанцию до цели в 5 кабельтовых. В конечном счете при написании боевого донесения Константинов написал компромиссную цифру «10».

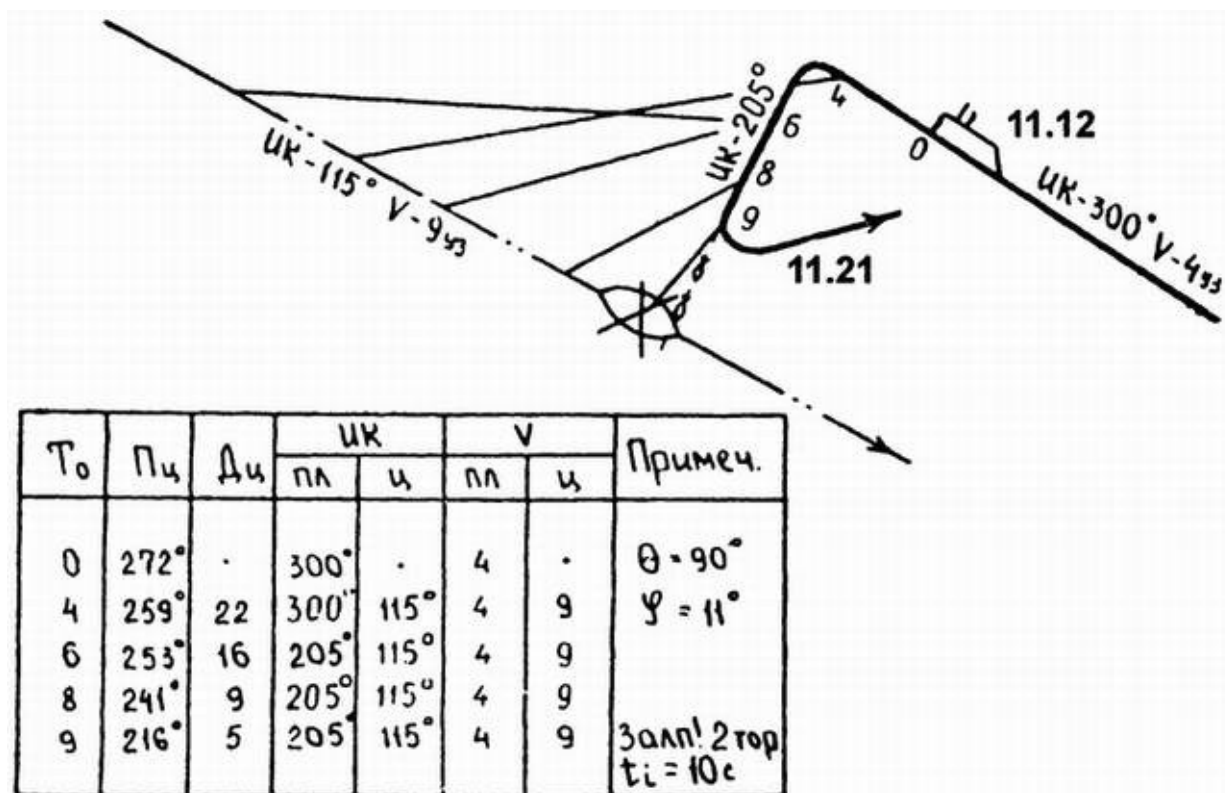


Схема атаки 26 сентября 1941 года

Любопытен и другой факт: в донесении указано, что «через 7 минут при осмотре горизонта транспорта не обнаружено», что далеко не то же самое по сравнению со строчкой из мемуаров Константинова — «Все сожалели, что налетевшие снежные заряды не позволили увидеть в перископ результат ратного труда». Но был ли этот результат? Специальный циркуляр Минно-торпедного управления ВМФ № 023, в котором разрешалось производить установку торпед на глубину менее 2 метров, вышел лишь 29 сентября 1941 года, а до этого времени все подводные лодки имели значительно большую установку глубины хода торпед. Такими торпедами нельзя было поразить судно вместимостью не более 200 брт, а именно такой пароходик, по-видимому, и атаковала «Д-3». Отсутствие успеха подтверждается и посредством КТВ АРК. Правда, если быть точным, то там нет не только данных о потоплении какого-либо судна, но и вообще зафиксированной атаки советской подводной лодки! Нет данных и о переходе каких-либо одиночных немецких судов через позицию «Красногвардейца». Из всего этого можно сделать лишь один вывод — безуспешному нападению подверглось норвежское каботажное судно, а взрыв торпеды произошел при ударе о прибрежные скалы либо каменистое дно.

Утро следующего дня принесло первые трудности. Клинкеты, кое-как подтянутые во время навигационного ремонта, снова дали течь. Вспоминает И.А. Колышкин: «Константинов нервничает.

— Придется возвращаться из-за этих клинкетов, товарищ комдив, — говорит он.

— Ну нет, — не соглашаюсь я.

— Да ведь это же не ерунда какая-нибудь, — горячился Филипп Васильевич. — Демаскируем мы себя, со следом идем.

В этом он прав: вода, побывав в трюме, выходит за борт с примесью масла и оставляет на поверхности предательские радужные пятна. Да и шум во время откачки воды нам не на пользу. И все-таки Константинов неправ в главном: нельзя так легко пасовать перед первыми же трудностями.

— Посоветуйся, командир, еще раз с механиком, со старшинами, — предлагаю я ему. — Они народ смекалистый, чего-нибудь да изобретут»^[88].

Честно говоря, удивительно читать все эти слова. Весь прошлый поход клинкеты текли, обеспечивающего на борту не было, но Константинов в базу не просился, а тут вдруг решил проявить нервозность и неуверенность перед лицом начальства. В воспоминаниях Филиппа Васильевича эта сцена начисто отсутствует, но оба ветерана сходились в одном — спустя несколько дней старшина группы Н.И. Туголуков предложил оригинальный способ удаления воды минуя ее попадание в трюм. Трюмные подвели гибкие шланги под клинкеты, из которых вода попадала в магистраль парового отопления, а оттуда — в уравнительную цистерну. Цистерну приходилось время от времени продувать, но оттуда выбрасывалась чистая вода, без демаскирующих примесей масла.

Второе боевое столкновение прошло куда менее удачно. Тем же утром в районе Гамвика был обнаружен «миноносец» противника. Небрежное написание текста донесения не дает возможности определить, двигался ли этот миноносец одиночным порядком или шел в составе конвоя. Согласно КТВ АРК, в эти часы через позицию «Красногвардейца» должен был проходить караван в составе госпитального судна «Берлин» (15 286 брт; тот самый, что стал после войны «Адмиралом Нахимовым» и погиб в катастрофе в Новороссийской бухте в 1986 г.), эсминцев «Фридрих Экольдт», «Карл Гальстер» и тральщиков «М 30», «М 22», «М 18». Лодка начала маневрировать для выстрела кормовыми аппаратами, но почти сразу выяснилось, что открыть их передние крышки невозможно. Разъединились клапан и шток, соединяющий дифференциальную цистерну и трубы торпедных

аппаратов. Кольцевой зазор водой не заполнялся, разность давления внутри аппарата и забортного давления мешала открыть крышки. Впрочем, даже если бы технике удалось открыть крышки, атака все равно бы сорвалась — заполнение аппаратов забортной водой неизбежно привело бы к появлению дифферента на корму и резкому «нырку» на глубину. «Миноносец» спокойно прошел мимо.

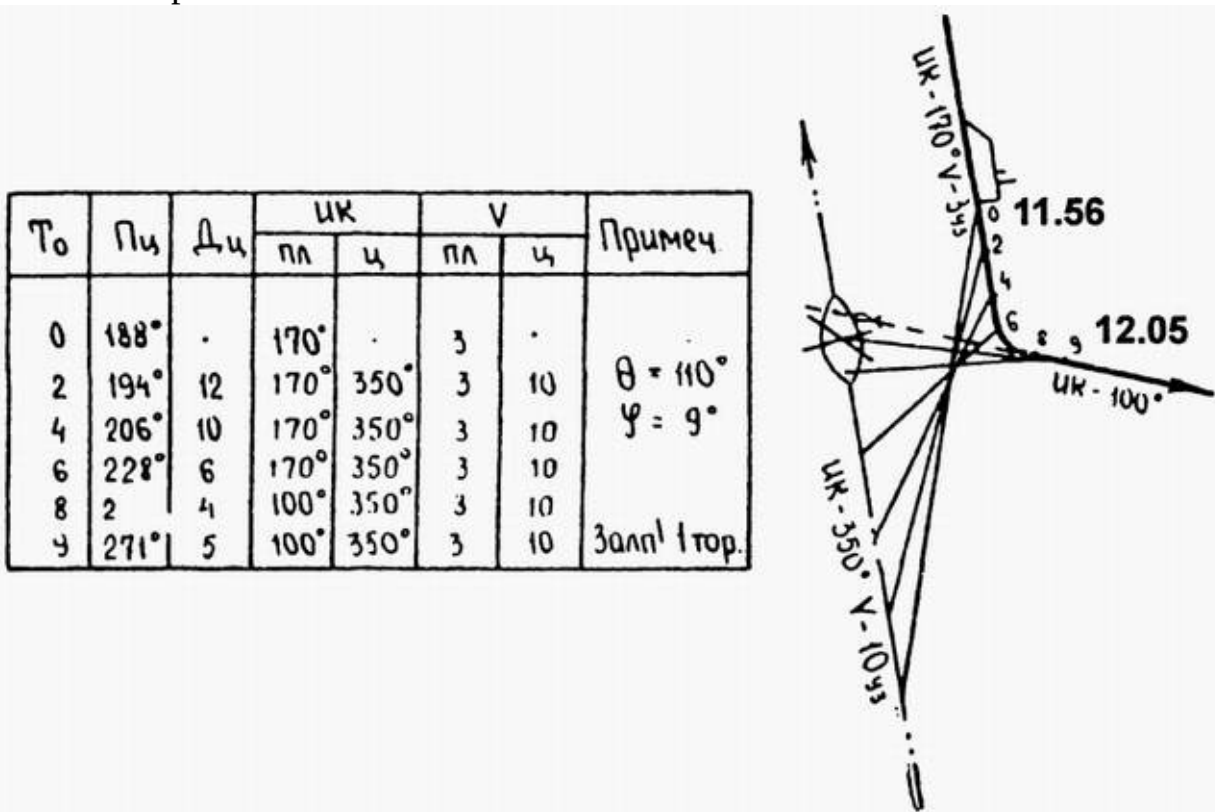


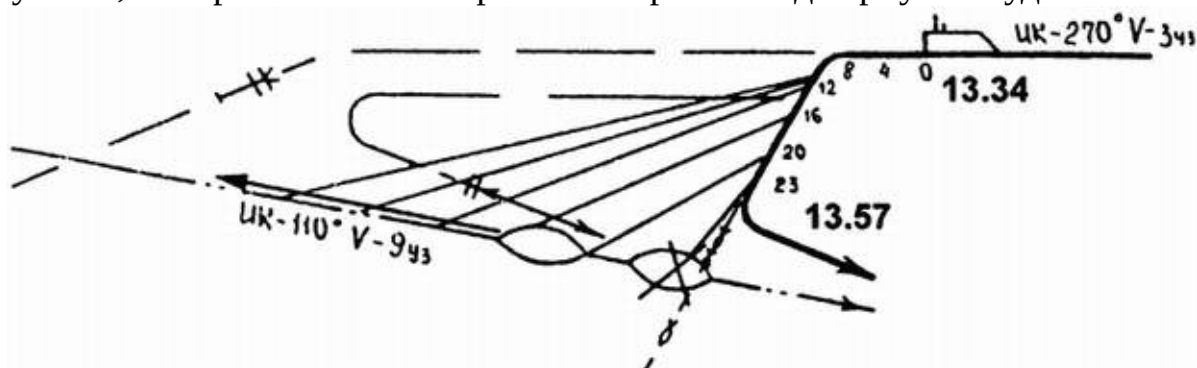
Схема атаки 27 сентября 1941 года

Роль утешительного приза сыграл одиночный «танкер», обнаруженный спустя несколько часов. Атака, элементы которой приведены на схеме, во многом напоминала атаку прошлых суток, за исключением того, что происходило после выстрела. Взрыва выпущенной из кормового аппарата № 7 торпеды (клапан и шток успели соединить) никто не слышал, зато когда спустя три минуты — в 12:08 — был поднят перископ все начали поздравлять друг друга со второй победой. «На этот раз мы наблюдали всю картину потопления, — вспоминал Колышкин — Сначала ушла под воду корма танкера, а нос задрался высоко вверх, потом судно стремительно погрузилось (на самом деле, согласно боевому донесению, само погружение никто не наблюдал — при первом подъеме перископа наблюдался только нос судна, а при втором, в 12.13, цель уже

отсутствовала. — М.М.). *Все это продолжалось не более пяти минут*^[89]. Константинов добавляет: *«Эту картину успело посмотреть несколько подводников, находившихся по боевому расписанию в центральном посту»*^[90]. А что же противник? Снова никаких записей в КТВ АРК, никаких потерь в списках немецкого или норвежского флотов. Как такое могло произойти? Да все так же! «Танкер», по-видимому, являлся обычным норвежским каботажником с кормовым расположением надстройки. Взрывов не было, а не слышать их на таком расстоянии (по различным данным, дистанция в момент выстрела составляла от 5 до 12 кабельтовых) было бы невозможно даже при скисании акустики. Наблюдавшаяся картина «гибели» запросто объясняется погодными условиями — волнение моря 5–6 баллов, сильный северо-восточный ветер, временами дождь, видимость не более 12–15 кабельтовых. За 5-минутный интервал между подъемами перископа двигавшийся контркурсом «танкер» постепенно скрылся в дождевом шквале.

Третья торпедная атака может восприниматься как развитие предыдущих. На этот раз были обнаружены два небольших одиночных транспорта, расходившихся контркурсами. Над ними кружил самолет. В качестве цели избрали судно водоизмещением 2000–3000 т, шедшее в направлении Киркенеса. Далее все разыгрывалось как по нотам: сближение, выход на носовые курсовые углы и в 13:57 трехторпедный залп по расчетам из английских таблиц с временным интервалом в 10 секунд. Сведения о том, слышали ли подводники взрыв, в различных документах противоречивы. В боевом донесении информация по этому поводу попросту отсутствует, а в мемуарах Константинов уточняет: *«После залпа, когда все замерли, ожидая взрыва торпед, в центральном посту прорвало магистраль воздуха высокого давления. Вырываясь под большим давлением, он издавал пронзительный свистящий шум, от которого больно резало в ушах. Из-за этого шума взрыва торпед никто не слышал»*^[91]. В 14.02 подняли перископ, в который обнаружили лишь корму транспорта, идущего в западном направлении. Но где гарантия, что им не было только что атакованное судно, которое, обнаружив перископ, воздушный пузырь или торпедный след, легло на обратный курс? То, что наблюдался только один транспорт, тоже ни о чем не говорит. Сразу после залпа лодка повернула на восток, в то время как изначально шедшее на запад судно могло попросту выйти за пределы весьма переменчивой видимости. По крайней мере именно такая трактовка событий напрашивается из КТВ АРК, где нет информации ни о движении одиночных немецких судов, ни о

потоплениях, ни о замеченных торпедных атаках. Вполне возможно, что одна из трех торпед могла поразить цель, если бы не 5-метровая установка глубины, но в реальности ей пришлось пройти под корпусом судна.



Т ₀	П _ц	Д _ц	иК		V		Примеч.
			пл	ц	пл	ц	
0	260°	~50	270°	·	3	·	θ = 70° γ = 10°
4	256°	45	270°	·	3	·	
8	253°	39	270°	120	3	10	
12	249°	32	240°	120	3	10	
16	246°	24	210°	120	3	10	
20	241°	15	210°	110°	3	10	Зулл! Зтор t _г = 10с
23	220°	9	210°	110°	3	9	

Схема атаки 30 сентября 1941 года

Догадка о том, что во всех трех атаках целями являлись именно норвежские каботажные суда, подтверждается опытом подлодки «Щ-422» капитан-лейтенанта А.К. Малышева, действовавшей на этой же позиции до «Красногвардейца». Из шести ее торпедных атак по немецким документам можно идентифицировать лишь две, произведенные 12 сентября. В результате первой был потоплен норвежский транспорт «Оттар Ярл» (1459 брт), опознанный как транспорт водоизмещением 6000 т. Кстати, именно этот пароход реально открыл длинный список побед североморских подводников. Днем «щука» выпустила торпеды по стоявшему в бухте небольшому товаропассажирскому судну. Отсутствие взрывов и наблюдение в перископ показали, что атака закончилась безрезультатно. На самом деле норвежский каботажник «Танахорн» (336 брт) получил попадание, но торпеда не взорвалась. И в дальнейшем нашим субмаринам удавалось перехватывать и уничтожать одиночные «транспорта» и «танкеры», которые во всех случаях на поверку оказывались норвежскими

судами. Подавляющее большинство их не находилось в немецком фрахте, а занималось перевозками почты и пассажиров между портовыми городами либо рыбной ловлей. До февраля 1942 года, когда вследствие возросшей активности советских подлодок немцы начали наводить порядок на своих полярных коммуникациях, мы уже имели на своем счету восемь норвежских судов и мотоботов, не занимавшихся перевозками в немецких интересах.

О чем в КТВ АРК есть информация, так это о движении очередного конвоя, который вышел из Хаммерфеста в 15:30 (по берлинскому времени) 29 сентября и прибыл в Киркенес в 16:30 1 октября. В его состав входил норвежский транспорт «Браво I» (1585 брт), немецкий «Стелла» (479 брт) и танкер «Ойрланд» (869 брт). Сопровождали суда охотники «Uj1205», «Uj 1701», сторожевики «Целле» и «Готе». В 15:11 30 сентября караван (по наблюдениям — два транспорта в сопровождении 6 кораблей охранения) был замечен вахтенным офицером «Красногвардейца». Дистанция позволяла пересечь курс кораблей противника и выйти в атаку со стороны берега. Достигнув нужного места, стали разворачиваться на боевой курс. В этот момент раздался скрежет — следовавшая на перископной глубине «Д-3» села на мель в точке, где глубина моря по карте составляла 26 метров. Ситуация осложнялась тем, что корабль в момент посадки находился носом к берегу. По свидетельству Байкова, в этот момент растерялся не только командир, но и обеспечивающий Колышкин. По предложению неожиданно просвещенного во флотских вопросах начпо лодка продула среднюю группу, всплыла в позиционное положение, развернулась и снова погрузилась. Только аховое несение службы сигнальщиками немецких кораблей позволило произвести такой маневр безнаказанно. Пока выполняли все эти маневры, корабли противника, конечно же, успели выйти за пределы видимости в перископ.

В том, что «Красногвардеец» пока ни технически, ни тактически не готов к атаке конвоев, лишний раз подтвердилось незадолго до полудня 1 октября. Показавшиеся на горизонте мачты очень скоро материализовались в *«большой пассажирский пароход в охранении 6 миноносцев, идущий на восток»*. Не вызывает сомнения, что речь шла о госпитальном судне «Штуттгарт» (13387 брт), которое под конвоем эсминцев «Гальстер», «Экольдт» и пяти тральщиков («М 30», «М 18», «М 22», «R 162», «R 155») шло в Киркенес для приема раненых горных стрелков. Конвой следовал зигзагом на 14-узловой скорости. *«"Д-3" находилась уже в 2–3 кабельтовых от внешней линии эскортных кораблей, — вспоминал Константинов, — когда был обнаружен сторожевик, устремившийся прямо на нее.*

Пришлось несколько увеличить глубину погружения. Подводники ожидали бомбометания, но тишину вскоре нарушил лишь приглушенный шум винтов удалявшегося вражеского корабля... После подъема перископа выяснилось, что лодка пересекла линию внешнего охранения, но курсовой угол на лайнер был слишком большим. Даже на самом полном ходу лодка не смогла бы сблизиться с целью на дистанцию залпа... Через некоторое время стало ясно, что выйти на дистанцию залпа невозможно...»^[92]. Вот так элементарные меры ПЛО и высокая скорость сорвали атаку лодки, которая даже не была обнаружена.

После вышеописанной серии боевых столкновений наступило некоторое затишье. По-видимому, оно было связано с очередной технической неисправностью, точная дата возникновения которой ни в одном документе не называется. На этот раз оборвался трос командирского перископа. Хотя перископ замер в крайне верхнем положении, постоянное нахождение его наверху при торпедной атаке почти наверняка привело бы к обнаружению корабля. Снова, как и при истории с клинкетами, среди командования разгорелись жаркие споры. По свидетельству Константинова, Колышкин предложил закрепить перископ бугелем и производить его высовывание из воды вертикальным маневром всей лодки. Филипп Васильевич считал такой вариант действий неприемлемым, особенно в случае атаки конвоя. Байков посоветовал убрать перископ в нижнее положение и пользоваться зенитным перископом. Командира лодки не устраивал и этот вариант, очевидно потому, что зенитный перископ имел весьма скверную оптику, туго поворачивался, и, наконец, его оптическая труба имела гораздо больший диаметр, и соответственно, обнаружить ее было намного проще. Если верить политдонесению, Константинов заявил: «Плывать под зенитным перископом — это авантюра», за что был сразу же предупрежден, что при повторении подобного высказывания будет незамедлительно отстранен от командования кораблем. Ему в приказном порядке запретили выходить на связь со штабом Северного флота и просить разрешения на возвращение в базу. В конце концов кому-то из экипажа пришла в голову идея заменить трос швартовым концом. Из-за разницы в диаметре следовало выточить новый ролик, а также выполнить целый список трудоемких работ по налаживанию системы. Спустя несколько суток опытные старшины и краснофлотцы с честью справились и с этой задачей. После окончания шторма, который пришлось пережить в районе зарядки батарей, «Д-3» вновь вернулась к норвежскому берегу. Хотя волнение моря снизилось до 5 баллов, частые снежные заряды периодически сокращали видимость до нуля. В 14:08 при очередном

подъеме перископа на дистанции около 3 миль удалось обнаружить 5000—6000-тонный транспорт в охранении «миноносца». Волнение моря составляло 5 баллов, порывистый северный ветер гнал по морю густые снежные заряды. Из-за сравнительно большой скорости цели и начальной дистанции «Красногвардейцу» к моменту залпа (14:26) удалось сблизиться лишь на 8 кабельтовых. Гораздо хуже было то, что расчетный угол встречи составлял примерно 115–120 градусов. Фактически торпеды выпускались вдогонку, что нежелательно даже на малых расстояниях из-за перспективы встречи с кильватерной струей судна — в ней торпеды сбиваются с курса и быстро тонут. Возможно, что именно так все и произошло на этот раз — спустя примерно 1,5–2 минуты после выстрела (по мемуарам, в донесении время отсутствует) на лодке зафиксировали два взрыва. Для прохода торпедами предельной дистанции это время слишком мало, так что они либо попали в кильватерную струю и затонули досрочно, либо при плавании в снежных зарядах лодка сблизилась с берегом больше, чем рассчитывала, и взрывы произошли в результате ударов о скалы. Именно такая трактовка событий напрашивается из сопоставления с КТВ АРК — атака не замечена, а конвой, состоявший из парохода «Георг Л.М. Русс» (2980 брт), танкера «Германн Андерсен» (1171 брт), а также тральщиков «М 29» и «М 17» в 22:15 без потерь прибыл в Киркенес. То, что Константинов наблюдал ровно половину от истинного состава каравана, лишний раз подчеркивает существовавшие погодные условия. В результате, когда в 14:38 субмарина всплыла под перископ из-за очередного снежного заряда увидеть вообще ничего не удалось. По-видимому, в таком же глупом положении почувствовали себя и немецкие сигнальщики — недалеко от кораблей прогремело два взрыва, а где они произошли и что стало их причиной, увидеть не удалось!

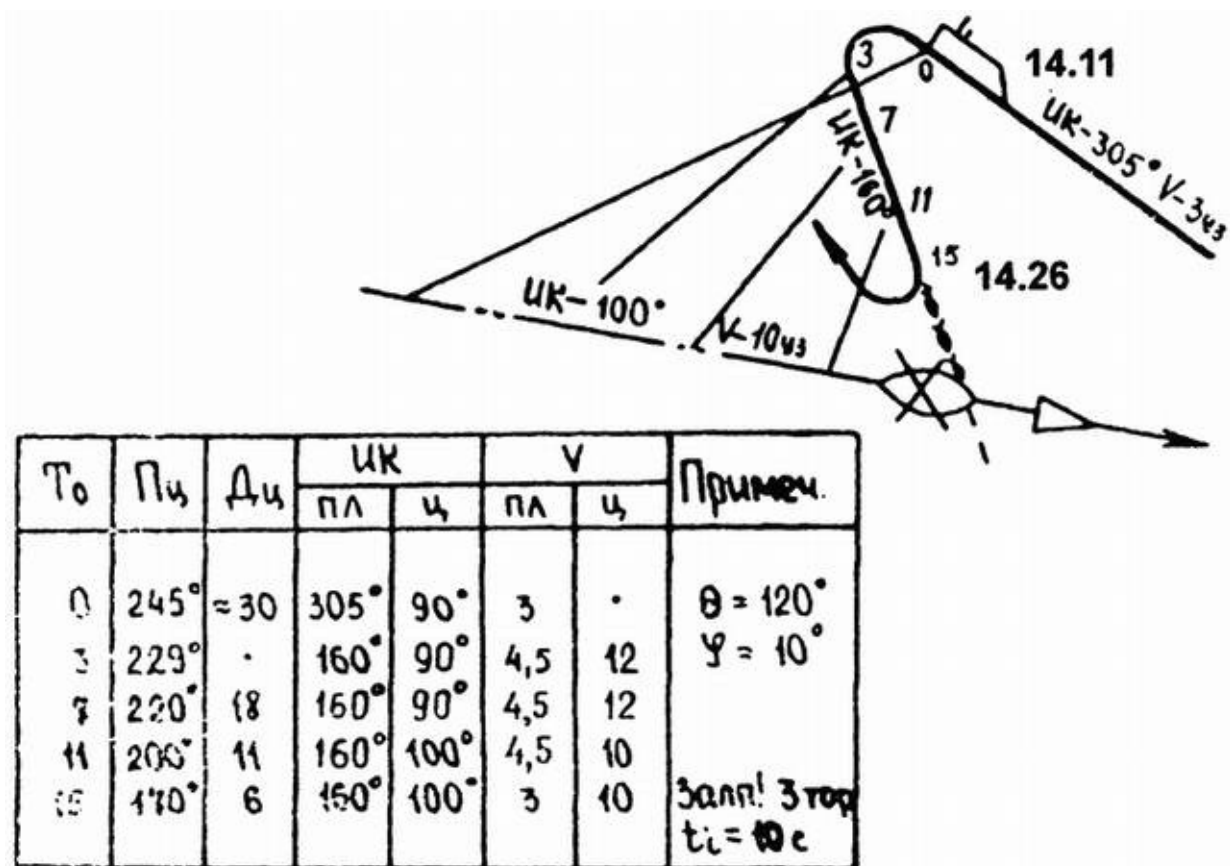


Схема атаки 11 октября 1941 года

Утром 14-го на лодке окончательно «скисла» акустика. К счастью, поход уже близился к концу, но спустя несколько часов «Д-3» пришлось еще раз встретиться с вражеским конвоем. Два транспорта в охранении трех миноносцев — реально теплоходы «Хартмут» (2713 брт), «Мар дель Плата» (7333 брт) в сопровождении «Гальстера», «М 18» и «М 22» — шли на восток. Субмарина начала маневрирование, но в процессе его потеряла цель в снежном заряде. Кстати, снегопад и туман оказались настолько густыми, что «Хартмут» потерял караван и достиг Киркенеса лишь на следующий день. Еще один шанс одержать победу оказался упущен. Вечером следующего дня «Красногвардейца» отозвали в базу. За время похода корабль провел 301 час в подводном и 296,5 часа в надводном положении, произвел 22 зарядки батарей, израсходовал 56 тонн соляра. Главный же результат — «потопление» четырех транспортов — так и не был побит ни одной подлодкой СФ в 1941 году. Казалось, что выход из тупика летних месяцев найден, нужно лишь шире внедрить новый метод торпедной стрельбы и повысить активность командиров.

У командования результаты четвертого похода «Красногвардейца»

вызвали противоречивые чувства: с одной стороны, налицо многочисленные «победы», с другой — обеспечивающие не пожалели черной краски для описания поведения командира лодки. Это очевидно даже несмотря на то, что обеспечивавший комдив не стал оставлять письменных свидетельств с оценкой действий Константинова. Датированные 28 октября «Выводы командира БПЛ о боевом походе подводной лодки "Д-3"», содержали следующий текст:

«1. На подводной лодке "Д-3» вышли в боевой поход командир 3-го дивизиона подводных лодок и начальник политотдела бригады подводных лодок с целью оказания помощи командиру и военному в выполнении боевой задачи.

2. За период плавания (всего 25 суток) в районе № 4 подводной лодкой обнаружено интенсивное движение кораблей противника на восток и запад днем, причем абсолютное большинство транспортов с охранением больших и малых миноносцев.

3. Плавая в непосредственной близости от побережья, подводная лодка активно искала корабли противника, произвела 4 торпедные атаки и, израсходовав 9 торпед, утопила 4 транспорта противника.

4. Большой боевой успех подводная лодка "Д-3» имела в данной обстановке благодаря тому, что всю ее боевую деятельность направлял командир 3-го дивизиона подводных лодок, который фактически командовал кораблем.

5. Командир подводной лодки "Д-3» капитан-лейтенант Константинов в данном походе (как и в предыдущих походах) проявил нерешительность, доходившую до попыток запросить разрешение на уход с позиции в базу из-за незначительных повреждений корабля (выход из строя командирского перископа).

Дальнейшее пребывание капитан-лейтенанта Константинова в должности командира подводной лодки "Д-3» нецелесообразно, так как он не может самостоятельно выполнять боевых задач: плавать может, а воевать в роли командира — не способен. Целесообразно назначить на подводную лодку "Д-3» более смелого и решительного командира.

6. Личный состав подводной лодки "Д-3", добившийся больших боевых успехов, достоин высокой награды» (ОЦВМА, ф. 112, д. 33052, л. 122).

Поскольку ни в каких сохранившихся материалах похода не отражалось то, что комдив «фактически командовал кораблем» очевидно, что эти данные командование бригады получило из устного доклада самого Кольшкина. В этой ситуации остается много непонятного: мог ли Константинов, самостоятельно командовавший кораблем в третьем походе

«Д-3», вдруг оказаться настолько неспособным, что его полностью подменил комдив? Мог ли Колышкин так быстро изменить свое мнение о командире, которому сам давал рекомендацию о допуске с самостоятельному управлению? И то и другое сомнительно. Более вероятным представляется другое — Колышкин внял рекомендации начальства «присмотреться» к командиру «Красногвардейца», а присмотревшись, нашел у него те недостатки, которые присутствовали у большинства подводников в 1941 году — осторожность, возможно несколько чрезмерную, порожденную отсутствием знаний об истинных боевых возможностях противника, а также плачевным техническим состоянием своего корабля. Но разве в этом положении виноваты только командиры лодок?

Политдонесение А.П. Байкова было более детальным и по ряду важных моментов отличалось от выводов командира бригады: *«Только своей растерянностью, нервозностью среди этого бодрого настроения отличался командир лодки капитан-лейтенант тов. Константинов, который в это время имел очень непривлекательный вид, потерял волю командира и был больше похож: на мокрую курицу, которую только что вытащили из воды. Причем эта растерянность и нервозность наблюдалась за тов. Константиновым и во время атаки по первому транспорту, 26 сентября, когда он после залпа спустился с боевой рубки в центральный пост в таком нервном состоянии, что я вынужден был ему предложить успокоиться».* По поводу того, кто и как командовал лодкой, сообщалось следующее: *«Исключительно спокойно, хладнокровно выполнял свои обязанности помощник командира, ст. лейтенант тов. Соколов (беспартийный). По сути командиром лодки был не капитан-лейтенант Константинов (член ВКП(б)), а тов. Соколов. Командир лодки без него не провел ни одной торпедной атаки.*

Все исходные данные, все расчеты производились тов. Соколовым, за исключением команды «Пли». По сути говоря боевой успех лодки был решен тов. Соколовым и комиссаром лодки ст. политруком тов. Гусаровым. Тов. Соколов исключительно добросовестно выполнял свой долг перед Родиной. Тов. Соколова можно выдвигать на самостоятельную работу — командира лодки» (ОЦВМ А, ф. 112, д. 19326, л. 335).

Спустя тридцать лет в своих мемуарах Ф.В. Константинов в определенном смысле попытался ответить на эти претензии. Описывая поломку перископа, он написал *«Это серьезная авария, но ни у кого и не возникло мысли о возвращении в базу».* Рассматривая торпедные атаки, Филипп Васильевич не скрывал тот факт, что с английскими таблицами по

торпедной стрельбе работал его помощник. А кто и где в ходе торпедной атаки должен был с ними работать? Из цитат и политдонесения ясно, что командир находился в боевой рубке, откуда должен был осуществлять управление кораблем и вести наблюдение за целью. А раз так, то не понятно, как помощник мог выдавать «исходные данные», в частности, элементы движения цели. Непонятно и то, как следовало командиру работать с громоздкими таблицами в довольно узкой боевой рубке одновременно с периодическими наблюдениями в перископ. Любопытно отметить, что аналогичного рода претензии позднее выдвигались и по отношению к известному подводнику, командиру подводного минного заградителя «Л-3» П.Д. Грищенко. Он тоже якобы лишь давал команду «Пли», в то время как все расчеты производил помощник В.К. Коновалов. На это Грищенко резонно заметил, что помощник не вечно будет помощником, и задача настоящего командира готовить себе достойную замену. Грищенко подобное замечание простили, Константинову — нет. Авторы «выводов» и политдонесения также полностью проигнорировали техническое состояние корабля, а оно, согласно 13-го пункту боевого донесения, являлось далеко не блестящим. *«13. Механизмы в походе работали хорошо, за исключением: а) пропуск воды через клинкеты дизелей; б) пропуск воды в носовую дифференциальную цистерну; в) обрыв троса командирского перископа; г) трудно вращается зенитный перископ; д) выход из строя несколько раз лага; е) поломка клапана затопления торпедных аппаратов; ж) плохая работа радиопеленгатора; з) не всегда надежно работал эхолот...»*

75. *Отсутствие на подводной лодке акустики затрудняло выполнение задачи (не смогли атаковать транспорт во время снежного зяряда); возможно, что во время плохой видимости были пропущены незамеченные транспорты. Постоянная течь клинкетов затрудняла выполнение задачи, приходилось иногда погружаться по два раза. Необходимо клинкеты сменить на захлопки»* (ОЦВМА, ф. 112, д. 33052, л. 120–121).

Анализируя все это, невольно вспоминаешь фразу заместителя наркома обороны, начальника Главного управления ВВС Красной Армии генерал-лейтенанта П.В. Рычагова: *«Товарищ Сталин, вы заставляете нас летать на гробах!»* и то, чего эта фраза стоила ее автору. В случае с Константиновым все, к счастью, закончилось благополучно. 31 октября он сдал должность командира лодки и поступил в распоряжение Организационно-строевого управления (ОРСУ) СФ. Оно нашло ему применение, отправив в составе советской военной миссии в Англию. За рубежом Константинов пробыл недолго и уже в 1942 году вернулся на

Родину на должность помощника начальника штаба Северного отряда кораблей Беломорской военной флотилии. Закончил войну он начальником конвойной службы Северного флота и умер в Петербурге в середине 90-х, намного пережив большинство своих бывших сослуживцев и хулителей по бригаде подводных лодок.

Новым командиром «Д-3» стал капитан-лейтенант Михаил Алексеевич Бибеев. Его послужной список заслуживает того, чтобы остановиться на нем подробнее. Родившийся в 1904 году Бибеев, как и Константинов, был призван в ВМФ в 1933 году из кадров торгового флота. Окончивший мореходное училище еще в конце 20-х, он успел поплавать и на командных должностях, благодаря чему попал не в штурманский, а в командирский класс УОПП. В марте 1935 года, сразу после его окончания, Михаил Алексеевич был назначен помощником на черноморскую подводную лодку «Щ-203», а с октября 1936 года стал ее командиром. Прослужив в данной должности 25 месяцев, Бибеев поступил на командирский факультет Военно-морской академии. С началом войны состоялся досрочный выпуск, по результатам которого 30 июня приказом Наркома ВМФ № 01066 капитан-лейтенант Бибеев назначался командиром подводного крейсера «К-2» БПЛ СФ. Готовя приказ по старой заявке, московские кадровики не знали, что данной вакансии фактически нет — штатный командир «катюши» В.П. Уткин, болевший длительное время туберкулезом, переборол хворь и вернулся к исполнению служебных обязанностей. В результате капитан-лейтенанту с академическим образованием пришлось назначаться на должность командира по организационно-мобилизационной работе штаба БПЛ. В то же время по сохранившимся документам и мемуарам можно утверждать, что Бибеев быстро завоевал авторитет у командования. Когда в начале октября встал вопрос о кандидатуре офицера, которому предстояло совершить боевой поход на британской подводной лодке в качестве представителя советского ВМФ, начальство выбрало Михаила Алексеевича. Сам поход субмарины «Тайгрис» не сопровождался впечатляющими успехами, но позволил Бибееву воочию пронаблюдать тактику и организацию службы у «просвещенных мореплавателей». Казалось, что, кроме метода торпедной стрельбы с временным интервалом, заимствовать у них нечего. 29 октября, спустя 13 дней после возвращения из похода, Бибеев получил приказ принять подводную лодку «Д-3».

«Старушка» к этому моменту уже девять дней находилась в доке мурманского судоремонтного завода наркомата рыбной промышленности. Точное содержание произведенных работ неизвестно, но столь необходимым кораблю текущим ремонтом они не являлись. Из анализа

документов можно почти наверняка утверждать, что ремонтники заменили клинкеты и попытались наладить работу шумопеленгаторной станции. Были отремонтированы перископы. При съеме командирского по случайному стечению обстоятельств получил тяжелую травму помощник П.Д. Соколов — ему оторвало два пальца на левой руке. В очередной поход вместо него отправился дивизионный минер капитан-лейтенант А.М. Каутский, давно стремившийся к самостоятельной должности на подводной лодке. Как и было положено, в первый поход с новым командиром шел обеспечивающий — уже знакомый нам И.А. Кольшкин, получивший только что звание капитана 2-го ранга. 11 ноября лодка вышла из дока, 12-го перешла в Полярное, а спустя десять дней отправилась на позицию в устье Порсангер-фьорда.

Неприятности начались почти сразу после выхода в море. До исхода суток 22-го вышли из строя носовые горизонтальные рули (сломался валик разобщения рулей от шпиля; 24 ноября неисправность устранена) и, что еще хуже, оборвался проволочный подвес гирокомпаса. Восстановить его своими силами было невозможно, а плавать по магнитному компасу ГОН, да еще и в условиях видимости, характерных для того времени года, — просто опасно. По вполне понятным причинам Бибеев не стал предлагать вернуться в базу, хотя лодка еще не успела уйти от нее далеко. В результате корабль прибыл на позицию только в 10 часов 24-го, имея неувязку на 60 миль к западу. В конце концов «Д-3» прибыла к устью Порсангер-фьорда, где держалась не слишком далеко от берега (счисление постоянно уточнялось по береговым ориентирам), но и не слишком близко. Эхолот работал ненадежно, уточнить счисление по характерному изменению глубин не удавалось и, стоило только потерять берег из виду, как могла последовать посадка на мель. Это оказывало заметное сдерживающее влияние на боевую деятельность «Д-3». Забегая вперед, отметим, что в этом походе субмарина провела в подводном положении у берегов противника всего 131,4 часа (время наиболее длительного погружения — 12,5 часа), а в надводном — 421 час. Батарею заряжали всего 8 раз. Посадка на мель чуть было не произошла при первой попытке проникнуть на прибрежный фарватер. Второй подход к берегу оказался более успешным.

Утром 28-го, несмотря на предупреждение комфлота не заходить глубоко во фьорды, Бибеев с Кольшкиным решили осмотреть бухту Хоннингсвога. К счастью, искать добычу долго не пришлось. В 13:00 по левому борту обнаружился тральщик, спустя 15 минут — второй и, наконец, в 13:33 идущий позади них транспорт. Поскольку на самом деле

только что вышедший из Хоннингсвога конвой насчитывал не одно, а три судна (германские пароходы «Людвиг» (1065 брт) и «Альдеборан» (7891 брт), а также норвежский танкер «Эрлинг Линдё» (1281 брт) в охранении сторожевиков «Того» и «Киаочау»), очевидно, что условия видимости были далеки от идеальных. По-видимому, «камуфлированным транспортом водоизмещением 6000 т» являлся «Людвиг», по которому в 13:44 был произведен трехторпедный залп. Спустя минуту на лодке зафиксировали взрыв. Точная причина его неизвестна, но к попаданию он отношения не имел. Роль отсутствующей системы БТС сыграл командир БЧ-5 Челюбеев, принявший в момент выстрела много воды в уравнительную цистерну. Подлодка провалилась до глубины 66 метров, так что наблюдение в перископ оказалось сорванным. Сразу после атаки «Красногвардеец» лег на курс отхода на север, поскольку дальнейшее движение в юго-восточном направлении приводило бы прямиком на прибрежные скалы.

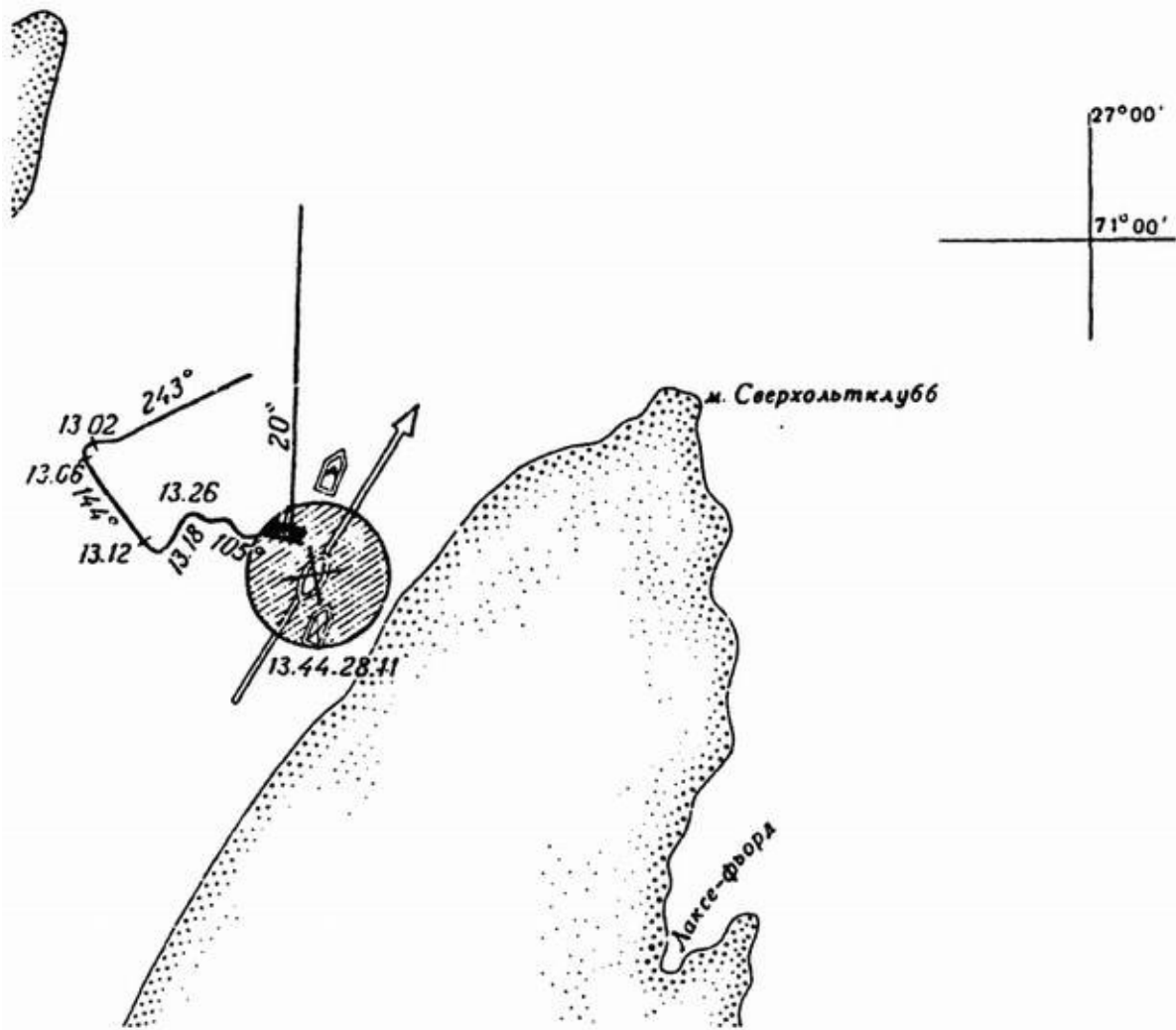


Схема атаки 28 ноября 1941 года

Любопытные воспоминания об этой атаке оставил Колышкин: «Взрыв послышался очень сильный. Но только один. Значит, попали одной торпедой. Хватит ли ее, чтобы прикончить судно? Когда мы всплыли на перископную глубину (лодка всплыла под перископ в 14:20. — М.М.), то из-за тумана ничего не увидели. А жаль. Может быть, транспорт только подорван, но еще продолжает жить. Правда, шум его винтов, как доложил акустик, прекратился. Это значит, что ход он все-таки потерял, и хлещущая в пробоину вода, наверное, сделает свое дело»^[93]. В соответствии с этим «наверное» атакованный 28 ноября транспорт был занесен на боевой счет «Д-3» как потопленный. Что же касается точности показаний акустика, то в своем послепоходовом донесении Бибеев написал: «Слышимость акустики совершенно отсутствовала» (ОЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 278). Читать написанные Колышкиным строки тем более странно, если сравнить их с другим местом из мемуаров, тем, где он рассуждает о методах установления результатов торпедных атак: «Тут следует сказать о большой щепетильности, с которой наши командиры оценивали результаты своих атак. Трудно, порой очень трудно было точно установить, что случилось с атакованным судном. Отмечались почти невероятные случаи, когда никто в лодке, даже гидроакустик, не слышал взрыва. А в перископ было совершенно ясно видно, как транспорт тонет. Что ж, законы, по которым звук распространяется в водной среде, капризны. Но гораздо чаще случалось наоборот. Взрыв слышали все, а увидеть, что произошло после этого взрыва, не удавалось никому. Мешали корабли охранения, или снежный заряд, или плохая видимость, или и то, и другое, и третье вместе.

Тут на помощь приходил гидроакустик. Он докладывал, слышен ли шум винтов атакованного корабля или нет. Но поскольку кораблей в конвое бывало много, акустик легко мог ошибиться. А если он и безошибочно сообщал, что шум винтов прекратился, это еще не означало наверняка, что судно утонуло. Оно могло остаться на плаву и, исправив боевые повреждения, прийти домой своим ходом. Его, наконец, могли отбуксировать до ближайшей базы. Другое дело, если гидроакустик улавливал звуки, свидетельствующие, что судно действительно погружается. Но при тогдашней конструкции акустических станций такое случалось нечасто.

Казалось бы, что, по крайней мере теоретически, для тщеславного, честолюбивого командира не исключена возможность заняться "приписками", относя к числу потопленных поврежденные корабли. Чаще

всего взглянуть в перископ на результаты атаки успевал только командир. Если же судить об этих результатах приходилось по гидроакустическим данным и по сопоставлению многих косвенных признаков, то и тут вряд ли кто-нибудь из членов экипажа стал бы отрицать полную победу, когда командир утверждает, что она достигнута. Тут сыграли бы роль и авторитет командира и по-человечески понятная готовность каждого верить всему, что подтверждает успех, а не наоборот — ведь победа была желанна всем.

На деле же такого рода умышленные "приписки" исключались. Командиры наши были настоящими коммунистами и высоко дорожили своей партийной и профессиональной честью. Они твердо руководствовались правилом: докладывать о результате атаки, как о сомнительном, если не удалось пронаблюдать за целью или получить другие, заслуживающие доверия данные о ее потоплении. Личная убежденность тут не бралась в расчет, если ее нельзя было подтвердить фактами». ^[94] На практике же, как мы убедились, комдив далеко не всегда руководствовался собственными правилами.

Последующие несколько дней обнаружить противника не удавалось. 5 декабря, в день сталинской конституции, подводники уже собирались поднять наркомовские 100 граммов, как вахтенный офицер Каутский объявил боевую тревогу. На этот раз атака протекала весьма непросто — хотя лодка изначально находилась на носовых курсовых углах, перестраивавшийся немецкий тральщик (классифицирован Бибеевым как миноносец типа «Слейпнер») чуть было не загнал субмарину на глубину. Чтобы сохранить свое место относительно цели, «Д-3» пришлось лечь на параллельный курс и дать на 20 минут полный подводный ход. Можно только удивляться тому, что тральщик не обнаружил гремевшую на все море «старушку». В 12:45 «Красногвардеец» повернул на боевой курс и спустя восемь минут дал трехторпедный залп в сторону обогнавшего его каравана. Целью являлся второй в колонне 10 000-тонный транспорт, которым, без сомнения, являлся немецкий пароход «Леуна» (6856 брт; кроме того в состав конвоя входил транспорт «Феодосия», 3075 брт, тральщики «М 30» и «М 17»). Спустя минуту прогремело два взрыва. Лодка оставалась под перископом, но из-за налетевшего снежного заряда в него ничего не было видно. Желание увидеть дело рук своих оказалось настолько сильным, что «Красногвардеец» продолжил движение за конвоем, даже несмотря на опасность контратаки. Лишь в 13:15 наблюдавший в перископ Колышкин увидел странный предмет, «похожий не то на ящик, не то на чемодан». В связи с тем, что рядом находился

«миноносец», субмарина погрузилась на глубину 20 метров, но продолжила преследование. В 13:52 при очередном подвсплытии подводники увидели над водой лишь мачту, трубу и часть кормовой надстройки, которые спустя три минуты скрылись из виду. Почему-то никого не смутил тот факт, что в течение часа после атаки «торпедированный» пароход продолжал идти не на запад, в сторону близлежащего порта Хоннингсвог, а на восток на достаточно приличной скорости. То, что на «Красногвардейце» приняли за потопление, было классическим примером выхода за пределы визуальной видимости. Торпеды же скорей всего взорвались при ударе о прибрежные скалы. Так и не разобравшись в причинах произошедших взрывов, германские корабли 6 декабря прибыли в Киркенес.

Почти в то же самое время, когда «Леуна» бросала якорь в Бёк-фьорде, «Д-3» осуществляла атаку следующего каравана. Его удалось обнаружить в 13:54 близ мыса Сверхольт-Клуббен — в том же самом районе, где состоялись две предыдущие атаки. Создавалось впечатление, что противник попросту игнорирует присутствие агрессивно настроенной советской субмарины, которая отправляет его суда на дно одно за другим. Все происходило, как на учениях: обнаружение большого трехмачтового теплохода с выгодной позиции, поворот на боевой курс, сближение примерно до 10 кабельтовых и выпуск трех торпед на угол встречи 90 градусов. На все ушло всего четыре минуты. Еще через минуту прогремел взрыв, ознаменовавший седьмую «победу» экипажа «Красногвардейца». На самом деле норвежский трехмачтовый теплоход «Рингар», 5013 брт, не получил ни царапины и продолжил свой путь на восток. На «Д-3» его удаление наблюдали с перерывами на протяжении 26 минут. В 14:24 при последнем подъеме перископа он «перевертывался кормой вверх». Несмотря на эту красочную картину, Бибееву не удалось обнаружить входивший в состав этого же конвоя транспорт «Мошилл» и второй сторожевик (суда конвоировали СКР «Нордриф» и «Нордвинд»). Попытка догнать один из них, *«снимавший людей с борта тонущего корабля»*, ни к чему не привела — сторожевик скрылся в снежном заряде. Впрочем даже без этого боевой счет «Красногвардейца» выглядел весьма солидно. Семь потопленных транспортных судов выводили его на первое место не только в Северном флоте, да и во всем подводном флоте ВМФ СССР! Вслед за представлением к ордену Красного Знамени, сделанному после предыдущего похода, ушло представление к гвардейскому званию. Связать успехи лодки с именем конкретного командира было нельзя, поэтому все лавры достались обеспечивающему — И.А. Колышкина представили к

званию «Герой Советского Союза». Заслуги Бибеева оценили скромнее — орденом Красного Знамени. В своих «выводах», написанных после возвращения лодки 15 декабря в Полярное, Виноградов указал: «По заключению командира 3-го дивизиона подводных лодок, командир подводной лодки "Д-3", командовавший до окончания Военно-Морской Академии подводной лодкой, может в дальнейшем допускаться к самостоятельному управлению кораблем в боевых операциях» (ОЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 280). Подводя итоги пятого боевого похода «Красногвардейца», необходимо упомянуть об одном достаточно необычном факте — подтверждении флотской разведкой последнего боевого успеха подлодки. Далеко не всегда разведчикам удавалось найти материал, уточняющий результаты действий подводников, а на этот раз это было сделано сверхоперативно, еще до возвращения лодки из похода. По их данным, 6 декабря подлодка потопила танкер «Абрахам Линкольн», тоннажем 9570 брт. Автору не удалось обнаружить первопричину этого донесения, но по некоторым косвенным признакам ею являлся радиоперехват. Разведчиков несколько не смутило присутствие в нацистском торговом флоте судна, названного в честь американского президента иудейского происхождения. Еще более непонятным является происхождение величины тоннажа потопленного судна. Разведчикам просто следовало открыть регистр Ллойда и убедиться, что судна с таким тоннажем не существует. Единственным «Абрахамом Линкольном», бороздившим просторы мирового океана на тот момент, являлся норвежский сухогруз тоннажем 5740 брт. С 1939 года это судно находилось в британском фрахте, участвуя в перевозках через Северную Атлантику. Вполне возможно, что 6 декабря 1941 года оно действительно выходило в эфир, сообщая о каких-либо неполадках. Сообщение оказалось перехвачено и соответствующим образом интерпретировано в разведотделе СФ. Однако «Абрахам Линкольн» и не думал тонуть. После войны его продали финскому судовладельцу, а в 1962 году разрезали на металл в Японии. Вполне возможно, что разведотдел СФ в 1941 года не был обеспечен регистрами Ллойда (непонятно, что мешало запросить их у союзников-англичан), но то, что утверждение о гибели «Абрахама Линкольна» продолжало тиражироваться многими советскими историками после войны, много говорит об их желании узнать правду.

21 декабря «Д-3» перешла на мурманский завод НК РП, где начала давно заслуженный текущий ремонт. По существовавшим положениям он заключался во вскрытии, разборке и очистке вспомогательных механизмов, осмотре деталей, определении их износа, замене уплотнителей и

прокладок, настройке и регулировке механизмов в работе, а также замене изношенных деталей и осмотре подводной части. Реальный объем выполненных работ для мелкого завода с устаревшим станочным парком был поистине уникален. Рабочие заменили 18 квадратных метров обшивки, опрессовали 12 цистерн, прочеканили 140 м швов, полностью перебрали механизмы носовых и кормовых горизонтальных рулей, вертикального руля, отремонтировали все кингстоны, а также массу других приборов и механизмов. Корабль вступил в строй 6 февраля 1942 года. Наиболее ярким событием, пришедшимся на данный период, стало награждение «Красногвардейца» орденом Красного Знамени, о чем было объявлено 17 января. В тот же день вышел указ о присвоении И.А. Колышкину звания Героя.

За то время пока «Д-3» находилась в ремонте, на северном морском театре произошли важные изменения. Во-первых, наладилось движение союзных конвоев с ленд-лизовскими грузами. Как известно, первые иностранные суда прибыли в Мурманск и Архангельск в августе 1941-го, но лишь с января 1942-го противник приступил к нарушению этой коммуникации, сначала подводными лодками, но затем также силами надводных кораблей и авиации. Во-вторых, обеспокоенное активными действиями советских подводных лодок, германское командование предприняло ряд мер по усилению защиты коммуникаций. На театр были переброшены дополнительные силы эскортных кораблей, с января началась постановка «фланговых» противолодочных минных заграждений. Как правило, они ставились против подводных лодок, идущих на перископной глубине на участках, где отмечалась наибольшая активность субмарин, либо у береговых навигационных ориентиров. Конвои стали крупнее, их охранение усилилось. С весны немцы приступили к формированию тактических групп охотников за подводными лодками (2–4 охотника), которые могли осуществлять поиск субмарин в определенных районах, либо усиливать охранение конвоев на опасных участках. 20 февраля, в период осуществления всех этих мероприятий, «Красногвардеец» вышел в свой шестой боевой поход.

С утра 22-го корабль находился на позиции в районе устья Танафьорда — м. Нордкин. Первые дни погода явно не баловала. Темнота и сумерки, занимавшие большее время дня, дополнялись обильными снегопадами. 24-го из-за плохой видимости не удалось атаковать неустановленное судно, спустя несколько часов — пару охотников из-за внезапного изменения ими курса. Почти сразу выявились недостатки произведенного ремонта. В тот же день из-за пропуска верхней головки оказался залит водой

командирский перископ. В дальнейшем вплоть до окончания похода лопнули масляная магистраль правого дизеля (неисправность была замечена не сразу, в результате чего в трюм вылилось две тонны масла), крышка компрессора левого дизеля и один из выхлопных клапанов. Экипаж мужественно устранял неисправности, одновременно пытаясь нанести урон врагу.

Первая реальная возможность для этого появилась 27 февраля. В этот день в окуляре перископа показался крупный германский конвой (норвежские транспорта «Тайвань» (5502 брт), «Нерва» (1564 брт), германский танкер «Лизелотте Эсбергер» (1593 брт), сторожевые корабли «Полярзонне», «Полярмеер», «Убир», тральщик «М 1507»), следовавший на восток. Интересно отметить, что буквально за несколько часов до этого караван подвергся неудачной атаке подлодки «Щ-402», действовавшей на соседней позиции в устье Порсангер-фьорда. «Красногвардейцу» тоже не удалось открыть счет. В момент обнаружения лодка находилась слишком далеко от берега, чтобы сблизиться для атаки. На глазах Бибеева караван зашел в порт Мехамн. К сожалению, после этого командир совершил вторую ошибку. Он не занял позицию у берега восточнее порта, поэтому, когда спустя два часа германские корабли продолжили движение в направлении Киркенеса, ему оставалось лишь грозить им вслед. Попытка «реабилитироваться» проникновением в Мехамн-фьорд, предпринятая на следующий день, ничего не дала — судов там не оказалось. 2 марта Бибеев повторил попытку — и снова неудачно. Лодка дважды коснулась грунта на мелководье (лодочный эхолот продолжал давать неправильные показания), в результате чего погнула ограждение вертикального руля. Теперь руль стал перекаладываться с заметным усилием. Вечером следующих суток оказалась упущена возможность атаковать пару тральщиков. Субмарина уже начала отход в район зарядки и находилась слишком далеко от берега. В последующие пять дней не удалось обнаружить вообще ничего, несмотря на то, что командование периодически передавало данные о переходе вражеских конвоев. Наконец, в ночь на 8 марта последовал приказ о переходе на позицию прикрытия союзного каравана PQ-12. В 11:43 лодка начала переход, но спустя три с половиной часа, задолго до прибытия в назначенный квадрат, на горизонте появились дымы, а вскоре и множество судов, двигавшихся на восток. Поскольку в штабе Северного флота до начала 1944 года допускалась возможность существования вражеских коммуникаций на большом удалении от берега, Бибеев по определению не мог идентифицировать контакт и был вынужден погрузиться для торпедной атаки. По счастью, очень скоро выяснилось, что «Д-3» находится на

кормовых курсовых углах каравана — встреча с оснащенным «асдиками» эскортом PQ-12 не сулила «старушке» ничего хорошего.

Двое следующих суток «Д-3» провела на позиции прикрытия. Конец патрулированию положила очередная шифровка из штаба флота, полученная в 02:10 11 марта, — лодке надлежало оказать помощь «соседке» «Щ-402», внезапно оказавшейся в центре Баренцева моря без топлива. Соляр, как об этом всегда писалось в мемуарах и исторических исследованиях, вытек в море через треснувшие в результате бомбардировки глубинными бомбами швы топливно-балластных цистерн. Данная информация не выдерживает проверки архивными документами. На самом деле топливо из внешних цистерн было продуту в море по приказу самого командира лодки капитан-лейтенанта Н.Г. Столбова. Столбов обнаружил утечку топлива и демаскирующий соляровый след, ввиду чего и принял свое решения, считая, что топлива во внутренних цистернах вполне достаточно для возвращения в базу. Весьма характерно, что свой приказ он отдал, не потребовав доклада у командира БЧ-5 об истинном наличии соляра внутри прочного корпуса. Замер, произведенный лишь на следующее утро, показал, что топлива осталось всего на несколько часов движения. Выработка внутренних цистерн вместо внешних произошла вследствие неправильной установки запорного клапана на замещение соляра при последнем заводском ремонте субмарины. В 22:11 10 марта дизеля встали и в штаб флота полетела срочная радиограмма с просьбой о помощи. Командование направило в район «Д-3» и «К-21» из Полярного. Пока «щука» болталась на волнах, ее сигнальщики обнаружили плавающую мину, о чем Столбов сделал оповещение «по флоту». Если бы противник уделял борьбе с нашими подводными лодками больше внимания и сил, то радиопеленгование этого сигнала наверняка имело бы фатальные последствия. Тем временем народные умельцы из экипажа «Щ-402» предложили использовать в качестве топлива смесь керосина и машинного масла. Эксперимент оказался удачным, и в 16:20 11 марта «щука» возобновила движение в сторону базы. Поэтому неудивительно, что когда «Д-3» прибыла в указанную точку, она ничего не обнаружила. Помощь «щучке» оказала лунинская «К-21», обнаружившая ее около полудня 13-го — спустя шесть часов после того, как на ней вторично остановились дизеля. Что же касается «Д-3», то еще утром 12-го она получила приказ вернуться на позицию прикрытия (конвой PQ-12 к этому времени уже втягивался в Кольский залив), а спустя еще сутки — на свою позицию у норвежского побережья.

Утром 14 марта «Красногвардеец» подошел к берегу в районе порта

Гамвик. Несмотря на снежные заряды, почти сразу же было обнаружено интенсивное движение судов — сначала в 10:38 одиночный тральщик, прошедший контркурсом на большом расстоянии, затем в 13:00 — конвой, состоявший из транспорта в сопровождении трех сторожевиков.

Атака, которая, как казалось сначала, не вызывала особых проблем, складывалась весьма непросто. Изначально «Д-3» находилась почти прямо по курсу «транспорта» (примерный курс конвоя — 250 градусов), на дистанции 25 кабельтовых. Бибеев посчитал, что у него вполне достаточно времени, чтобы пересечь курс каравана, чуть-чуть подвернуть и дать залп кормовыми торпедными аппаратами. Спустя 12 минут, при очередном подъеме перископа, его ожидало неприятное открытие — скорость цели оказалась заметно выше ожидаемой, вследствие чего пеленг не изменился, зато дистанция сократилась примерно до 6–7 кабельтовых. Субмарина была обращена к противнику левым бортом и явно не успевала произвести атаку ни кормовым, ни носовым залпом. Бибеев начал описывать циркуляцию, но это ничего не дало. В 13:17 «транспорт» был обнаружен прямо по левому траверзу на расстоянии 1,5–2 кабельтовых. Он однозначно обгонял субмарину и уходил к берегу. Перископ поднимался еще несколько раз, но обнаружить в него ничего не удавалось. Внезапно в 13:35 Бибеев увидел одиночный сторожевой корабль, идущий северо-западным курсом. Поскольку в этот момент «Красногвардеец» был обращен к противнику кормой, потребовалось лишь чуть-чуть подвернуть для кормового залпа. В 13:40 вышли обе торпеды, а спустя минуту прогремел мощный взрыв.

Очень интересное отражение получила атака «Д-3» в документах противника. Из их анализа вытекает, что «конвоем», обнаруженным в 13:00, являлся отряд боевых кораблей, включавший минзаги «Бруммер», «Кобра» (по-видимому, он и являлся тем злополучным транспортом, который вначале пытался торпедировать Бибеев), сторожевой корабль «Поляркрайс», тральщик «M1506», охотники «Uj 1108» и «Uj 1109». В 22:00 12 марта по берлинскому времени (московское минус 1 час) отряд вышел из Тромсё, причем минзаги имели на своем борту по 200 мин ЕМС с длиной минрепов 300–350 м. Этот смертоносный груз предназначался для создания наступательного минного поля «Бантос-А» у северо-восточного побережья полуострова Рыбачий. Из-за ухудшения погодных условий в 16:00 13 марта отряд стал на якорь в Лофьорде, но спустя несколько часов продолжил движение. Избранный курс привел корабли в район Гамвика, где их и встретила «Д-3». Скорость отряда оказалась выше ожидаемой, в результате чего он безнаказанно разошелся с субмариной на минимальной дистанции. Должно быть, в этот момент сигнальщики немецких кораблей

не столько следили за водной поверхностью, сколько наблюдали идущий навстречу конвой. Его составляли норвежские транспорта «Вардё» (860 брт) и «Хомборгзунд» (253 брт), конвоировавшиеся тральщиками «М 1502», «М 1504» и сторожевым кораблем «Черускер». Караван предыдущим вечером вышел из Киркенеса и следовал в западном направлении. Внезапно в 13:38 (берлинское время переведено в московское) барражировавший над минными заградителями гидросамолет выпустил белую ракету — сигнал обнаружения подводной лодки. По-видимому, поводом к этому послужил появившийся на поверхности воздушный пузырь и показавшаяся на расстоянии 2–3 тыс. м от минных заградителей кормовая оконечность «Д-3». Корабли сделали поворот все вдруг, повернувшись к подводной лодке кормой. Почти сразу вслед за этим сигнальщики отставшего от конвоя «М 1504» обнаружили шедшую по поверхности торпеду, которая вскоре пересекла кильватерную струю в 50 м от корабля. Одновременно летающая лодка «Блом унд Фосс-138» сбросила три 50-килограммовые авиабомбы в точке, где показалась корма субмарины. Именно их взрыв и приняли на «Д-3» за попадание. Лодка не успела сманеврировать, как рядом взорвались еще четыре «глубинки», сброшенные в это же место с «М 1504». В результате их близкого разрыва отжало кингстон уравнительной цистерны (на лодках I серии он открывался вовнутрь), треснуло стекло ее водомерной колонки. Очевидно, клапана вентиляции топливно-балластных цистерн на мгновение отжались, выбросив на поверхность небольшую порцию топлива. Тральщик бросился догонять свой конвой, но не раньше, чем сбросил вежу в место бомбометания.

На этом злоключения «Красногвардейца» не закончились. К месту боя подошли охотники «Uj 1108» и «Uj 1109», отделившиеся от группы минзагов. Восемь первых глубинных бомб «Uj 1109» сбросил в месте нахождения вехи, затем еще 15, ориентируясь по соляровому пятну. Дальнейшее бомбометание вслепую не имело смысла, и оба охотника приступили к гидроакустическому поиску. К счастью для экипажа «Красногвардейца», он продолжался недолго и завершился безрезультатно. Уже спустя полчаса корабли ушли на соединение со своим отрядом. Вечером 15-го отряд заградителей стал на якорь в одном из киркенесских фьордов. Выждав подходящий момент, германское командование отдало приказ о постановки поля «Бантос-А». Операция состоялась в ночь на 20 марта и завершилась полным успехом. Между 01:04 и 02:45 20 марта «Кобра» и «Бруммер» без какого-либо противодействия выставили 400 мин в 18–26 милях от побережья Рыбачьего, в одночасье создав минную угрозу

на северо-западных подходах к Кольскому заливу.

В немецких штабах были бы весьма удивлены, узнав, что на самом деле по меньшей мере дважды отряд минных заградителей обнаруживался нашими силами. Первое обнаружение сделала подводная лодка «М-171», переходившая той ночью на позицию в Варангер-фьорде. В 00:42 вахтенный офицер «малютки» старший лейтенант А.С. Щекин (впоследствии командир подводной лодки «В-2») обнаружил на расстоянии 7 кабельтовых два силуэта, шедших северо-западным курсом со скоростью 7–8 узлов. Лодка находилась в выгодной для атаки позиции, и стрелять следовало немедленно. Еще до прибытия на мостик командира лодки капитан-лейтенанта В.Г. Старикова по команде Щекина по противнику была выпущена одна торпеда. К сожалению, офицеру не удалось правильно определить ни истинный курс, ни скорость вражеского соединения, вследствие чего снаряд прошел мимо. «Малютка» сделала донесение в штаб флота и продолжила движение на позицию. Спустя несколько часов, уже на отходе, один из кораблей противника (классифицирован как «миноносец») был замечен с выходившей в поход «Щ-421» (командир — капитан-лейтенант Ф.А. Видяев, обеспечивающий — капитан 2-го ранга И.А. Колышкин). Поскольку и раньше неоднократно происходили случаи встречи со своими кораблями и самолетами, о которых не было предварительного оповещения из штаба флота, Видяев с Колышкиным решили, что встреченный ими эсминец — свой, и уклонились от него погружением. В штабе флота по поводу обнаружения кораблей противника у наших берегов не высказали никакого беспокойства. Что же касается минного поля «Бантос-А», то о его существовании не подозревали вплоть до апреля 1945 года, когда стоявшие на глубине 3 м мины были обнаружены «асдиком» британского эсминца. Относительно результативности данной постановки ничего определенного сказать нельзя — почти любая из пропавших без вести в 1942–1944 годах подводных лодок СФ могла погибнуть на нем, так как заграждение перекрывало один из рекомендованных для выхода и возвращения фарватеров.

Однако вернемся к уклонявшейся от преследования «Д-3». Хотя немецкие охотники и покинули поле боя, положение субмарины было трудно назвать завидным. Уравнительная цистерна заполнилась водой, которая тонкой струйкой полилась в центральный пост через лопнувшее стекло. Субмарина приобрела отрицательную плавучесть и, несмотря на все попытки управляться горизонтальными рулями, погрузилась до 70-метровой глубины. Трудно себе представить, чем все могло закончиться, если бы охотники продолжили преследование. Включить весьма шумный

насос на откачку воды означало обнаружить себя, не включить — лечь на грунт на глубине, превышающей предельную. Но преследование закончилось, и «Д-3» без дальнейших осложнений отошла в район зарядки. Тем же вечером Бибеев получил приказ вернуться в базу. При возвращении произошло еще одно происшествие, окончательно скомпрометировавшее результаты похода в глазах высокого начальства. Из-за штурманской ошибки вместо острова Кильдин субмарина вышла к мысу Выев-Наволоок, где в ночных сумерках 16 марта ударилась о грунт, повредила обшивку цистерн главного балласта и сломала подводную часть лага. В течение шестого похода подлодка находилась 187 ч в подводном положении, 380 ч в надводном, произвела 13 зарядок и израсходовала 65 тонн соляра. Главным же результатом, без сомнения, можно считать первое с начала войны испытание на прочность под глубинными бомбами, которое, хотя и закончилось благополучно, чуть не стало последним для корабля.

По уже сложившейся традиции командование и слышать не хотело об объективных трудностях, снизивших результаты похода до одного «потопленного» сторожевика. В своих «выводах» Виноградов писал: «3. Если бы командир подводной лодки принял решение приблизиться к берегу, то у него было бы больше возможностей обнаружить конвои противника, чем при наблюдении против солнца с более мористой позиции. Возможно, что в этом случае он смог бы атаковать хотя бы один из пропущенных им двух, встречавшихся в этом районе конвоев» (ОЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 371). Ему вторил другой крупный специалист по проблемам подводной войны, полковой комиссар Байков: «1. По организации поиска противника, а) Дневной поиск — в смысле расположения курсов можно признать удовлетворительным. В смысле организации наблюдения, поиск был крайне неудовлетворительным — пропущено 11–12 транспортов противника; б) Ночной поиск — неудовлетворительно от начала до конца.

2. Наиболее отрицательные моменты в плавании подлодки "Д-3": а) Получив радио о выходе из Киркенеса большого конвоя, время прихода его в район действий, командование лодки не рассчитало и к встрече его не подготовилось; б) Ссылка на плохую видимость командирского перископа, как одной из главных причин пропуска конвоя не основательна.

С учетом всех дополнительных ошибок и нерешительных действий считаю — подводная лодка "Д-3" стоящую перед ней задачу выполнила неудовлетворительно» (ОЦВМА, ф. 112, д. 19327, л. 419). Вот так, не успели поменять командира, как и новый оказался плох.

26 марта субмарина начала аварийно-навигационный ремонт в Мурманске. Продолжался он ровно месяц и был ознаменован лишь одним

радостным событием — 3 апреля «старушке» присвоили гвардейское звание. «Плохими новостями» стали первые потери бригады. К пропавшей без вести в январе «М-175» (потоплена немецкой подводной лодкой) в апреле добавились погибшая на mine «Щ-421» и пропавшая «Щ-401». Стало очевидно, что противник усилил противолодочную оборону и время легких побед (победы эти, правда, в большинстве своем после войны не подтвердились) осталось позади. В остальном ремонт проводился по-старому: выявленные дефекты устранялись, но профилактика остальных приборов и механизмов оставляла желать лучшего. Несмотря на наличие запасного комплекта аккумуляторной батареи в хранилище, старую батарею менять не стали (она наработала 113 циклов заряда-разряда при норме в 115–130 циклов). Надежную работу шумопеленгаторной станции наладить так и не удалось — почти сразу же после выхода в море она вновь вышла из строя. Сам же выход на позицию северо-западнее Вардё состоялся вечером 1 мая. Бибеев пошел в море не один — «присмотреться к нему» послали начальника штаба бригады капитана 2-го ранга Б.И. Скорохатова. По свидетельствам ветеранов, этот человек играл на бригаде роль «метлы», а за схожесть и внешнюю и по характеру с персонажем И. Ильинского из кинофильма «Волга-Волга» имел кличку Бывалов.

Командир «Красногвардейца» правильно понял значение этого факта и старался действовать соответственно. В 20:44 2 мая, в первые сутки нахождения на позиции, несмотря на снежные заряды и сумерки, Бибеев обнаружил конвой, двигавшийся в восточном направлении. Начавшаяся атака и на этот раз протекала весьма непросто, по-видимому в силу того, что из-за условий видимости изначально не удалось правильно определить дистанцию до цели.

Фактически она оказалась гораздо больше, чем 20–25 кабельтовых. Находясь на носовых курсовых углах каравана и контркурсе, Бибеев повернул влево для атаки носовыми торпедными аппаратами. В 21:02 при очередном подъеме перископа выяснилось, что, вместо того чтобы выходить на левый борт судов, «Красногвардеец» находится у них прямо по курсу. Атака носовыми аппаратами явно не получалась, но еще оставалось время развернуться к противнику кормой. В 21:15 с дистанции 8 кабельтовых Бибеев произвел двухторпедный залп по 6000-тонному транспорту, а спустя минуту экипаж субмарины услышал сильный взрыв. Прошло еще десять минут, прежде чем командир решился всплыть под перископ. Сначала в него был виден лишь сторожевик, находившийся в 7–10 кабельтовых и не предпринимавший попыток к сближению. В 21:29 на расстоянии 15–20 кабельтовых обнаружился и транспорт. По наблюдениям

Бибеева его осадка сильно увеличилась, он кренился на правый борт (торпеды вообще-то выпускались в левый) и имел дифферент на нос. У правого борта судна находился сторожевик, другой двигался переменными курсами. Остатки конвоя — 2000-тонный танкер и третий сторожевой корабль — двигались курсом на Вардё. Дальнейшее наблюдение не производилось из-за плохой видимости и опасения контратаки.

Материалы германской стороны ставят все это описание с ног на голову. В эти сутки в восточном направлении через позицию «Д-3» прошел лишь один конвой, включавший германский транспорт «Ирис» (3323 брт), танкер «Алгол» (972 брт), сторожевые корабли «V5902», «V5904» и «V5906», что весьма точно соответствует наблюдениям Бибеева. До района мыса Хьельнес караван сопровождала группа охотников («Uj 1106», «Uj1111» и «V6108»), которая отделилась для преследования подводной лодки «К-2». «Катюше» пришлось заплатить за свою неудачную атаку на «Ирис». Вражеские охотники обрушили на нее 56 глубинных бомб, от близких разрывов которых треснули сварные швы двух топливно-балластных цистерн, палубный настил надстройки и шахта подачи воздуха к дизелям. Спустя четыре часа свой шанс попытался реализовать «Красногвардеец». Совершенно очевидно, что в качестве объекта нападения фигурировал все тот же «Ирис», не получивший в данном случае ни царапины. Сама атака, как это не покажется удивительным, не была зафиксирована противной стороной — иначе «старушка» вряд ли избежала бы бомбометания. Сейчас можно гадать, имел ли отношение услышанный взрыв к торпедой, а если имел, то чем именно он был вызван. Наиболее вероятной представляется следующая картина: сигнальщики немецких кораблей не обнаружили следов торпед из-за плохой видимости, но одна из них, вероятно, шедшая по поверхности, взорвалась самопроизвольно при ударе о волну. На протяжении войны противником неоднократно фиксировались подобные случаи, вызванные тем, что с начала 1942 года установка глубины хода наших торпед стала производиться на 1,5–2 метра. Поскольку точность хода торпед «53–38» по глубине составляла ± 1 метр, неоднократно имели случаи выскакивания их на поверхность, особенно при волнении более 5 баллов. Видимо, так все и произошло на этот раз. Не разобравшись в причинах взрыва, командир конвоя не стал делать никакой записи в КТВ и продолжил переход в восточном направлении.

В следующем боевом столкновении «Красногвардеец» перешел из разряда охотника в разряд дичи. В 05:00 11 мая из Киркенеса на запад вышел конвой в составе транспортов: норвежского «Скьерстадт» (762 брт)

и германского «Хартмут» (2713 брт), в охранении сторожевика «NM01», охотников «Uj1104» и «Uj1108». Любопытный штрих — в своем предыдущем рейсе «Скьерстадт» доставил для работ на киркенесских рудниках около 500 норвежских учителей, арестованных гестапо за отказ от преподавания основ нацизма. В утренние часы суда обогнули полуостров Варангер и вошли в пределы позиции «Д-3». Видимость оставляла желать много лучшего, поэтому, обнаружив в разрывах снежной завесы одиночное судно, Бибеев не смог продолжить атаку. Акустическая станция молчала, в связи с чем определить направление движения конвоя и принять решение на его атаку не представлялось возможным. Сигнальщики противника на этот раз, напротив, не дремали — в 12:50 с «Uj 1108» был обнаружен перископ подводной лодки. Охотник сбросил девять глубинных бомб и дал донесение. Командир конвоя не стал отмахиваться от этой информации и увел вверенные ему суда на якорную стоянку в Сюльте-фьорде. По приказу «адмирала Полярного побережья» вице-адмирала Отто Щенка поиском и уничтожением вражеской субмарины занялась группа охотников, отделившаяся от другого каравана, шедшего в восточном направлении. Спустя час «Uj 1101», «Uj1109», «Uj1110» и «V6108» прибыли в назначенный район и сбросили по неопределенному гидроакустическому контакту 17 глубинных бомб. Пикантность ситуации заключалась в том, что лишенная гидроакустики «Д-3» не слышала шумов винтов вражеских кораблей и потому сочла, что в обоих случаях бомбы сбрасывались с патрульных гидросамолетов. Лишь по счастливой случайности охотники, продолжавшие поиск до 0 часов, и дичь не встретились на более короткой дистанции. Уже на следующий день эта немецкая противолодочная группа продемонстрировала свои потенциальные возможности, потопив после длительного преследования «К-23» с первым комдивом «старушки» капитаном 1-го ранга М.И. Гаджиевым на борту.

Усиление вражеской ПЛО отмечалось и в последующие дни. С улучшением погодных условий к противолодочному поиску подключилась авиация, безуспешно бомбившая «Д-3» на перископной глубине в ночь на 16-е. Бибеев воспринял это как желание отогнать субмарину в море перед проходом очередного каравана и не ошибся — в 11:27 по пеленгу 128 градусов показались дымы, мачты, а вскоре и сами корабли. По данным визуального наблюдения, караван образовывали танкер в 2500 т, транспорт в 9000 т и шесть сторожевых кораблей.

Как выяснилось, при отсутствии гидроакустики атаковать нелегко и в условиях хорошей видимости. Обнаружив караван на дистанции около 5 миль, командир «Д-3» не смог точно определить его курс. Сначала Бибеев

решил, что его вероятный курс расположится по левому траверзу лодки и стал ворочать влево на носовой залп (на момент обнаружения субмарина была обращена к цели кормой). Если бы акустика могла дать какие-то показания, то очень скоро бы выяснилось, что пеленг на противника имеет тенденцию перемещаться не на нос, а на корму. В этом удалось убедиться лишь в 11:50 при очередном подъеме перископа. Более того, сторожевик, находившийся на левом крамболе каравана в этот момент, находился всего в 3–5 кабельтовых и шел прямо на лодку! Несмотря на всю опасность сложившегося положения, командир «Красногвардейца» не отказался от атаки, а, погрузившись на глубину 20 метров, лег на параллельный курс и развил полный ход. Бомбардировки не последовало, и когда в 12:17 вновь подняли перископ, выяснилось, что караван уже прошел над лодкой и отдалился от нее примерно на милю. Спустя пять минут был дан трехторпедный залп. Через 75 секунд невооруженным ухом можно было слышать сильный взрыв, спустя 15 секунд — второй. В соответствии с боевым донесением угол встречи торпед с целью должен был составить примерно 105–110 градусов, однако если предположить, что караван шел с неизменным курсом, как это делалось обычно, то угол вырастал до 165. По-видимому, так оно и было на самом деле. Потому неудивительно, что, подняв в 12:30 перископ, Бибеев наблюдал лишь танкер, сторожевики и мачты впереди идущего транспорта. В этот момент судно как раз выходило за пределы визуальной видимости.

Германский конвой на самом деле составляли норвежские теплоход «Кнуте Нельсон» (5749 брт) и пароход «Каупангер» (1584 брт; остался незамеченным с «Д-3»), германские танкеры «Алгол» (972 брт), «Олеум» (476 брт), а также каботажный пароход «Фригга» (557 брт). Их конвоировали сторожевики «V6114», «V6103», «V6107» и «V5906». Разница между количеством наблюдаемых и реальных transports и сторожевиков объяснялась тем, что в силу своей неказистости «Олеум» и «Фригга» оказались засчитаны как корабли охранения. Своей целью Бибеев выбрал 9000-тонный транспорт — несомненно, «Кнуте Нельсон». Выпущенные ему вдогонку торпеды не попали, да и не могли попасть. С чем были связаны взрывы, сказать трудно. Возможно, взрыватели сработали самопроизвольно, попав в кильватерную струю кораблей. Во всяком случае атака осталась незафиксированной врагом, что подтверждается и отсутствием бомбометания. Скорохватов же с удовлетворением отметил смелость и упорство командира, потопившего очередной транспорт.

Последнее боевое столкновение «Красногвардейца» произошло на

следующий день. В 14:08 на расстоянии примерно 5–6 миль по курсу лодки показались два крупных транспорта (водоизмещением в 5000 и 12000 т) в охранении шести сторожевых кораблей. Атака этого конвоя оказалась одной из самых простых в годичной боевой карьере «старушки». В 14:29 лодка легла на боевой курс, выведивший ее точно на левый борт 12 000-тонного парохода, и в 14:45 с дистанции 8 кабельтовых дала трехторпедный залп. Спустя минуту прогремело два взрыва, но ввиду небольшой дистанции и хорошей видимости Бибеев не решился всплыть под перископ — успех был и так очевиден. Очевиден для всех, кто находился на подлодке, но только не для противника.

Атаке «Красногвардейца» подвергся караван, совершавший переход из Тромсё в Киркенес. В его состав входили норвежский теплоход «Халлингдал» (3180 брт), немецкий пароход «Тихука» (Tijusa; 5918 брт), конвоировавшиеся сторожевиками «V5905», «V5901», «V5902» и «NM01». Поскольку германское командование знало о присутствии в районе агрессивно настроенной русской субмарины, переход обеспечивала группа охотников в составе «Uj1102», «Uj1105», «Uj1106» и «V6108». В 14:46, в тот момент, когда на «Д-3» зафиксировали победные взрывы, сигнальщики находившегося на левой раковине ордера охотника «Uj1106» обнаружили в 400 метрах по курсу торпедный след. В воздух взлетела белая ракета, и именно это спасло жизнь сторожевику «V5901». Вследствие резкой перекладки руля ему удалось разойтись с двумя торпедами, которые прошли на расстоянии трех и 10 метров за его кормой. Затем все три торпеды прошли между форштевнем «V5902» и ахтерштевнем «Тихуки», который, несомненно, и являлся целью данной атаки. Это описание, полученное из документов противника, снимает все вопросы, за исключением взрывов, которые слышали на «Красногвардейце». Остается предположить, что их первопричиной являлись какие-либо события, происходившие на большом удалении от лодки и кораблей, как-то взрывы авиабомб (в частности, в этот день два Пе-3 бомбили Вардё), глубинных бомб или снарядов, которые по подводному звуковому каналу достигли лодки в тот самый момент, когда по расчету времени должны были взорваться торпеды. Во всяком случае к бомбометанию с германских кораблей они никакого отношения не имели. Группа охотников немедленно развернулась фронтом в направлении предполагаемой позиции лодки и вместе с присоединившимся «Uj1111» приступила к поиску субмарины. К счастью, и на этот раз гидроакустический поиск ничего не дал. В 14:48 и 15:00 Бибеев дважды подвсплывал под перископ и обнаруживал «сторожевиков», после чего счел за благо покинуть опасный район. Тем же

вечером «старушка» получила приказ о возвращении в базу. В тот момент, когда следующим вечером она входила в Полярное, немецкая противолодочная группа еще продолжала искать ее близ мыса Маккауэр. В своем седьмом боевом походе «Д-3» провела 170 часов в подводном (максимальное время под водой — 23 часа 8 минут) и 238 часов в надводном положениях, произвела 11 зарядок и израсходовала 45 тонн соляра.

Командование весьма положительно оценило «потопление» трех транспортов, отметив в «выводах»: *«4. Весь поход ПЛ "Д-3" проведен успешно, командир ПЛ и ее экипаж выполняли боевую задачу правильно и настойчиво, материальная часть работала исправно»* (ОЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 433).

Последнее, конечно, соответствовало действительности лишь с большой натяжкой. Акустика не работала, аккумуляторная батарея выслужила 124 цикла, система БТС отсутствовала как класс. Несмотря на все это, командование сочло возможным при подготовке к новому походу ограничиться двухнедельным навигационным ремонтом, выполнявшимся исключительно силами экипажа. В 14:00 10 июня «Красногвардеец» вышел в свой последний боевой поход на позицию у Тана-фьорда и пропал без вести. В то время на бригаде ПЛ Северного флота действовали указания по связи, согласно которым лодки должны были выходить в эфир с донесениями лишь в одном из трех случаев: *«а) Об обстановке, которая важнее, чем обнаружение своего места (себя); б) О боевом столкновении с противником; в) Об аварии, не позволяющей выполнять поставленную задачу»* (ОЦВМА, ф. 112, д. 35625, л. 14). «Д-3» в эфир ни разу не выходила, а 30 июня не ответила на приказ о возвращении в базу. Не проливают света на обстоятельства ее гибели и документы противника. За все 20 дней, который «старушка» должна была находиться на позиции, немцы не зафиксировали там не только ни одной атаки из-под воды, но даже не обнаруживали лодок береговыми постами или самолетами. Весьма вероятно, что «Д-3» вообще не дошла до позиции, а погибла у берегов Рыбачьего — на том самом минном заграждении «Бантос-А», постановку которого она могла предотвратить, но не предотвратила в марте. В качестве альтернативной причины может рассматриваться подрыв на mine противолодочного минного заграждения «Sperre-III», скрытно выставленного германским минным заградителем «Ульм» севернее бухты Берлевог 24 мая 1942 года, в тот момент, когда на этой позиции действовала подводная лодка «С-101» (командир — капитан 3-го ранга В.К. Векке). Эта версия представляется менее вероятной, поскольку при всех своих походах

на данную позицию

Торпедные атаки подводной лодки «Д-3»

Дата	Время обнаружения	Район	Погодные условия	Общий состав	Цель	Время залпа	Способ стрельбы	Количество торпед	Дистанция до цели, (м)	Угол встречи (°)	Угол упреждения	Результаты акустического и визуального наблюдения после залпа	Предположительные причины промаха
19.8.1941	22:45	Перс-фьорд	Небольшое волнение, сумерки	КОН-в (2 ТР, 3 СКА) / (5 ТР, 1 УК, 2 ММ, 1 СКР)	ТР? т/ герм. ТР	22:50	пр	1-НТА	10	85	10,5	Взрыва не было	Стрельба вслепую
26.9.1941	11:12	Конгс-фьорд	Волнение 6—7 баллов, видимость нормальная	ОТР-в/ 1 ТР	ТР 1500—2000 т/ норв. ТР	11:21	ви-10	2-НТА	6—10	90	10,5	В 11:23 1 взрыв, в 11:30 горизонт чист	Большая установка глубины хода торпеды
27.9.1941	11:56	р-н Гамвика	Волнение 5—6 баллов, временами дождь	ОТР-в/ 1 ТР	ТН 1500—2000 т/ норв. ТР	12:05	пр	1-КТА	12	110	9	Взрыва не было, в 12:08 наблюдался тонущий ТР, в 12:13 горизонт чист	Большая установка глубины хода торпеды
30.9.1941	13:34	р-н м. Омганг	?	1 ОТР-в, 1 ОТР-3/ 2 ОТР	ТР 2000—3000 т/ норв. ТР	13:57	ви-10	3-НТА	8	70	8	1 взрыв, в 14:02 наблюдался 1 ТР-з	Большая установка глубины хода торпеды
11.10.1941	14:08	Конгс-фьорд	Волнение 5 баллов, частые снежные заряды	КОН-в (1 ТР, 1 ММ) / (1 ТР, 1 ТН, 2 ТЩ)	ТР 5000—6000 т/ ТР «Георг Л.М. Русс», 2980 брт	14:26	ви-10	3-НТА	8	115—120	12	2 взрыва, в 14:38 горизонт чист (снежный заряд)	Возможные ошибки в определении элементов движения цели в условиях плохой видимости, большой угол встречи
28.11.1941	13:00	Порсангер-фьорд	Моросащий дождь, туманная дымка	КОН-в (1 ТР, 2 ТЩ) / (2 ТР, 1 ТН, 2 СКР)	ТР 6000 т/ ТР «Воданг», 1065 брт	13:44	ви-5	3-НТА	8—10	100	10	В 13:45 1 взрыв, в 14:20 горизонт чист	Ошибки в определении элементов движения цели в условиях плохой видимости
5.12.1941	12:03	р-н м. Сакропль-клубен	Снежные заряды	КОН-в (2 ТР, 1 ММ) / (2 ТР, 2 ТЩ)	ТР 10000 т/ ТР «Леуна», 6856 брт	12:53	ви-10	4-НТА	8—10	95—100	10	В 12:54 2 взрыва, в 13:15 и 13:52 наблюдался тонущий ТР	Возможные ошибки в определении элементов движения цели в условиях плохой видимости, большой угол встречи
6.12.1941	13:54	Порсангер-фьорд	Волнение 5—7 баллов, снежные заряды	КОН-в (1 ТР, 1 ТЩ) / (2 ТР, 2 СКР)	ТР 8000 т/ ТР «Рингара», 5013 брт	13:58	ви-8	3-НТА	10	90	10	В 13:59 1 взрыв, в 14:18 и 14:24 наблюдался тонущий ТР	Возможные ошибки в определении элементов движения цели в условиях плохой видимости
14.3.1942	13:00	р-н Гамвика	Снежные заряды	1 СКР/ 1 ТЩ	СКР/ ТЩ «М 1504»	13:40	ви-?	3-КТА	10	90	?	В 13:41 1 взрыв, наблюдение в перископ не велось из-за преследования	Ошибки в определении элементов движения цели, ПЛ обнаружена в момент залпа, торпеды прошли за кормой ТЩ
2.5.1942	20:44	р-н м. Харбакен	Снежные заряды, сумерки	КОН-в (1 ТР, 1 ТН, 4 СКР) / (1 ТР, 1 ТН, 3 СКР)	ТР 6000 т/ ТР «Ирис», 3323 брт	21:15	ви-6	2-КТА	8	90	12	В 21:16 1 взрыв, в 21:29 наблюдался тонущий ТР	Возможные ошибки в определении элементов движения цели в условиях плохой видимости
16.5.1942	11:27	р-н м. Махзур	Хорошая видимость, небольшое волнение	КОН-з (1 ТР, 1 ТН, 6 СКР) / (3 ТР, 2 ТН, 4 СКР)	ТР 9000 т/ ТР «Клузе Нельсон», 5749 брт	12:23	ви-10	3-НТА	12	105—110 (реально ок. 165)	12	В 12:24 1 взрыв, в 12:30 наблюдался мачта тонущего ТР	Возможные ошибки в определении элементов движения цели, большой угол встречи
17.5.1942	14:08	р-н м. Махзур	Хорошая видимость, небольшое волнение	КОН-в (2 ТР, 6 СКР) / (2 ТР, 5 СКР, 3 БО)	ТР 12000 т/ ТР «Тихуана», 5918 брт	14:45	ви-10	3-НТА	8	90	12	В 14:46 2 взрыва	Торпеды замечены с кораблей противника, корабль ускользнул

Примечания.

Все атаки произведены из подводного положения.

Все атаки, кроме атак 14.3.1942 и 17.5.1942 не зафиксированы германской стороной.

Сокращения: БО — большой охотник за ПЛ; ви-10 — способ торпедной стрельбы «с временным интервалом», временной интервал 10 секунд; КОН-в — конвой, движущийся в направлении Киркснеса; КОН-з — конвой, движущийся из Киркенеса; КТА — кормовые торпедные аппараты; ММ — миноносец (эсминец); НТА — носовые торпедные аппараты; ОТР — одиночный транспорт; пр — способ торпедной стрельбы «прицельный»; СКР — сторожевой корабль; ТН — танкер; ТР — транспорт; ТЩ — тральщик; УК — учебный корабль.

Константинов и Бибеев предпочитали держаться севернее, между мысами Слетнес и Омганг. Этот район оставался свободным от мин до мая следующего года. В последнем походе на борту «Красногвардейца» находилось 53 члена экипажа. «Д-3» стала пятой из 23 подводных лодок,

потерянных Северным флотом в годы Великой Отечественной войны.

Судьба судов, атакованных «Д-3»

Название судна	Тоннаж	Нация	Судьба
«Географ Л.М. Русс»	2980 брт	Герм.	12.8.1942 потоплен брит. ПЛ «Аншейкн» в районе Листа, Южная Норвегия
«Людвиг»	1065 брт	Герм.	В 1946 г. передано Норвегии
«Леуна»	6856 брт	Герм.	В 1946 г. передано СССР, переименовано в «Козьма Минин»
«Рингар»	5013 брт	Норв.	В 1945 г. возвращено Норвегии
ТЩ «М 1504» (быв. РТ «Тироль»)		Герм.	28.5.1943 после переоборудования в СКР переименован в «V6106». 12.12.1943 подорвался на минах сов. СКА в Варангер-фьорде и затонул
«Ирис»	3323 брт	герм.	7.3.1945 потоплено брит. авиацией в районе Олесунда
«Кнуте Нельсон»	5749 брт	норв.	27.9.1944 подорвалось на мине фр. ПЛ «Рьюби» в районе Оберстада и затонуло
«Тихука»	5918 брт	герм.	В 1946 г. передано Дании

Представленный материал достаточно многогранен, чтобы сделать по нему какие-либо однозначные выводы. В то же время ряд мыслей можно сформулировать вполне конкретно.

Во-первых, к началу Великой Отечественной войны уровень технического развития отечественного подводного флота оставлял желать много лучшего. В наиболее яркой форме это выражалось в уровне развития морского оружия, систем обнаружения и целеуказания. О недостатках в этой области говорилось и ранее, но мало кто пытался по-настоящему осознать всю глубину той пропасти, которая разделяла в этом отношении нас и ведущие флоты мира. Отсутствовали эффективная гидроакустика, радиолокация, счетно-решающие приборы, качественные перископы, надежная система беспузырной торпедной стрельбы, приборы установки глубины хода и гироскопов торпед в торпедных аппаратах, не говоря уже об устройствах самонаведения самих торпед. Еще страшнее сознавать, что всего этого практически не появилось и в годы войны, по крайней мере в тех количествах, чтобы оказывать сколько-нибудь ощутимое влияние на ход боевых действий. Объясняется последнее, конечно же, сухопутной направленностью Великой Отечественной войны, но вряд ли подводникам становилось легче от сознания этого.

Во-вторых, данные недостатки еще более усугублялись реальным

техническим состоянием кораблей. Отчасти его можно списать на потерю судостроительных центров, призыв квалифицированных заводских специалистов на фронт, но лишь отчасти. Налицо как минимум еще два фактора: низкая эксплуатационная культура на отечественном флоте и игнорирование важности данного вопроса командованием. В частности, известен случай, когда в марте 1945 года в центре Балтийского моря экипаж подводной лодки в течение трех дней производил сложный ремонт горизонтальных рулей (временная схема развалилась через сутки), но не стал возвращаться в финский порт Турку на том основании, что «финны слишком долго и излишне качественно все ремонтируют». В результате в большом количестве случаев, подобно «Красногвардейцу», лодки действовали на позициях с различными неисправностями, и неоднократно даже выходили в поход, имея их. Вот яркий пример: 19 декабря 1941 года, после пятидневного похода в Полярный, досрочно из-за аварии вернулась «М-172» капитан-лейтенанта И.И. Фисановича. В своем донесении Фисанович писал: *«То состоянии линии вала, которое вынудило лодку вернуться преждевременно с позиции (на подлодке заклинилась разобщительная муфта "Бамаг". — М.М.), не выполнив задания, явилось результатом того, что штабные специалисты, призванные решать способность подводной лодки выполнять задание в море, необходимость и способы ремонта, боятся принять ответственное решение по этому вопросу и заявить о неготовности ПЛ.*

ПЛ «М-172» перед последним походом простояла в гавани и в губах 29 суток. Несмотря на серьезные повреждения линии вала, указанные мной в донесении за предыдущий боевой поход, вопреки моим и лодочного механика заявлениям, на соответственно техническим требованиям и в условиях, которые ухудшили состояние линии вала. Ненормальности в работе после этого ремонта во внимание приняты не были, хотя времени для их устранения было больше чем достаточно. В результате ПЛ вернулась в главную базу раньше срока и требует месячного ремонта, тогда как раньше было 8—10 дней доковых работ» (ОЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 254). Интересный ответ в своих «выводах» дал комбриг Виноградов: *«1. ПЛ "М-172" 14.12.41 вышла в боевой поход с изношенной линией вала, но отремонтированной настолько, чтобы лодка смогла провести операцию и встать на ремонт. Вывод командира ПЛ о безответственности штабных специалистов БПЛ неправилен, так как ни одна лодка БПЛ, в том числе и ПЛ "М-172" безответственно с негодной техникой в боевой поход не посылались»* (ОЦВМА, ф. 112, д. 1497, л. 252). Можно констатировать, что традиция выгонять в море неисправные

субмарины сложилась в нашем флоте задолго до перестройки и громких катастроф последних десятилетий.

В-третьих, все это оказывало огромное влияние на тактические возможности подводных лодок. Фактически развитие способов обнаружения противника застыло на требовании поднимать перископ через каждые 15 минут (командиры, осуществлявшие гидроакустический поиск и поднимавшие перископ лишь по его результатам, подвергались жестокой критике), а развитие способов торпедной атаки — на стрельбе с временным интервалом. Попытки стрелять искусственным «веером», предпринятые на КБФ и ЧФ в 1943–1945 годах, когда гироскопам торпед изначально задавались небольшие углы отклонения, могли считаться лишь более-менее успешными импровизациями.

В-четвертых, даже эти более чем скромные возможности зачастую нивелировались невысокой боевой подготовкой личного состава вообще и командиров подводных лодок в частности. В этом смысле экипаж «Красногвардейца» отличался явно в лучшую сторону, но все его старания разбились о три предыдущих фактора. Большинство же совершали ошибки подобно вышеописанному случаю со «Щ-402» Н.Г. Столбова. Далее следовало героическое преодоление последствий собственных халатностей. А могла ли подготовка быть иной? Читатель сам может легко определить из данной работы, сколько дней выделялось новому командиру «Д-3» М.А. Бибееву на подготовку к первому походу, сколько дней тратилось на боевую подготовку в коротких промежутках между ремонтами и выходами в море. Цифры из отчетов о боевой подготовке показывают, что ее основной формой в 1941–1942 годах был разбор походов, где командование, как правило, изо всех сил старалось подтвердить строчку классика «каждый мнит себя героем, видя бой со стороны».

В-пятых, обращает внимание на себя стиль воспитания личного состава, включая командиров подлодок, со стороны командования бригады и политического руководства. Если ты «натопил» кучу транспортов противника, то ты герой, если нет — то неспособный, и в расчет здесь не принимались никакие объективные причины и прошлые заслуги. Достаточно хорошо известна история командира «Щ-422» кавалера ордена Ленина капитана 3-го ранга А.К. Малышева, который не сумел добиться успехов последовательно в двух походах весной 1942 года, и которого по навету политорганов придали показательной расправе. Нечто подобное, хотя и не в такой яркой форме, произошло с Ф.В. Константиновым, а могло произойти и с М.А. Бибеевым. Командирам следовало бороться за свою результативность если не на устаревших и неисправных кораблях, то по

крайней мере в бумажных донесениях!

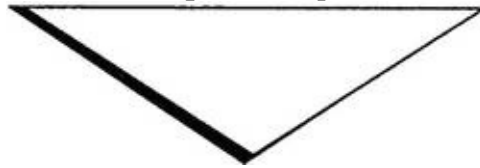
В-шестых, система учета и анализа боевых донесений была у нас ничуть не эффективнее, чем техника и тактика. Достаточно точно она выражена приведенной цитатой из мемуаров И.А. Колышкина. Все, казалось бы, ясно, и иначе, чем по взрывам, о результатах атак судить было невозможно. Так, да не так! Сопоставляя сейчас наблюдаемые результаты торпедных атак с истинными, приходишь к выводу, что почти в каждом случае, когда на дно реально отправлялось вражеское судно, подводники наблюдали еще что-то, что как раз-таки и свидетельствовало об истинности победы. Так, потопив 12 сентября 1941 года транспорт «Оттар Ярл», Малышев до конца наблюдал его погружение, но не на удаляющемся курсе, как это часто делал Бибеев, а на неизменной дистанции от атакованного судна. Торпедировав 21 декабря транспорт «Эмсхёрн», командир «М-174» Н.Е. Егоров слышал взрыв котлов судна, а на следующий день к берегу Рыбачьего прибило шлюпку, принадлежавшую транспорту. Треск ломающихся под напором воды переборок слышали на «Щ-421», после торпедирования «Консула Шульте» 5 февраля 1942 года и на «М-171» после попадания двух торпед в пароход «Куритиба» 29 апреля 1942 года. Очень сильный взрыв слышали на «М-122» после того, как с дистанции всего 2,5 кб вклепили торпеду в борт транспорта «Йоханнисбергер». Мощный затяжной взрыв, а затем еще один меньшей силы зафиксировали на «С-101» при потоплении «Аякса» 29 марта 1943 года. Торпедировав 17 мая 1943 года танкер «Ойрштадт», командир «С-56» Г.И. Щедрин при всплытии под перископ спустя семь часов после атаки (раньше это было невозможно из-за преследования) наблюдал в перископ столб дыма высотой до 1,5 километра, который сфотографировал. Еще более наглядные результаты имели атаки из надводного положения. И напротив, глухие взрывы, которые слышали только в концевых отсеках лодок, а иногда лишь акустик, почти во всех случаях свидетельствовали о промахах. Торпеды рвались о прибрежные скалы, а чаще при падении на каменистое дно по прохождении предельной дистанции. Цифры по реальной результативности можно было получить из чтения радиообмена противника, но об этом в годы войны было можно только мечтать. Справедливости ради стоит заметить, что с конца 1943 года для тех случаев, когда командир не наблюдал визуально поражения цели, ввели требование обязательного подтверждения потопления данными разведки. Однако разведка не могла дать подтверждения и четверти результатов торпедных атак. В конечном итоге их все равно засчитали как успешные. С трудом верится в то, что никто не понимал сложности создавшегося положения. Однако просто

понимать — мало, надо было все официально фиксировать и делать соответствующие выводы. Для этого следовало бы создать в составе НК ВМФ службу учета и анализа боевых донесений, независимую от командований флотов. Точно так же в Красной Армии в 1942 году был создан институт офицеров Генерального штаба, которые были прикомандированы ко всем штабам действующей армии вплоть до дивизий, и которые могли, не опасаясь за свои погоны, доложить вышестоящему командованию реальную обстановку. В годы войны аналогичные службы существовали в составе флотов наших союзников. Вот, например, что вспоминали о деятельности офицера, отвечавшего за учет потопленных германских подводных лодок (эта должность существовала при Оперативном разведывательном центре британского Адмиралтейства): «Некоторые выходили из себя и гневно осуждали Тринга за его скептицизм, но он по-прежнему невозмутимо и сидел в центре "своей паутины". На него не действовали ни "масляные пятна", ни "плавающие трупы немецких моряков", ни какие-либо другие "неопровержимые дополнительные доказательства" потопления лодки. Тринг в таких случаях лишь неохотно соглашался на оценку "вероятно, потоплена". Любой доклад о потоплении лодки он встречал с сомнительным ворчанием до тех пор, пока не получал действительно неопровержимые доказательства»^[95]. В результате к концу войны цифры исчисляемых и реальных потерь подводного флота Германии лишь незначительно отличались друг от друга. Совершенно очевидно, что советские моряки не занимались сознательными приписками, но как их руководству не хватало здорового скептицизма Тринга!

Так что при желании можно было научиться разбираться и во взрывах, но тогда кому-то, наверное, пришлось бы ответить за слишком редкую успешность торпедных атак. Никто не утверждает, что наши подводники вовсе не добивались успехов, но давайте взглянем на цифры. В 1941–1944 годах подлодки Северного флота потопили всеми видами оружия 28 транспортов, пять мотоботов, 9 охотников за ПЛ, 5 сторожевых кораблей, два тральщика и подводную лодку. Повреждения получили четыре транспорта, три мотобота и тральщик. Для того чтобы добиться этих успехов, подлодки СФ произвели 258 торпедных атак (выпустили 676 торпед) и осуществили 47 минных постановок (887 мин). Если говорить о торпедных атаках, то в результате их было поражено всего 33 цели, или одна на каждые восемь атак (успешность 12,8 %). В связи с этим не кажется удивительным, что, стреляя 12 раз, «Красногвардеец» не попал ни разу! Как это отличается от официально объявленной 77,9 % успешности.

Вряд ли виновными в создавшемся положении являлись экипажи и командиры подлодок — не могли они все поголовно воевать плохо. Виновников пришлось бы искать в более высоких сферах, возможно в самой системе, которая породила этот порочный круг. Судите сами: «отличные» результаты — нет потребности в совершенствовании; нет потребности, значит, техника, военное искусство и боевая подготовка могут остаться на старом уровне; могут остаться на старом уровне, значит, реально будем воевать неэффективно; будем воевать неэффективно, значит, не надо нам лишний раз заниматься анализом, кто и какие слышал взрывы. Вот тут и наступает, выражаясь словами Колышкина, «по-человечески понятная готовность каждого верить всему, что подтверждает успех».

Эта система практически не давала сбоев в прошлом, не дает она их и сейчас. Попробуй усомниться в нашей эффективности, и тебя сразу назовут очернителем. В результате мы имеем то, что мы имеем. Люди готовы мириться с любым развалом, свято веря, что в трудную годину мы все сможем — так, как смогли в Великую Отечественную. Но как тогда мы это смогли? Сейчас мы не выдержим и десятой доли тех потерь и лишений. Так, может, хватит играть в реформу Вооруженных сил, а, осознав предыдущий опыт, схватиться за голову и приступить к строительству профессиональной эффективной армии и флота?



Мирослав Морозов

ТОРПЕДНАЯ АТАКА ПОДЛОДКИ «К-21» НА ГЕРМАНСКИЙ ЛИНКОР «ТИРПИЦ»

Атака германского линкора «Тирпиц» советской подводной лодкой «К-21» 5 июля 1942 года до сих пор является одним из наиболее дискуссионных эпизодов в истории советского ВМФ в Великой Отечественной войне. Суть дискуссии сводится к вопросу: поразил ли командир «К-21» капитан 3-го ранга Н.А. Лунин «Тирпиц» торпедой или нет. При этом с легкой руки писателя-мариниста В.С. Пикуля в качестве доказательной базы фигурируют различные косвенные рассуждения о нечистоплотности немецких моряков при ведении боевой документации — ведь противная сторона факт торпедирования категорически отрицает. Давайте попытаемся, абстрагировавшись от «политических» рассуждений, разобрать атаку «К-21» с точки зрения тактики и техники.

«К-21» вступила в строй Северного флота 10.9.1941. В связи с началом войны ее экипаж не проходил положенного курса боевой подготовки, ограничившись сдачей лишь вступительных задач курса подготовки подводных лодок КПЛ-41. В период с 7.11.1941 по 28.1.1942 под командованием капитан-лейтенанта А.А. Жукова подлодка совершила два боевых похода на вражеские коммуникации у побережья Северной Норвегии, в ходе которых имела 8 боевых столкновений, произвела 4 торпедных и 1 артиллерийскую атаки, 2 минные постановки, потопила норвежский мотобот артиллерийским огнем, транспорт и охотник за подводными лодками — минным оружием. Тем не менее действия командира подлодки были оценены командованием как неудовлетворительные, в результате чего новым командиром 4.3.1942 был назначен Герой Советского Союза (звание присвоено указом от 3.4.1942 за успешное командование «Щ-421») капитан 3-го ранга Н.А. Лунин. Под его командованием весной 1942 года «К-21» совершила 1 боевой поход (в ходе него совершена 1 безуспешная торпедная атака) и 1 поход для оказания помощи подводной лодке «Щ-402».

18.6.1942 «К-21» вышла в четвертый боевой поход для действий на немецких коммуникациях в районе Вардё. Утром 19-го субмарина подверглась внезапной атаке вражеского гидросамолета. В результате близких разрывов сброшенных им бомб получили повреждения магистраль

уравнительной цистерны и кингстон цистерны быстрого погружения. Из-за этого при плавании под водой постоянно нарушалась удифферентованность подлодки.

28 июня в соответствии с планом прикрытия союзного конвоя PQ-17 «К-21» заняла позицию севернее острова Рольвсё. За исключением единственного обнаружения днем 1 июля, лодка других контактов с противником на новой позиции не имела.

В 16:22 5 июля, когда «К-21» находилась в подводном положении, гидроакустиком по носу были обнаружены неясные шумы. Взяв курс на источник шума, вахтенный офицер в 17:00 обнаружил в перископ рубку «подводной лодки» противника, которая, как показало последующее наблюдение, оказалась мостиком одного из двух эсминцев головного охранения германской эскадры. Сразу после обнаружения «субмарины» Лунин взял управление кораблем на себя и объявил торпедную атаку.

Согласно немецким документам, в момент обнаружения эскадра шла курсом 30° со скоростью 24 узла. Крупные корабли были выстроены фронтом, слева направо «Адмирал Хиппер», «Тирпиц», «Адмирал Шеер». Впереди них строем фронта двигались семь эсминцев и два миноносца, каждый из которых выполнял незакономерный зигзаг. Ордер ПЛО усиливал поплавковый гидросамолет He-115.

Торпедная атака осложнялась следующими факторами:

- исключительно хорошими условиями видимости и малым (2–3 балла) волнением, при котором бурун от поднятого перископа мог просматриваться с большого расстояния;

- случайным сближением в начале атаки двух эсминцев и подлодки на дистанцию 20–50 кб;

- отсутствием у командира «К-21» (как и у любого другого командира советского подводного флота) опыта атаки быстро движущихся целей с сильным охранением;

- незнанием Н. А. Луниным истинных возможностей немецкой гидроакустической аппаратуры и противолодочного оружия и возникшими как следствие опасениями за судьбу корабля и экипажа.

Все это заставило осуществлять подъем перископа на весьма короткие промежутки времени, что не позволило организовать удовлетворительного наблюдения за целью. Это, в частности, подтверждается и теми фактами, что один из трех крупных немецких кораблей (по-видимому, наиболее удаленный от «К-21» «Шеер») на протяжении всей атаки так и не был обнаружен, а другой, «Хиппер», наоборот, был опознан как «Шеер».

Условно атаку «К-21» можно разделить на пять фаз:

1. 17:00–17:18. Маневрирование для атаки эсминца охранения. Фаза завершилась с момента обнаружения мачт крупных боевых кораблей.

2. 17:18–17:36. Выход подлодки на генеральный курс эскадры для атаки носовыми аппаратами со стороны левого борта цели. Фаза завершилась с обнаружением смены курса эскадры с 60° на курс 330° (значения курсов приводятся в соответствии с донесением Лунина; немецкими материалами смена курса не подтверждается). Неверные результаты этих наблюдений в конечном итоге привели к тому, что подлодке пришлось производить залп из весьма невыгодного положения — из кормовых торпедных аппаратов на расходящихся курсах.

3. 17:36–17:50. Выход «К-21» на «новый» генеральный курс эскадры для атаки носовыми аппаратами со стороны правого борта цели. Фаза завершилась с обнаружением «смены курса» эскадры с 330° на старый курс 60° . В результате наблюдения в 17:50 Лунин определил, что лодка оказалась почти прямо по курсу «Тирпица» (курсовой угол цели $5\text{--}7^\circ$ левого борта) на дистанции 35–40 кб. Атака носовыми аппаратами невозможна.

4. 17:50–18:01. Уход подлодки с курса «Тирпица» для атаки кормовыми аппаратами со стороны левого борта цели. При этом около 17:55 «К-21» совершила прорыв передовой линии охранения эскадры. Фаза завершилась торпедным залпом.

5. 18:01–19:05. Выход из атаки — отрыв от эскадры движением контркурсом на глубине 30 м.

Особого внимания заслуживает торпедный залп. Согласно донесению Лунина, он производился из всех четырех кормовых торпедных аппаратов с дистанции 18–20 кб, временным интервалом 4 сек., при угле упреждения 28° , угле встречи — 100° . Скорость цели определялась в 22 узла, а ее истинный курс в 60° . Из сопоставления с немецкими материалами известно, что в момент атаки эскадра шла со скоростью 24 узла курсом 90° . Столь значительная погрешность в определении элементов движения цели (ЭДЦ) объяснялась вышеизложенными факторами, а также тем обстоятельством, что из-за крайне малого времени подъемов перископа ЭДЦ определялись командиром «К-21» глазомерно. Залповая стрельба с временным интервалом обеспечивала перекрытие погрешностей в определении ЭДЦ только в тех случаях, когда ошибка в определении курса не превышала 10° , а в определении скорости — 2 узлов. Следует отметить и то, что в соответствии с действующими таблицами Лунину следовало стрелять с интервалом не в 4, а в 14 сек. Выбрав меньший интервал, командир, очевидно, старался сократить время нахождения на боевом курсе

и быстрее уйти на глубину.

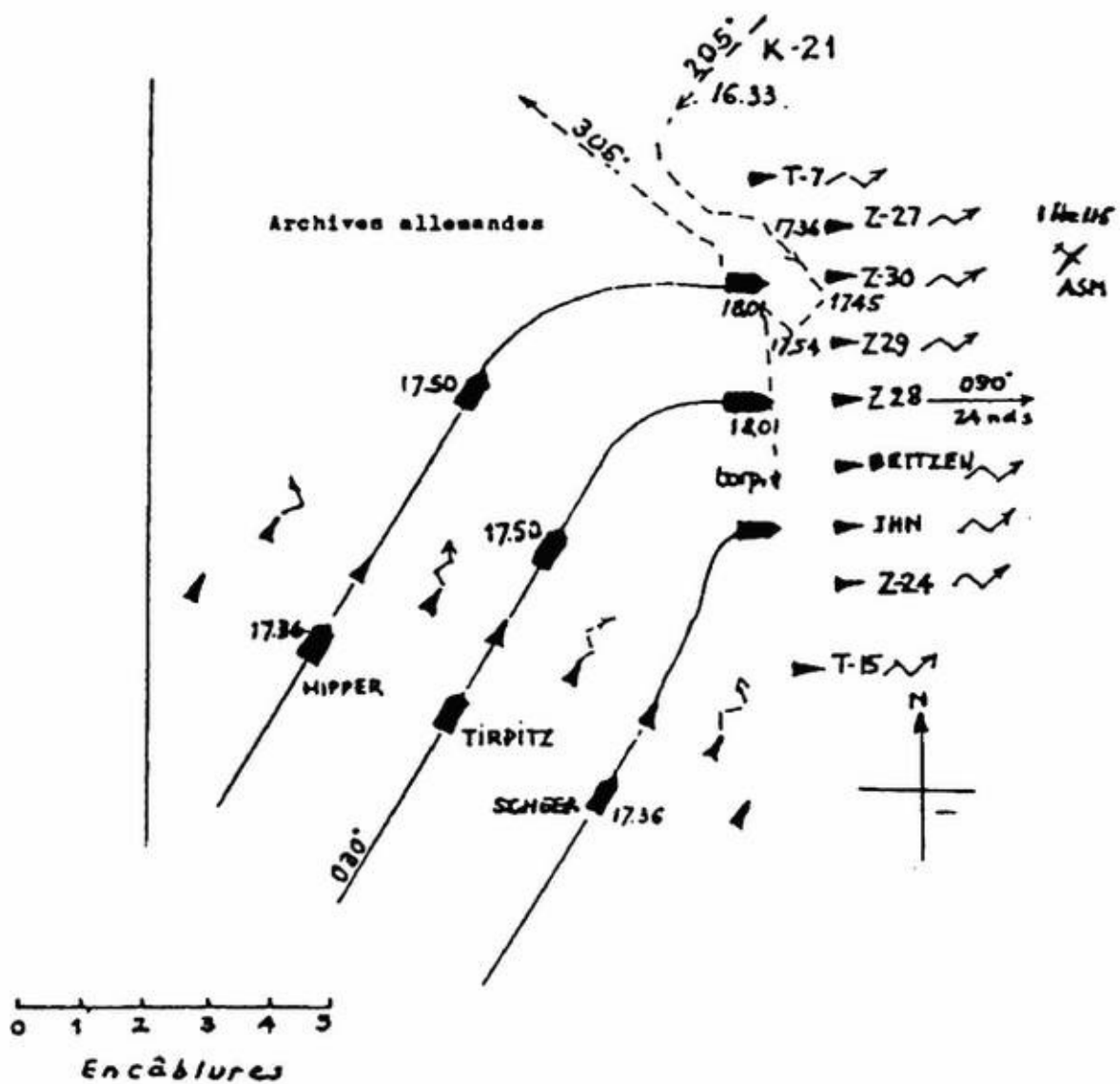


Схема атаки «Тирпица» «К-21» по Юану

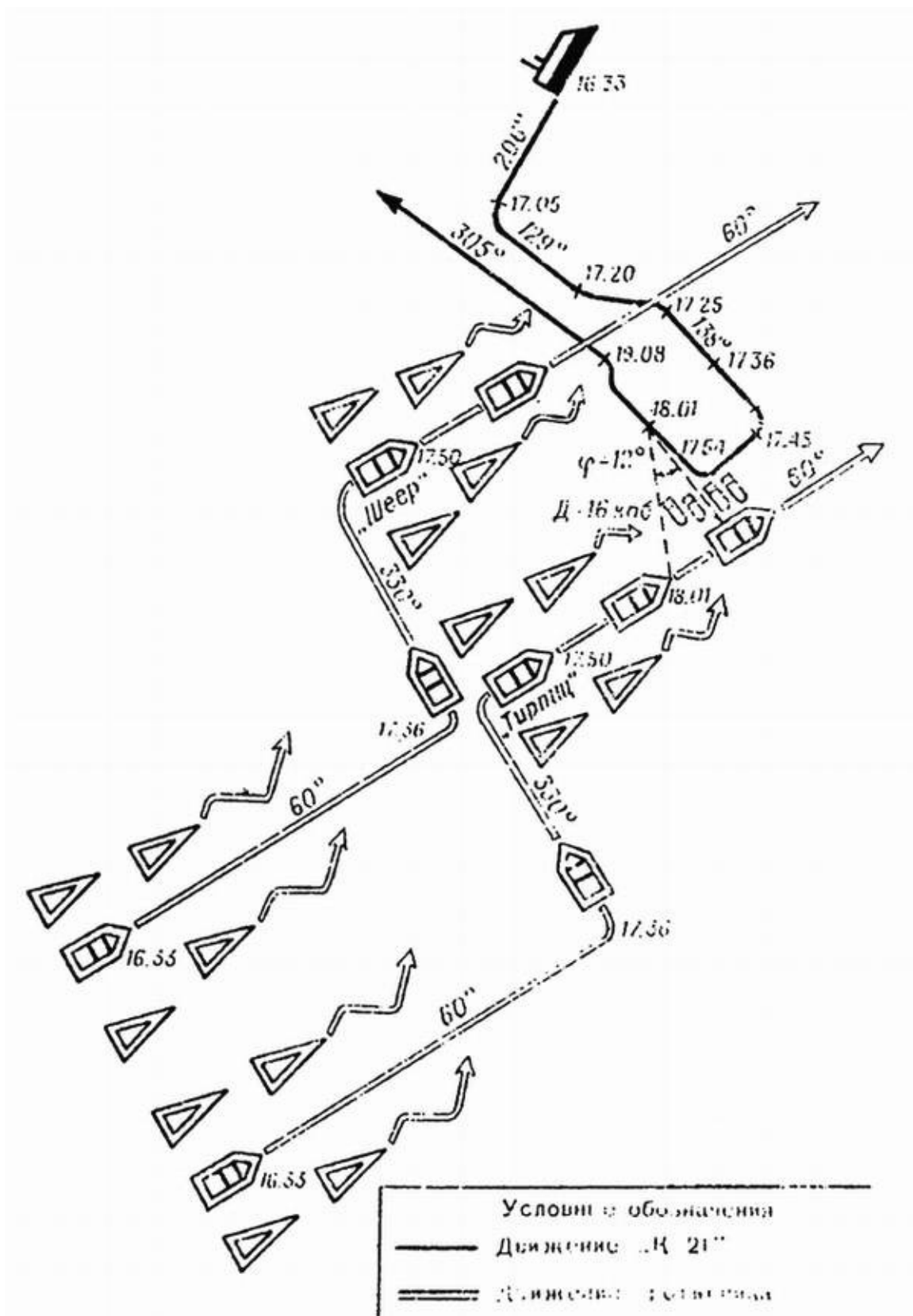


Схема атаки «Турпица» «К-21» по Емельянову

Вторым отрицательным моментом являлась большая дистанция, с которой подлодка производила залп. Если в момент залпа лодка и линкор шли примерно перпендикулярно расположенными относительно друг друга курсами, а дистанция составляла 18–20 кб, то торпедам предстояло пройти около 18,5—19 кб. На самом деле из-за грубой ошибки с определением истинного курса цели «К-21» и «Тирпиц» шли расходящимися курсами, и угол встречи должен был составить не 100°, а около 130°. При этом торпедам было необходимо пройти около 23,8 кб. Максимальная дальность хода торпед «53–38» с той установкой режима, которой стреляла лодка, составляла 4000 м (21,6 кб). Стрельба с такой дистанции стала прямым следствием неверного выбора боевого курса, что в свою очередь объяснялось той поспешностью, с которой Лунину пришлось менять решение на атаку в 17:50–17:53. Следует подчеркнуть, что введенным в действие приказом НК ВМФ № 0219 от 10.3.1942 «Правилами стрельбы торпедами с подводных лодок» стрельба с дистанций 16–20 кб по движущемуся кораблю при углах встречи свыше 90° запрещалась как бесполезная. Несомненно, что в сложившейся ситуации Лунин был обязан использовать любой шанс, но одного рвения командира мало, чтобы обеспечить успех атаки.

В сумме все допущенные просчеты и погрешности не могли не привести к отрицательному результату — торпеды «К-21» должны были затонуть, пройдя предельную дистанцию, без пересечения курса цели. Те взрывы, которые слышали на лодке в 18:04, по-видимому, стали результатом срабатывания ударников торпед при ударе о каменистое дно после прохождения предельной дистанции, а около 18:30 — взрывами глубинных бомб германских эсминцев, сброшенных на обнаруженную перед атакой британскую субмарину «Аншейкн». Исходя из направления и скорости движения германской эскадры, можно утверждать, что взрывы торпед на дне не могли быть зафиксированы на немецких кораблях ни визуальным, ни гидроакустическим наблюдением. Поэтому информация об атаке «К-21» была получена противником только вечером тех же суток, после пеленгования места передачи немецкой радиоразведкой.

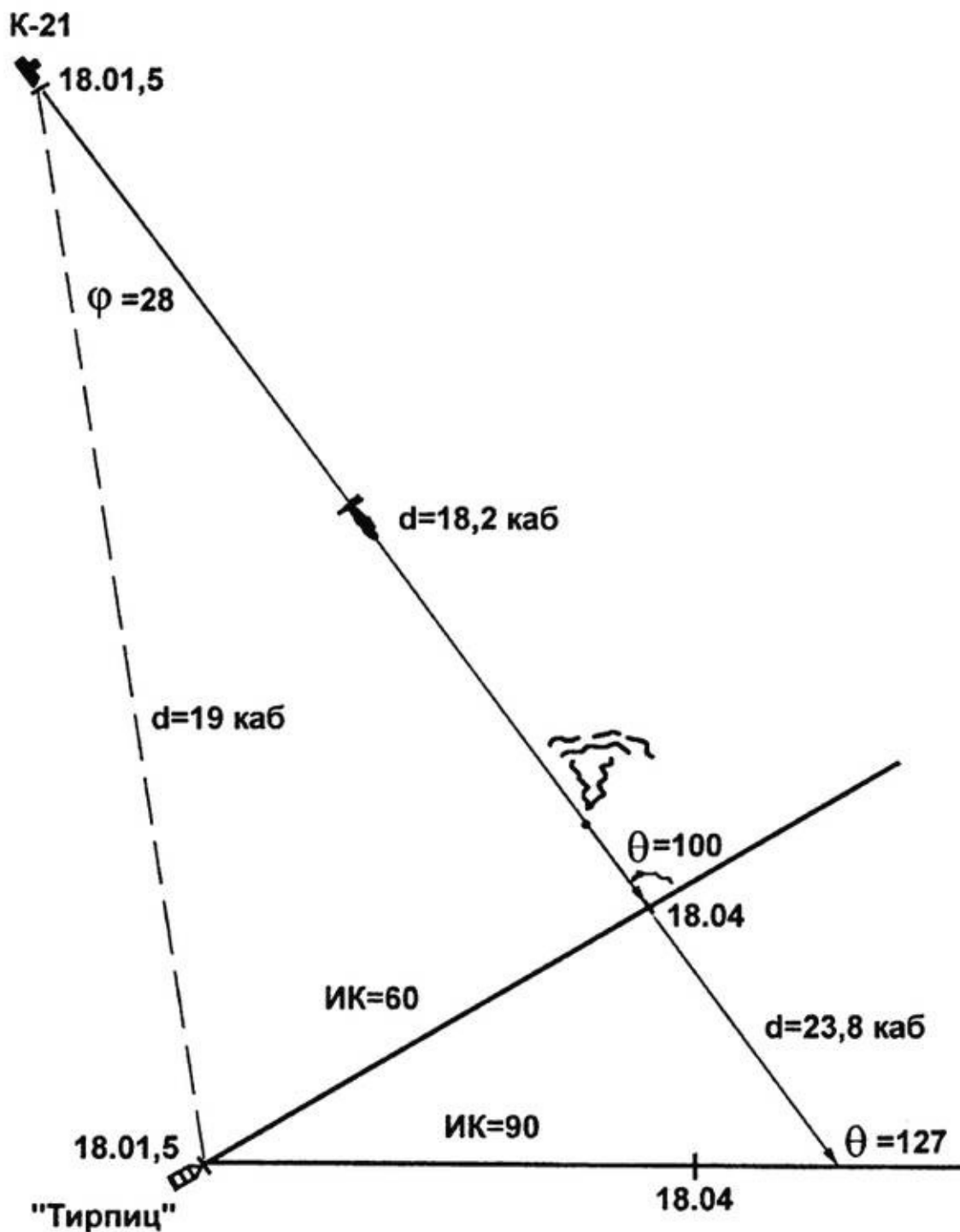
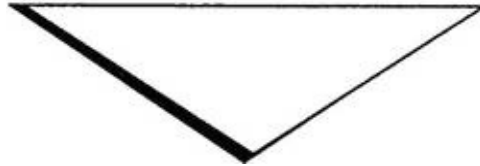


Схема атаки «Тирпица» «К-21» по Морозову

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть, что атака «К-21» производилась в исключительно сложных условиях обстановки, к тому же экипажем, который отработал и сдал лишь вступительные задачи КПЛ и имел довольно ограниченный боевой опыт. Несмотря на это, Н.А. Лунин и

его подчиненные продемонстрировали большое личное мужество, сумев выйти в атаку на крупнейший боевой корабль кriegсмарине, двигавшийся в мощном противолодочном охранении. Это достижение тем более примечательно, если учесть тот факт, что ни одной другой советской подлодке не удалось выйти в атаку на боевой корабль размером крупнее эсминца, хотя потенциальные возможности к этому имелись.



Мирослав Морозов

БРИТАНСКИЕ СУБМАРИНЫ В ВОДАХ СОВЕТСКОГО ЗАПОЛЯРЬЯ

«Подводные лодки (советские. — М.М.) вели себя агрессивнее и действовали искуснее (в Арктике. — М.М.), чем в Балтийском море. С середины июля до конца октября (1941 г. — М.М.) они по крайней мере 40 раз атаковали немецкие суда и потопили 7 пароходов и одного охотника за подводными лодками (паровой рыболовный траулер). Ныне известно, что часть этих успехов надо отнести на счет английских подводных лодок, действовавших из Мурманска»^[96].

* * *

Вряд ли можно найти хоть одного человека, интересующегося историей отечественного ВМФ в минувшей войне, который бы не слышал о том, что в 1941 году в составе Северного флота действовали английские субмарины. Некоторые наверняка имеют информацию об их боевых успехах, но гораздо меньшее число людей представляет реальный вклад этих кораблей союзников в наше общее дело. Определенный интерес представляет и детальный анализ их боевых походов, произведенных в условиях, аналогичных тем, в которых действовали наши подводники.

Приказ о подготовке военной миссии для отправки в Москву был отдан британским правительством еще 12 июня 1941 года — за десять дней до нападения на СССР! Благодаря подобной прозорливости миссия, возглавляемая контр-адмиралом Д. Майлзом, прибыла на место уже 25 июня. Первые же переговоры выявили, что в той тяжелой обстановке, в которой оказались советские вооруженные силы, самым простым способом оказания военной помощи является организация совместной наступательной акции на Севере. Положение там, после начала наступления войск генерала Дитля, сложилось достаточно тяжелое. Однако, по докладу британского Адмиралтейства, имевшихся в наличии на тот момент десантно-высадочных средств хватило бы лишь для высадки 6-тысячного десанта, вследствие чего операция теряла всякий смысл. Тогда стороны сошлись на варианте, предусматривавшем нанесение ударов силами королевского флота по коммуникациям корпуса Дитля, подпитывавшегося почти исключительно морским путем (немцам удалось проложить железнодорожную ветку лишь до Тромсё). Адмиралтейство

было согласно выделить для решения данной задачи соединение в составе двух крейсеров, четырех эсминцев, трех тральщиков, двух танкеров и двух плавбаз.

15 июля из Москвы на Север вылетели адмиралы Вайен и Майлс. Их задачей было изучение возможностей базирования на Полярное британского соединения, а также решение других вопросов, касающихся взаимодействия двух флотов. Выводы, сделанные Вайеном, оказались удручающими — до того как русские многократно усилят ПВО Мурманска и Полярного, нечего и думать о базировании там крупных надводных кораблей. «Подсластить пилюлю» союзники попытались тем, что пообещали организовать удары палубной авиации по Киркенесу и Петсамо (что и было сделано с минимальным успехом 30 июля 1941 г.) и прислать пару подводных лодок.

Адмиралтейство, постоянно подгоняемое Черчиллем, решило задачу в минимальные сроки. Уже 26 июля из Скапа-Флоу вышла субмарина «Тайгрис» (коммандер Г. Боун), спустя пять суток за ней последовала «Трайдект» (коммандер Дж. Слейден). Прибыли лодки в Кольский залив 4 и 10 августа соответственно.

Необходимо отметить, что выбор пал на сравнительно крупные субмарины типа «Т», созданные для службы на заморских базах, в первую очередь на Дальнем Востоке. Важной особенностью этих лодок являлся десятиторпедный носовой залп, не имевший в то время аналогов среди зарубежных флотов. Он обеспечивался шестью носовыми торпедными аппаратами в прочном корпусе и четырьмя необслуживаемыми в походе аппаратами в легкой надстройке. Подобное сосредоточение торпедной «мощи» задумывалось как средство надежного поражения крупных кораблей японского императорского флота, но в европейских водах использовалось в основном для залповой стрельбы с больших дистанций по конвоям и торговым судам. В советском флоте такое же количество торпедных аппаратов имели только крейсерские подлодки типа «К», имевшие водоизмещение 1500/2117 т против 1090/1575 т у «англичанок», но при этом четыре аппарата нашей лодки могли стрелять только в корму. Национальные подходы к строительству субмарин особенно четко просматриваются при сопоставлении других элементов, таких как надводная скорость хода (22 узла на «катюше» против 15,2 узла у англичан), артиллерийское вооружение (две 100-мм и две 45-мм пушки против одной 102-мм) и дальности плавания в надводном положении (16 500 миль 9-узловым ходом против 8000 миль 10-узловым). Кроме того, советская лодка могла принимать в балластные цистерны до 20 мин, что,

впрочем, компенсировалось скорым принятием на вооружение королевского флота мин, выставляемых через торпедные аппараты. Совершенно очевидно, что наша лодка больше отвечала идее универсального подводного крейсера с ярко выраженными эскадренными чертами, в то время как союзники сосредоточили усилия своих конструкторов на создании мощной торпедной субмарины, ориентированной на действия из подводного положения. Причем эти усилия не ограничивались чисто на отработке конструкции лодок, но включали в себя разработку целого комплекса современных средств обнаружения, связи и управления оружием, что на наших кораблях практически отсутствовало. Сами английские парогозовые торпеды MkVIII** (здесь звездочки не знак сноски!) отличались от советских «53-38У» несколько меньшим весом боевой части (340 против 400 кг, что, впрочем, компенсировалось большей мощностью британского ТНТ) при большей скорости (английская торпеда имела режимы 4570 м (45,5 уз.) или 6400 м (40 уз.), советская — 4000 м (44,5 уз.) или 8000 м (34,5 уз.) или 10 000 м (30,5 уз.). Необходимо отметить, что английские торпеды имели гораздо меньшую «следность», поскольку заправлявшийся в них сжатый воздух сильно обогащался кислородом.

Обе направлявшиеся на Север подводные лодки и их командиры имели довольно неплохой послужной список. Боун командовал «Тайгрисом» с первых походов, совершенных в сентябре 1940 года в Бискайский залив. Главной задачей британских подводников в этом районе являлось выслеживание германских подлодок. Встречи с ними происходили достаточно редко. В первых патрулях «Тайгрис» довольствовался в прямом смысле мелкой рыбешкой — пятью пущенными на дно французскими рыболовными траулерами, но в начале 1941-го за ними последовали два крупных судна (8759 брт) и, наконец, 5 июля — итальянская подлодка «Бьянчи». Поскольку приказ о переходе в Полярный не оставлял команде времени на заслуженный отдых, большую часть экипажа англичане решили сменить. Впоследствии это обстоятельство не ускользнуло от изучающего взгляда наших моряков, решивших, что они имеют дело со специально подобранными, идеологически подготовленными англичанами, так как последние не спешили брататься с нашими и вообще не испытывали чувства зависти и восхищения перед всем советским. Соответственно отзывался о Боуне в своем дневнике командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головкин: «...Командовал лодкой командер Боун. Относительно молодой офицер, 32–35 лет, Боун у англичан считался способным боевым командиром. Он уже был награжден каким-то орденом.

За ним числился потопленный немецкий эсминец и, кажется, 2 транспорта. Держался он подчеркнуто вежливо и с чувством собственного достоинства. Английские матросы по отношению к нашим краснофлотцам держались настороженно. Видно было — они имели специальные инструкции»^[97].

«Трайидент», относившийся к довоенной постройке, возглавлялся Слейденом с апреля 1940 года. Большой славы командер себе не снискал. Торпедных попаданий он вообще не добился, а повреждения транспорту и германской подлодке нанес исключительно артиллерийским огнем. В частном разговоре с Головко начальник британской морской миссии в Полярном контр-адмирал Беван назвал Слейдена неудачником, но на советских офицеров он произвел куда более благоприятное впечатление. Командующий Северным флотом описал его как высокого, сухощавого, общительного и немного стеснительного офицера. Перед своим первым походом он затребовал у наших подробные данные о маршрутах транспортных перевозок, системе ПЛО, гидрологии моря, расположении объектов на побережье и многом другом, но окончательно сразил Головко просьбой организовать ему учебные торпедные стрельбы за 3–4 дня до выхода в боевой поход. Вопрос, зачем они потребовались человеку, командовавшему фронтовой подлодкой на протяжении более года, просто не укладывался в голове у наших подводников, «освобожденных» от необходимости боевой подготовки сразу после начала войны.

Пару слов об организации боевого управления. Действия лодок, сроки пребывания их на позициях и прочее, относящееся к боевой службе, планировалось непосредственно штабом Северного флота. В походе же субмарины поддерживали радиосвязь со своей военно-морской миссией в Полярном, выполнявшей посреднические функции.

Неделя потребовалась первой лодке на подготовку к боевому походу, причем на время выхода, несомненно, повлияло обилие официальных и дружеских встреч, причем в их инициативе после войны каждая из сторон «обвиняла» другую. 13 августа «Тайгрис» заняла позицию севернее Порсангер-фьорда, где находилась до 21-го. Хотя советская сторона настаивала на 15—20-суточном патрулировании, англичане решили сделать первый ознакомительный поход коротким. За время патрулирования Боун наблюдал лишь два одиночных судна, одно из которых — норвежский пароход «Хакон Ярл» (1492 брт; перевозил рыбу и штучный груз из Киркенеса в Германию) — потопил четырехторпедным залпом утром 17-го (погибло трое норвежцев, остальные 13 спаслись). Патрулированию лодки сильно препятствовали противолодочные самолеты и корабли противника, вследствие чего после похода Боун предложил Бевану выйти на штаб СФ с

предложением организовать против сил ПЛО набеговую операцию советских эсминцев. Данная идея была сразу отклонена на том официальном основании, что указанные корабли активно привлекались к огневой поддержке приморского фланга сухопутной армии. Впрочем, подобные операции не предпринимались командованием Северного флота и после стабилизации наземной обстановки.

16 августа в море вышел «Трайидент». Его направили на так называемую позицию № 2 (район острова Сера и порта Хаммерфест), которая на долгое время стала основным местом действий субмарин флота Его Величества. Здесь, благодаря наличию цепи лежащих вдоль материкового побережья островов и островков, немецкая водная артерия отделялась от открытого моря, что создавало дополнительные трудности в навигационном и боевом отношении. В то же время «Трайиденту» предстояло открыть счет походам в столь удаленные от Кольского залива воды, что давало основания надеяться на достижение оперативной внезапности.

Утром 19-го лодка Слейдена в подводном положении форсировала пролив Брейсунд и тут же обнаружила одиночное 5000-тонное судно, оказавшееся германским пароходом «Леванте» (4769 брт). Двухторпедный залп не достиг цели из-за ошибки в расчетах, и командир решил применить проверенное средство — артиллерию. Комендоры «Трайидента», несмотря на большую дистанцию, добились нескольких попаданий в мостик (6 человек на «Леванте» убито и еще 8 ранено), но потопить судно не смогли, поскольку оно успело скрыться за мысом. Когда субмарина обогнула мыс, выяснилось, что пароход успел выйти за пределы действительного огня. В этот момент орудийный расчет подвергся пулеметному обстрелу с берега, и Слейден решил прекратить преследование. На следующие сутки лодка прошла путь от Хаммерфеста через пролив Сёрейсунд в южном направлении, но целей не встретила. 21-го в Квенанген-фьорде «Трайидент» случайно обнаружил учебный корабль «Бремзе», однако выпущенные по нему четыре торпеды прошли под целью — англичане устанавливали глубину хода на 3–4 метра в расчете на крупные транспорта. Вечером еще две торпеды были безуспешно израсходованы по норвежскому танкеру «Трир». Обескураженный Слейден решил действовать наверняка, и когда на следующий день был обнаружен конвой, принял решение выпускать торпеды только после прорыва линии охранения.

Данная тактика принесла успех — из четырех торпед, выпущенных в борт тяжело груженного рудовоза «Остпройсен» (3030 брт), попало три. Судно стремительно ушло на дно, а преследовавший лодку охотник быстро

отстал. Вряд ли командир субмарины был удовлетворен результатами патрулирования и потому решил приберечь две оставшиеся торпеды^[98] для особо выдающегося случая. Он представился далеко не сразу.

К началу августа немецкое наступление на Мурманск выдохлось и остановилось на рубеже реки Западная Лица. Для его продолжения требовались свежие силы, доставить которые в Северную Норвегию можно было лишь морским путем. Выбор пал на 6-ю горнострелковую дивизию, которая к началу войны с Советским Союзом находилась на острове Крит в Средиземном море. К моменту описываемых событий войска соединения уже достигли Северной Норвегии и готовились к посадке на суда в Будё, Нарвике и Тромсё. Один из первых войсковых конвоев в составе четырех судов покинул Тромсё утром 30 августа. В его охранение входили эскадренные миноносцы «Ганс Лоди» (брейд-вымпел командира 6-й флотилии эсминцев капитана 1-го ранга А. Шульце-Хинрихса), «Карл Гальстер», охотник «Uj178», сторожевые корабли «Гёте» и «Франкен». С воздуха караван сопровождался гидросамолетами He 115, выполнявшими противолодочные функции. Вначале переход осуществлялся по плану, но вскоре из-за неполадок в машине парохода «Донау II» скорость пришлось снизить. Чтобы уложиться в график, Шульце-Хинрихс решил срезать путь, пройдя недолгим извилистым шхерным маршрутом, а через открытое пространство севернее острова Лоппа (т. н. Лоппское море). Впоследствии ему пришлось жестоко пожалеть об этом — именно там поджидал добычу притаившийся «Трайидент». Слейден приблизился на дистанцию 3,5 кб и выпустил оставшиеся торпеды, прицелив их по двум головным транспортам. Наблюдатели «Лоди» заметили пузырьковый след на дистанции всего 100 м — давать сигнал об опасности было уже поздно. «Донау II» (2931 брт) и «Байа Лаура» (8561 брт) получили попадания, причем первый из пароходов скрылся под водой уже через 5 минут. «Байа Лаура» тонул гораздо медленнее, и сначала казалось, что его можно спасти. Однако после провала попыток отбуксировать судно на мелкое место, через 3,5 часа после атаки, сторожевикам пришлось его добить. Хотя в спасательной операции приняли участие не только корабли конвоя, но также находившиеся поблизости моторные тральщики и норвежские каботажные суда, потери впечатляли. Из находившихся на борту потопленных транспортов 1598 горных егерей и 78 членов экипажа погибло и пропало без вести 342 (по данным Э. Грёнера, даже до 700, что, однако, сомнительно, учитывая длительность погружения «Байа Лауры») человека, а еще 111 получили ранения различной тяжести. Погибло много ценного военного имущества, в том числе 177 лошадей, 16 автомобилей и

повозок. Не вызывает сомнения, что атака «Трайдента» по праву может претендовать на звание самой удачной атаки союзной подводной лодки на Северном морском театре в годы Второй мировой войны, что, впрочем, можно отнести и ко всему походу. Сама же лодка благодаря грамотному послезалповому маневрированию (погрузилась на 75 метров и двигалась малым ходом в сторону берега), несмотря на преследование, в ходе которого противник сбросил 39 глубинных бомб, получила самые минимальные повреждения, выразившиеся в треснувшем стекле глубиномера. Активный наступательный дух, свойственный британской военной школе, был еще раз продемонстрирован 2 сентября при возвращении из похода, когда Слейден решил атаковать артиллерией подлодку «U566», обнаруженную во всплывшем состоянии у входа в Кольский залив. Немцы поспешили погрузиться и выйти в торпедную атаку, от которой англичане без труда уклонились.

Остатки атакованного «Тайгрисом» конвоя все-таки достигли Киркенеса, но уже при следующей попытке провести суда немцев чуть было не постигла еще более ужасная катастрофа. Караван, лидировавшийся учебным кораблем «Бремзе», 7 сентября был перехвачен британскими крейсерами «Найджириа» и «Орора». Хотя транспортам удалось укрыться в бухточках побережья, «Бремзе» был потоплен вместе с большей частью экипажа в результате ожесточенной артиллерийской дуэли. 12 сентября удар по вражескому судоходству в районе Будё нанесли самолеты с авианосца «Викториес». На дно пошли финское судно «Таури» (2517 брт) и норвежское «Барой» (424 брт), а сооружения завода по переработке бокситов в Глом-фьорде получили серьезные разрушения. Столкнувшись со столь яростным противодействием, адмирал Редер 15 сентября отдал приказ о временном прекращении перевозки войск морем, и оставшимся егерям пришлось добираться до Лапландии через Швецию и Финляндию. В результате сосредоточение 6-й дивизии в районе Киркенеса завершилось лишь к концу месяца — фактически одновременно с провалом третьей, и последней, попытки немцев взять Мурманск.

Однако вернемся к британским подводникам. 3 сентября, в день возвращения Слейдена, для патрулирования в районе Сере вышла субмарина Боуна. По вышеуказанным причинам командир лодки смог лишь констатировать резкое снижение морских перевозок (до 10 сентября не было замечено ни одного судна), и первую атаку удалось произвести только 13-го^[99]. Меткий залп буквально разнес в щепки следовавший по маршруту Хоннингсвог — Тронхейм норвежский грузо-пассажирский пароход «Рихард Вит» (905 брт). Никто из 28 членов экипажа и 65 пассажиров не

спасся. На следующий день Боун отказался от атаки госпитального судна, но 17-го выпустил четыре торпеды с большой дистанции по конвою, лидировавшемуся моторным тральщиком «R 152». Хотя, по свидетельству немцев, торпеды взорвались о скалы, подводники засчитали победу. В этом они мало отличались от своих советских коллег, которые, услышав взрывы, сразу спешили приготовить холостые выстрелы для пушки. Гораздо важнее другое. Узнав после окончания войны об отсутствии реально пораженных целей, британские историки отнесли атаку к разряду безуспешных, наши в аналогичных случаях — к «не вполне достоверно успешным»...

18 сентября «Тайгрис» покинул позицию, но уже на следующие сутки его сменил «Трайдект». 13 дней, проведенные между походами, по всей вероятности, стали одними из самых насыщенных в службе Слейдена, поскольку кроме принятия многочисленных дружеских поздравлений, сделанных на банкетах, ему пришлось выступить с серией лекций перед командирами советских подлодок. На тот момент для штаба Северного флота и командования бригады ПЛ не составляло тайны, что дела в области ведения «неограниченной подводной войны» обстоят крайне плохо. Судите сами: за июнь — август наши лодки совершили 20 походов на вражеские коммуникации, 13 торпедных и две артиллерийские атаки (причем все они приходились на пять лодок из 15, входивших в бригаду ПЛ СФ), в которых израсходовали 19 торпед и 23 100-мм снаряда. По донесениям, их жертвами стали два парохода, вспомогательная яхта и тральщик, еще один был поврежден артиллерией. Реально же противнику так и не было нанесено ущерба, даже норвежские мотоботы, подвергшиеся артобстрелу с «К-2», отделались лишь «легким испугом». Англичане же, совершив за август всего два похода, произвели шесть торпедных и одну артиллерийскую атаку, выпустили 18 торпед, потопили четыре и повредили один пароход противника, что было вскоре подтверждено разведкой. Тут было над чем задуматься. В 1941-м мы с интересом и благодарностью изучали чужой опыт, слушая лекции о залповой стрельбе и тактических приемах «просвещенных мореплавателей». Именно духом восхищения и братства по оружию пронизаны строки «Отчета о боевой деятельности бригады ПЛ СФ» за 1941 год, составленного ее командиром капитаном 1-го ранга Н.И. Виноградовым и подписанного А.Г. Головкин. Тем обиднее читать строки, подобные этим: *«Подводники начали высказываться (по поводу путей повышения результативности торпедных атак. — М.М.). Предложения посыпались одно за другим. Вот только дельных среди них, к сожалению, не было. Тогда-то и взял слово молчаливый доселе В.П. Карпунин (начальник подводного отдела штаба СФ. — М.М.).*

— Хочу обратить всеобщее внимание на то, как стреляют англичане, — сказал он.

Речь шла о морях английских подводных лодок, которые по соглашению между советским и британским правительствами прибыли к нам для участия в борьбе с фашистскими кораблями и судами на заполярном морском театре... Несколько удивляло нас, правда, в поведении союзников какое-то легкое отношение к войне. Для нас, советских людей, она была трагедией, горем. Сердце обливалось кровью — ведь враг топтал нашу землю. Подводники только вернутся с моря, а в мыслях уже снова там... Англичане же, создавалось впечатление, в море не очень-то спешили. Без конца у них были какие-то праздники, веселые застолья. В 60 километрах от Полярного идут кровопролитные бои, а тут, глядишь, группка английских моряков располагается на травке на пикник. Поют, хохочут...

Тем не менее, когда одна из английских лодок в конце концов все же вышла в боевой поход, она добилась успеха, вернулась в базу, огласив простор над гаванью громкой сиреной в знак потопления вражеского транспорта... В.П. Карпунин занялся изучением этого (английского. — М.М.) опыта и пришел к выводу, что кое-что у союзников можно взять на заметку В частности метод торпедных стрельб.

Суть английского метода заключалась в выпуске нескольких торпед последовательно, с определенным временным интервалами, которые зависели от длины и скорости цели».

Тут следует сделать небольшое отступление. По-видимому первым, кто на самом деле заинтересовался британским методом стрельбы, был командующий СФ вице-адмирал А.Г. Головкин. Встретив «Тайгрис» при возвращении из первого похода и прослушав доклад Боуна, он задал вопрос: «Сколько торпед вы затратили на уничтожение вражеского парохода?» И получил озадачивший ответ: «Четыре в одном залпе».

Однако вернемся к мемуарам Виноградова: «Метод требовал довольно сложного расчета залпа, при котором командиру надо было пользоваться тремя весьма громоздкими таблицами. Когда Карпунин продемонстрировал эти таблицы нашим командирам и специалистам штаба, флагманский минер капитан-лейтенант Волков не удержался от восклицания:

— Ну и намудрили!

— Согласен, — кивнул головой Карпунин. — Метод сложный в практическом применении. Но я и не предлагаю копировать его. Нам надо разработать свой метод, более простой и эффективный»^[100].

Забегаая вперед отметим: такой метод был разработан. Из трех «мудреных» таблиц сделали одну, вот только результативность торпедных атак так и не достигла уровня «учителей». За последние 4 месяца 1941 года североморцы совершили еще 39 атак с выпуском 83 торпед, но успеха добились только в двух случаях — 17 октября «Щ-402» (старший лейтенант Н.Г. Столбов) против норвежского парохода «Вестерален» (682 брт) и 21 декабря «М-174» (старший лейтенант Н.Е. Егоров) против немецкого «Эмсхёрн» (4306 брт). А может, все дело в том, что наши военачальники сочли среднего командира советской подводной лодки неспособным освоить зарубежный метод, или чего доброго просто пренебрегли заморскими премудростями?..

Впрочем, вряд ли Слейден когда-либо узнал, как написали о нем впоследствии его «ученики». Для него они были просто союзниками, которым следовало оказать посильную помощь. И командир «Трайдента» старался. 23 сентября он неудачно атаковал пароход «Везер», в ночь на 27-е из надводного положения с дистанции 21,5 км потопил охотник «Uj 1201» (6 человек экипажа ранено; всего спасено 44 человека), а утром 30-го промахнулся по госпитальному судну «Бирка». Поскольку торпеды кончились, 3 октября «Трайидент» вернулся в Полярный.

«Тайгрис» вышел в поход лишь 6-го числа, но на этот раз его направили к Порсангер-фьорду — следовавшая в указанный район советская «Щ-422» была вынуждена вернуться в базу, поскольку ее командир капитан-лейтенант А.К. Малышев сломал три пальца правой руки, получив удар по ним переборочной дверью.

Последнее крейсерство Боуна оказалось на редкость разочаровывающим. Англичанам это было досадно вдвойне, поскольку на этот раз на борту субмарины находился представитель штаба СФ капитан-лейтенант М.А. Бибеев. Первую неделю похода свирепствовал шторм, с которым экипаж лодки мужественно боролся, не покидая пределы позиции. 11 октября в условиях сильного снегопада «Тайгрис» выпустил четыре торпеды по конвою, шедшему в восточном направлении. На лодке якобы услышали глухой взрыв, что дало основание Боуну утверждать, что им повреждено 2000-тонное судно. Спустя три дня двум последовательным атакам подвергся конвой, куда входили зафрахтованные немцами норвежские пароходы «Мимона», «Хавбрис» и германский «Тугела». В момент первого залпа рулевому-вертикальщику не удалось удержать субмарину на заданной глубине, но после второго залпа послышались взрывы трех торпед. Вопреки утверждению командира о повреждении судов в 5000 и 3000 тонн, на этот раз все «рыбины» взорвались о скалы.

Возможно, надменный англичанин не сделал бы таких «оптимистичных» выводов, если бы не опасения за честь мундира королевского флота. Если наше предположение верно, то подобная «наука», к сожалению, пошла только во вред нашему представителю. Назначенный в конце октября командиром «Д-3» Бибеев совершил до июля 1942 года, когда подлодка погибла, семь торпедных атак, добился для корабля гвардейского звания и ордена Красного Знамени, но, вопреки реляциям, так и не смог потопить ни одного вражеского судна в действительности. «Тайгрис» же, израсходовав последнюю из десяти имевшихся на борту торпед, 16-го вернулся в базу, а уже спустя четыре дня взял курс к берегам Туманного Альбиона.

Среди прочих причин возвращения лодки в метрополию фигурировало и отсутствие боекомплекта. Запас «рыбин», привезенный с собой из Англии, закончился, новые же могли прибыть лишь с очередным союзным караваном. В ожидании его в начале октября «Трайидент» провел показательные занятия по артиллерийской стрельбе (до этого лишь «К-2» капитана 3-го ранга В.П. Уткина два раза в августе и один раз в сентябре безуспешно обстреливала одиночные норвежские суда) перед советскими подводниками. 11 октября в Архангельск прибыл караван PQ-1, и вскоре торпеды прибыли в Полярный, но каково же было удивление британских подводников, когда кроме немногочисленных 40-узловых MkVIII** (здесь звездочки не знак примечания) они обнаружили «современниц» Ютландского сражения — 29-узловые MkII, да еще без инструкций по их эксплуатации (характерно, что за всю Вторую мировую английский флот израсходовал всего 21 торпеду этого типа). Не обнаружилось также специальных приспособлений, необходимых для запуска торпед из аппаратов, расположенных в надстройке. Очевидно, что подобная безалаберность, которая коснулась и грузов, направляемых в СССР, стала следствием спешки, а отнюдь не злого умысла, как это неоднократно писалось во многих отечественных мемуарах и исследованиях.

В свой третий поход «Трайидент» смог выйти лишь 30 октября. На этот раз он направился к Порсангер-фьорду, где, казалось, шторм не прекращается никогда. Несмотря на это, утром 3 ноября Слейден сумел выйти в атаку на вражеский конвой из надводного положения. Услышав серию взрывов, британский командир посчитал потопленным 4000-тонный транспорт и 2000-тонный — поврежденным. На самом же деле две торпеды отправили на дно охотник «Uj 1213» (31 погибший, остальные 10 ранены), а остальные, пройдя мимо транспорта «Альткирх», взорвались о скалы. Повторить успех на следующий день не удалось. Дав залп торпедами MkII, англичане промахнулись, но подверглись ожесточенному преследованию.

Последние три «рыбины» были выпущены по конвою в ночь на 7 ноября. Хотя они прошли в опасной близости от плавбазы катеров-тральщиков «MRS 3», на протяжении нескольких десятков лет зарубежные историки приписывали залпу «Трайдента» гибель германского парохода «Флоттбек» (1930 брт). На самом же деле судно погибло в проливе Магерей-сунд только на следующий день, подорвавшись на минах советской подлодки «К-1». 9 ноября лодка Слейдена вернулась в Полярный, а спустя шесть дней взяла курс к родным берегам. Сменить ее должны были прибывшие в главную базу СФ 6 и 10 ноября субмарины «Силайон» (лейтенант Дж. Р. Колвин) и «Сивулф» (лейтенант Р.П. Райке).

На этот раз Адмиралтейство сочло возможным ограничиться присылкой подлодок среднего класса. Любопытно отметить, что в сравнении с советскими лодками типа «С» «англичанки» имели меньшее водоизмещение (670/960 т против 837/1090 т), скорость надводного хода (13,7 против 19,5 узла), дальность плавания (5700 миль 8-узловым ходом против 8600 10-узловым) и артиллерийское вооружение (одна 76-мм пушка против одной 100-мм и одной 45-мм на «эске»), при некотором превосходстве в скорости подводного хода (10 против 9,1 узла). Количество торпедных аппаратов (по шесть) и торпед (по двенадцать) было равным, но на английских лодках все они были сосредоточены в носу, что избавляло союзных моряков от сложного маневрирования, неизбежного при атаке кормовыми аппаратами, а также давало в случае необходимости 6-торпедный залп. Впоследствии, в 1944 году, мы получили от союзников одну субмарину данного типа — «Санфиш» (в советском флоте «В-1»), но при переходе в Полярный командовавший ею Герой Советского Союза капитан 2-го ранга И.И. Фисанович вывел корабль за пределы разрешенного коридора и стал жертвой патрульного английского «Либерейтора».

Новые представители флота Его Величества имели менее впечатляющий послужной список, чем их предшественники. Так Колвин, командуя с декабря 1940 года до конца лета 1941 года подлодкой «Санфиш», действовавшей у берегов Южной Норвегии, имел на своем счету один потопленный (2182 брт) и один поврежденный (1715 брт) пароходы, а Райке вступил в командование субмариной только летом 1941-го и подтвержденных побед не имел.

«Силайон» вышел в первый поход 13 ноября. Занимая позицию севернее Порсангер-фьорда, 15-го он неудачно атаковал одной торпедой со значительной дистанции одиночное судно, а утром 18-го столь же безуспешно выпустил две торпеды по другому. Не желая признавать

неудачи, Колвин скомандовал ко всплытию и ввел в дело 76-миллиметровку. 331-тонный норвежский танкер «Веско», перевозивший в Вардё 300 тонн немецкого авиабензина, быстро загорелся и вскоре затонул. Весь экипаж судна пересел в шлюпку, с которой англичане сняли капитана и старшего механика. Рассказанная пленными информация показалась Колвину настолько важной, что он решил прервать поход и вернуться в Полярный, тем более что механик был тяжело ранен и, по мнению англичанина, нуждался в помощи врачей. Тем не менее сомнительно, что этот гуманный шаг спас жизнь норвежца — до победы было еще слишком далеко, а жизнь попавшего в руки Смерша «языка», как правило, была гораздо короче...

17 ноября на позицию № 5 (у Сюльте-фьорда) вышел «Си-вульф». Забегая вперед, отметим, что Райке, видимо, не родился под счастливой для подводника звездой и стал единственным британским командиром, не сумевшим увеличить боевой счет за время пребывания в СССР. Лодку постоянно преследовали неудачи. Так, во время ночной атаки на конвой 21 ноября перед самым залпом выбило предохранители в электрической сети. Команда «пли!» все же была выполнена, но две торпеды сошли с боевого курса, а две другие просто миновали цель. На следующий день, обнаружив цель на фоне берега, Райке не сумел верно определить до нее дистанцию. Впрочем, сделанный промах не лишил впоследствии британских историков морального права попытаться «притянуть за уши» гибель норвежского парохода «Бессхейм» (1774 брт), затонувшего в районе Хаммерфеста (на расстоянии 160 миль от места атаки «Сивулфа») на минах «К-21». Наконец, при атаке 24 ноября одна из торпед описала замкнутую кривую и с ревом пикирующего бомбардировщика прошла под лодкой со стороны левого борта. Лишь чудо спасло корабль от гибели. Остальные «рыбины», прицеленные по конвою, куда входили пароходы «Асуньсьон», «Грациелла» и «Вендинген», взорвались о скалы. Райке доложил о потоплении или повреждении 4000-тонного судна, а послевоенные исследователи — о потоплении парохода «Байа» (4117 брт). На самом же деле данное судно погибло 7 (или 22) декабря 1941 года на камнях у берегов Южной Норвегии, в 1943 году было поднято и окончательно уничтожено 22 апреля 1944 года норвежской подлодкой «Ула».

Несмотря на безуспешность последнего похода, в целом тактику англичан необходимо признать достаточно активной и правильной. Зная о малочисленности германских противолодочных сил на театре, они патрулировали в надводном положении, погружаясь лишь на короткий период полярного дня. Благодаря круглосуточному обслуживанию позиций

британские субмарины имели достаточно частые встречи с противником, которого старались атаковать из надводного положения трех-четырехторпедными залпами с дальних дистанций. Особую досаду командиров лодок вызывали малые размеры позиций, препятствовавшие преследованию конвоя после первой атаки. В свою очередь размеры позиций диктовались их числом, а последнее с начала войны до конца года возросло пропорционально численности лодок в составе СФ. В дополнение к 15 лодкам, имевшимся на театре к июню 1941-го, флот пополнился четырьмя «катюшами» и двумя «зеками», переведенными с Балтики. Дозорная служба у своих берегов, первоначально отнимавшая немало времени у наших подводников, была отменена, и с конца лета позиции стали расти как грибы после дождя: 25 августа была открыта позиция № 1 у Вест-фьорда, 14 сентября № 6 в восточной части Варангер-фьорда, 11 октября № 2а в восточной части Лопп-ского моря, в середине ноября № 4а у Конгс-фьорда. Дело дошло до парадоксального предложения англичан отправить часть советских лодок для действий из британских баз! Наше командование было склонно принять данный прожект, и только последующее изменение обстановки на театре помешало этому.

4 декабря «Силайон» вышел на позицию № 4 к мысу Нордкин. Полнолуние заставило Колвина проводить значительную часть времени в подводном положении, как это делали советские лодки, что сразу же отразилось на количестве контактов с врагом. Единственное встреченное судно — норвежский пароход «Исланд» (638 брт; перевозил уголь из Хоннингсвога в прибрежные деревни Тана-фьорда, потерь экипажа нет) — было потоплено метким залпом 5 декабря, а спустя четверо суток командование СФ через британскую миссию отозвало лодку с позиции без вразумительного объяснения причин. Не особенно расстроились наши и когда 21 декабря лодка Колвина направилась к родным берегам. «Мавр сделал свое дело», и теперь англичане вряд ли представляли для нас интерес как с точки зрения реальной помощи в борьбе на немецких коммуникациях, так и в смысле передачи опыта. Впрочем, британское Адмиралтейство тоже не испытывало восторга в связи с необходимостью откомандировывать две боеспособные лодки в распоряжение союзника, который еще не так давно рассматривался как вероятный противник.

Последний поход британских лодок на театре совершил «Си-вульф». 6 декабря он занял соседнюю с «Силайоном» позицию № 4а и спустя три дня вышел в атаку на германский конвой. Трехторпедный залп был дан из надводного положения в темноте при штормовой погоде с дистанции не более 3,5 кб, но взрывов не последовало. Через несколько минут Райке

выпустил по противнику остатки содержимого носовых торпедных аппаратов — с тем же результатом. Причиной фиаско стала, по-видимому, малая глубина установки хода торпед — привыкнув иметь дело с малотоннажными норвежскими судами на этот раз англичане установили ее в пределах 1,5–2 м — слишком мало, чтобы удары штормовых волн не смогли сбить «рыбин» с заданного курса. Изучая после войны хронику потерь в северных водах, британские исследователи с удивлением обнаружили приходящуюся на 9-е число гибель немецкого парохода «Штейнбек» (2185 брт). Загадка раскрылась немного позднее. Как выяснилось, транспорт стал жертвой своей же подводной лодки «U134», командир которой капитан-лейтенант Рудольф Шендель, слабо представляя себе расположение немецких и союзных коммуникаций, считал, что имеет дело с английским судном. Остаток же крейсера «Сивулфа» прошел без происшествий, если не считать случайной атаки одиночного Ю-88, чуть было не приведшей к роковым последствиям. 20 декабря лодка отшвартовалась в Полярном, где экипаж отметил Новый год и на его пятые сутки убыл в Англию. 11 января, под занавес данной формы советско-британского военно-морского сотрудничества, к нам прибыла субмарина «Стёрджен» (лейтенант-коммандер М.Р.Дж. Вингфилд), но лишь затем, чтобы, простояв неделю, отправиться в обратное плавание. Официальной причиной отъезда стало перебазирование германского линкора «Тирпиц» в Тронхейм, где силами лодок планировалось организовать его блокаду. Впоследствии, в ходе операций по прикрытию «северных» конвоев, британские подлодки неоднократно заходили в советскую операционную зону и даже в Полярный, но уже никогда не действовали с советских баз против вражеского судоходства.

* * *

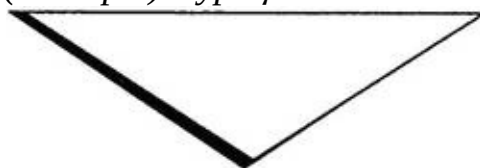
Несмотря на всю непродолжительность участия британских субмарин в боевых действиях в составе СФ, вряд ли приходится сомневаться в том, что они оставили заметный след в морской войне на советско-германских морских театрах. И дело тут не только в цифрах потопленного тоннажа, хотя последние вполне сопоставимы с советскими в 1941 году (см. табл. № 1) и превосходят результаты деятельности подлодок СФ за любой год войны, кроме 1943-го. Знакомство с английским опытом и техникой дало тогда огромный толчок к совершенствованию тактики советских ПЛ, наметило направления работы конструкторов в области развития систем вооружения, обнаружения и связи. Стерев память о военно-морском сотрудничестве с флотами союзников в послевоенные годы, мы снова, как и до войны, начали доказывать сами себе, что мы самые умные, смелые,

талантливые и т. д. К чему это привело в 1941 году, общеизвестно. В дальнейшем в подавляющем большинстве областей науки мы отошли от подобных подходов, постепенно научились воспринимать реальность объективно. Парадоксально, но в числе «отстающих» отраслей все еще находится история — наука, одной из основных функций которой является формирование мировоззрения человека. Так, может одна из причин наших нынешних бед в том, что мы слишком любим баллады о «загадочной русской душе» и «левше, который блоху подковал», вместо того чтобы взглянуть на себя и свои прошлые деяния со стороны?

Сравнительные показатели боевой эффективности советских и английских ПЛ в 1941 году

	Брит. ПЛ	ПЛ СФ	ПЛ КБФ	ПЛ ЧФ	Сов. ПЛ за 1941 всего
Число атак (торпедных + артиллерийских)	25+2	52+7	20+1	23+2	95+10
+ пар	7 (17888брт)	3 (6447 брт)	1 (3724 брт)	5 (15803брт) *	9 (25974 брт) *
+ б/к	2 охот	1 охот	1 пл	1 паром	3 б/к
= пар	1 (4769 брт)	—	—	—	—
= б/к	—	—	—	1 паром	1 б/к

* В том числе два (605 брт) турецких.



5. В ВОДАХ СЕДОЙ БАЛТИКИ

Мирослав Морозов

ПОДВОДНЫЙ МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ «Л-3» В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Подводный минзаг «Л-3» по праву считается одним из кораблей нашего флота, наиболее прославившихся в годы войны. За боевые достижения он заслужил гвардейское знамя, боевая рубка корабля экспонируется на открытой площадке музея Великой Отечественной войны на Поклонной горе. Боевой путь «Фрунзевца» (подлодка имела собственное название до сентября 1934 г.), а также боевые пути его командиров неоднократно становились не только предметом рассмотрения историков и журналистов, но даже поэтов и писателей. Подавляющее большинство из них старались прославить подвиги гвардейского экипажа, и лишь некоторые занимались изучением боевого пути по документам. Это и понятно: до сравнительно недавнего времени доступ в отечественные военные архивы для большинства исследователей был затруднен, а в зарубежные и вовсе невозможен. Теперь же ситуация в корне изменилась, и мы попытаемся максимально точно восстановить боевой путь «Л-3» на основании документов обеих противоборствующих сторон, реально оценить ее боевые успехи, а также показать мужество и героизм экипажа.

«Л-3» была построена на Балтийском заводе в Ленинграде: заложена 6 сентября 1929 года, спущена на воду 8 июля 1931 года, вступила в строй 5 ноября 1933 года. До войны подлодка активно занималась боевой подготовкой в составе 3-го (с марта 1935 г. — 12-го) дивизиона 1-й бригады подлодок Краснознаменного Балтийского флота (КБФ). Наиболее значимым достижением экипажа стало 62-суточное автономное плавание летом 1936 года. После окончания кампании 1938 года корабль стал на капитальный ремонт на заводе «Судомех», который был окончен лишь в самом конце 1940 года. В течение зимы подлодка базировалась на Либаву, осуществляя программу госиспытаний. 24 февраля на нее подписали приемный акт, а 12 мая подняли военно-морской флаг. Сразу после этого для устранения замеченных недоделок потребовалось докование, которое субмарина прошла с 3 по 16 июня. До 20-го числа были приняты все виды запасов, кроме топлива, которое не было получено из-за нерасторопности командования порта. С учетом вышеизложенного о прохождении экипажем курса боевой подготовки говорить не приходится — фактически были

отработаны только плавание в надводном и подводном положениях, а также проверена исправность оружия. А завтра, как говорится, была война...

Вот что писал в донесении о первом боевом походе командир «Л-3» капитан 3-го ранга П.Д. Грищенко:

«22.06.41 в 04:30 был разбужен сильными взрывами бомб. Выйдя из помещения, увидел пять немецких самолетов над Либавой. Личный состав был уже на ПЛ и готов открыть огонь. На вопрос у оперативного дежурного штаба Либавской базы, можно ли нам стрелять, последний ответил: "А разве подводные лодки могут стрелять?", и, установив, что могут, дал отказ, ссылаясь на неясную обстановку. Видя такую неясность, я побежал на ПЛ и решил открыть огонь, но по пути меня встретил специалист СКС и дал прочесть шифровку командующего флотом, где он категорически приказывает прекратить разговоры о войне и заняться боевой подготовкой. Прочитав такую шифровку, я решил не стрелять и принял самолеты противника за свои, которые производят учения по плану МПВО, накануне объявленного по радио. Радиовахту на ПЛ приказал не закрывать. В 7.00 22.06.41 г. получил радио по флоту: «Война с Германией»; самолетов уже над Либавой не было. Таким образом обстановка до 7:00 22.06.41 г. не была ясна и все были уверены, что это учение».

Лишь около 5 часов утра командир базы капитан 1-го ранга М.С. Клевенский распорядился выслать «Л-3» в море с задачей несения дозора. Интересно отметить, что Грищенко в донесении утверждал, что получил это приказание только спустя 14 часов после его отдачи! В течение всего этого времени командир пытался заправить свой корабль, на котором к началу войны оказалось лишь 2 тонны топлива. До 14 часов пытались получить топливо с баржи, но та не подала ни грамма соляра из-за неисправности насоса. Лишь после этого Грищенко по собственной инициативе встал в «очередь» на заправку у берегового топливного склада, после чего наконец-таки удалось заполнить цистерны. В 19:22 подводный минный заградитель вышел из гавани, но еще полтора часа простоял в аванпорте, где ждал катеров «МО», которые должны были обеспечить выход в море. В момент, когда подлодка осуществляла дифферентовку, она попала под пулеметный обстрел немецких бомбардировщиков. На этот раз командир, не раздумывая, приказал открыть огонь, но, наверное, сразу же пожалел об этом — при первом же выстреле лодочной «сотки» у него лопнула перепонка правого уха. После ухода самолетов Грищенко счел за благо лечь на грунт, хотя глубина аванпорта составляла всего 10 метров и подлодка, лишь чуть прикрытая водой, была прекрасно видна с воздуха.

Кроме того, она могла стать жертвой случайного таранного удара своего же корабля или даже катера. Только дождавшись прекращения взрывов авиабомб, командир «Л-3» решился всплыть. В 21 час подлодка вышла из аванпорта Либавы и уже к часу ночи 23 июня заняла позицию у мыса Акменрагс.

Личность командира подлодки, капитана 3-го ранга П.Д. Грищенко, действительно легендарна (легенды о нем продолжают ходить в литературе до сих пор) и потому требует к себе особого внимания. Детство и юность уроженца города Первомайска Николаевской области 1908 года рождения Петра Денисовича были очень тяжелыми. Батрачил, затем, не вынеся хозяйских побоев (отец к тому времени умер), сбежал в Одессу, где нанялся чистить паровые котлы. Именно там он и «заболел» морем. Поняв, что без образования — никуда, Грищенко окончил железнодорожную школу, а затем два курса электромеханического техникума, после чего по комсомольской путевке уехал поступать в ВМУ имени Фрунзе. Должно быть, сдача вступительных экзаменов и учеба потребовали от малообразованного паренька больших усилий. Училищный выпуск состоялся в 1931 году, и по распределению Грищенко попал на знаменитую «Пантеру» — ту самую, которая в 1919 году открыла боевой счет советских подводников, потопив британский эсминец «Виттория». Ей тогда был назначен командовать известный подводник Л.М. Рейснер, брат революционной комиссарши Ларисы Рейснер, прототипа «Оптимистической трагедии» В.В. Вишневского.

«Первая подводная лодка! — пишет биограф Грищенко Г.Г. Костев. — Первый командир! Пришло, как ни странно, и первое разочарование. Не понравилось Грищенко, что он попал на "Пантеру» — ведь лодка была уже старой. Не все понравилось сначала и в командире: сдержанность, сухость, чрезмерная строгость по отношению к подчиненным».

Вот так в начале службы определяется каждый офицер — через отношение к своему командиру он понимает, что для него приемлемо и чему хочется подражать, а что нет. Молодому человеку очень сложно воспринимать личность наставника по частям, и если сумма положительного перевешивает, то он начинает копировать наставника во всем. Так произошло и с Грищенко. С его слов биограф записал: *«Однако необычный педагогический такт Рейснера, его терпение, умение без шума, крика, но всем своим видом, интонацией, действиями учить подчиненных сделали свое дело. Индивидуальность Рейснера, его уроки Петр Денисович помнит до сих пор. Он не забыл, как однажды спросил командира "Пантеры", обязательно ли командиру корабля вникать во все мелочи. От*

такого вопроса Лев Михайлович сначала покраснел, прищурился, а затем строго, но не повышая голоса, чеканно ответил:

— Обязательно и даже — очень. Это мой долг! Вам советую поступать так же. Очень советую».

Следует подчеркнуть, что под патронажем Рейснера Грищенко служил не только на «Пантере», но и в 1933–1934 годах, после окончания специальных курсов комсостава, на подлодке «Д-2». В то же время далеко не все воспринимали крестного отца Грищенко так же положительно, как и он сам. Служивший минером на другой лодке той же бригады И.А. Быховский вспоминал о Рейснере так: «Судя по воспоминаниям людей, лично знавших Ларису Рейснер, ее брат не обладал даже крупницей ее обаяния и революционной страстности. У Л.М. Рейснера был весьма трудный характер. Невероятный формалист и бесстрастный педант, он был вежлив до тошноты, носил фуражку с огромным козырьком и стремился изображать из себя некоего "кэптана". Однажды молодой матрос растерялся и не отдал ему рапорта. Рейснер подошел к провинившемуся вплотную и вкрадчивым голосом промолвил:

— Товарищ вахтенный, прошу вас, будьте любезны после смены с вахты разыскать товарища старпома и передать ему мою просьбу немедленно арестовать вас на двое суток за неотдачу мне рапорта.

Этот командир отличался очень замкнутым нравом. Он почти не общался с командой, знал ее плохо и не был ею любим».

То, что так думал не один Быховский, подтверждала и служебная аттестация: «Этот широко образованный человек имел все основания считаться образцовым командиром, но мешали ему некоторые своеобразные взгляды. Рейснер считал, что на флоте командир имеет слишком мало прав, внешне почти не отличается от краснофлотцев, а это ведет к панибратству, говорил, что мы в области морской культуры должны взять кое-что у старого флота. Проскальзывала в словах Рейснера и недооценка партийно-политической работы. Нельзя было не уважать его за талант и способности как подводника, но трудно было мириться с его настроениями, тем более, что он имел влияние на известную часть командиров, особенно молодых подводников, преклонявшихся перед его мастерством». Последние слова в полной мере относились и к Грищенко, который унаследовал от Рейснера не только спокойствие и вежливость, но и излишнее самолюбие, внешнее щегольство и любовь к сарказму, которая проявлялась не только в отношениях с подчиненными, но и с начальством. В конечном итоге именно эти качества и стали определяющими в том, как сложилась его карьера.

Впрочем, все это произойдет гораздо позже, а в середине 30-х, после непродолжительной службы на Севере, Грищенко окончил Учебный отряд подводного плавания, а затем служил помощником и командиром большой подлодки «Д-5». С последней должности он поступил на командный факультет академии, которую окончил в 1940 году, и стал командиром оканчивавшей капремонт «Л-3». В своих мемуарах Грищенко подчеркивал всю исключительность своего статуса — ведь командир подлодки с академическим образованием это чуть ли не нонсенс. На самом же деле изучение послужных списков показывает, что таких на КБФ кроме него было еще пять, да и ходить за примером, что он не исключительный, далеко было не надо — в той же Либаве рядом с ним служил командир «С-1» И.Т. Морской, который окончил академию годом раньше. Но он погиб на вторые сутки войны и мемуаров не оставил...

Тем не менее для первого похода все вышло не так уж плохо. До 26-го субмарина спокойно находилась на дозорной позиции, и если не считать того, что штаб Либавской ВМБ не давал квитанций на ее сообщения о пролетающих самолетах, все проходило спокойно. Около 17 часов 24 июня из штаба флота поступило приказание уничтожить корабли противника, высадившие десант в 15 милях севернее Либавы, но Грищенко его, судя по всему, не получил. Спустя трое суток с начала войны в штабе флота все-таки вспомнили, что у него в распоряжении имеется единственный минный заградитель, использовать который в качестве обычной дозорной подлодки вряд ли разумно. Утром 25 июня начальник штаба КБФ Пантелеев передал в Ригу радиограмму командиру 1-й бригады подлодок Герою Советского Союза Н.П. Египко, где предлагал ему поставить задачу на постановку мин «Л-3» у Мемеля против крейсеров. В штабе бригады немного подумали и с наступлением темноты передали: *«С 00 час. 26.06 до 00 час. 28.06 приказываю выставить заграждения банками по 3–4 мины каждая у Мемеля. Начальная точка Ш=55.45,8 Д=21.00,3, точка поворота Ш=55.43,9 Д=20.59,2 конец постановки Ш=55.42,2 Д=21.01,0. С 00 час. 28.06 оставить позицию и возвратиться в Ригу. Время прохода Ирбенского пролива донести»*. Лодка подтвердила получение приказа в 02:43, но в штабе флота приказ командира 1-й БПЛ смогли расшифровать только в 19:07, что многое говорит об организации связи и боевого управления. Немцы с расшифровкой справились гораздо оперативнее, и уже в 10:00 26-го штаб немецкого командующего тральщиками «Норд» получил приказ провести поиск мин и подлодки по указанным координатам.

Тем временем «Л-3» описала широкую дугу, уйдя в море в надводном положении и снова вернувшись к берегу на широте Мемеля. С 2 часов ночи

27 июня подлодка шла в подводном положении, и спустя три часа на ней зафиксировали отдаленные разрывы глубинных бомб. Можно не сомневаться, что их сбрасывали охотники «Uj 118», «Uj 113», которые покинули дозорную позицию и вели поиск в районе указанных координат. Днем на 118-м отказал гидролокатор, что, видимо, стало одной из причин безрезультатности поиска. Тем временем командир подводного минзага пребывал в раздумьях. В своем донесении Грищенко писал:

«При переходе для минной постановки у Мемеля не была ясна обстановка; поставленную задачу понял, но закралось сомнение — почему мне приказали поставить минное поле так, а не по другому. Решил, что, очевидно командование установило фарватер и его надо заградить. Для того, чтобы проверить, решил провести разведку на себя, но оказалось после разведки, что это не фарватер. Корабли противника выходят из Мемеля и идут до буя, после чего ворочают на зюйд и идут вдоль берега; таким образом, передо мной стала задача — ставить ли мины согласно приказа или ставить согласно выявленного фарватера. Поскольку замысел командования мне не был известен, а задача поставлена конкретно, решил ставить там, где приказано, что и сделал с 12:00 до 13:30 27.06.41».

Вряд ли командование бригады и штаб флота читал эти слова с удовлетворением — не очень тонкий намек на штабную глупость здесь налицо, но нам хотелось бы заострить ваше внимание не на традиционном для Грищенко сарказме, а на другом. Во-первых, командир бригады приказал выставить мины против крейсеров, а не против торговых судов. Крейсера могли для подхода к порту использовать другой фарватер, так что ценность проведенной командиром «на себя» разведки была весьма сомнительна.

Во-вторых, из материалов Управления подводного плавания, представители которого занимались сбором боевого опыта, следует, что, увидев транспорта, уходившие из Мемеля на юг, командир решил, что немцы под ударами Красной Армии эвакуируют порт, а в такой обстановке суда могли идти и случайными курсами, которые не следовало бы считать точными фарватерами.

В-третьих, и самых главных, сейчас-то мы точно знаем, что никаких немецких транспортов в тот день в Мемель не прибывало и не убывало, а то, что Грищенко наблюдал, являлось парой искавших его охотников да группой вспомогательных тральщиков 31-й флотилии (бывшие голландские люггеры), выходивших для разведывательного траления по известным немцам координатам постановки «Л-3». Тот факт, что, протралив весь район до утра 30 июня, немцы так и не нашли ни одной

мины, говорит о том, что они были выставлены все-таки не совсем там, где это приказывал комбриг Египко. Впрочем, причиной отсутствия мин могли быть и нарушения, допущенные при подготовке мин в базе, приведшие к неправильной установке по глубине. Именно к такому выводу можно прийти исходя из того факта, что вечером 2 июля находившийся в дозоре у Мемеля охотник «Uj114» обнаружил при помощи гидролокатора в точке 55.44,1 с.ш./20.59,VI в.д. три подводных объекта на расстоянии 900, 600 и 400 м, которые классифицировал как мины. В течение 3 и 4 июля тральщики 31-й флотилии вновь протралили прибрежный фарватер № 80 катерными тралами MPG на глубину до 10 метров (лодка ставила мины с углублением 12 футов — 3,7 м) в этом районе на ширину три мили и вновь ничего не нашли — мины «Л-3» «пропали с горизонта» окончательно.

Интересно отметить, что командир, признавая тот факт, что мины были выставлены вдалеке от фарватера, в своих мемуарах объявил мемельскую постановку сверхрезультативной, приписав ей гибель сразу шести судов! Два из них: транспорт «Поллукс» и рыболовный траулер «Понтер», можно отбросить сразу, поскольку они погибли очень далеко от места постановки — «Поллукс» 23 ноября у Ростока, «Гюнтер» 8 октября в точке 55.18 с.ш./18.5VII в.д. Что же касается четырех остальных, то они действительно погибли у Мемеля, но не на минах «Л-3», а на немецком оборонительном заграждении: латвийский «Кайя» (244 брт) подрывался 1 октября из-за неправильных действий капитана, пренебрегшего советом лоцмана, шведский «Уно» 22 ноября потому, что пытался вообще обойтись без услуг лоцмана, немецкий «Эгеран» (1142 брт) 26 ноября потому, что вышел за пределы фарватера в туманную погоду. Подробности гибели 19–20 ноября транспорта «Хенни» (764 брт) неизвестны, поскольку он затонул со всем экипажем и при тралении заграждения был найден лишь его остов. Координаты подрывов всех четырех судов были еще раз уточнены при тралении, и все они находились на немецком заграждении. В конце ноября — первой половине декабря тральщики 31-й флотилии и катера плавбазы тральщиков «MRS 12» вытралили оборонительное поле, уничтожив 102 мины EMD. Еще четыре были ранее замечены плавающими и расстреляны, и столько же числилось сработавшими при подрыве судов. 10 мин потерялось, как и все 20, выставленные с «Л-3»...

После постановки Грищенко начал возвращение вдоль латвийского побережья, которое внезапно омрачилось неисправностью кормовых горизонтальных рулей — при одной из перекладок они застыли в положении 25 градусов на погружение. Починить их привод, рассоединившийся в надстройке, можно было только с наступлением

темноты в надводном положении. Эту задачу в ночь на 29-е выполнил персонал БЧ-5, которую возглавляя один из лучших инженеров-механиков подводных сил КБФ М.А. Крестелев. Правда, при этом в надстройку уронили лом, который грозил заклинить рули окончательно, но он был извлечен самым щуплым членом экипажа — старпомом В.К. Коноваловым. В эту же ночь подлодка получила приказ возвращаться не в Ригу, а в Таллин через проливы Соэлавяйн и Мухувяйн, правда, при этом указывалось, что северные подходы к Мухувяйну закрыты для плавания в связи с обнаружением мин. Вечером 29-го начальник штаба КБФ закрыл для прохода и Соэлавяйн, хотя еще раньше «Л-3» приказали идти в Рохокюлу, куда в это время направлялись и плавбазы 1-й бригады. В связи с этим командир 1-й бригады Египко приказал подлодке временно задержаться в районе западнее входа в пролив. Причиной задержки первоначально стала необходимость в обвеховывании мест потопления немецкой авиацией транспорта «Марта» и шаланды «Амга», а также желание обеспечить встречу подлодки тральщиками. Поскольку те были заняты проводкой плавбаз бригады в Моонзунде, командиру минзага пришлось ждать дальнейших приказаний в течение двух суток. Грищенко утверждал, что за время маневрирования в районе шесть раз слышал скрежет минрепов по корпусу, но сопоставление с известными координатами минных заграждений показывает, что скорее всего подлодка собирала на себя рыбацкие сети. Наконец, в 01:30 2 июля на субмарине смогли прочитать отправленную еще девять часов назад радиограмму штаба Прибалтийской ВМБ, где ей предписывалось в 22 часа 1 июля прибыть в точку встречи с тральщиками в районе бухты Тагалахт. Очевидно, тот, кто отправлял радиограмму, совершенно не задумывался над тем, что в момент отправления лодка будет находиться под водой, где прием радиоволн невозможен. Впрочем, даже если «Л-3» пришла бы в назначенную точку, ее там никто бы не встречал. Дело в том, что посланные навстречу тральщики «Т-298» и «Т-299» на выходе из Соэлавяйна попали на выставленное немецкими торпедными катерами минное поле «Кобург», где «Т-299» подорвался и быстро затонул. Второй тральщик подобрал 17 уцелевших при взрыве и вернулся в базу. После этого пролив вторично закрыли для прохода, а Грищенко приказали продолжить ожидание в бухте Кихелькона.

Сделать это оказалось непросто — ночью при подходе к берегу субмарина подверглась обстрелу береговой батареи и была вынуждена срочно погрузиться. Утренняя попытка пройти в бухту под перископом оказалась невозможной из-за тумана. Минзаг пролежал на грунте до 18

часов 2 июля, а затем повторил подход — на этот раз успешно. Достигнув 13-метровой глубины, Грищенко приказал всплыть и сразу же вынести на мостик флажные опознавательные сигналы. *«Как потом выяснилось в Кихельконе, — писал командир в своем донесении, — решение было правильное. Батареи, заметив какие-то флаги на ПЛ, решили либо своя, либо сдается в плен, почему огня и не открывали, а выслали навстречу катер».* Как и следовало ожидать, никто в бухте о подходе подлодки оповещен не был. Пройдя в глубь бухты и встав у самого берега, Грищенко немедленно послал Коновалова на стоявший рядом транспорт «Оскар» с приказом запереть и опечатать его радиорубку. Идея в принципе была верной, но командир «Л-3» не мог знать, что информацию о его прибытии в бухту врагу передадут не какие-то диверсанты или приспешники из числа националистов, а... он сам. Уже спустя три часа после прибытия подлодки командир дежурившей у входа в Созлавяйн немецкой субмарины «U145» капитан-лейтенант Франциус получил приказ обследовать бухту, что и произвел в утренние часы 3 июля. К счастью, «Л-3» стояла далеко от входа, и пройти до ее стоянки в подводном положении немецкая лодка не смогла бы из-за малых глубин. Франциус ничего не обнаружил и отошел в море. Оттуда он наблюдал, как около 12 часов в бухту прошли катера «МО», присланные командованием ВМБ для эскортирования «Л-3». Грищенко не стал спешить с переходом, разумно предположив, что сделать это гораздо безопасней в ночные часы, а за оставшееся время с интересом выслушал рассказ катерников о том, как они искали вражескую подлодку на подходах к Созлавяйну в ночь на 2 июля. Теперь ему стало ясно, кому принадлежали кильватерные струи, которые он несколько раз замечал в темноте. О том, чем могла закончиться такая встреча, было лучше не думать, и свои эмоции командир минзага выразил в нескольких иронических строчках донесения. Но и на этом его злоключения не закончились. При ночном переходе в Рохокюлу подлодка чуть не столкнулась с преграждавшим фарватер буксиром, но, избежав столкновения, села на мель, правда, без серьезных последствий. На переходе к отряду присоединились два катера-тральщика типа «Рыбинец», которые перед этим протралили вход в пролив и не обнаружили при этом ни одной мины. Они и не могли их обнаружить, поскольку тралили контактными катерными тралами, а «Т-299» подрывался на донной неконтактной мине. О том, что такие мины у немцев есть, наши в наших штабах знали, но о том, что их против нас может применять противник, старались не думать. Следующий этап перехода Рохокюла — Таллин прошел в ночь на 5 июля без происшествий, если не считать таковыми двукратное открытие огня «Л-3» по группам наших торпедных

катеров, о которых Грищенко не имел оповещения. Лишь после начала стрельбы катера отказывались от торпедных атак, отворачивали в сторону и давали опознавательные. В свою очередь разрешения на открытие огня по субмарине штаб флота запрашивали береговые батареи, даже несмотря на то, что она сопровождалась нашими же катерами. В выводной части донесения Грищенко задал командованию решительную «трепку», не считаясь ни с чинами, ни со званиями:

«Подготовка к войне была исключительно безобразна... В момент нападения противника ему много способствовала... шифровка командующего флотом от 21.06.41, которая запоздала... Штаб Либавской ВМБазы в ответственный момент занимался не кораблями, а эвакуацией своего штаба... Связь с ПЛ слаба, так например, командир Прибалтийской ВМБ ответственную радиogramму послал на ПЛ в 16:30, причем ему должно было быть известно, что ПЛ в это время находится под водой... Из приведенного описания похода ясно видно, что противник в Балтийском море не плавает, а ходит вдоль самого берега, благодаря чему глубины не позволяют атаковать...»

Ну разве могло руководство относиться к такому командиру позитивно? Вряд ли эта язвительность шла на пользу дела, но для Грищенко, несомненно, она была вопросом самовыражения.

Система подведения итогов походов в то время еще отсутствовала, но в целом поход «Л-3» был оценен как успешный. В штабе флота командира упрекнули в отсутствии разумной инициативы при выборе места постановки, и впредь предоставили ему право самому выбирать, где ставить мины, после проведения разведки «на себя». Этим правом Грищенко предстояло воспользоваться очень скоро, поскольку «Фрунзевец» являлся на тот момент единственным боеготовым подводным минным заградителем КБФ.

В свой второй поход «Л-3» вышла из Таллина днем 15 июля. До мыса Ристна ее и «С-8» сопровождали тральщик и пять катеров. Переход на позицию в Данцигскую бухту осуществлялся днем в подводном положении и только ночь — над водой. Это позволило сохранить скрытность, хотя и заняло три дня. Утром 19-го Грищенко приступил к своей первой задаче — постановке мин. Для этого он в подводном положении пошел к мысу Брюстерорт, справедливо рассудив, что курсирующие между Данцигской бухтой и Мемелем суда будут проходить в непосредственной близости от него. Его предположения блестяще подтвердились в 07:50, когда на горизонте показались дымы, а затем два судна, принятые командиром за тральщики. Корабли дошли до мыса, после чего развернулись на обратный

курс. «Л-3» последовала за ними, выставив за 4,5 часа весь свой минный магазин. В 18:50 был зафиксирован сильный взрыв, вслед за чем в перископ в направлении минной банки наблюдался «столб воды и дыма». Между 19:30 и 23:00 акустик зафиксировал серию взрывов, которую Грищенко расценил как бомбометание эскортных кораблей, пытающихся контратаковать подлодку, только что «потопившую» транспорт. Поскольку взрывы слышались и на следующий день, командир решил отойти из опасного района к маяку Риксхефт, где он спокойно провел последующие шесть дней. Периодически подлодка получала приказы из штаба действовать на маршруте Пиллау — Мемель, приближаясь к берегу, но Грищенко их игнорировал. В ночь на 27-е он посчитал, что топлива у него осталось только на возвращение в базу, и потому своим решением покинул позицию. Справедливости ради надо сказать, что курс отхода он решил расположить на расстоянии 5–6 миль от береговой черты, совместив его с поиском судов противника. Однако, как показали последующие события, к такому поиску он не был подготовлен ни тактически, ни морально. Утром подлодка достигла района мыса Акменрагс, где в перископ были замечены тральщик и четыре катера. Спустя 10 минут акустик услышал взрывы, которые Грищенко принял за начало преследования. С перерывами взрывы продолжались на протяжении

23 часов, что стоило подводникам немало нервов. Как показывает знакомство с немецкими документами, опасения были напрасными — противник не обнаружил субмарину, а все взрывы имели непосредственное отношение к нашим действиям — летавшие волнами с небольшими интервалами бомбардировщики ВВС КБФ атаковали немецкие тральщики в гавани и на подступах к Виндавскому порту. Тем временем «Л-3» ушла к шведскому острову Форэ, где уточнила счисление и обнаружила крупный боевой корабль, идентифицированный Грищенко как крейсер «Готланд». Наконец, днем 29-го командир передал радиogramму, что через сутки он планирует прийти в район мыса Ристна, и просил обеспечить встречу. Эскаорт своевременно прибыл в точку randevu и, поскольку ранее разведка неоднократно докладывала об обнаружении тут немецких подлодок, начал сбрасывать глубинные бомбы. После всплытия Грищенко отругал за это командира эскаорта, указав, что *«своя лодка всегда может ошибиться в счислении и попасть не в указанное место, а под свои бомбы»*. Возможно, он не был бы столь категоричен, если бы знал, что за его прибытием наблюдают немецкие субмарины «U144» и «U142» — радиogramма с «Фрунзевца», где указывались место и время randevu, была перехвачена немецкой радиоразведкой. В этих условиях только профилактическое

бомбометание тральщиков «Фугас», «Заряд» и двух «малых охотников» и следование противолодочным зигзагом помешали немецким командирам занять выгодные позиции для атаки. К сожалению, без потерь все-таки не обошлось. Находившийся в дозоре на входе в пролив Созлавяйн тральщик «Змей» вышел за пределы безопасного района и погиб на донных минах, поставленных немецкими торпедными катерами, а сама «Л-3» на входе в пролив села на мель и повредила рули. Снявшись, она в тот же день прибыла в Триги на северном побережье острова Сарема, 31 июля в Таллин, а спустя двое суток в Кронштадт, где стала в доковый ремонт.

Интересна история выставленного 19 июля минного заграждения, которое, как считалось в советское время, стало причиной гибели двух судов противника. Реально, согласно немецким документам, события развивались следующим образом: во-первых, никаких тральщиков в районе мыса Брюстерот «Л-3» встретить не могла, поскольку их там не было. Ближайшее по срокам траление проходившего тут отрезка «фарватера № 80» имело место 24 июля, и оно показало полное отсутствие мин. Скорее всего Грищенко обнаружил рыболовные траулеры, занимавшиеся ловлей в открытом море, и выставил мины у них за кормой в нескольких милях западнее оси фарватера. В ночь на 30 июля, за несколько часов до прихода к мысу Ристна, командир по собственной инициативе решил донести в штаб флота координаты загражденного минами района, которые сразу же были расшифрованы противником. Утром того же дня «фарватер № 80» между точками «блау 09» и «блау 11» был закрыт для плавания судов. Его контрольное траление в тот же день выполнили шесть тральщиков 18-й флотилии, причем оно снова показало отсутствие мин. После этого немецкое командование на некоторое время забыло про минное поле «Л-3», сосредоточившись на решении более насущных задач. Вновь о нем вспомнили 24 октября, когда на берегу между поселками Кранц (ныне Рыбачий) и Саккау была обнаружена целая мина ПЛТ. Получив материальное доказательство постановки и опасаясь, что под влиянием течений и штормов мины могут сместиться на фарватер (так произошло у Либавы с минами тральщика «Фугас»), немецкое командование решило уничтожить заграждение. Для этой цели 20 ноября оно выделило 17 и 18-ю флотилии тральщиков. Последним пришлось работать шесть дней, прежде чем они смогли найти первую ПЛТ. Еще две мины были вытралены 28 и одна 30 ноября. На этом успехи кончились, хотя работы продолжались до конца декабря и были прерваны только в связи с появлением плавучих льдин. Не удовлетворившись результатом, немецкое командование приказало продолжить траление с началом кампании 1942 года. Между 30

апреля и 11 мая восемь тральщиков вновь прочесали весь район, но так и не смогли найти ни одного «подарка» — поле самоликвидировалось окончательно. Что же касается взрывов, услышанных на «Л-3» вечером 19 июля, то они действительно принадлежали глубинным бомбам, но те сбрасывались не у мыса Брюстерорт, а на соседней позиции у Мемеля, где наша подлодка «С-11» около 17:30 безуспешно атаковала немецкий конвой и подверглась столь же безрезультатному преследованию. Ну а на счет «столба воды и дыма», то его придется оставить на совести Грищенко — ведь если верить командиру «Л-3», получается, что ему удалось поднять перископ и осмотреть горизонт быстрее, чем успела осесть поднятая взрывом вода!

В течение двух последующих месяцев подлодка находилась в Кронштадте в готовности к выходу. Несмотря на то что потребность в подводных минных заградителях была острой, у командования флотом просто не нашлось эскортных кораблей, чтобы обеспечить переход подлодки в Таллин. Вскоре это и вовсе было признано нецелесообразным — флот готовился оставить эту базу. 29–30 августа вырвавшиеся оттуда корабли Балтфлота прибыли в Кронштадт, и тут же критическое положение сложилось непосредственно на ближних подступах к Ленинграду. В связи с тем что падение города могло произойти со дня на день, 5 сентября корабли Балтфлота, включая «Л-3», были подготовлены к подрыву. В этой ситуации возник дерзкий, граничивший с авантюрой план прорыва подлодок на Север через Балтийские проливы. В качестве первого эшелона готовились «С-7», «С-9» и «Л-3». Автором плана являлся комбриг объединенной БПЛ Н.П. Египко, в то время как экипажи кораблей смотрели на него без энтузиазма, предпочитая погибнуть в сухопутных боях за город, а не подорвавшись на минах или запутавшись в сетях в непреодолимом, как считалось, проливе Эресунд. Тем не менее план был доложен на самый верх и утвержден Сталиным. Пока готовились к его реализации, сухопутная обстановка стабилизировалась и нужда в столь экстремальном способе спасения отпала. Теперь Египко стремился к отмене операции, в то время как командующий флотом вице-адмирал Трибуц собирался выполнить разрешенное вождем. Это привело к конфликту между военачальниками, который стоил Египко его поста. Тем не менее операцию отменили, и «Л-3» осталась стоять в Кронштадте. Здесь она была свидетелем массированных авианалетов на корабли Балтфлота, в ходе которых за 14 боев с самолетами выпустила 16 100-мм и 170 45-мм снарядов.

В конце сентября британская разведка передала нашей стороне

сведения о концентрации немецкого флота во главе с линкором «Тирпиц» в устье Финского залива. Вывод наших штабов был однозначен — враг готовит прорыв главных сил флота к Кронштадту и Ленинграду. Спешно был сформирован так называемый передовой отряд КБФ, куда включили и «Л-3». По замыслу она должна была находиться в бухте острова Гогланд до момента получения сигнала «Альбатрос», означавшего, что корабли противника начали прорыв. Затем субмарине предстояло выйти им навстречу и атаковать не только торпедами, но и минами, которые ставились бы непосредственно по курсу. В ранние часы 1 октября подлодка перешла в бухту острова.

Скопление тут советских кораблей не осталось незамеченным финской авиаразведкой. Вечером в море вышли торпедные катера «Сису» и «Нуоли», имевшие задачу нанести внезапный торпедный удар по кораблям на стоянке. Этот замысел блестяще удался, но финнов подвело торпедное оружие. Под покровом темноты, при видимости, не превышавшей 2–2,5 кб, «Сису» последовательно выпустил обе своих торпеды по «тральщику», которым оказалась «Л-3». Одна из рыбин прошла мимо и взорвалась на берегу, но вторая, шедшая точно в борт, внезапно сделала «мешок» и взорвалась при ударе о каменистое дно на расстоянии 15 м от борта субмарины. С лодки катер заметили перед самой атакой, но из-за неудовлетворительной организации выходов и возвращений своих катеров начали запрашивать опознавательный сигнал. Артиллерийский огонь (выпущено 12 100-мм и 20 45-м снарядов) был открыт уже в момент отхода противника и результатов не имел. От близкого взрыва появились течи в топливно-балластных цистернах № 3, № 4 и № 7, вышла из строя часть приборов и механизмов в 6-м отсеке. После этого эпизода «Фрунзевцу» пришлось проводить на грунте не только дневное, но и ночное время, лишь раз в сутки всплывая для вентиляции отсеков. Так продолжалось до вечера 15 октября, когда «Л-3» вошла в бухту острова, чтобы зарядить батарею. Разыгравшийся свежий ветер начал бить ее кормовой частью в районе ЦГБ № 9 о корму «Щ-310». Поскольку Грищенко в этой ситуации никаких мер не принял, действовать пришлось командиру «щуки» капитан-лейтенанту Д.К. Ярошевичу. Он попытался, подтягиваясь на швартовых, подойти ближе к берегу, а затем отдал кормовые концы и развернулся параллельно «Л-3». Увы, это не спасло ситуацию: минный заградитель навалило на южную оконечность мола, а в довершение ко всему на нее сдрейфовал находившийся в аварийном положении тральщик «Шпиль», которого шторм сорвал с якоря. Его ударом помяло обшивку ЦГБ № 8, и теперь, когда половина цистерн главного балласта потеряла свою герметичность,

командиру не оставалось ничего другого, как вернуться в Кронштадт на ремонт. Хотя Грищенко пытался переложить вину за аварию на командира «Щ-310», который якобы слишком слабо закрепил свой корабль, расследование пришло к противоположным выводам, указав, что «Фрунзевцу» следовало сразу после начала шторма выйти в море и либо дрейфовать за пределами гавани, либо лечь на грунт. За вывод подлодки из строя на 15 суток приказом № 049 нового комбрига Трипольского командиру «Л-3» был объявлен строгий выговор с предупреждением, что в следующий раз за подобное отношение он будет предан суду военного трибунала. Тем не менее 27 ноября, через 9 дней после выхода вышеуказанного документа приказом командующего КБФ Грищенко был награжден орденом Красной Звезды. На том кампания 1941 года и закончилась.

Поскольку еще в конце осени корабль успел пройти доковый ремонт, зимний судоремонт 1941/42 года не отнял у экипажа слишком много сил. За окончание его на месяц раньше срока командир подлодки получил второй орден Красной Звезды, а инженер-механик М.А. Крастелев — орден Красного Знамени. До вскрытия Невы ото льда лодка стояла у борта плавбазы «Иртыш» у набережной Летнего сада, а со вскрытием перешла на временную стоянку за Финляндским мостом, где отрабатывались погружения. Гораздо большую проблему, нежели техника, создавал личный конфликт между Грищенко и военкомом подлодки батальонным комиссаром А.И. Бакановым. Последний, проанализировав походы подлодки в 1941 году, пришел к выводу, что командир корабля на самом деле трус, но скрывает свою трусость за очковтирательскими докладами. Кроме того, он узнал о присвоении командиром 4 тысяч рублей из корабельной кассы. Жаловаться он не стал, но после безрезультатных бесед всякое общение с Грищенко прекратил, а в нескольких случаях пользовался своим правом отмены командирских решений, в частности в вопросах расстановки кадров на корабле и увольнения личного состава на берег. Этого командир подлодки, ставший к тому времени капитаном 2-го ранга, стерпеть не смог и пошел жаловаться в политотдел. Он обвинил Баканова в пьянстве, развале партийно-политической работы и желании списаться с подлодки на берег. Комиссар привел свои контраргументы, которые отчасти подтвердились и только запутали дело. В конечном итоге командование приняло «соломоново» решение: Грищенко остался командиром «Л-3», его дело замяли, а Баканова перевели служить на «Щ-310». Вместо него на должность военкома 15 июня был назначен инструктор политотдела старший политрук М.Ф. Долматов.

С 8 июля подлодка находилась в готовности к походу и в ночь на 14-е перешла в Кронштадт. Здесь ее задержало командование флота, которое решило дождаться результатов развертывания подлодок 1-го эшелона. Зато в составе 2-го эшелона она была первой. По замыслу командования подлодка должна была действовать на самой дальней позиции, в районе острова Борнхольм, и там же поставить свои мины. В ночь на 10 августа подлодка перешла из Кронштадта к Лавенсари, а в ночь на 12-е начала свой поход. На первом этапе Грищенко ровно за трое суток скрытно форсировал Финский залив, сумев пересечь 24 линии мин без единого задевания за минреп. Интересно отметить, что на закате жизни в беседах с писателем О.В. Стрижаком он утверждал, что командование требовало, чтобы он форсировал Финский залив за сутки в надводном положении! Любому, кто мало-мальски знаком с организацией форсирования залива в кампанию 1942 года, понятно, что это совершенная чепуха, попытка выставить командование намного более глупым, чем оно на самом деле являлось. Двое суток ушло на тренировку экипажа в районе маяка Богшер, после чего «Л-3» пошла на позицию вдоль побережья Швеции. При этом командир рассчитывал обнаружить достойные атаки цели и не ошибся. Вечером 18-го у северного входа в пролив Кальмарзунд он заметил крупный караван, включавший 16 немецких, финских и шведских торговых судов в сопровождении трех шведских эсминцев и сторожевого корабля. Торпедная атака прошла как по нотам, и в 17:10 подлодка с дистанции 9—10 кб выпустила две торпеды по второму в колонне судну водоизмещением 15 тысяч тонн. Обе торпеды попали в цель, буквально сметя с поверхности воды шведский сухогруз «Ц.Ф. Лильевальх» (5513 брт), перевозивший 6 тысяч тонн железной руды для экономики рейха. Судно затонуло за 30–35 секунд, унеся в пучину 33 из 40 членов экипажа. Грищенко результатов атаки пронаблюдать не смог, поскольку сразу после залпа лодка начала всплывать на поверхность, а после приема воды в цистерну быстрого погружения и уравнительную — проваливаться на глубину. Шведские эсминцы «Норденшельд» и «Норчепинг» сбросили в течение 45 минут 38 глубинных бомб, но так и не смогли нанести «Фрунзевцу», уже ушедшему на глубину 35 метров, каких-либо значимых повреждений. И все-таки попадание под первый с начала войны серьезный удар противника имело для экипажа и особенно командира серьезные последствия. Разумная агрессивность вновь сменилась в его решениях крайней осторожностью, граничившей с трусостью. Об этом наглядно говорят последующие действия Грищенко: вместо движения к Борнхольму подлодка отошла на северо-восток, к северной оконечности Готланда, обогнула его с востока,

где никаких торговых маршрутов, по данным разведки не было, и только оттуда легла на прежний курс. Зная, что конвои ходят вдоль самого берега в пределах 6-мильной полосы территориальных вод, она обошла южную оконечность Эланда на расстоянии 35 миль. Когда днем 22-го акустик доложил об обнаружении в районе Карлскроны шумов конвоя, Грищенко отказался от атаки, мотивируя это тем, что «после первой атаки, приняв на лодку 40 глубинных бомб, был не уверен в минах и минном устройстве, почему решил, пока не освобожусь от мин, никаких ТР не атаковать». Намек на возможность детонации мин тут сделан впустую — печальный опыт «систершипа», подлодки «Л-2», погибшей в ноябре 1941-го в составе конвоя на Ханко после трех подрывов на минах, — свидетельствовал об обратном. По этой же надуманной причине вечером 24-го командир отказался от атаки немецкой подлодки, шедшей в надводном положении, хотя она в случае срыва атаки уж точно не могла забросать «Л-3» глубинными бомбами. Одновременно командиру постоянно мерещились «преследующие» его корабли и субмарины, от которых он лишь «благодаря своему мастерству» мог уклоняться. На самом же деле, забегаая вперед, отметим, что все крейсерство субмарины в южной части Балтики так и осталось незамеченным противником.

Вечером 25-го, после предварительной разведки маршрутов движения судов, которые ходили тут без каких-либо предосторожностей, Грищенко приступил к минной постановке. Шесть мин вышли нормально в точке 55.08,7 с.ш./13.05,V в.д., но якорь седьмой заело в трубе, и уже вышедшая мина волочилась за подлодкой в течение 30 минут, пока не выпала в произвольном месте. Затем были выставлены еще две банки из четырех и девяти мин (точки 55.06,4 с.ш./13.18,VIII в.д. и 55.06,3 с.ш./13.XIX в.д. соответственно). В результате получилось, что неисправность помешала лодке перегородить узловую точку фарватера «грюн 05» — первая банка встала западнее ее, а две последующие — восточнее. Подорваться на них могло только сошедшее с фарватера судно. Это произошло ночью 28 августа с немецкой трехмачтовой шхуной «Вальтер» (167 брт). Пять членов ее команды погибли при взрыве, спасся один капитан, утверждавший, что его судно было потоплено торпедой. В штабе «Морской станции Балтийского моря» отклонили эту версию, поскольку не было никаких сведений, подтверждающих присутствие в данном районе советских подлодок, да и сама атака на такое мелкое судно выглядела сомнительно. Впрочем, подрыв его на mine, выставленной с углублением 2,4 м, также не может не вызывать вопросов и заставляет предположить, что судно, возможно, наскочило на плавающую мину. В конечном итоге причину

гибели приписали британской донной mine, хотя глубина моря в точке подрыва и превышала 50 метров. Мины «Фрунзевца» никого не беспокоили до 22 октября, когда тральщик «М 1906», осуществлявший поиск нашей подлодки «Д-2» после торпедирования ею парома «Дойчланд», не обнаружил плавающую мину типа ПЛТ в непосредственной близости от места постановки первой банки. В район срочно была направлена 15-я флотилия тральщиков с задачей протралить весь участок между точками «грюн 06» и «грюн 05», а также уходивший на юг «фарватер № 51» на расстояние 5 миль. Траление, выполненное в течение 23–24 октября, показало полное отсутствие мин — очевидно, к тому времени они все уже сорвались с якорей вследствие плохого изготовления или подготовки в базе. Куда большее беспокойство причиняли немцам донные мины, выставляемые регулярно британской авиацией. Именно на них 25 сентября погибла шхуна «Франц Бомке» (бывшая голландская «Флидервеен» — 55.21,4 с.ш./12.59,II в.д.), и 30 марта 1943 года подорвалась немецкая подлодка «U416» (точка 54.55 с.ш./14.4,V в.д.). Обе их ранее причисляли к результатам постановки «Л-3», причем не только отечественные, но даже зарубежные историки.

Тем временем поход «Л-3» продолжался, но чем дольше он длился, тем больше происходило событий, которые невозможно было объяснить. В частности, торпедную атаку поздно вечером 26 августа в 10 милях южнее шведского порта Истад. Грищенко утверждал, что он из надводного положения выпустил 4 торпеды с интервалом в 14 секунд по кильватерной колонне из трех судов, после чего наблюдал два попадания в разные пароходы. Стоит заострить свое внимание на том, что атака производилась с дистанции 15 кб, угол упреждения брался 15 градусов, а скорость целей оценивалась в 18 узлов, что фактически вдвое превышало среднестатистическую скорость транспорта того времени. В месте атаки действительно находился судоходный «фарватер № 59», но на этом совпадения донесения командира с реальностью и заканчиваются. Во-первых, ось фарватера пролегла с запада на восток, а не с севера на юг, как показал Грищенко, во-вторых, немцы не только не потеряли судов в эту ночь, но даже, как указывалось выше, не зафиксировали нападения. Остается предположить, что целью атаки являлись рыболовные траулеры, не оснащенные радиостанциями и принявшие произошедшие на расстоянии взрывы за самопроизвольное срабатывание взрывателей донных мин. Обрадовавшись отсутствию преследования, командир увел субмарину на восток от Борнхольма, где 29 августа, во время покладки на грунт, экипаж произвел смену лопнувшей крышки цилиндра дизеля. После

этого командир собирался уйти еще на 30–40 миль восточнее и передать радиогранму о потоплении двух транспортов, но комиссар высказался против, и подлодка осталась в прежнем районе. Грищенко решил вернуться к южной оконечности Эланда — туда, где 22 августа он слышал шумы конвой. «Историческая встреча» состоялась днем 1 сентября в 25 милях юго-восточнее южной оконечности Эланда. На горизонте показался идущий на юг конвой, включавший восемь транспортов, и миноносец типа «Фальке». Сначала в 17:12 Грищенко двумя торпедами *«потопил» корабль охранения, а спустя 20 минут 4-торпедным залпом с дистанции 15 кб «отправил на дно» транспорт.* Любопытно отметить, что после потопления миноносца конвой не изменил своего курса, продолжая обреченно идти навстречу опасности. Крайне затруднительно прокомментировать этот двойной успех какими-либо иным словом, чем «фантастика», — на этот раз в немецких документах отсутствуют не только факты потерь и обнаружения подлодки, но даже данные о том, что в этом месте вообще осуществлялось какое-то судоходство!

Избавившись от всех мин и торпед, Грищенко начал возвращение в базу. К устью Финского залива он подошел в ночь на 5 сентября и приступил к форсированию тем же путем, что и выходил, — вдоль опушки финских шхер. В 06:15 6 сентября при пересечении заграждения «Насхорн-11» подлодка коснулась минрепа, а затем над ней прогрехотал громкий взрыв, не сопровождавшийся, однако, существенными повреждениями. Подводникам повезло: лодка оборвала минреп мины УМА (вес ВВ 30 кг), которая взорвалась при всплытии на поверхность в 13–15 м от верхней палубы корабля. И все-таки, как показали последующие события, этот взрыв чуть было не стоил «Фрунзевцу» жизни. В результате сотрясения на лодке разошлись швы топливно-балластных цистерн, и на поверхности показался предательский масляный след, перемещавшийся вместе с кораблем на восток. Уже через полтора часа трофейный бомбардировщик СБ финских ВВС сбросил в голову следа две бомбы, взрыв которых повредил рубочный люк и разбил множество лампочек. Новые взрывы были зафиксированы в 10:43 и около 14 часов, но в последнем случае они произошли вдалеке от подлодки. Вышел из меридиана гирокомпас, разошлись швы некоторых трубопроводов, но экипаж мужественно устранил все повреждения. Поскольку акустик в этот момент докладывал об отсутствии шумов винтов, все взрывы Грищенко приписал взрывающимся на расстоянии от корпуса противолодочным антенным минам, о наличии которых у немцев доподлинно известно не было. К счастью для экипажа «Л-3», вечером погода засвежела, сделав след

менее заметным и не дав возможности принять участие в преследовании финским сторожевым катерам. К утру 8-го «Фрунзевец» дошел до минного заграждения «Зееигель», где в 00:44 над ним вновь прогрехотал взрыв — на этот раз действительно мины. Поскольку мина ЕМВ с зарядом ВВ около 100 кг взорвалась над корпусом на удалении примерно 27 м от верхней палубы, на подлодке не разбились даже лампочки. Острословы по этому поводу окрестили свой корабль «первым в мире подводным тральщиком». Вечером наши сторожевые катера встретили субмарину в нескольких милях западнее Лавенсари и привели ее в бухту острова.

Командование очень высоко оценило результаты похода «Л-3». Лодка прошла 1389 миль над и 856 под водой, в Финском заливе пересекла 60 линий мин, несколько раз подорвалась, но смогла вернуться без серьезных повреждений. Впоследствии это дало Грищенко повод назвать крейсерство «Фрунзевца» «походом смертников». Считалось, что только торпедным оружием лодка потопила четыре транспорта водоизмещением 41 тыс. тонн и миноносец. Успех минной постановки тогда оценили в два судна в 15 тыс. тонн. На рубке появилась цифра «7», на груди у моряков — ордена. 15 человек, включая Грищенко, были награждены орденами Ленина^[101], 15 — Красного Знамени, 24 — Красной Звезды. Знаменитая ленинградская поэтесса Ольга Берггольц посвятила «Фрунзевцу» стихотворение «Подводная лодка уходит в поход». Другое стихотворение — «Встреча героев» — написал Борис Тимофеев. Героизму моряков посвящалось множество очерков и почти весь выпуск газеты «Красный Флот» от 22 сентября. Они были пересыпаны фразами типа *«Подводники учатся у своего командира, перенимают стиль его действий»...* *«Грищенко не тратит зря ни одной торпеды»...* *«Грищенко, в котором краснофлотцы души не чают»* и т. д. Художник Гуляев написал большое живописное полотно о торжественной встрече «Л-3» после боевого похода в Кронштадте. Чувствовалось, что пропагандистам как воздух был нужен пример командира героического корабля. Для этого Грищенко подходил как нельзя лучше. Большой природный ум и личное обаяние в сочетании с чувством юмора, академической образованностью и интеллектом не могли не вызвать восторга у представителей творческой интеллигенции от общения с ним.

И все-таки полного удовлетворения у командования этот выход не вызвал. В изложении комбрига А.М. Стеценко претензии звучали следующим образом: «Командир ПЛ действовал на позиции правильно и смело, но недостаточно настойчиво. К его ошибкам следует отнести: отказ от атаки ПЛ противника и отказ от атаки ТР, за исключением атаки танкера

18.08 до постановки МЗ-Б из-за опасения повреждения минных труб при преследовании силами ПЛО. При форсировании Финского залива ПЛ следовало идти по глубинам не 17–20 метров, а по значительно большим глубинам, что особенно вызывается наличием антенных мин противника». Дальше пошли в политотделе бригады. «Несмотря на большой успех ПЛ, — писалось в одном из политдонесений, — все лее следует отметить, что командование подлодки в выполнении боевого задания не проявило должной настойчивости, инициативы и тем более дерзости, что могло еще больше увеличить боевой успех подлодки». Под последним подразумевалась любовь Грищенко к стрельбе четырехторпедными залпами. Позднее в своих мемуарах и книгах бывший командир «Л-3» саркастически высказывался по поводу понимания политработниками метода стрельбы «с временным интервалом»^[102], но в главном они были правы: то, как производил свои залпы Петр Денисович, больше напоминало стремление побыстрее избавиться от боезапаса.

Стараясь потопить как можно больше целей, подводники Балтики стреляли на протяжении всей кампании исключительно одно- и двухторпедными залпами, и лишь один Грищенко использовал четырехторпедные, причем дважды. Может, это было необходимо по условиям тактической обстановки? Скорее напротив. Совершенно непонятно, чем была вызвана необходимость стрелять таким залпом ночью 26 августа по неохраямой кильватерной колонне судов да еще с дистанции в полторы мили, когда ничего не мешало подойти ближе и расстрелять пароходы если не артиллерией, то прицельными торпедными выстрелами? Почему 1 сентября потребовалось выпускать четыре торпеды по головному в конвое транспорту с дистанции 15 кб, если можно было стрелять по одному из концевых судов двухторпедным залпом с гораздо меньшей дистанции (именно так был потоплен «Ц.Ф. Лильевальх»)? Ответов на этот вопрос ни сам автор мемуаров, ни кто-либо из его адептов не дает. Не вспоминают они и о том, что, действуя в схожих условиях у побережья Швеции, «Щ-317» под командованием Н.К. Мохова уничтожила три и повредила одно судно, «С-7» под командованием С.П. Лисина потопила два транспорта, а затем еще два у берегов Прибалтики, и это несмотря на то, что лодки не были оснащены минным оружием. Таким образом, если отбросить приписки, поход «Фрунзевца» оказался походом нереализованных возможностей, и главную ответственность за это, безусловно, нес командир.

Поскольку подлодка не получила серьезных повреждений, а ее экипаж приобрел боевой опыт, у командования не мог не возникнуть соблазн до

конца кампании повторно использовать субмарину. К тому моменту в штабе накопилось достаточно информации о маршрутах движения немецких конвоев, и потому «Л-3» предписывалось выставить минное заграждение на подходах к острову Уте, а затем сменить подлодку «С-12» на позиции между Мемелем и Виндавой. «Фрунзевец» вышел из Кронштадта вместе с «Щ-304» в ночь на 28 октября и спустя сутки, погрузившись в 1,5 мили западнее Лавенсари, начал самостоятельное форсирование залива. За прошедшее время враг значительно усилил свои минные заграждения, в результате чего «Щ-304» погибла, так и не сумев выйти в открытое море, а «Л-3» вечером 30 октября подорвалась на mine. К счастью, заграждение, на котором произошел подрыв, было выставлено еще в 1941 году против надводных кораблей, и субмарина, осуществлявшая форсирование на глубине 50 м, не получила серьезных повреждений. Вечером 1 ноября корабль вышел в открытое море и сразу же направился к Уте. В дневные часы следующих суток Грищенко без происшествий выставил на подходном фарватере к острову половину своего минного магазина и остался пронаблюдать за результатами. Конвои здесь ходили не каждый день, зато регулярно, поскольку у Уте начинался шхерный фарватер, ведущий к крупному финскому порту Турку. Командир «Л-3» утверждал, что уже вечером 2-го он слышал отдаленные взрывы, а на следующие сутки наблюдал оживленное движение в этом районе. На самом деле противник продолжал оставаться в неведении о появлении мин на этом важном узле коммуникаций. 3 ноября по фарватеру могли проходить тральщики немецкой 1-й флотилии, которые незадолго до этого охотились на «Д-2», а вечером 1 ноября атаковали какой-то объект на дне, по-видимому, остов затонувшего судна. Ближайший конвой прибыл к Уте 4 ноября, а на следующий день в море вышел обратный конвой в южном направлении. Так продолжалось до 17 ноября, когда подводный взрыв сильно повредил немецкий транспорт «Гинденбург» (7888 брт). Судно, перевозившее тысячу советских военнопленных, было взято на буксир и поведено в Турку, но спустя двое суток переломилось и затонуло в проливе между островами Корпо и Науво. При взрыве погибли три охранника, шесть членов экипажа и столько же пленных, а еще 13 пленных получили ранения при подавлении вспыхнувшего утром 18 ноября стихийного восстания. Поскольку немецкое командование посчитало причиной взрыва на «Гинденбурге» попадание торпеды, траление в районе не проводилось, но тот факт, что по фарватеру прошло несколько конвоев прежде, чем подорвалось крупное судно, наводит на мысль, что мины встали на глубину больше заданной. Поскольку больше ни одного подрыва по координатам

постановки «Л-3» не произошло, следует предположить, что остальная часть поля разрядилась естественным порядком.

Еще днем 3 ноября, убедившись в «успехе», Грищенко повел свой корабль к Мемелю. Он прошел мимо порта, вышел к Куршской косе, где сумел установить местонахождение «фарватера № 83», и днем 5-го выставил там семь мин одной банкой. Эта постановка также оказалась результативной — 9 декабря здесь в результате подводного взрыва затонуло со всем экипажем судно «Эдит Боссельман» (952 брт). С проплывавшего рядом парохода заметили взрыв и сообщили о визуальном обнаружении подлодки, для поиска которой немецкое командование послало три миноносца и тральщик. Реально же никаких подлодок после «Л-3» в Балтийском море не было — из-за начала ледостава в Финском заливе наше командование еще 13 ноября поспешило отозвать их в базы. Возможно, что на этом же заграждении позднее погибли суда «Тристан» (1766 брт) и «Грундзее» (866 брт). Они пропали без вести в юго-восточной части Балтийского моря 5 и 6 февраля соответственно, однако то обстоятельство, что между моментом постановки и гибелью прошел сезон зимних штормов, неизбежно разрядивших минную банку, делает такое предположение весьма сомнительным. Еще менее вероятна гибель здесь пропавшего без вести 2 декабря судна «Диршау» (762 брт) — на следующий день его спасательный круг был обнаружен на берегу у мыса Брюстерорт. Предположение, что круг за сутки проделал 35 миль по прямой в юго-западном направлении, можно отнести к разряду ненаучной фантастики. Впрочем, и одно погибшее судно на семь поставленных мин не такой уж плохой результат.

После постановки «Фрунзевец» остался действовать у побережья Куршской косы, где в ночь на 6 ноября произвел безрезультатную торпедную атаку одиночного судна. В своем донесении командир признал, что в момент выстрела наблюдал за целью из надводного положения и попадания не видел, но спустя 80 секунд слышал взрыв. По этому поводу в своих выводах командование указало, что «слышанный лодкой взрыв... в то время, как командир видел, что торпеды прошли мимо миноносца, нельзя считать достоверным доказательством факта потопления какого-либо корабля противника». Хотя победу «Фрунзевцу» не засчитали, это обстоятельство не помешало Грищенко «потопить» миноносец в своих мемуарах. Спустя три дня сорвалась атака на крупный конвой, шедший в северном направлении, — он был обнаружен слишком поздно. 13 ноября, после получения приказа о возвращении в базу, командир решил по пути произвести поиск вдоль побережья Прибалтики. Это сразу же дало

результат — в 12:30 в районе маяка Акменрагс акустик доложил о шумах винтов идущего навстречу каравана. Над морем стоял туман, мешавший точному определению дистанции до цели. *«Прошло около минуты, — писал в донесении Грищенко, — пока я смог увидеть, что пеленг акустика врет на 5 градусов, и до залпа осталось 4 градуса, в это время увидел в перископ заделки корпуса другого корабля»*. Уклоняться было поздно, и единственное, что успел сделать командир, — нажать на кнопку опускания перископа. Сразу же последовал сильный удар (по-видимому, подлодка столкнулась с охранявшим конвой сторожевиком «V 315»), от которого субмарина получила 20-градусный крен. Перископ ударил Грищенко по голове с такой силой, что тот потерял сознание на 15–20 секунд и упал на палубу боевой рубки. К счастью, травма оказалась нетяжелой. Поскольку оба перископа не работали, стало ясно, что о продолжении боевых действий не может быть и речи. Спустя 15 минут по расчету штурмана на оси выявленного фарватера выставили три оставшиеся мины и начали возвращение в базу.

После наступления темноты «Л-3» всплыла в позиционное положение, и личный состав приступил к осмотру повреждений. Ввиду того, что удар днищем транспорта был нанесен с левого борта и пришелся по верхним частям обеих перископных тумб, последние наклонились на правый борт на угол порядка 30°. Командирский же перископ, находившийся в почти поднятом положении и принявший на себя главную силу удара, оказался согнутым в двух местах: в средней части на угол около 70° и в нижней в районе тумбы. Общий угол поворота перископа по отношению к диаметральной плоскости лодки составил примерно 95°. Это представляло большую опасность при форсировании заграждений, состоявших из якорных мин, так как верхняя часть перископа значительно выступала за пределы обводов субмарины. Лишь с большим трудом двоим подводникам удалось при помощи тросов немного развернуть перископ согнутой частью в сторону кормы. Кроме того, были снесены стойки верхней антенны, расположенные на крыше ограждения мостика, а сама антенна в этом месте получила серьезные повреждения. Вскоре радиосвязь была восстановлена, но устранить другие повреждения было невозможно. Тем не менее форсирование Финского залива произошло на удивление спокойно. Особенно отличился при этом штурман капитан-лейтенант А. Петров и дивизионный штурман Н. Настай, сумевшие за три дня плавания в заливе без единого определения места по береговым ориентирам ошибиться в прокладке лишь на две мили. Примерно две трети пути было пройдено в подводном положении, преимущественно на максимально возможной

глубине погружения, с постоянной скоростью хода в 2 узла. Заграждение «Насхорн» подлодка пересекла в южной части на глубине 50 м, на такой же глубине было форсировано Юминдское заграждение. При форсировании в ночное время 18 ноября восточной части поля «Зееигель» субмарина дважды задевала за минрепы, но взрыва мин не последовало. Особенно опасным был второй случай, который произошел при пересечении линии заграждения «Зееигель-2», состоявшего из якорных мин типа ЕМС, снабженных противотральными трубками КА. В случае пересучивания минрепа такая трубка смещалась кверху и заставляла сработать механический замыкатель, расположенный на нижнем полушарии мины. К счастью, этого не произошло — минреп вначале задел за согнутый командирский перископ, а затем, соскользнув с него, ударил по корпусу лодки с правого борта. Утром подлодка всплыла западнее Лавенсари, где встретилась с катерами. Вечером того же дня она ошвартовалась в Кронштадте, став вместе с «С-12» последними вернувшимися лодками из состава 3-го эшелона.

Хотя второй поход кампании 1942 года и был лишен внешнего блеска неподтвержденных побед, на самом деле он стал более результативным, чем первый. «Фрунзевцу» удалось выставить мины, на которых погибло два транспорта (командование засчитало лишь один водоизмещением 4 тыс. тонн, якобы погибший у Уте 2 ноября). Лодка невредимой прошла через 73 линии мин, и хотя в конечном итоге получила серьезные повреждения, смогла уцелеть, чего не удалось половине из 16 субмарин 3-го эшелона. *«Факт успешного выполнения лодкой поставленной задачи, — писалось в выводах командования БПЛ, — дает право считать результаты похода ПЛ "Л-3" вполне удовлетворительными».* Соответственно этому 20 подводников были награждены орденами, в том числе сам Грищенко — орденом Отечественной войны 1-й степени.

Всю зиму подлодка простояла в Кронштадте на Морском заводе. 25 февраля ее командиром стал бывший старпом В.К. Коновалов, а П.Д. Грищенко получил назначение в Отдел подводного плавания флота. Судя по его мемуарам и устным рассказам, он с большим удовольствием занял бы должность командира дивизиона подлодок, но командование решило использовать офицера с академическим образованием на более ответственной должности. 1 марта прошла торжественная церемония присвоения подлодке гвардейского звания, к которому она была представлена еще за поход в составе 2-го эшелона в кампанию 1942 года. Вслед за этим часть офицеров была переведена на другие корабли, а В.К. Коновалов убыл на стажировку на Тихоокеанский флот, где он пробыл до

осени 1943-го. Впоследствии П.Д. Грищенко описал все это как разгон командованием флота вызывавшего зависть у всех экипажа, но правда заключалась в том, что кадровые перемещения были связаны с невозможностью использования корабля в ближайшее время. Из-за тяжелых повреждений подлодка не могла принять участие в кампании 1943 года, даже если бы противник и не перекрыл Финский залив двойными противолодочными сетями — на заводе отсутствовали детали тумбы перископов и ходового мостика. Корабль вступил в строй только 16 июня, но вскоре снова стал в док для установки первой на БПЛ КБФ гидроакустической станции «Дракон-129». Эти работы завершились лишь 2 сентября, когда все попытки прорыва на просторы Балтики уже были прекращены. В начале 1944-го «Фрунзевец» прошел текущий ремонт и к октябрю числился полностью готовым к выполнению заданий командования.

Здесь хотелось бы сказать несколько слов о бывшем старпOME В.К. Коновалове, который теперь стал командиром «Л-3». Владимир Константинович, точнее Кейфманович, родился 5 декабря 1911 года в селе Надежная Запорожской области в семье евреев-крестьян. После окончания Гражданской войны семья переехала в город Сталино, где отец Владимира устроился работать на мельницу. Нужда заставила будущего подводника после окончания 6 классов в возрасте 18 лет пойти работать учеником слесаря на завод «Древометалл». Вечером он учился на рабфаке. В мае 1932-го Сталинский горком комсомола направил Коновалова поступать в Военно-морское училище имени М.В. Фрунзе, которое он окончил в июне 1936 года. После окончания он недолго служил штурманом на черноморской «М-51», затем на протяжении двух лет ему пришлось осваивать ту же специальность в морской авиации. Лишь с большим трудом Коновалову удалось вновь переквалифицироваться в подводники, став штурманом, а затем и помощником на «Д-4». Оттуда Владимира направили на учебу в Учебный отряд подводного плавания, а после его окончания в ноябре 1940 года — на «Фрунзевец». По итогам кампании 1941 года «прекрасный командир и педагог» Грищенко аттестовал своего старпOME следующим образом: *«Деловые качества хорошие. Тактически грамотен в простой обстановке, но много из себя мнит. Иногда пытается вступить в пререкания. За последнее время заметно выправился, до этого был мало тактичен, как с командиром, так и особенно с комиссаром лодки. С личным составом первое время (в начале войны) был груб вплоть до угрозы оружием, после неоднократных пресечений как командиром так и комиссаром резко изменился в лучшую сторону. Сейчас работает с*

желанием, а до этого хотел уйти в авиацию, если ему не дадут лодку. Дисциплинирован, инициативен, политически развит хорошо. Предан партии Ленина-Сталина. Морально устойчив. Решителен и смел. Сообразителен и находчив, в простой обстановке ориентируется правильно. Море и морскую службу любит. Над собой работает, но недостаточно. Чувство долга и ответственности за порученное дело развито и способен пренебречь личными выгодами и удобствами для пользы службы, хотя раньше больше думал о своей семье (до войны). Работоспособен и вынослив. Состояние здоровья хорошее. Морские качества хорошие. По своей подготовке может [быть] назначен командиром подводной лодки, но сейчас желательно пока оставить на этой должности до конца войны». Характеристика за 1942 год оказалась лучше, и командование сочло возможным выдвинуть Коновалова на должность командира.

Вечером 1 октября 1944 года «Л-3» вышла из Кронштадта и, двигаясь финским шхерным фарватером, к вечеру 5-го достигла района острова Уте. Оттуда ей предстояло выйти в боевой поход в хорошо знакомый по кампании 1942-го район западнее острова Борнхольм. Переход был совершен скрытно, и утром 9-го субмарина прибыла на позицию. В течение двух дней Коновалов проводил разведку на себя, после чего выставил мины в 12 милях северо-восточнее мыса Аркона, далеко в стороне от фарватера Засниц — Треллеборг, который следовало заминировать согласно приказу. Впоследствии в штабе БПЛ раскритиковали эту постановку, а комбриг С.Б. Верховский назвал ее «явно неудовлетворительной». С формальной точки зрения так оно и было, но, как говорится, не было бы счастья, да несчастью помогло — мины оказались выставлены на полигоне боевой подготовки надводных кораблей кriegсмарине. Подобные полигоны располагались за пределами 40-метровой изобаты, за счет чего корабли избегали риска подрыва на донных неконтактных минах, выставляемых британской авиацией. Угроза же со стороны советских подлодок хотя и признавалась, но считалась незначительной. В связи с этим противник не осуществлял контрольного траления в пределах этой акватории. Поскольку курсы вражеских отрядов в пределах полигона располагались случайно, прошло больше месяца, прежде чем мины дали о себе знать. Вечером 14 ноября на банке подрывалось и получило тяжелые повреждения учебное парусное судно «Альберт Лео Шлагетер». После подрыва германское командование посчитало, что оно торпедировано подводной лодкой или подрывалось на плавающей мине, и хотя на всякий случай закрыло прилегающий район для плавания, тралением его не проверило, очевидно, из-за отсутствия

свободных тральщиков. Спустя несколько дней район был вновь открыт. Утром 20 ноября поблизости от места подрыва «Шлагетера» взрыв прогремел под новейшим миноносцем «ТЗ4». Мощная взрывная волна оторвала кормовую оконечность, корабль лег на левый борт и перевернулся. Далее последовал взрыв котлов, вслед за чем миноносец затонул за 6 с половиной минут с 55 членами экипажа на борту. Кроме того, погибло 2 офицера и 22 матроса артиллерийской школы. Только после этого немецкое командование окончательно пришло к выводу, что район заминирован якорными минами — взрывы донных в точке с глубиной моря более 40 метров не могли нанести таких повреждений. Впрочем, четырехдневный поиск, предпринятый тремя «раумботами», ничего не дал — очевидно, прошедший 21–22 ноября сильный шторм сорвал последние мины с якорей.

Увы, на этом успехи похода закончились. Большей частью это произошло по вине самого командира, который действовал очень робко, явно опасаясь возможного обнаружения и атаки корабля противником. С этой целью он ушел в северную часть позиции, к шведскому берегу, где в ночь на 15-е атаковал из надводного положения одиночное судно. Хотя выстрел был произведен с дистанции всего 2–2,5 кб и личный состав верхней вахты наблюдал взрыв, попадания достигнуто не было, а сама атака осталась не замечена противником. Наиболее вероятным объяснением является самопроизвольное срабатывание одной из торпед, оснащенной неконтактным взрывателем, в стороне от судна, которое скорее всего принадлежало Швеции или Дании. И в последующие дни субмарина продолжала держаться у берега нейтрального государства, даже несмотря на то, что атаки в его территориальных водах были запрещены. Это легко могло бы привести к дипломатическим осложнениям, но Коновалов продолжал придерживаться свехосторожной тактики, и между 9 и 19 октября в общей сложности упустил восемь случаев произвести торпедную или артиллерийскую атаку. В безлунные ночи командир старался как можно больше времени проводить под водой, считая, что ни сигнальщики, ни акустики (они так и не смогли удовлетворительно освоить импортный «Дракон») не смогут своевременно обнаружить суда. К тому же из-за противоминной обр^усовки^[103] время срочного погружения выросло почти вдвое, что также не прибавляло желания искать ночных встреч.

В ночь на 22 октября командование переразвернуло подлодку на позицию юго-западнее Либавы. В этот порт, являвшийся центром снабжения курляндской группировки, ежедневно прибывало 2–3 конвоя, поэтому встреча не заставила себя долго ждать. Утром 25-го Коновалов

обнаружил два транспорта, идущих в северном направлении, но из-за того, что сближение с ними производилось на малом ходу, был вынужден дать залп с дистанции более 10 км и угле встречи более 120 градусов, т. е. вдогонку. Предположение командира, что он не услышал взрыва торпеды из-за шума работы помпы «Рато», не нашло понимания у командования, которое засчитало промах. Спустя несколько минут показались новые суда, но атака на них сорвалась при попытке заполнить торпедные аппараты забортной водой — лодка получила отрицательную плавучесть и ушла на глубину. Утром 26-го в перископе показался новый караван, состоявший, как оказалось, из танкера «Вакуум», транспорта «Штормарн» и трех тральщиков. Головной из них — «М256» — Коновалов принял за сторожевой корабль типа «F1» и решил потопить его двухторпедным залпом. Через 51 секунду был услышан взрыв, а после подъема перископа командир якобы убедился в отсутствии «сторожевика». На самом деле на тральщике заметили одну торпеду, прошедшую в 20 метрах перед носом. «М256» пережил войну и после раздела кriegсмарине поднял советский флаг, став черноморским «Т-9». В связи с тем, что «Л-3» осталась незамеченной при выстреле, немецкие корабли не стали ее бомбить. Они продолжили свой путь в Либаву и спустя полтора часа подверглись атаке «Д-2» — столь же безуспешной. Отдаленные взрывы сброшенных на нее глубинных бомб Коновалов принял за запоздалое преследование и отошел в море. Несмотря на то что командиры наших подлодок промазали, обоим транспортным судам не удалось избежать возмездия: уже на следующий день «Вакуум» был уничтожен нашими ВВС в Либаве, а «Штормарн» получил тяжелые повреждения от попадания советской авиабомбы 12 марта 1945 года. Этот факт на конкретном примере подтверждает мнение, что к концу войны главная роль в борьбе с вражескими перевозками перешла от устаревших и изношенных подлодок к многочисленной и более современно оснащенной авиации.

Тем же вечером подлодка получила приказ занять позицию у Мемеля с задачей атаковать крейсера противника, осуществлявшие бомбардировку наших войск, но те уже ушли из района. В ночь на 2 ноября Коновалов попытался напасть из надводного положения на крупный конвой, но был замечен немецким миноносцем «ТЗ», который сбросил после погружения субмарины три глубинных бомбы. К счастью, они взорвались слишком далеко. Очень странное событие произошло с «Фрунзевцем» утром 7 ноября, во время плавания в подводном положении в 10 милях северо-западнее Мемеля. Сначала подводники отчетливо слышали шуршание по корпусу, а затем взрывы, которые хотя и не причинили ни малейших

повреждений, заставили немало понервничать. Поскольку в ближайшие часы подобное произошло еще дважды, Коновалов предположил, что в предыдущую ночь противник заминировал район антенными минами. Послевоенные данные, представленные немцами для разминирования, показали полное отсутствие заграждений в этом районе, так что остается предположить, что лодка попала в рыбацьи сети. Что же касается взрывов, то по времени они четко совпадают с ударами штурмовиков Ил-2, атаковавших и потопивших, по донесению, немецкий «тральщик» (точное название корабля установить не удалось) у Мемеля. После этого командование направило «Л-3» к Виндаве, но в связи с окончанием срока автономности уже 12 ноября разрешило кораблю вернуться в базу. Выводы комбрига были далеки от оптимистических: *«Выполнение задачи в целом подлодкой удовлетворительно. Действия лично самого командира ПЛ считаю неудовлетворительными, неумелыми, неправильными и излишне осторожными, что подтверждается неоднократным упущением случаев возможности уничтожить корабли противника»*. Тем не менее весь экипаж был награжден орденами и медалями, а сам Коновалов — орденом Красного Знамени. В его боевой характеристике за 1944 год комдив (а в будущем командующий Балтфлотом) А.Е. Орел указал: *«В море, в боевом походе действовал не активно, противника искал слабо, поэтому утопил только два корабля, объясняется это первым самостоятельным выходом для действий на коммуникациях. Лично дисциплинирован, к подчиненным требователен. Иногда проявляет невыдержанность по отношению к подчиненным, и из-за излишней самоуверенности, изредка проявляет нетактичность к товарищам и даже начальникам... Выводы: Должности командира лодки вполне соответствует»*.

Критика повлияла на командира нужным образом, и в своем следующем походе он изменил образ действий в нужную сторону. Лодка вышла с Ханко 23 января и спустя двое суток прибыла на позицию у Виндавы. 26-го приступили к минной постановке. Командир собирался осуществить ее из надводного положения в районе с глубиной 20 м, но, столкнувшись с немецким дозором у базы, отказался от прежнего решения и отошел от берега. В конечном итоге все содержимое правой трубы было выставлено в море, но с левой произошла поломка. Из-за низкой температуры в трубе образовалась наледь, помешавшая выходу мин, а при увеличении усилия электромотора произошел обрыв тросов подающей тележки. Несмотря на это обстоятельство, постановка оказалась удачной — 29-го перед входом в порт на mine погиб немецкий транспорт «Генри Лютгенс» (1141 брт). В последующие дни, воспользовавшись туманной

погодой, Коновалов продолжил действия рядом с выходом из порта. В течение 31 января он атаковал из надводного положения два конвоя, произведя по ним три трехторпедных залпа, причем в первом случае наблюдал попадание. Увы, данные противника не подтверждают его. Туман помешал Коновалову точно определить элементы движения целей, а немцам — обнаружить «Фрунзевец». В ночь на 2 февраля командир получил приказ занять позицию восточнее мыса Брюстерорт, откуда вражеские корабли производили бомбардировки советских войск, вышедших к основанию Куршской косы. На этот раз ждать встречи предстояло недолго. Днем 3-го подлодка обнаружила «крейсер и миноносец», которыми в действительности являлись эсминец «Z25» и миноносец «T23». Попытка сблизиться с ними для атаки сорвалась из-за мелководья, и тогда Коновалов решил заминировать пути отхода противника. Увы, наскоро отремонтированное минное устройство смогло выбросить только две мины, прежде чем сломалось окончательно. Немецкие корабли прошли в стороне от банки и ушли в базу. На следующий день командиру повезло чуть больше — обнаружив миноносцы «T28» и «T33», он смог сблизиться с ними и произвести с дистанции 10 км трехторпедный залп. Увы, оба подводных снаряда прошли мимо, причем один из них взорвался на берегу. «T28» контратаковал подлодку, сбросив на нее 28 глубинных бомб, но не смог нанести «Фрунзевцу» даже легких повреждений, несмотря на то, что на одном из галсов прошел прямо над ней. Основной причиной этого представляется низкое качество немецких ГАС, особенно проявлявшееся на мелководье. После окончания стрельбы по берегу вражеские корабли продолжили преследование, но не смогли выйти на след «Л-3», которая спокойно отошла в море. Поскольку все торпеды были израсходованы, тем же вечером Коновалов начал возвращение в базу, куда прибыл 8 февраля. Хотя командование добавило в актив субмарины лишь один 3000-тонный транспорт (потопление эсминца типа «Нарвик» требовало подтверждения разведки), общая оценка за поход повысилась до «хорошей» — так комбриг Верховский оценил настойчивость командира, проявленную при выполнении задачи. Снова весь экипаж наградили орденами и медалями, удостоив Коновалова ордена Ушакова 2-й степени.

В свой последний, восьмой, поход «Фрунзевец» вышел 23 марта. На этот раз его целью была Данцигская бухта, а конкретно подходы к полуострову Хель, якорная стоянка которого стала крупнейшим узлом немецких коммуникаций в данном районе. Здесь осуществлялось формирование конвоев из судов, выходивших из Пиллау, Данцига и

Готенхафена, здесь же базировались надводные корабли кriegсмарине, осуществлявшие огневую поддержку прижатых к морю гарнизонов этих портов.

Скрытый переход на позицию занял почти четверо суток. После этого Коновалов приступил к выполнению первоочередной задачи — постановке минного заграждения. Разведка фарватеров затруднялась густым туманом, поэтому направление и дистанцию до идущих судов приходилось брать по показаниям акустика. Хуже всего было то, что с момента прибытия на позицию «Л-3» не имела ни одной обсервации, поскольку с места патрулирования подлодки берег не был виден, а подойти к нему командир не решался из-за опасности подрыва на британских донных минах. В конечном итоге мины были выставлены вечером 28-го на расстоянии 4 миль от берега, начиная от 50-метровой изобаты и далее на восток. Они оказались на большом расстоянии от прибрежного фарватера и успехов на счет «Фрунзевца» не прибавили. Что же касается часто называвшегося в советской литературе транспорта «Йерсбек», то он погиб 30 марта у входного буя Пиллау, подорвавшись на британской донной мине. На них же погибли и другие корабли и суда, приписываемые двум последним постановкам «Л-3»: ледокол «Поллукс» (7 февраля у Пиллау) и сторожевик «Vs 112» (10.4.1945 в точке 54.43,4 с.ш./10.08,II в.д.), а тральщик «М 3138» погиб 22 марта у Либавы на минах, поставленных нашими ВВС.

В ночь на 1 апреля на подлодке приняли по радио приказ командования, предписывающий совершить прорыв в глубь бухты и атаковать крупные надводные корабли, обстреливавшие наши войска. Попытка, предпринятая вечером 2 апреля, успехом не увенчалась. На входе в бухту обнаружился мощный корабельный дозор, который вел постоянное наблюдение при помощи ГАС в активном режиме, сбрасывая периодически глубинные бомбы. Ночью вся водная поверхность освещалась прожекторами, к тому же разыгравшийся 8—10 балльный шторм привел к разливу электролита из всех групп батареи. После этого Коновалов принял решение отойти для зарядки и обсервации к маяку Хоборг на южном побережье острова Готланд. Утром 7 апреля попытка прорваться была повторена с тем же успехом. После этого командир начал искать конвои северо-восточнее мыса Риксхефт, там, где они поворачивали с восточного курса на южный, ведущий в бухту. Две первые попытки атаковать сорвались из-за невыгодных начальных условий обнаружения, но в ранние часы 17 апреля «Л-3» оказалась на носовых курсовых углах крупного конвоя, шедшего, как оказалось, от косы Хель в Свинемюнде. Пользуясь ночной темнотой, командир занял выгодную позицию и с дистанции около

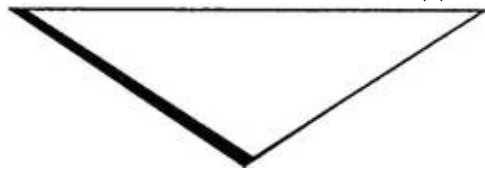
10 кб произвел трехторпедный залп в ближайшее судно. Через 70 секунд личный состав, находившийся на мостике, наблюдал последовательные попадания двух изделий типа «53-38У» в районе миделя и в корму. До того момента, как скомандовать к срочному погружению, Коновалов успел заметить, что транспорт раскололся надвое, его корма задралась вверх и стремительно погружается. Фактически субмарина и теплоход «Гойя» (5230 брт) ушли под воду одновременно — по немецким данным, судно затонуло за 4 минуты! На борту транспорта в последнем рейсе находилось около 7 тысяч человек, включая 385 раненых, не менее 1,5 тысячи солдат 7-го танкового корпуса и несколько тысяч беженцев. Опасаясь повторной атаки, остальные транспорта конвоя продолжили путь прежним курсом, и только тральщик «М 328» и водолей «Эгир» приступили к спасению людей. Всего им удалось поднять из воды 169 человек, 22 из которых умерли на борту спасателей от переохлаждения. Спустя 11 часов «раумботы» 2-й флотилии, проходившие через место потопления, сняли со спасательных плотиков еще 28 человек. Гибель почти 7 тысяч человек на борту одного судна поставило катастрофу «Гойи» на первое место во всей Второй мировой войне и на одно из первых мест за историю человечества.

Боевой успех придал экипажу новые силы. В ночь на 19-е лодка атаковала следующий на запад конвой, но на этот раз не так искусно. Первый залп, произведенный с дистанции 12 кб при угле встречи 110 градусов, ушел в молоко из-за ошибок в определении элементов движения цели. Спустя шесть минут Коновалов повторил его, в расчете на то, что конвой идет не 9-узловой, а 5-узловой скоростью. На этот раз наблюдались два попадания с *«сильными повторными взрывами, разноцветными трассами вверх и большим пламенем»*. Увы, отсутствие документов противника за последние месяцы войны не дает возможность точно описать этот эпизод, но доподлинно известно, что в ходе него ни одно судно не погибло. Вспышки взрывов осветили саму «Л-3», которая была обнаружена и обстреляна с проходившей рядом БДБ. Пришлось погрузиться и прекратить наблюдение за результатами атаки. Наконец, вечером 21 апреля «Фрунзевец» в атаке из-под воды израсходовал три последних торпеды по крупному конвою, шедшему из Данцигской бухты в Копенгаген. Хотя подводники слышали мощный взрыв, приходится констатировать, все входившие в конвой суда уцелели и после войны вошли в состав флотов стран-победительниц. Корабли эскорта сбросили на субмарину 31 глубинную бомбу, но также не добились никаких успехов. 25 апреля корабль прибыл в Турку, где и встретил День Победы. Экипаж получил хорошую оценку и снова был полностью награжден, причем сам

командир в июле 1945-го был удостоен звания Героя Советского Союза.

«Л-3» оказалась одним из немногих подводных кораблей КБФ, которые прошли всю войну от начала до конца. Восемь боевых походов принесли ее экипажу весомый результат — семь потопленных и один поврежденный корабль и высокие награды. Достаточно сказать, что лодка была удостоена гвардейского звания, а члены ее экипажа за всю войну получили 423 ордена и медали. Увы, несмотря на эти факты, кое-кто посчитал боевые заслуги «Фрунзевца» недостаточно весомыми и хорошо поработал над его боевым счетом. На момент окончания боевых действий считалось, что подводники уничтожили 15 кораблей и судов, но к концу 60-х годов эта цифра постепенно выросла до 28. Большая часть — 18 побед — приписывалась П.Д. Грищенко, которого различные ветеранские организации стали представлять к званию Героя. До 1990 года высшие органы страны отклонили четыре представления, между 1991 и 2005 годами — еще семь! При этом авторы представлений мало интересуются реальным положением дел и полностью игнорируют тот факт, что за свой не слишком выдающийся с точки зрения результатов поход в августе — сентябре 1942 года П.Д. Грищенко и так был удостоен высокой награды — ордена Ленина.

Что же касается самой подлодки, то в августе 1953 года она была переклассифицирована в учебную, а спустя три года ее переоборудовали в учебно-тренировочную станцию. В 1971 году корабль сдали на утилизацию, но рубку сохранили в качестве памятного знака на территории бригады подлодок в Лиепае, пока в 1994–1995 годах не перевезли в Москву.



6. НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Составитель Мирослав Морозов

ИСТОРИЯ ДВУХ ПОХОДОВ В ДОКУМЕНТАХ

«Все познается в сравнении» — эта общеизвестная истина, к сожалению, крайне редко используется в качестве метода исторического исследования, когда речь заходит об оценке действий нашего подводного флота в годы минувшей войны. Обычно все попытки сравнить наш флот с иностранными пресекаются ссылками на несопоставимость условий боевой деятельности отечественных и зарубежных подводников. Вместе с тем понятно, что условия борьбы были далеко не единственным фактором, влиявшим на действия подводных сил и достигнутые ими результаты. Не менее важной представляется «техническая составляющая». Техника нашего подводного флота достаточно критически оценивалась в послевоенных специсследованиях, однако полностью представить степень различия между нашими и союзными субмаринами можно только взглянув на чужую технику глазами друг друга. Прекрасный аналитический материал по данному вопросу содержится в материалах по боевым походам подводной лодки «Тайгрис» в октябре 1941 года, на борту которой находился представитель СФ капитан-лейтенант М.А. Бибеев, и советской подводной лодки «М-34», на которой в сентябре того же года выходил представитель Ройял Нейви кэптен Джон Фокс (John Fawkes).

ДОКУМЕНТ № 1

ИНФОРМАЦИЯ О ТТХ И ТАКТИКЕ ДЕЙСТВИЙ АНГЛИЙСКИХ ПЛ, ДЕЙСТВУЮЩИХ В СОСТАВЕ СФ

« декабря 1941 г.

Английские ПЛПЛ, действующие в составе БПЛ СФ.

1. ПЛ. «ТАЙГРИС»

2. ПЛ. «ТРАЙДЕНТ»

Построенные в 1939 г. типа «Тетис»

Водоизмещение — 1090/1340;

Скорость — 20/9^[104]

Вооружение ПЛ.

1. Торпедное вооружение.

Торпедное вооружение состоит из 10 торпедных аппаратов, расположенных:

В носу прочного корпуса 6 торпедных аппаратов

В носу в надстройке 2 торпедных аппарата

В надстройке около рубки 2 торпедных аппарата

В корме торпедных аппаратов нет.

Запас торпед — 16 (53 см)^[105]

Стрельба беспузырная. Торпедные аппараты волнорезов не имеют.

2. Минного вооружения нет^[106].

3. Артиллерийское вооружение.

Состоит из одной пушки 100 мм (102-мм. — М.М.), установленной впереди рубки (по типу ПЛ «К»), и двух пулеметов системы «Льюис», установленных на мостике.

Для выхода артиллерийского расчета имеется специальный арт. люк. Подача снарядов к орудию производится вручную через арт. люк. Для первых выстрелов имеются около пушки кранцы.

4. Перископы.

Перископов на ПЛ два, длина 9,5 метра^[107]. Носовой перископ зенитный. Диаметр около 220 мм, с большим полем зрения и с двумя окулярами.

Перископ имеет диаметр, азимутальный круг с делениями от 0° до 360°. Переключатель для увеличения расположен в ручке перископа. Верхняя головка перископа диаметром около 80–85 мм.

Кормовой перископ командирский. Дальномера не имеет. Азимутальный круг с делениями от 0° до 360°. Переключатель для увеличения также в ручке перископа. Диаметр трубы около 160 мм. Верхняя головка перископа имеет диаметр около 60–65 мм.

Фотоаппаратов к перископам нет.

Перископы находятся в ЦП. Перископы вращаются легко без всякого усилия. Подъем и опускание перископов гидравлический (масло) бесшумно.

5. Аккумуляторная батарея.

Состоит из трех групп, из 112 элементов в группе, всего 336 элементов.

Аккумуляторные ямы герметичные, система вентиляции аккумуляторной батареи общеямовая.

В надводном положении при ходе под дизелем, воздух, подходящий к дизелям, проходит через аккумуляторную яму.

Приборов зажигания^[108] водорода на ПЛ нет. Срок службы аккумуляторной батареи определяется не более 1,5–2 годами.

Во время похода ПЛ обогревается электрогрелками.

6. Дизеля и электромоторы.

Дизеля двухтактные, бескомпрессорные, 6-цилиндровые, мощность [по] 1240 НР (л.с. — М.М.). Кроме главных электромоторов имеются два электромотора экономического хода^[109].

7. Топливо.

Запас топлива 130 тонн в цистернах прочного корпуса.

8. Пресная вода.

Запас пресной воды 16 тонн, вода расходуется без ограничения. Имеются цистерны для дистиллированной воды.

9. Рули.

Носовые и кормовые горизонтальные рули имеют клапанную конструкцию. Носовые рули в надводном положении закидываются вверх и имеют стальные тросы для отвода минрепов.

Приводы НГР, КГР (носовых и кормовых горизонтальных рулей. — М.М.) и вертикального руля работают совершенно бесшумно.

Сетепрорезателей подлодки не имеют.

10. Спасательные устройства.

Во втором и четвертом отсеках имеются спасательные камеры. Индивидуально спасательные приборы системы "Девис", имеется устройство для выстреливания с ПЛ дымовых сигнальных ракет из подводного положения.

11. Мостик.

Мостик на ПЛ открытый, на мостике имеется штурвал дистанционного управления вертикальным рулем, на корме мостика установлены два машинных валиковых телеграфа; которые используются только при входах в бухты и швартовке. На телеграфе стоят два человека. Мостик высокий, на большой волне не заливается из-за особой конструкции обводов носовой части ПЛ.

12. Рубка.

В рубке никаких приборов и механизмов нет. Рубка представляет из себя трубу с трапом для выхода из ПЛ на мостик. Верхний и нижний люки меньше диаметром и легче, чем на наших ПЛ ПЛ.

13. Система погружения и всплытия.

Цистерны главного балласта кингстонов не имеют, кроме средней цистерны (18 т). Вентиляция главного балласта открывается гидравликой.

Главный балласт продувается трубонасосом низкого давления. После продувания средней цистерны сразу пускаются дизеля на винт.

14. Приборов регенерации на ПЛ нет.

15. Гидро-акустика.

Звуко-подводной связи на ПЛ нет.

Шумопеленгаторная станция^[110] установлена в центральном посту. Приборы очень чувствительные, показания точные. Гидроакустиков на ПЛ три человека, имеют хорошую подготовку и большой стаж работы (один из акустиков на ПЛ имеет стаж 11 лет). Во время торпедной атаки на ШП слушают два акустика, быстро и точно дают пеленг объекта, определяют тип корабля и его скорость по числу оборотов винта.

16. Связь.

Связь с отсеками телефонная. Переговорных труб на ПЛ нет. Для радиоприема из-под воды имеется выдвижная телескопическая мачта (поднимается гидравликой) с изолированной антенной, которая выдвигается выше перископов.

17. Обмундирование.

Теплое обмундирование состоит: шерстяное нижнее белье, белые шерстяные свитера, кальсоны, носки и чулки. Темно-синие шерстяные шлемы и шарфы. Сверху шерстяного командный состав носит свое положенное обмундирование и прорезиновый непромокаемый темно-желтого цвета плащ с капюшоном.

Обувь кожаная или резиновые сапоги.

Матросы сверх шерстяного обмундирования носят синие комбинезоны (полученные у нас). Ботинки, низкие кожаные или резиновые сапоги. Имеют все грубошерстные темно-желтого цвета пальто-реглан с капюшоном.

18. Постельные принадлежности.

На ПЛ по числу личного состава койки и диваны с кожаными матрацами и подушками. Командный состав имеет по четыре белых шерстяных одеяла, матросы тоже, но качество одеял грубое.

19. Питание.

Питание разнообразное, в основном консервы. Блюда острые и вкусные. Хлеб, мясо и овощи получают на базе БПЛ. При стоянке ПЛ ПЛ в базе команда питается в столовой БПЛ. На ПЛ имеется продовольственная кладовая и ледник для скоропортящихся продуктов.

Прием пищи на походе: Утренний завтрак для команды — 7 ч, второй завтрак — 11 ч 30 м., обед — 16 ч, вечерний чай — 19 ч 30 м.

Для командного состава прием пищи сдвигается на 1 час позднее,

младшие командиры имеют свою кают-компанию.

20. Личный состав.

Командного состава на ПЛ — 6 человек

Командир ПЛ,

1-й офицер,

навигатор,

торпедо-офицер,

инженер,

врач.

Рядовой состав — 60 человек с младшими командирами и в большинстве старослужащие.

По специальностям:

Сигнальщики, рулевые, акустики, радисты, комендоры, мотористы, электрики, трюмные, торпедисты, строевые.

21. Организация.

Команда разделена на три вахты, вахтенная служба несется в три смены по 2 часа, сменяются в четные часы. Офицеры вахту несут по 2 часа, сменяются в нечетные часы.

На походе на мостике находится: вахтенный командир и четыре наблюдателя, три человека ведут наблюдение в носовых секторах, а четвертый наблюдает в кормовом секторе. Наблюдатели состоят из акустиков, сигнальщиков и комендоров.

На мостик во время похода никто не выходит, так как курят в лодке, во всех отсеках установлены пепельницы, уборные в лодке просторные и работают хорошо.

Погружение производится по сигналу: два ревуна, остальные команды голосом. В подводном положении ПЛ управляется носовыми и кормовыми горизонтальными рулями. Кормовыми рулями управляют лоцман и рулевые. На управление носовыми рулями привлекаются другие специалисты.

Погружением и всплытием ПЛ ведает 1-й офицер (пом. командира). Перископная глубина ПЛ 33 фута. На этой глубине ПЛ управляется хорошо и при большой волне.

На подводном ходу в лодке полная тишина. Механизмы и все приводы устройств работают бесшумно. Двери на переборках закрываются по особому приказанию.

Поход ПЛ «Трайидент». 18/X в море в район Кильдина на торпедные атаки по СКР «Смерч» и арт. стрельбы по щиту.

ПЛ вышла из «Полярное» в 9 час. 30 мин., пришла в район,

погрузилась и начала маневрировать для выхода в атаку по СКР. ПЛ произвела три атаки без выпуска торпед. Момент залпов ПЛ показывала выпуском сигнальных дымовых ракет. Залпы производились с дистанции 10–12 кб. При ^[111] = 120°. Все атаки скрытые. С СКР во время атак подлодку не видели. После залпа командир уходил на глубину 60 фут. и через 15 минут всплывал под перископ, осматривал горизонт и всплывал. Курс и скорость СКР командир определил без ошибок.

Метод выхода в атаку такой же, как у нас. С большой дистанции командир от пеленга отворачивал на 90, с малой дистанции — на 60.

Метод торпедной стрельбы — последовательный выпуск торпед с временными интервалами (имеется специальная таблица). Для торпедной стрельбы имеется специальный прибор вычислитель, таблиц торпедной стрельбы на ПЛ нет ^[112]. Для получения угла упреждения и угла встречи пользуются приборами, состоящими из кругов скорости торпеды и скорости корабля.

При торпедной атаке уделяется большое внимание скрытности. В основном командир ориентируется по акустике. На больших дистанциях командир пользуется зенитным перископом очень осторожно, поднимая его на короткое время, который имеет больше поле зрения и большое увеличение и дальномер.

Перед подъемом перископа стопорит ход.

Со средних дистанций командир пользуется командирским перископом, поднимая его на короткое время.

Во время торпедной атаки офицер навигатор на особом целлулоидном планшете ведет прокладку.

Артиллерийская стрельба по щиту не состоялась.

Командир после торпедных атак провел учение по тренировке арт. расчетов. Погрузился и, маневрируя на условный объект, объявил арт. тревогу, всплыл, арт. расчет вышел через арт. люк, произвели три выстрела и снова погрузились на перископную глубину. С момента объявления арт. тревоги до момента погружения ПЛ на перископную глубину прошло 1 мин. 15 сек.

При возвращении в «Полярное» на мостике находились вахтенный командир и четыре наблюдателя, был обнаружен неизвестный самолет на большой высоте, ПЛ погрузилась. На перископной глубине командир опознал, что это самолет противника (это подтвердили английские летчики, которые находились на ПЛО). ПЛ погрузилась на 60 фут и через 15–20 мин. всплыла и пошла на базу.

Поход ПЛ «Тайгрис» на позицию в район «Нордкап» (имеется в виду м. Нордкап. — М.М.) 6/Х по 15/Х — 41 г.^[113]

11/Х 8 час. 15 мин. Командир обнаружил два ТР в охранении двух ТЩ. Вышел в атаку в 10 час. 15 мин., выпустив 4 торпеды с дистанции 13 кб. Торпеды в цель не попали. Командир считал, что торпеды, вероятно, прошли под килем транспорта. После залпа ПЛ погрузилась на глубину и всплыла через 30 мин.

14/Х в 11 ч. 40 м. Обнаружил 3 ТР, в охранении 4 ТЩ и 2 самолета. Вышел в атаку в 12 час. 05 мин., выпустил 5 торпед, слышали сильные взрывы. Через 4 минуты после залпа на ПЛ в течение часа было сброшено 12 глубинных бомб. ПЛ погрузилась на 150 фут и на этой глубине находилась около 1,5 часа^[114].

Командир в атаку выходил ориентируясь на данных акустики. Перед подъемом перископа стопорили ход. При нахождении на позиции командир большое внимание уделял скрытности ПЛ.

п. п. Капитан 1-го ранга Воеводин

ОЦВМА, ф. 32, д. 5532, л. 114–117.

ДОКУМЕНТ № 2

«ПРИКАЗ^[115]

**КОМАНДИРА 2-й БРИГАДЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
КОМАНДИРУ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ "М-33"»**

1. В 17 часов 2 августа 1941 г. выйти в операцию. Район действия согласно прилагаемой при сем схеме.

2. Переход подводной лодки совершить абсолютно скрытно. Маршрут следования согласно схеме.

3. Обстановка. Район действия минирован. Несется дневной и ночной дозор катерами и самолетами. Движение кораблей днем наблюдается редко. Вероятно движение преимущественно ночью.

4. Задача подводной лодки. Форсировать МЗ-М (минное заграждение. — М.М.) и линию дозора противника, подойти непосредственно к Констанце с целью уничтожения боевых кораблей и транспортов противника, входящих и выходящих как днем, так и ночью.

5. Указания по выполнению поставленной задачи. Использование оружия не ограничено. Установка глубины торпед 2–3 м. Прибор Обри — ноль.

С приходом в район действий в начале дня 4 августа провести разведку на себя и в тот же день подойти к Констанце. Используя висение на перископе, пребывание подводной лодки без хода, экономя электроэнергию (управление рулями вручную), добиться производства зарядки аккумуляторной батареи один раз в 2 суток. Для зарядки отходить в свободный район действия подводной лодки.

Схема позиций подводных лодок у западного побережья Черного моря с 22 августа по 10 октября 1941 года

6. Отход из района действия после выполнения задачи или по истечении срока пребывания в море. Возвращение прежними курсами.

7. Связь по действующей схеме связи. До окончания операции радиопереговоры подводной лодке запрещаются. На прием подводной лодке работать нормально для получения приказаний по обстановке.

При возвращении в базу донесение о своем месте дать при пересечении меридиана 31°.

Командир 2-й бригады подводных лодок ЧФ капитан 1-го ранга М.Г. Соловьев

Комиссар 2-й бригады подводных лодок ЧФ полковой комиссар А.А. Павлинский

Начальник штаба 2-й бригады подводных лодок ЧФ капитан 3-го ранга А. С. Куделя».

ОЦВМА,ф. 118, д. 1427, л. 12.

ДОКУМЕНТ № 3

ВЫПИСКА ИЗ ЖУРНАЛА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «М-34» О БОЕВОМ ПОХОДЕ НА ПОЗИЦИЮ

№ 11 С 18 ПО 23 СЕНТЯБРЯ 1941 г.

18 сентября... В 17 час. 03 мин. вышел из Балаклавской бухты. Готовность № 2. Ветер северо-западный. Море 3 балла. Видимость хорошая. Курс 180°, ход 10,5 узла.

В 18 час. 42 мин. по пеленгу 118° силуэт, дистанция — 40–45 кб.

В 18 час. 51 мин. в силуэте опознана подводная лодка. Дан полный ход, приготовлен левый торпедный аппарат к выстрелу.

В 18 час. 56 мин. опознал подводную лодку типа «Д»^[116]. Подводная лодка обменялась опознавательными с сопровождавшим меня катером.

В 19 час. 20 мин. курс 275°, ход 10,5 узла. Подводная лодка скрылась

по пеленгу 100°.

19 сентября. В 5 час. 35 мин. погрузился на глубину 25 м. Ход 3 узла, курс 266°.

В 7 часов всплыл на перископную глубину. Горизонт и воздух чист. Видимость хорошая. Волна от северо-востока 3–4 балла. Облачно. Горизонт и воздух осматривается через каждые 10–15 минут.

В 20 час. 18 мин. всплыл в крейсерское положение. Готовность № 2. Курс 266°, ход 10,5 узла. Винт-зарядка. Ветер северо-восточный, 5–6 баллов. Море 5 баллов. Видимость 5–7 кб.

20 сентября. В 5 час. 21 мин. погрузился на глубину 25 м. Курс 270° ход 3 узла.

В 7 час. 30 мин. всплыл на перископную глубину. Видимость 3–5 кб, по пеленгу 270° открылся берег.

В 7 час. 50 мин. курс 23°, ход 3 узла. На 3-узловом ходу на перископной глубине подводную лодку невозможно удержать, даже если она имеет отрицательную плавучесть. Поэтому периодически погружаюсь на глубину 15–20 м или ложусь на грунт. Всплываю на перископную глубину через 20–30 минут с ходом 4 узла.

В 20 час. 25 мин. Всплыл в крейсерское положение. Начал зарядку аккумуляторной батареи.

21 сентября. В 4 часа 56 мин. погрузился на глубину 20 м. Курс 270°, ход 3 узла.

В 5 час. 12 мин. слышен удар о грунт. Застопорил электромотор. Дал ход назад. Слышно трение о корпус, похоже на минрепы или сети. Застопорил электромотор. Трение продолжается, подводная лодка разворачивается вправо.

В 5 час. 30 мин. всплыл в позиционное положение. Осмотрел корпус и поверхность воды вокруг подводной лодки. Ничего не обнаружил. В 5 час. 40 мин. Лег на грунт. Глубина 28 м.

В 6 час. 58 мин. всплыл на перископную глубину. Горизонт чист. Видимость хорошая. Волна 2–3 балла.

В 8 час. 20 мин. по пеленгу 1° в дистанции 40–45 кб силуэты двух транспортов. Боевая тревога. Торпедные аппараты приготовлены к выстрелу^[117].

В 8 час. 54 мин. произвел выстрел из левого торпедного аппарата по танкеру водоизмещением 5–6 тысяч т, идущему переменным курсом совместно с транспортом в охранении катеров-охотников и эскадренного миноносца типа «Королева Мария».

После выстрела подводная лодка всплыла на 4 м. Перед выстрелом

подводная лодка имела ход 4 узла. Эскадренный миноносец и 1 катер шли курсами на подводную лодку. Заполнена система быстрого погружения.

В 8 час. 54, 8 мин. прямо по носу слышен взрыв^[118], подводная лодка ушла на глубину 28 м. Циркуляция влево.

В 8 час. 55, 5 мин. 2 взрыва прямо над подводной лодкой. Курс 270°. Остановлен электромотор, гирокомпас; управление рулями переведено вручную.

До 9 час. 23 мин. продолжается бомбежка подводной лодки. 3-й взрыв особенно силен (лодка вздрагивает всем корпусом, в отсеках все в порядке). Сброшено 6 бомб^[119].

В 15 часов прекращено бомбометание^[120]. Сброшено 36 бомб. Отбой боевой тревоги. Отдраены переборки.

Схема маневрирования подводной лодки «М-34» 21 сентября 1941 года
20 час. 37 мин. всплыл в крейсерское положение. Курс 90°, ход 10,5 узла. Винт-зарядка. Готовность № 2. Ветер северо-восточный, 1 балл. Море — штиль. Видимость 7–8 кб. Возвращаюсь в базу^[121].

22 сентября. В 4 часа 30 мин. курс 32°, ход 10,5 узла. В 5 час. 48 мин. погрузился на глубину 20 м. Курс 82°. Ход 3 узла.

В 20 час. 36 мин. всплыли в крейсерское положение. Ход 10,5 узла. Винт-зарядка. Курс 95°. Ветер от северо-востока, 1 балл. Море — штиль. Видимость 4–5 кб. Готовность № 2.

23 сентября. В 6 час. 24 мин. встречены катером «МО-139». Следуем рекомендованными курсами в базу...^[122]

Командир подводной лодки «М-34» капитан-лейтенант Н.И. Голованов

Выводы командования

1. В 8 час. 20 мин. 21 сентября обнаружил 2 транспорта противника, идущих в охранении эскадренного миноносца и 2 сторожевых катеров переменными курсами. В 8 час. 54 мин. атаковал головной танкер водоизмещением 5000–6000 т одной торпедой с дистанции 5–7 кб. Взрыв торпеды был услышан через 45–48 секунд. Место потопления $\text{ш} = 28^{\circ}44'$, $\text{д} = 43^{\circ}59'5''$.

2. В перископ потопления транспорта не наблюдал, подвергся преследованию эскадренного миноносца и сторожевых катеров. Преследование подводной лодки и бомбежка производились с 8 час. 56 мин. до 15 час. 00 мин. Сброшено 36 бомб.

3. В 11 час. 25 мин., воспользовавшись случаем, поднял перископ для осмотра, — перископ был поврежден в результате взрыва глубинных бомб;

видимости нет, обстановку уточнить невозможно.

4. В результате бомбежки вышли из строя перископ, дифферентовочная помпа, несколько амперметров, дифферентометр в рубке, плафоны и колпаки освещения и разбита посуда.

5. Сбрасываемые глубинные бомбы, предположительно весом 25 кг, разрывы которых были на небольшой дистанции, подводная лодка выдерживает хорошо, главные механизмы и корпус не повреждены.

6. Безнаказанность и уход подводной лодки от преследования после такого числа сброшенных на нее бомб желательно в печати не опубликовывать, дабы не вызывать у противника необходимости сбрасывать бомбы большего веса.

7. Противник бомбит неорганизованно.

8. После залпа подводная лодка не удержала глубину и подвсплыла на 4 м. При каждом возвращении с позиции необходимо выгружать торпеды и проверять приборы беспузырной торпедной стрельбы в подводном положении, производя замеры принимаемой воды при залпе.

9. Подтверждается наличие створа к югу от м. Тузла. Истинное направление 297–117° южного фарватера у Тузла, которого корабли при следовании строго придерживаются.

10. При выходе транспорта из фарватера у Тузла для подводных лодок создается достаточно благоприятная обстановка для прорыва охранения и атаки транспорта или кораблей охраны.

11. Задачу подводная лодка выполнила. Личный состав действовал отлично.

12. Командир и личный состав заслуживают поощрения.

Командир 2-й бригады подводных лодок ЧФ капитан 1 — го ранга МТ. Соловьев

Военком 2-й бригады подводных лодок ЧФ полковой комиссар АЛ. Павлинский

ОЦВМА, ф. 118, д. 1436, л. 52–60.

ДОКУМЕНТ № 4

**РАПОРТ
КЭПТЕНА ФОКСА КОМАНДИРУ 2-Й БРИГАДЫ ПОДЛОДОК
ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА О ПРЕБЫВАНИИ НА ПЛ «М-34»**

25 сентября 1941 г.

У меня имеются следующие замечания за время пребывания на позиции на ПЛ «М-34».

Прежде всего мои замечания будут очень откровенными и, поскольку я имею много друзей на наших лодках, я уверен, что никто из них на мои замечания обижаться не будет. Мои замечания будут касаться, главным образом, разницы в несении патрульной службы английскими подводными лодками и подлодками Советского Союза, которые, несомненно, работают в разных условиях.

Первое, что мне кинулось в глаза, покидая базу, это — наличие дерева на мостике и в надстройке, как-то: спасательные пояса, крюк, деревянный трап. Все это на английских подлодках в военное время снято и хранится на базе подводных лодок. По моему мнению, это наиболее опасно для подводной лодки, если она подвергается бомбардировке, так как деревянные предметы могут всплывать и обнаруживать местонахождение ПЛ^[123].

Я был удивлен, что подводная лодка не погрузилась сразу выйдя из базы для дифферентовки, а также, чтобы принять часть балласта цистерны главного балласта. Я знаю, что подлодка удифферентовалась в бухте за день до выхода в море, однако, когда подлодка погрузилась в 5 часов следующего утра, поддифферентовка заняла некоторое время. Если бы подводной лодке пришлось быстро уйти под воду, в случае встречи с противником, то она оказалась бы недостаточно удифферентованной для выхода в атаку.

Я также был удивлен, что ПЛ в дневное время шла прямым курсом, не делая зигзагов. Я считаю, что ПЛ, покидая и возвращаясь в базу, не должна идти прямым курсом, а идти зигзагообразно. Зигзаг должен быть мелким. Английские ПЛ всегда ходят зигзагообразным курсом днем и даже в светлые ночи. Если ПЛ пр-ка действуют и будут действовать в водах Черного моря, то несомненно они будут оперировать у ваших баз, так же как ваши ПЛ оперируют у баз пр-ка, для ПЛ пр-ка не будет никакой трудности выйти в атаку на корабль, идущий прямым курсом. Этот вопрос касается не только русских ПЛ ПЛ, но также и надводных кораблей. Я и командер Эмброуз не раз наблюдали как ваши корабли ходят прямым курсом, поэтому и делали свои замечания^[124].

По моему мнению, служба наблюдения на ПЛ за все время нахождения ПЛ в море неслась хорошо.

Ночной прицел, установленный на мостике прост по своему обращению и хорош. Я считаю, что освещение репитера в боевой рубке

слишком яркое. На английских ПЛ ПЛ на репитерах установлены реостаты, позволяющие увеличивать или уменьшать освещение последних.

Вскоре, после выхода из базы на небольшом расстоянии была обнаружена ПЛ типа «Д», о пребывании которой в этом районе командиру ПЛ не было известно. Я считаю, что он должен был быть извещен и в особенности, если в районе ваших баз оперируют ПЛ противника.

В результате вибрации обломалось ограждение горизонтальных рулей и, ударяясь о корпус, производило много шума. Однако, этот недостаток вскоре был ликвидирован^[125]. По моему мнению, пользование надводным галюном в военное время представляет большую опасность. Если потребуется произвести срочное погружение, а в галюне кто-либо находится, то погружение займет больше времени. На английских ПЛ категорически запрещено пользоваться надводным галюном в военное время.

По моему мнению, на ПЛ типа «М» должно быть 3 строевых командира, ибо эти ПЛ используются на наиболее ответственных позициях в районах мелких вод и несение вахты в 2 смены очень трудно для командного состава. Особенно устает командир ПЛ. Кроме этого, для 3-го командира была бы хорошая практика. Он получил бы больше практики на ПЛ типа «М», чем, допустим, 6-й командир на ПЛ типа «Д». На следующий день перед рассветом мы погрузились.

Я считаю, что команда хорошо знает свое дело, хорошо выполняла свои обязанности во время погружения, а также во время подводного хода. По моему мнению, работа моторов вертикального и горизонтального рулей, мотора подъема перископа и в особенности дифферентовочная помпа производят много шума. На английских ПЛ давным-давно отказались от дифферентовочной системы. Если нужно удифферентовать ПЛ, то вода принимается или откачивается непосредственно за борт и никогда не перекачивается из одной дифферентной цистерны в другую.

Я считаю, что при нахождении ПЛ на позиции, а также при переходах в подводном положении, вентиляция цистерн (кроме цистерн главного балласта при погружении) не должна производиться наружу, а должна производиться внутрь ПЛ.

На вашей ПЛ регенерация воздуха очень хорошая и, по моему мнению, гораздо лучше, чем на английских ПЛ. Я очень бы хотел получить описание на русском языке вашей системы регенераций воздуха, чтобы послать своему адмиралтейству.

По моему мнению, гидроакустика на ПЛ недостаточно хорошая и не отвечает своим требованиям, я надеюсь, что ваши ПЛ будут снабжены

английскими гидроакустическими приборами «Асдик»^[126]. Тренировка слушателей шумопеленгаторов на этом приборе занимает очень мало времени, хотя для тренировки ЗПС требуется очень много времени, но она на ПЛ не столь существенна.

По моему мнению, имея недостаточно хорошие шумопеленгаторы, время всплытия с безопасной глубины на перископную глубину должно быть сокращено до минимума.

Я считаю, что система внутренней сигнализации и особенно на такой маленькой лодке, как «М», не совсем удачна. Слишком много звонков и ревунов, в то время, как можно было бы передавать голосом. На английских подводных лодках, как правило, имеется только два звуковых сигнала — боевая тревога и срочное погружение. Если ПЛ находится на перископной глубине и ей нужно уйти на большую глубину на английских лодках дается тот же сигнал, что и для срочного погружения.

Утром 21 сентября был обнаружен конвой из 2-х кораблей, который шел в сопровождении эсминца и двух катеров. Был дан сигнал боевой тревоги. Во время атаки я находился в центральном посту. Наблюдая за азимутальным кругом перископа, репитером [гироскопа] и глубиной хода ПЛ, я имел точное представление о производимой атаке.

Мне кажется, что лодка не была достаточно хорошо удифферентована, так как во время атаки долгое время работала дифферентовочная помпа, за шумом которой трудно было слышать приказания командира.

Атака была трудной, так как корабли шли зигзагом и имели охранение. Я считаю, что командир ПЛ занял очень хорошую позицию для атаки и атаковал с расстояния 5-ти кабельтовых. В 08:54 был дан залп. Все были спокойны и находились на своих местах.

Командир лодки поднимал перископ на большом ходу (по меньшей мере 4 узла) и я уверен, что перископ ПЛ был обнаружен как раз перед выстрелом. Однако, это не была вина командира, ибо он должен был смотреть в перископ, и ПЛ должна была иметь больший ход, так как она была недостаточно хорошо удифферентована. Возможно, что дифферентровка лодки изменилась после приготовления торпедных аппаратов к выстрелу^[127].

Я считаю, что командир должен был выпустить не одну, а 2 торпеды.

После выстрела подлодка привсплыла. Возможно, недостаточно хорошо отработала система БТС. Была заполнена цистерна быстрого погружения и ПЛ ушла на глубину. В момент залпа командир ПЛ видел, что на лодку шли эсминец и катер.

После атаки командир лег на курс вост, чтобы оторваться от места атаки, уйти ближе к берегу и тем самым ввести в заблуждение атакующие ПЛ корабли.

Спустя 45 секунд после выстрела послышался взрыв. Возможно это был взрыв торпеды, попавшей в цель, ибо он отличался от последующих взрывов сброшенных глубинных бомб. Я считаю, что, если торпеда не попала, мы бы слышали ее взрыв при падении на грунт, пройдя свою дистанцию. Английские ПЛ зачастую, при выстреле нескольких торпед, слышат взрывы торпед, попавших в цель и спустя некоторое время взрывы остальных торпед, при падении их на грунт.

После первого взрыва командир ПЛ лег на грунт и остановил работу всех механизмов. В лодке не было никаких шумов, стояла абсолютная тишина и мы слышали шум винтов катера и эсминца, проходивших как раз над нами и сбрасывающих глубинные бомбы. Бомбы рвались очень близко и, по моему мнению, это были малые глубинные бомбы, поставленные на небольшую глубину. Одна бомба разорвалась над боевой рубкой. Погасло несколько лампочек, на мою голову посыпалось стекло, поврежден перископ и дифференциальная помпа, вышло из строя много амперметров и вольтметров. Я не стану перечислять всех повреждений, ибо командир ПЛ наверняка доложил Вам более подробно.

Во время бомбардировки, как командный состав, так и рядовой состав, были совершенно спокойны и вели себя очень хорошо.

Поведение личного состава ПЛ «М-34» может являться хорошим примером для личного состава всех ваших ПЛ.

Обращаясь к командиру ПЛ со смехом я сказал, что это хороший урок. Командир ПЛ спросил меня: «Что бы предприняла английская ПЛ, если бы она оказалась в таком положении?» Я сказал, что, по моему мнению, поскольку ПЛ была обнаружена, нельзя было оставаться на месте, а во что бы то ни стало надо оторваться от места атаки и уходить. Я был уверен, что мы могли это сделать не будучи обнаружены. Я считал, что идти к берегу, ложиться на грунт и выжидать ночи было бы не совсем правильным решением. По-моему, нужно было оторваться от противника и следовать на ост. Я порекомендовал командиру никаких цистерн не вентилировать наружу, не пускать никаких помп и перевести управление вертикальным и горизонтальными рулями вручную, идти на ост под одним мотором малым ходом. Командир ПЛ спросил меня, рекомендую ли я открыть клапана вентиляции цистерн главного балласта. Он, по всей вероятности, читал мою беседу, где рекомендовалось открывать клапана вентиляции цистерн главного балласта во время бомбардировки. Однако, в моей беседе я имел в

виду только полуторакорпусные и двухкорпусные лодки и, конечно, это ни в коей мере не относится к однокорпусным лодкам.

Командир лодки последовал моим советам и мы начали отрываться от противника. Хотя после и было слышно много разрывов глубинных бомб, однако они не рвались так близко от нас, как раньше.

Я понимал, что наш курс отхода был очень близок от минного поля и я не был уверен, что показания магнитного компаса верны. Я знал, что до этого ПЛ подвергалась размагничиванию, после чего было произведено уничтожение девиации магнитного компаса. Я знаю ряд случаев, когда после бомбардировки глубинными бомбами на ряде английских ПЛ показания магнитных компасов были неправильные. Хотя в данном случае магнитный компас и мог быть поврежден, однако поскольку нужно было знать курс точно, я порекомендовал командиру ПЛ включить гирокомпас^[128]. Я был уверен, что работа гирокомпаса не будет выслушиваться снаружи, хотя он и производил бы небольшие шумы внутри ПЛ, Командир ПЛ сначала не хотел включать гирокомпас, но после моего объяснения, что все командиры английских ПЛ в первое время войны имели такое же мнение, как и командир ПЛ «М-34» и что они всегда старались выключать сперри^[129]. Однако, им сейчас приказано не останавливать работу гирокомпаса, ибо на произведенных ряде экспериментов мы убедились, что шум работы сперри не может быть выслушан при работе одного мотора на малом ходу. После этого командир ПЛ приказал включить гирокомпас.

Скоро же после этого корабль противника прошел малым ходом прямо над нами, однако он нас не обнаружил и сбросил свои бомбы на некотором расстоянии от нас. После этого я был уверен, что мы уйдем без дальнейших повреждений.

В 13.15 корабль пр-ка прошел довольно близко от нас, и я был уверен, что это было случайно и он не знал нашего места, ибо он сбросил бомбы через некоторый промежуток времени после того, как мы его слышали, и что эти бомбы были сброшены кораблями противника, охотившимися за нами, которые они бросали через каждые 30 минут или час. Этим они хотели заставить нас думать, что они все еще нас преследуют и чтобы заставить лодку лежать на грунте. С момента отрыва от грунта и до момента всплытия в надводное положение ПЛ все время шла со скоростью 2 узла, иногда давала 4.

Мы уходили все дальше и дальше от места атаки корабля противника и всплыли, примерно, в 9 часов вечера на расстоянии около 30 миль от места

атаки.

Если бы перископ не был бы поврежден, я бы посоветовал командиру ПЛ всплыть под перископ, посмотреть на горизонт, чтобы убедить себя, что поблизости никаких охотников нет и что бомбы рвутся на большом расстоянии от нас. Я бы рекомендовал каждому командиру ПЛ, если он оторвется от противника, то через некоторое время привсплыть под перископ, чтобы убедиться что его не преследуют. Будучи уверен, что за ним не охотятся, командир ПЛ и команда будут себя чувствовать более спокойно. Посмотреть в перископ, при первой возможности, необходимо, т. к. это имеет большое моральное значение для к-ра ПЛ и если ПЛ находится в подводном положении и слышит взрывы глубинных бомб, командир будет всегда думать, что его преследуют.

Около 14 часов вечера я пошел в дизельный отсек и сказал несколько слов на русском ломаном языке находящейся там команде, которая чувствовала себя хорошо, были все в веселом настроении. Утром 22 сентября я имел небольшую беседу со свободной от вахты командой, во время которой мне было задано ряд вопросов.

Поведение командного и личного состава во время бомбардировки было очень хорошее.

Уроки даны.

1-й урок: русские ПЛ будут^[130] переносить глубинные бомбы. В начале противник бросал на нас малые глубинные бомбы, однако, по моему мнению, позже они сбрасывали более крупные бомбы.

Я считаю, что необходимо держать в большом секрете то, что малые глубинные бомбы, рвавшие вблизи ПЛ, не принесли ей больших разрушений, ибо если это дойдет до пр-ка, он может отказаться от малых глубинных бомб и применять только крупные^[131].

2-й урок: Бесполезно бросать малые глубинные бомбы по подлодке по одной бомбе. Глубинные бомбы должны быть крупные и сбрасываться группами с различной установкой глубины. При разрыве одной глубинной бомбы ПЛ, получив сотрясение, быстро приходит в нормальное положение. Однако, при разрыве одновременно несколько глубинных бомб на разной глубине, ПЛ получает сильные сотрясения, причиняющие большие разрушения.

ПЛ очень трудно уничтожить глубинными бомбами, и английские противолодочные корабли никогда не бросают менее 5 бомб сразу. Иногда бросают 12 и даже больше с разной установкой глубины.

3-й урок: Противник делает совершенно правильно, когда охотится за

ПЛ в р-не ее обнаружения до темноты (бомбы были слышны по меньшей мере в течение 8 часов после начала бомбардировки) и, возможно, что противник в этом р-не имеет противолодочные корабли, ожидающие всплытия ПЛ в ночное время. ПЛ должны помнить это и должны отрываться и уходить с места, где они подвергались бомбардировке.

4-й урок: Сразу, сейчас сделать ваши ПЛ бесшумными невозможно, но можно довести шумы до минимума путем перехода на ручное управление рулями, с включенным гирокомпасом, идти малым ходом под одним мотором. В таком положении ПЛ выслушать трудно. Примером может служить ПЛ «М-34». Опыт также показал, что управление горизонтальными и вертикальными рулями вручную не выматывает рулевых.

Я рекомендовал бы, если это возможно, приспособить подъем перископа вручную, т. к. в настоящее время мотор подъема перископа на ваших ПЛ остается почти единственным механизмом, который в данный момент обесшумить нельзя^[132]. Я также рекомендовал бы, если это возможно, поскорее поставить на резиновые амортизаторы все наиболее важные приборы, как-то: амперметры, вольтметры, глубомеры и т. д. Всегда иметь один глубомер выключенным.

Надо ожидать, что ваши ПЛ будут иметь в дальнейшем более серьезные повреждения, но не надо бояться этого, ибо конструкция русских подводных лодок показывает, что они могут переносить глубинные бомбы.

5-й урок: Если ПЛ попала подходящая цель и она вышла в атаку, не надо жалеть торпед, а надо выпускать столько в залпе, сколько позволяет конструкция торпедных аппаратов и надо считаться с возможностью всплытия ПЛ в момент залпа. Мне говорили, что вы не имеете недостатка в торпедах^[133]. Мое мнение, не жалея торпед, если подвернулась возможность, посылай во врага все, что ты можешь^[134].

6-й урок: Позиция, на которой находилась ПЛ «М-34», является такой позицией, на которой ПЛ ПЛ всегда могут встретить цель. Я хотел бы побеседовать с командиром 2-й БПЛ, капитаном 1-го ранга Соловьевым, об использовании ваших ПЛ на данной позиции в дальнейшем, как на наиболее ответственном участке коммуникации врага.

* * *

Я очень благодарен капитану 1-го ранга Соловьеву за то, что он предоставил мне возможность выйти на эту позицию, а также очень благодарен командиру ПЛ «М-34», капитан-лейтенанту Голованову, его

командирам и команде за их большую любезность и хорошее отношение ко мне, как к пассажиру на их боевой и очень чистой ПЛ.

Кэптен Фокс

Переводчик старший лейтенант Тарасов

ОЦВМА, ф. 32, д. 5532, л. 282–291.

ДОКУМЕНТ № 5

ДОНЕСЕНИЕ ПЕРЕВОДЧИКА СТ. ЛЕЙТЕНАНТА ТАРАСОВА О ПРЕБЫВАНИИ КЭПТЕНА ФОКСА НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ «М-34»

«» сентября 1941 г. [\[135\]](#)

18-го сентября с.г. кэптену Фоксу была предоставлена возможность выйти на подлодке «М-34» на позицию в районе Констанца.

В 2 часа 30 мин. кэптен Фокс, по приглашению командира 2-й бригады ПЛ капитана 1-го ранга тов. Соловьева, прибыл на бригаду, где он был ознакомлен с задачами, поставленными ПЛ и с обстановкой в р-не позиции.

Кэптен Фокс был очень благодарен командованию бригады и командованию ЧФ за предоставленную ему возможность выйти на такую ответственную позицию. Он ожидал, что ему будет предоставлена возможность выйти на позицию в р-не нашей Г[лавной] Б[азы] или вспомогательных баз и не мог ожидать, что он выйдет на позицию в р-не Констанцы.

В 16 час. 30 мин. кэптен Фокс с командиром Бригады прибыли в Балаклаву и в 17 часов ПЛ отдала швартовы.

При выходе из Балаклавы кэптен Фокс обратился к командиру ПЛ капитан-лейтенанту Голованову с вопросом: «Почему у нас не убраны спасательные круги и не убран деревянный настил на мостике?» Командир ПЛ ответил, что пока ПЛ не подвергалась бомбардировке и поэтому для ПЛ не предоставлялось никакой опасности.

Кэптен Фокс сообщил, что на английских ПЛ все деревянные предметы, могущие всплыть, убраны.

Покинув базу, лодка в сопровождении катера шла прямым курсом. По этому поводу кэптен Фокс заявил, что он не хочет критиковать действия командира ПЛ, однако ПЛ не должна идти прямым курсом, а должна идти зигзагом.

Спустя некоторое время, наша ПЛ встретила с ПЛ типа «Д». Командир ПЛ не был предупрежден о возможности встречи с одной из наших лодок в этом районе и он знал позицию для атаки.

Однако, был послан катер для опознавания подлодки, после чего было выяснено, что это была наша подлодка типа «Д». Кэптен Фокс поинтересовался вопросом, известно ли командиру подлодки о наличии здесь еще одной нашей лодки? Командир лодки ответил, что ему это неизвестно, однако я перевел, что командиру подлодки было известно о пребывании в этом районе нашей лодки^[136].

По мнению Фокса, наши подлодки при выходе до базы должны погружаться для дифферентовки пройдя в подводном положении некоторое расстояние, всплыть и следовать на свою позицию зигзагообразным курсом.

Перед выходом в море, на носовые горизонтальные рули были наварены «усы», предупреждающие возможность захвата минрепа горизонтальными рулями. Один из этих «усов» с правого борта оторвался и когда подлодка погрузилась при вибрации, он все время стучал о корпус лодки.

Ночью после всплытия был послан один из бойцов, который совсем отломал «ус», после чего стука уже не было. Однако, когда погрузились утром, оказался и второй «ус» обломан с левого борта, который производил подобный же шум, и в ночь на 21 сентября с.г. этот «ус» тоже был обломан.

21 сентября, перед рассветом, лодка погрузилась в районе позиции и пошла на грунт, после чего слышался шум по бортам на надстройке и снизу. Создалось впечатление, что подлодка попала в сети. Подлодка всплыла, был произведен осмотр, никаких сетей не оказалось. По мнению Фокса, это был шум, произведенный трением подлодки о грунт, при развороте ее течением. Однако, Фокс считал совершенно правильным действия командира подлодки, что он всплыл, чтобы осмотреть подлодку.

С восходом солнца лодка всплыла под перископ, легла на курс и начала приближаться к району Констанцы. Командир подлодки наблюдал в перископ и обнаружил идущие корабли. Был дан сигнал боевой тревоги, после чего кэптен Фокс направился в центральный пост. Командир лодки сообщил Фоксу, что идет конвой, состоящий из 2 кораблей, эскортируемых двумя катерами-охотниками и одним ЭМ, типа «Мария».

Командир подлодки начал занимать позицию для атаки. Фокс же, не будучи в состоянии следить через перископ, начал наблюдать за действием командира, показанием репитера и гаубомера. По его словам, он имел полное представление о проводимой командиром атаке.

Примерно в 8 час. 54 мин. была выпущена торпеда. Находясь во втором отсеке, я засекал время по часам и примерно через 45–46 секунд слышался сильный взрыв, от которого содрогнулась лодка. Примерно через 30–40 секунд после этого взрыва катера и ЭМ начали забрасывать лодку глубинными бомбами. Бомбы рвались над лодкой и вокруг лодки. Подлодка ушла на глубину 29 метров, так как глубина моря в этом месте не превышала 30–31 метр. Лодка коснулась грунта. Командир лодки, после выпуска торпеды, хотел было направиться по направлению берега, чтобы ввести в заблуждение катера и ЭМ противника. Однако, он обратился к кэптену Фоксу с вопросом: «Что сделала бы английская лодка, оказавшись в подобном положении?» Кэптен Фокс ответил, что он рекомендует перевести управление горизонтальных и вертикальных рулей вручную, дать самый малый ход и стараться оторваться от места бомбардировки. Он порекомендовал лечь на курс отхода, т. е. направиться не по направлению берега, а направиться по направлению моря.

Командир лодки последовал совету кэптена Фокса. Работа всех механизмов была выключена, управление рулями переведено вручную и работал только один мотор на малом ходу. Лодка легла на курс примерно 90–95°.

Позади лодки продолжали раздаваться взрывы глубинных бомб. Кэптен Фокс порекомендовал командиру лодки включить выключенный им ранее гирокомпас, ибо он уверен, что шум гирокомпаса не будет слышен за шумом работающего винта. Гирокомпас был включен. Это предположение Фокс обосновал тем, что обычно после бомбардировки магнитный компас показывает неверно, иногда врет до 180° и, чтобы быть уверенным в своем курсе, надо иметь включенным гирокомпас.

Пройдя несколько минут, мы слышали над лодкой шум винта проходящего ЭМ, который периодически останавливался и вслушивался. Однако работа винта на малом ходу и работа гирокомпаса, по всей вероятности, не была обнаружена, ибо он над нами не сбросил ни одной бомбы.

Мы продолжали отрываться от места бомбардировки. Примерно через час, недалеко от лодки слышались взрывы двух глубинных бомб и, по мнению Фокса, эти бомбы бросались с целью заставить лодку держаться на грунте, ибо, как он говорит, лодка ими не была обнаружена.

Примерно через каждый час мы позади лодки слышали взрывы глубинных бомб. По мнению кэптена Фокса, они производили бомбардировку места, где была произведена атака танкера. Однако эти бомбы были более крупного калибра, чем первые бомбы, сброшенные на

подлодку. По всей вероятности, к месту были вызваны катера-охотники, которые и забрасывали место глубинными бомбами. Бомбардировка подлодки началась примерно в 8 час. 55 мин., и последние взрывы бомб мы слышали в 17 часов вечера, будучи уже на большом расстоянии от места атаки.

Во время бомбардировки Фокс не показал никакой растерянности, хотя, как он говорил после, он был очень сильно напуган. Он считает, что офицерский состав должен своим поведением показывать пример личному составу.

Примерно через час после бомбардировки кэптен Фокс зашел в отсек и обратился к личному составу, находящемуся там, с вопросом, как они себя чувствуют? Все были в бодром настроении и находились на своих местах. По мнению Фокса, поведение личного состава и командного состава во время бомбардировки было очень хорошее. Он заявил командиру лодки, что каждый находился на своем месте и выполнял порученную ему работу.

Примерно в 18 часов лодка всплыла под перископ, чтобы посмотреть, что происходит на горизонте. Однако через перископ ничего не было видно постольку, поскольку последний был выведен из строя.

Кэптен Фокс попросил разрешения командира подлодки побеседовать с личным составом, свободным от вахты. Командир лодки разрешил. Кэптену Фоксу был задан ряд вопросов практического характера, в частности, о поведении английских подводников во время бомбардировки. На все эти вопросы он отвечал с охотой.

На вопрос, какие цели в этой войне ставит перед собой Гитлер, Фокс ответил, что основной его целью является завоевание всего мира и подчинение всех народов «высшей» немецкой расе. «Вот почему, говорит Фокс, мы, несмотря на различие систем сейчас боремся с общим врагом — гитлеризмом».

Фокс пришел к выводу, что одним из недостатков наших подлодок и, в частности, подлодки типа «М» является их шумливость. Работа дифферентовочной помпы на подлодке типа «М» своим шумом производила на Фокса удручающее впечатление, и когда ему сообщили, что в результате бомбардировки помпа вышла из строя, он остался очень доволен.

Работа электромотора вертикального руля производит также очень сильный шум и он назвал издаваемый мотором звук, — звуком «умирающей коровы».

Шум мотора подъема перископа тоже производит шум, который может

быть легко запеленгован. Фокс приходит к выводу, что подлодки типа «М» можно обесшумить путем перевода управления вертикальных и горизонтальных рулей вручную, не пользоваться дифферентовочной помпой, а пользоваться воздухом и, по его мнению, возможно сделать приспособление подъема перископа вручную.

Кэптен Фокс считает одним из очень крупных недостатков как на надводных кораблях, так и на подлодках — это следование прямым курсом. По его мнению, подлодки противника находятся на позиции в районе нашей базы и им не представляет абсолютно никакой трудности провести атаку по подлодкам и надводным кораблям, идущим по прямому курсу, хотя бы даже в охранении катеров-охотников.

23 сентября, при подходе к маяку Ай-Тодор, мы обнаружили идущий пароход «Днепр» в сопровождении тральщика и двух катеров. «Днепр» шел прямым курсом. Кэптен Фокс просто был возмущен и заявил: «Не сегодня, так завтра вы будете проучены, потеряете одну подлодку или транспорт, однако, это будет поздно». По его мнению, лучше принять меры предосторожности раньше, чем потерять одну единицу флота^[137].

Кэптен Фокс просил меня сообщить командиру бригады подводных лодок, чтобы последний сообщил Военному совету ЧФ или же непосредственно адмиралу Майлсу^[138] в Москву о том, что сделал ли, что-либо полезное кэптен Фокс для наших подлодок. Он сам не может, как он говорит, сообщить своему адмиралтейству о пользе своей работы здесь, ибо он не знает имеется ли какая-нибудь польза или же нет, а просто он просит, чтобы наше командование непосредственно сообщило об этом адмиралу Майлсу.

В 10 часов 23 сентября подлодка^[139] прибыла в Балаклаву, где была встречена командиром и военкомом бригады. Кэптен Фокс присутствовал на завтраке, где было также командование дивизиона и бригады подлодок.

Кэптен Фокс обещал командиру бригады подлодок написать ему донесение о всех замеченных недостатках и хороших сторонах наших подлодок и личного состава. Однако, он просил, чтобы все недостатки, упомянутые им, рассматривались, как лично его мнение и все советы, которые он даст в своем рапорте, рассматривались бы как практические указания, полученные из опыта английских подлодок. Все, что можно применить на наших подлодках, может быть использовано, а что наше командование считает неверным, — оставлять без внимания.

По мнению Фокса, нашей подлодке типа «М» необходимо добавить одного строевого командира, так как исключительно трудно командиру

лодки нести вахту службы и командовать подлодкой.

У кэптана Фокса очень превратное понятие о наших военкомках подлодок. Он считает, что каждый человек, находящийся на подлодке, должен находиться на том или ином посту и что лучше иметь лишнего сигнальщика, чем иметь комиссара лодки.

Переводчик старший лейтенант Тарасов

ДОКУМЕНТ № 6

ПРЕДЛОЖЕНИЕ КАПИТАНА ФОКСА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ НАШИХ ПЛ

29 сентября 1941 г.

Диаграмма, приложенная к схеме^[140], рассматривает пребывание двух подводных лодок в течение одного месяца на важной линии коммуникации противника между болгарскими портами и Констанцей.

Некоторые корабли противника идут по маршруту Констанца в устье Дуная, но их не так много, и я предпочел бы взять лодки с позиции у Сулины и использовать к югу от Констанцы.

Прилагаемая диаграмма рассматривает использование на позиции 6 ПЛ типа «М» и 3 ПЛ типа «Щ» и позиция остается без лодок только (исключая зарядку батареи) в течение одной ночи, когда ПЛ покидает позицию, ибо на следующее утро прибывает заменяющая ПЛ.

Из первой схемы можно видеть использование пяти ПЛ типа «М». Каждая ПЛ получает 13 дней в базе и 7 дней в море.

Предположим, что одна из лодок временно выйдет из строя, однако несение позиционной службы может быть выполнено четырьмя ПЛ, но с таким расчетом, что ПЛ будут находиться 9 дней в базе и 7 в море.

Если одна ПЛ выйдет из строя, несение позиционной службы на недолгое время могут выполнять три типа «Щ» с таким расчетом, что они будут 9 дней в базе и 9 дней в море.

Замечания о позициях. Кажется, наилучшей позицией является позиция между Мангалия и Констанца^[141], и я бы имел одну лодку здесь. ПЛ, идущие на эти позиции, могут использовать фарватер против Тузлы и при оставлении позиции они могут уходить либо этим же фарватером, либо фарватером, находящимся против Констанцы^[142].

Если ПЛ уходит с позиции, используя фарватер против Тузлы ночью, она может пройти вблизи ПЛ, идущей ей на смену. Однако это не будет

играть значения, так как каждая ПЛ будет предупреждена о возможности встречи ПЛ в эту ночь в данном районе, а также им должно быть приказано не атаковать ПЛ в этом районе.

Между базой и входным фарватером на позицию уходящая и возвращающаяся ПЛ должны идти разными маршрутами, так как в случае преждевременного ухода с позиции (допустим, использовали торпеды) они могут встретиться на пути.

Я бы посоветовал использовать лодки, упомянутые во второй схеме, на позиции к югу от Мангалии, если это не слишком близко к болгарской границе.

ПЛ подходят на позицию и уходят с позиции к югу от Мангалии.

Если использовать указанную выше позицию нельзя, я бы посоветовал использовать ПЛ, указанные в первой схеме, между Констанцей и Тузла, а указанные ПЛ во второй схеме — между Тузла и Мангалия. В этом случае все лодки должны использовать фарватер против Тузлы. В этом случае одну из схем нужно передвинуть на два дня, во избежание прибытия на позицию одновременно двух лодок.

Если между Констанца и Мангалия оперируют две ПЛ, фарватер использовался бы очень часто, и было бы необходимо приказывать ПЛ не атаковать подводные лодки во всем этом районе. Это не будет играть роли, ибо основной задачей их является атака кораблей противника, а также противник имеет мало ПЛ в этом районе.

Прилагается схема действия ЭМ в этом районе^[143].

Задачей этой операции является атака линии коммуникации конвоев противника между Констанца и Мангалия в ночное время эсминцами.

Операция, возможно, немного опасная для эсминцев, но я считаю, что она оправдывает себя по следующим причинам:

1. Конвои противника в настоящее время следуют на линии Мангалия — Констанца без каких-либо помех, кроме подводных лодок.
2. Эта операция будет иметь очень большой моральный эффект на врага, даже в том случае, если не будет потоплено ни одного корабля противника, а эсминец получает повреждения.

Эта операция может остановить движение конвоев противника на некоторое время, ибо они не будут знать, когда такая же операция повторится.

3. Кроме этого эта операция имела бы большую моральную поддержку для наших ПЛ ПЛ, действующих в этом районе. Я знаю из опыта, что известие о действии своих надводных кораблей, иногда приходящих в район действия своих подводных лодок и атакуя здесь корабли противника,

очень ободряет^[144] ПЛ. Кроме того, противолодочные корабли противника не чувствовали бы себя в безопасности^[145].

Подобные операции очень часто проводились английскими крейсерами и эсминцами у южного побережья Норвегии, несмотря на наличие крупных воздушных сил противника в Ставангере.

Прежде чем начать эту операцию, надо приказать своим ПЛ покинуть этот район на ночь или же уйти ближе к берегу противника, лечь на грунт и не атаковать никаких кораблей в течение этой ночи. Если ПЛ уходят к берегу противника, эсминцам должно быть приказано не атаковать подводных лодок в этом районе.

Предположим, что темное время суток продолжается с 20 до 6 часов, и что если эсминцы идут со скоростью 25 узлов (кроме района между Мангалия и Констанца, где они могут идти малым ходом), расстояние, которое должны пройти эсминцы, идущие курсом, который я рекомендовал бы, около 480 миль.

Эсминцы покидают Севастополь около 15 часов и идут со скоростью 25 узлов 120 миль в северо-западном направлении, как бы направляясь в Одессу. В 20 часов, с наступлением темноты, ложатся на курс зюйд-вест по направлению к Констанце, что составит еще 120 миль и они прибудут в район Констанцы в 01:00. Расстояние от Констанцы до Мангалии около 25 миль, которое они могут покрыть к 03:00 или же ранее, если они никого не встретят.

Если эсминцы никого не обнаружили и сами не были обнаружены, я бы посоветовал дать по Мангалии несколько залпов для того, чтобы обратить на себя внимание противника.

В 03:00 эсминцы направляются в Севастополь и к 06:00 (начало рассвета) будут в расстоянии 75 миль от берегов противника. Им потребуется пройти еще около 150 миль (6 часов при скорости 25 узлов). Если это потребуется и будет возможно, для сопровождения эсминцев могут быть посланы истребители на этот участок пути.

Если эсминцы могут идти со скоростью больше 25 узлов, операция займет меньше времени, и они к началу рассвета, таким образом, будут дальше от берегов противника.

Переводчик старший лейтенант Тарасов^[146]
ОЦВМА, ф. 32, д. 5532, л. 262–266.

**СООБЩЕНИЕ 1-го УПРАВЛЕНИЯ НКВМФ СССР № 54056-СС В
3-е УПРАВЛЕНИЕ НКВМФ СССР О РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЛЕНОВ АНГЛИЙСКОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ
МИССИИ И АНГЛИЙСКИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ В СССР**

6 сентября 1941 года

Сообщаю характеристики и некоторые данные о деятельности членов английской военно-морской миссии и английских представителей в СССР.

Коммандер Уайберд — член военно-морской миссии в Москве. Родился в 1904 г[оду]. Окончил военно-морское училище. Уайберд достаточно (хорошо) владеет русским языком (говорит, читает, пишет). Русский язык изучал вначале в Лондоне, а затем в 1933 г[оду] в течение 9 месяцев в Таллине (раньше Таллин являлся местом подготовки английских и американских разведчиков русского направления). Для практики в языке и знакомства со страной и обычаями Уайберд в 1935 г[оду] был в СССР под видом туриста.

До назначения в Москву работал в адмиралтействе. Себя рекомендует штабным офицером.

Уайберд является опытным разведчиком. Очень любознателен, но умеет держаться, действуя с толком. Знает хорошо советский флот, поэтому интересуется больше политическими и другими вопросами.

Находясь, например, в конце июля в течение двух дней на Архангельском аэродроме (где он ожидал миссию кэптана Бевана^[148]), все время стремился прогуляться по его территории. При осмотре нашего эсминца «Сокрушительный» Уайберд также больше всех проявлял любопытство.

Со всеми прибывающими офицерами Уайберд подолгу беседует и инструктирует их. Заметно, что после этих бесед английские офицеры становятся более замкнутыми и недоверчивыми.

Коммандер Уайберд находился в Севастополе (с 11 по 21 [августа 19] 41 г.) исключительно для организации и направления разведывательной работы прибывших сюда офицеров — кэптана Фокса и командера Эмброуза. Держал он себя очень высокомерно, все его разговоры носили ярко выраженный антисоветский характер и безусловно оказывали влияние на окружающих офицеров.

Уайберд, например, заявил, что его и других английских офицеров держат в Севастополе, как в тюрьме, как на Лубянке, [им] никуда нельзя ходить.

Он также высказывал свое недовольствие сводками Информбюро и некоторыми мероприятиями советских органов («Почему держат народ в

полном неведении о действительном положении на фронтах — захвачен или нет тот или иной город немцами», «Почему отобрали радиоприемники» и т. п.).

Уайберд, очевидно, имеет особые полномочия, так как английские офицеры, с которыми он встречается при своих поездках в Архангельск и Севастополь, даже выше чином, его побаиваются и выполняют его приказания беспрекословно.

Прибывающие английские офицеры становятся информаторами командера Уайберда и осуществляют с ним связь, используя для этого шифр.

Уайберд знал бывшего военно-морского атташе в Англии Чикунского и осведомлялся, где таковой сейчас находится^[149]. Знал он также бывшего секретаря военно-морского атташе в Англии тов. Костринского.

Выводы:

Командер Уайберд — квалифицированный разведчик, имеющий солидный стаж работы в этой области и хорошую подготовку.

Имея дипломатическую визу и являясь членом военной миссии, использует свое положение для организации разведывательной сети в нашей стране.

За командером Уайбердом необходимо установить тщательное наблюдение.

Кэптен Фокс, возраст — 37 лет. По специальности — подводник, штабной офицер. В СССР впервые. Молодой, малоопытный разведчик. Знает немецкий язык, проявляет большой интерес к нашему флоту. В разговорах пытается узнать, где и какие у нас строятся и строились корабли и какова их судьба (например, линкора, строящегося в Николаеве). Также очень интересуется укреплениями Севастополя, советской авиацией и другими сведениями (личный состав, условия службы и пр.). Вопросы задает довольно наивно.

Неоднократно подчеркивал, что он прибыл в СССР только для работы на кораблях, для оказания помощи и консультации, что он — «боже меня упаси» — не разведчик и ничего с этим «темным» делом общего не имеет.

Однако после беседы с командером Уайбердом Фокс стал просить себе отдельную комнату в штабе и частную квартиру в городе. Его прежние разговоры о службе на кораблях сменились на доводы о необходимости быть больше на берегу как старшему из офицеров, которому необходимо иметь связь со штабом и разговаривать со своими коллегами.

По мнению командира подлодки «С-33»^[150], кэптен Фокс является

весьма посредственным офицером-подводником или в течение продолжительного времени на лодках не плавал (его наивные вопросы, передвижение по палубе корабля и пр.). По заданию командера Уайберда кэптен Фокс поставил перед командованием Черноморского флота ряд вопросов, в которые входили данные о портах и базах флота, список кораблей, деятельность ЧФ и пр.

Фокс имеет связь шифром с Уайбердом и военно-морским командованием в Александрии.

Коммандер Эмброуз, 36 лет. Друг командера Уайберда, с которым вместе изучал русский язык в Лондоне, а затем — в Таллине.

Эмброуз по натуре ленив и, по первому впечатлению, нелюбопытен. Послан в СССР, по-видимому, лишь потому, что знает (хотя и слабо) русский язык и готовился на русском направлении.

Эмброуз очень недоволен системой продвижения в английском флоте. Работает в паре с кэптенем Фоксом.

Лейтенант-коммандер Пауэлл. Выдает себя за знатока по размагничиванию кораблей. На самом деле является лишь узким специалистом в области трального дела.

Пауэлл, имея специальные задания от командера Уайберда, стремился под всевозможными предлогами остаться дольше в Севастополе.

По мнению наших инженеров, соприкасавшихся по работе с лейтенантом-коммандером Пауэллом, он старается как можно больше выведать сведений об организации минно-тральной службы в нашем флоте. Пауэлл вылетел в Москву 28 августа.

Выводы:

Кэптен Фокс, коммандер Эмброуз и лейтенант-коммандер Пауэлл присланы в Советский Союз для разведывательной работы.

Перечисленные офицеры и непосредственно Фокс и Пауэлл стремятся установить в Севастополе нелегальные связи. За их деятельностью необходимо установить тщательное наблюдение.

Начальник 1-го управления НКВМФ

Военком 1-го управления НКВМФ

полковой комиссар Петров

ЦА ФСБ РФ.

СПЕЦСООБЩЕНИЕ

3-го управления НКВМФ СССР № 3/8005 народному комиссару Военно-Морского Флота СССР Н.Г. Кузнецову о проведении разведывательной деятельности на Черноморском флоте представителями английской военно-морской миссии

25 сентября 1941 года.

Оставшиеся на Черноморском флоте представители английской военно-морской миссии Фокс и Эмброуз продолжают усиленно заниматься разведывательной работой. Путем личного наблюдения и бесед с командным составом они пытаются подробно выяснить: какое вооружение на том или другом корабле, их тактические и ходовые качества и т. д.

Эмброуз, находясь на э[с]м[инце] «Бодрый», проявлял значительный интерес к организации службы на корабле, тактико-техническим данным вооружения и боевому управлению кораблей. Особенно Эмброуз интересовался 37-мм автоматами и, узнав, что это наши отечественные, сказал: «Какое замечательное оружие вы, русские, научились строить» — и как бы между прочим спросил о скорострельности орудий.

В беседах с командным составом Эмброуз интересуется партийностью и религиозными убеждениями. Старается доказать, что «коммунизм навязывается Советским Союзом другим странам независимо от желания народа».

Фокс проявляет интерес к штату подлодок и их тактическим свойствам. Посетив ПЛ «Щ», Фокс задавал следующие вопросы:

1. Штат личного состава лодок.
2. Надводная и подводная максимальная скорость лодок, а также экономические скорости.
3. Количество элементов аккумуляторных батарей и их емкость.
4. Наличие на ПЛ гидроакустических установок.
5. Способы использования торпедного оружия.
6. Наличие на подлодках амортизаторов как средства борьбы при атаках подлодок глубинными бомбами.
7. Назначение на подлодках приборов «К-5»^[151].

На вопросы командного состава об английском подводном флоте Фокс отвечает охотно, но заметно избегает давать точные данные о подводных лодках.

Большой интерес Фокс проявляет к подлодкам типа «М». Когда ему была предоставлена возможность посетить подлодку, он после ее осмотра заявил: «Не принимайте это за комплимент, однако таких лодок, как "М", я еще никогда не видел. Эта лодка является лучшим, что я когда-либо видел».

Крупным недостатком наших подлодок, по мнению Фокса, является чрезмерная шумность моторов и особенно механизмов подъема перископа.

Фокс систематически выражает возмущение неправильным его использованием и жалуется на то, что ему не дана возможность близко познакомиться с командирами штаба флота, что он мало знаком с общей обстановкой на Черноморском театре.

Однажды Фокс даже заявил, что если в ближайшие дни его не начнут использовать, то он сообщит адмиралтейству об отзыве из Советского Союза, так как в таком положении он не оправдывает своего назначения.

По мнению Фокса, в недалеком будущем надо ожидать крупных событий на Черноморском театре. В подтверждение этого он сослался на концентрацию большого количества итало-немецких войск в болгарских портах и на турецко-болгарской границе, которое предназначено для десанта на побережье Черного моря и для непосредственного нападения на Турцию^[152].

Во время разбора оперативной сводки о концентрации войск в болгарских портах Бургасе и Варне Фокс возбужденно спросил: «Почему вы не можете бомбардировать болгарские порты?!» Когда ему ответили, что Болгария против нас не воюет^[153], Фокс сказал: «Мы иногда тоже делали подобные ошибки, не хотели нарушать нейтралитет. Вы должны были давно выступить против Болгарии. Англичане были глупыми, когда позволяли Гитлеру делать то, что он захочет. Русские же еще глупее. Давно нужно было Бургас и Варну разбомбить. Вы об этом пожалеете».

Обращаясь к одному из командиров, Фокс просил заострить внимание командования Черноморского флота на следующих обстоятельствах: «Пока существует Черноморский флот, десантные операции с моря маловероятны, но к этому готовиться надо. Прежде чем начать эту операцию, немцы предпримут активные действия против морских баз и флота. Сильные операции немцев против баз явятся первым сигналом начала десантных операций. Будьте готовы к отражению сильных налетов авиации противника. Надо ожидать, что основной ударной силой против флота будет немецкая авиация. Пикирующие бомбардировщики представляют большую опасность для флота».

В беседе по вопросу политики Турции Фокс ответил, что Турция занимает сейчас выжидательную позицию и поэтому служит «и вашим и нашим».

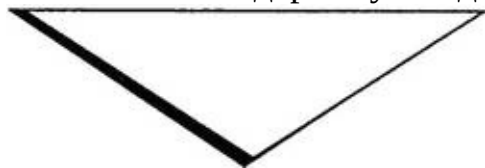
По мнению Фокса, Англия и СССР своими действиями в Турции должны опередить Германию.

О действиях английского флота в случае вторжения Германии в Турцию Фокс сказал: «В случае нападения Германии на Турцию действия английского флота будут зависеть от поведения Турции. Если Турция окажет сопротивление Германии, то английские самолеты могут использовать турецкие аэродромы и, действуя против немецких войск, поддерживать английский морской флот. Если же Турция предоставит свою территорию немецким войскам, действия английского флота, не имея поддержки с воздуха, будут затруднены, так как в Средиземном море сейчас нет ни одного авианосца».

Начальник 3-го управления ВМФ СССР
дивизионный комиссар Петров
ЦА ФСБ РФ.
* * *

Приведенные документы не оставляют сомнений в том, что в 1941 году наши подводные силы значительно отставали от английских и, по-видимому, других зарубежных по техническому уровню и в области тактики. И если в области последней нам удалось добиться в ходе войны заметных сдвигов в лучшую сторону, то сменить «матчасть» оказалось совершенно нереальной задачей. На завершающем этапе войны именно морально устаревшая и изношенная техника являлась главным тормозом в развитии и внедрении новых тактических приемов, совершенно необходимых хотя бы для сохранения установившегося баланса между нашими подводными силами и вражеской ПЛО. Без решения данной проблемы техническое отставание наших ПЛ постоянно увеличивалось, что явилось главной причиной заметного снижения успешности их торпедных атак в третьем периоде войны.

Горько сознавать тот факт, что во многом похожая ситуация имеет место в наших Вооруженных силах и в настоящее время. Даже в борьбе с иррегулярными бандформированиями российская армия не обладает качественным техническим перевесом, что неизбежно приводит к покрытию «разницы» за счет жизней военнослужащих. Сколько же еще нужно уроков, чтобы те, кому «положено», поняли, что эффективно может воевать только армия, состоящая из профессионалов, оснащенных современным оружием? Доживем ли мы до того дня, когда они хоть на минуту забудут о себе и им станет «за державу обидно»?



7. ПРИЛОЖЕНИЕ

Андрей Кузнецов

СКОЛЬКО ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ПОТОПИЛ НАШ ФЛОТ?

Сколько подводных лодок потопил наш флот во время Великой Отечественной войны? Прошло уже 65 лет, а точного ответа нет до сих пор. Основная причина очевидна. Подлодки старались действовать скрытно, и очень часто после их гибели не оставалось ни свидетелей, ни убедительных материальных следов. Во время войны были возможны лишь приблизительные оценки. Но и потом, когда в распоряжение победителей попали и документы, и те, кто посылал подлодки в бой, задача оказалась непростой. Тем не менее для анализа эффективности противолодочной обороны (ПЛО) требовалось определить причины потерь подводных лодок. Особенно это было важно для западных союзников. Для них защита морских коммуникаций играла огромную роль. И они примерно с 1944 года опасались, что Советский Союз после разгрома Германии получит передовые технологии в области подводной войны и в случае столкновения с Западом устроит очередную Битву за Атлантику.

Британское Адмиралтейство затребовало и уже в июне 1945 года получило от бывшего командования подводными силами Германии список потерь по немецким данным. Захватили англичане и основной массив документов, касавшихся подводного флота. Журнал боевых действий командующего подводными силами (КТВ BdU) был немедленно переведен на английский. К этой работе была привлечена группа немецких офицеров. В 1946 году появился официальный список потерь, подготовленный совместно британским Адмиралтейством и Отделом начальника морских операций США. К сожалению, на качество документа серьезно повлияла поспешность, с которой он составлялся, недостаточное количество привлеченных людей, языковой барьер. Во многих случаях исчезновению конкретной подлодки ставили в соответствие более-менее подходящую по времени и месту атаку противолодочных сил союзников, не углубляясь в подробности. Огрехи этого списка видны на примере лодок, судьба которых хорошо известна. Например, «U144» там значится погибшей на mine в июле 1941 года, хотя связь с ней поддерживалась до 9 августа.

Списком 1946 года пользовались в своих широко известных работах официальные историки Морисон (США) и Роскилл (Великобритания). Из

их классических трудов сведения о причинах потерь перекочевали во множество других книг. «Посторонним» авторам исходные данные были недоступны. Трофейные документы с наляпанным штампом «Этот документ — собственность Адмиралтейства» несколько десятилетий томились в «застенках» закрытых архивов. Американцы имели копии всех документов, но доступ к ним тоже не открывали. Работа же историков в погонах протекала неспешно. Лишь иногда, натываясь на явные несоответствия, они вносили изменения (например, в 1957 году поменяли местами причины и даты гибели «U344» и «U354»). Сейчас, когда завеса секретности почти полностью рассеялась, хорошо видно, что большинство немецких документов вообще не использовались при написании официальных английских и американских изданий. И только в последние десятилетия лед тронулся. Это коснулось как истории Второй мировой войны в целом, так и такой частной проблемы, как потери немецких подводных лодок. На этом поле наиболее плодотворно работает немецкий историк А. Нистле.

Было бы любопытно сравнить оценки 1946 года и современные представления. Принципиальны ли различия, насколько корректны были выводы тех лет? Повлияли ли бы более точные оценки на развитие противолодочного оружия и тактики? Но это выходит за рамки данной работы.

Во время Великой Отечественной войны для СССР боевые действия на море играли третьестепенную роль, всё решалось на суше. Но при возможном столкновении с Западом неизбежно возникала проблема борьбы на океанских коммуникациях. Отсюда и огромный интерес наших моряков к Битве за Атлантику, к действиям подлодок и ПЛО.

Эволюция наших представлений о наших же противолодочных успехах выглядит примерно так. Во время войны наблюдался немалый разбой в оценках. Специалисты во многих случаях достаточно трезво оценивали возможности нашей ПЛО и число ее жертв. Переоценка успехов имела место, но обычно в пределах разумного. Штабы флотов в итоговых отчетах давали менее реалистичные цифры. Потом появился англо-американский список 1946 года. Видимо, он вызвал у наших специалистов смесь шока и возмущения. Шок — из-за того, что успехи нашей ПЛО по полученным данным оказались ниже самых осторожных оценок. А возмущение — потому, что англичане вроде бы присвоили себе даже некоторые наши бесспорные успехи. Например, такой «украденной лодкой» должна была казаться «U387». Единственную пропавшую в начале декабря 1944 года в Арктике немецкую субмарину записали на счет

британской эскадренной группы, хотя эсминец «Живучий» таранил какую-то подлодку на 24-узловой скорости и в упор поразил ее четырьмя 102-мм снарядами, то есть явно потопил. Как мы увидим ниже, в действительности он таранил «U1163», которая пострадала, но уцелела, а с «U387» ясности до сих пор нет. Но в те времена английская несправедливость должна была казаться очевидной. Дело происходило в разгар холодной войны, когда обе стороны испытывали друг к другу тотальное недоверие. Вызывало подозрение, видимо, и большое число немецких лодок на Балтике, записанных в погибшие по небоевым причинам. Но сначала всё это было известно лишь узкой группе специалистов, так как данные о потерях и победах держались в Советском Союзе в секрете. В 1956 году «Воениздат» выпустил книгу о действиях немецких подводных лодок^[154]. Там было приложение с поименно перечисленными потерями субмарин — строго в соответствии с западными данными. Даже об «U250» было скромно написано, что она потоплена катерами противолодочной обороны — без указания чьими. Но вскоре всё изменилось. В условиях начатого Хрущевым сокращения вооруженных сил и упора на ракетно-ядерное оружие флот вынужден был буквально бороться за свое будущее, доказывая свою нужность. При этом неизбежно было обращение к итогам минувшей войны. В 1957 году был выпущен секретный справочник по потерям противника на море^[155]. Секретным он явно стал в первую очередь из-за содержащихся в нем заведомо недостоверных данных, легко поддававшихся опровержению. Сводные цифры из этого труда впервые были представлены широкой публике в сборнике «Поражение германского империализма во второй мировой войне»^[156]. Данные по подлодкам выглядели следующим образом (потоплено/повреждено): авиацией — 3/9, подводными лодками — 2/0, надводными кораблями — 7/5, минами — 10/0, береговой артиллерией — 1/0, всего боевых потерь — 23/14, потери по другим причинам — 25/0. Кроме того, по сведениям, не подтвержденным материалами противника, потоплено около 630 различных единиц, куда входило и немало подводных лодок.

Поименно уничтоженные советским флотом лодки были названы в вышедшей в 1962 году известной книге Л.М. Еремеева и А.П. Шергина^[157]. Этот список можно смело назвать «каноническим», поскольку данные Еремеева и Шергина воспроизведены во множестве других книг и статей. Благодаря огромной насыщенности информацией книга на несколько десятилетий стала настольной для всех, кто интересовался этой темой. К безоговорочным жертвам нашего оружия авторы отнесли 20 субмарин

(«U9», «U18», «U19», «U20», «U23», «U24», «U78», «U144», «U250», «U286», «U362», «U344», «U387», «U416» (поднята и отремонтирована), «U585», «U639», «U679», «U745», «U763», «U1000»), к возможным — 8 («U7», «U345», «U382», «U479», «U803», «U854», «U2331», «U2342»). Сейчас все эти лодки можно разделить на две категории:

1) бесспорно или возможно потопленные нами, а также те, которые точно погибли по другим причинам, но в 1962 году это было невозможно установить;

2) лодки, к гибели которых мы не имели отношения по доступным тогда данным. Еремеев и Шергин могли отсеять многие версии, просто опираясь на доступную им многотомную «Хронику» действий советского флота.

Видимо, приведенные ими данные — результат компромисса между научной добросовестностью и требованием показать побольше успехов. Возможно, не обошлось здесь и без редакторской правки. Судьба подлодок, попавших в первую категорию, подробно рассмотрена ниже. Добавлены также «U676» (пропала во время боевого похода в наши воды), «U367» и «U547», которые некоторые западные историками относили к жертвам наших мин, и итальянские сверхмалые подводные лодки на Черном море. Вторая категория коротко разобрана в главке «Мифы». Туда же отнесены несколько субмарин, упомянутых как жертвы нашего оружия в некоторых работах советского периода, а также «U702», якобы потопленная лодкой «М-176» в ходе многократно описанного «подводного поединка». Конечно, список мифических успехов далеко не полон. Его умудряются пополнять и в наше время.

Чтобы лучше понимать описанные ниже события, полезно коротко сказать о состоянии и развитии противолодочной обороны в годы войны. Не секрет, что советская ПЛО к началу 40-х годов пребывала в плачевном состоянии. Сейчас иногда пишут, что наши моряки даже не понимали, что не могут обнаруживать подводные лодки. Конечно, это не так, понимали. Например, известный специалист А.В. Томашевич на совещании высшего руководящего состава ВМФ СССР в октябре 1940 года сказал: *«На сегодняшний день это [ПЛО] едва ли не самое узкое место... Мы имеем уже довольно приличные, даже очень неплохие, глубинные бомбы, но они очень мало стоят, поскольку мы сегодня не обладаем шумопеленгаторами. Мы имеем шумопеленгаторы уровня 1915 года и на сегодня перспектив нет... Мы оказываемся совершенно беспомощными против подводных лодок противника в море»*. Действительно, шумопеленгаторы «Посейдон» и «Цефей-2» оказались практически бесполезны. В 1940 году была принята

на вооружение гидроакустическая станция «Тамир». Это был шаг вперед, но первые модели были настолько несовершенны, что практической пользы не принесли. Да и мало их было поначалу. Только к концу войны удалось создать более-менее работоспособные модели, и «Тамир-9» при всех своих недостатках действительно мог обнаруживать подводные лодки. В надводном положении лодки можно было обнаружить только визуально — радиолокационных станций противолодочные силы к началу войны не имели.

К счастью, во время войны мы получили от союзников современные противолодочное оружие и средства обнаружения. ПЛО как раз та сфера, в которой ленд-лиз сыграл для нас революционную роль. Лидером в области противолодочной обороны со времен Первой мировой войны оставалась Англия. Это не удивительно — для такой зависимой от морских коммуникаций страны ПЛО означала то же, что для нас пехота, танки и артиллерия. Вопрос жизни и смерти. Англия имела для развития средств противолодочной обороны всё, что нужно: огромный опыт борьбы с подлодками, мощную промышленность, передовую науку и жгучую необходимость. Хотя даже английский флот в первой половине войны столкнулся с трудностями в этой сфере — обнаружили изъяны тактики, недостатки первого в мире работоспособного гидролокатора, «Асдика», и т. п. Ответом стало совершенствование гидроакустической аппаратуры, появление бомбометов, стрелявших вперед по курсу корабля, и, наконец, первая интегрированная система ПЛО, включавшая несколько ГАС и бомбомет «Сквид», размещенный на стабилизированной платформе.

Принцип работы «Сквида» заключался в следующем: станции определяли дальность, глубину погружения и курс подводной лодки, выдавалась информация в рулевую рубку о необходимом курсе корабля для перехвата цели. Бомбы в бомбомете автоматически приводились в боевую готовность и их взрыватели переключались на глубину цели. По достижении расчетной точки залп производился автоматически. Однако, к сожалению, «Сквида» англичане нам не поставляли, советский флот получил оружие попроще типа многоствольного бомбомета «Хеджехог», а также отличные гидроакустические станции и неплохие РЛС (английские и американские). Возвращаясь к «Сквиду»: конечно, это было оружие нового поколения, но, как мы увидим ниже, оно не было лишено «детских болезней». Более подробно особенности средств ПЛО рассмотрены в тексте, там, где это необходимо для оценки вероятности поражения подводной лодки.

Около 10 лет назад автор данной работы уже обращался к вопросу об

уроне, нанесенном нами подводным флотам «оси»^[158]. За это время появлялись сообщения об обнаружении на дне минимум трех немецких подлодок («U367», «U387» и «U286»), но не одно из них не подтвердилось. То есть никаких новых материальных доказательств не добавилось. Однако за прошедшее время удалось проработать большой объем советских и немецких архивных документов, ознакомиться с некоторыми английскими архивными документами. Опубликованы английские документы или материалы на их основе, связанные с версиями гибели «U387», «U286» и «U344». Всё это позволило уточнить и в некоторых случаях изменить прежние оценки. Лучше понять происходившее помогли описание и оценки уровня нашей ПЛО непосредственными участниками событий, сделанные во время войны или сразу после нее.

Ниже разобраны все случаи гибели подлодок, к которым достоверно или предположительно имели отношение Вооруженные Силы Советского Союза в 1941–1945 годах.

Арктика

В годы войны в зоне ответственности Северного флота (восточнее 20-го градуса восточной долготы) погибли 14 подводных лодок («U286», «U288», «U307», «U314», «U354», «U362», «U387», «U425», «U457», «U472», «U585», «U589», «U639», «U655»). В данном случае нас также интересует «U344», которая хотя и погибла скорее всего к западу от 20-го градуса, но на ее уничтожение претендуют наши эсминцы. Итого 15 подлодок. Две из них, несомненно, потоплены кораблями СФ («U362» и «U639»), три достоверно потопили англичане («U307», «U425», «U472» — с этих лодок английские корабли спасли часть экипажа). Остальные десять бесследно исчезли. Шесть из них точно потоплены не нами, и советский флот никогда не претендовал на их уничтожение. В итоге остаются четыре подводные лодки, взгляды на судьбу которых у советских и западных историков расходились диаметрально.

«U585»(тип VIIC)

Согласно «канонической» версии, это первая уничтоженная нами немецкая подлодка на Севере. Предыстория такова. «U585» (капитан-лейтенант Эрнст-Бернхард Лозе) в ночь на 24 марта 1942 года подверглась

60-минутному преследованию трех кораблей на подходах к Кольскому заливу в квадрате AC8911 и получила некоторые повреждения. Наши корабли атак не производили. Вероятно, преследователями были английские тральщики, возвращавшиеся в Кольский залив после сопровождения конвоя QR-9. 25 марта субмарина зашла в Киркенес для устранения повреждений, однако осмотр показал, что она серьезно не пострадала. После проведенного на скорую руку ремонта лодку в 22:00 28 марта «выпихнули» в море на перехват конвоя PQ-13. Дальнейший ход событий хорошо виден на схеме 1. Сразу после войны считалось, что «U585» потопил английский эсминец «Фьюри», сбросивший всего 3 глубинных бомбы 29 марта в 14:15 (по среднеевропейскому времени). В 1977 году французский историк Клод Юан обнаружил, что лодка выходила на связь после этой атаки (в 14:32) из точки, находящейся значительно южнее. На запрос Адмирала Северных морей (Admiral Nordmeer)^[159] Лозе ответил: «Я в квадрате LC8259». Атаке «Фьюри» подверглась «U378», не получившая при этом повреждений. На «U585» в 22:08 29 марта был передан приказ занять крайнюю южную позицию на линии AC8535—AC8335, а в 03:00 30 марта — действовать между меридианами 34° и 35°20'. В это время к Кольскому заливу приближался конвой PQ-13. В 19:15 (18:15 по среднеевропейскому времени), сопровождавший конвой эсминец «Гремящий», несмотря на плохую видимость, в точке 69°36' с.ш. 34°03' в.д. обнаружил в 8—10 кабельтовых рубку подводной лодки и сбросил на погружившуюся субмарину 9 больших глубинных бомб с углублением от 25 до 75 метров и 8 малых (15 метров). После бомбометания в месте погружения подлодки наблюдалась плавающая пробка, куски дерева и бумага. Всё это заняло 1 минуту 58 секунд.

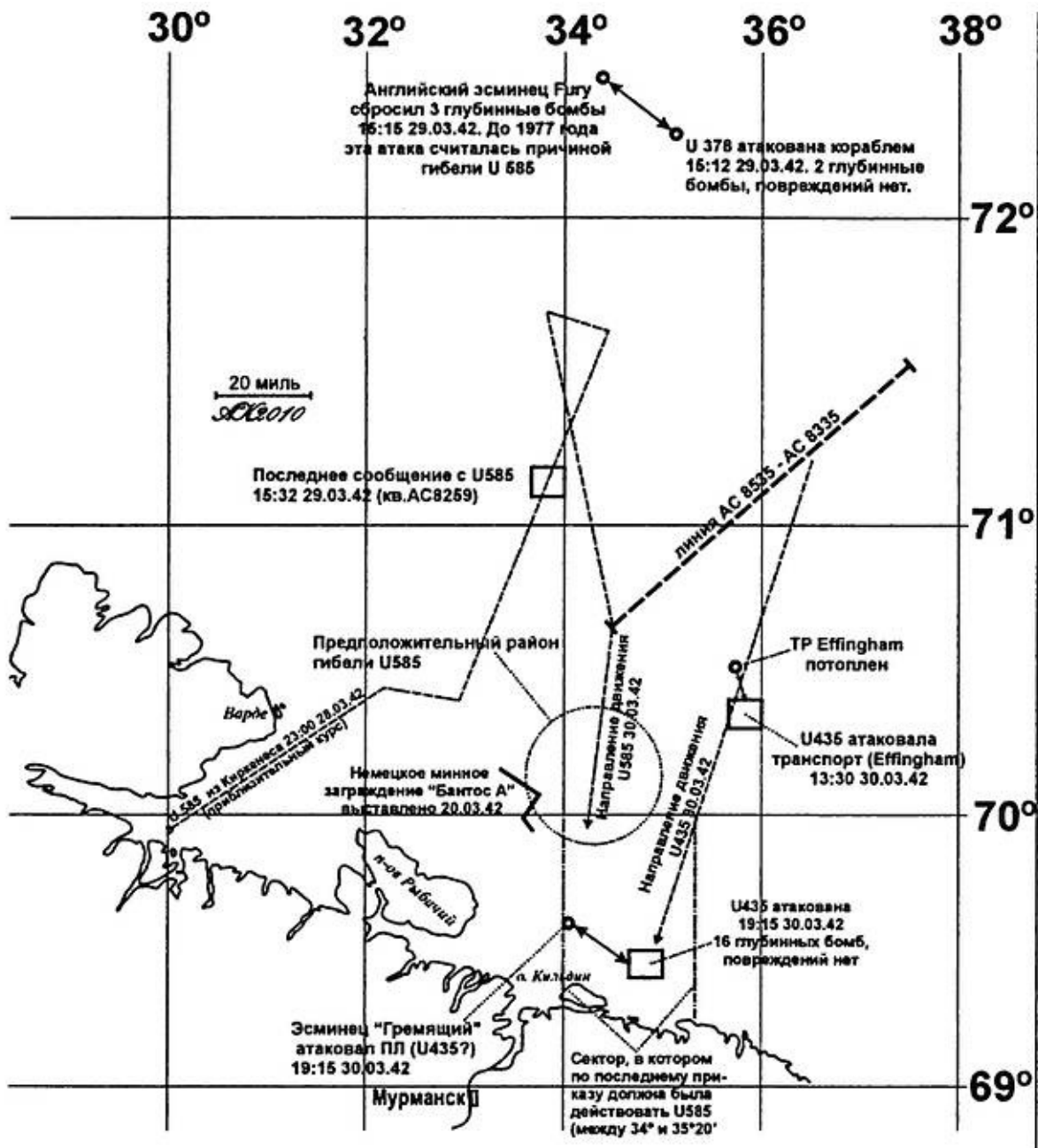


Схема 1. Последний поход «U585» 23–30 марта 1942 года

К сожалению, «фашист» уцелел. Можно с большой долей уверенности сказать, что атаке подверглась «U435», практически при этом пострадавшая. Согласно ЖБД этой подводной лодки, 30 марта в 18:16 в кв. AC8866, выйдя из очередного снежного заряда, она внезапно обнаружила на дистанции 1000 м два парохода (8—10 тыс. брт) в охранении двух эсминцев. Эсминцы немедленно повернули в сторону подлодки. Времени на торпедную атаку не оставалось, поэтому в 18:17 «U435» произвела

срочное погружение. Взрывы первых четырех глубинных бомб были зафиксированы в 18:19, следующие две бомбы в 18:22 легли близко, еще две в 18:23 — «очень близко», в 18:24 зафиксированы еще 4 взрыва и в 18:27 — один. Затем с 18:55 подводники слышали ряд взрывов в отдалении, в 19:16 зафиксировали еще один взрыв и в 19:33 — два. В 20:00 лодка находилась в квадрате АВ8866, в 20:42 всплыла. Расстояние между этим квадратом и местом атаки «Гремящего» составляет около 15 миль. Однако других атак в это время наши корабли не проводили, и нет сомнений в том, что под бомбы нашего эсминца попала «U435». Остается предположить, что немецкая субмарина накопила за время похода заметную ошибку в счислении или указала квадрат, из которого сделано донесение, а не место атаки.

Но вернемся к «U585». По версии Клода Юана, наиболее вероятная причина гибели подлодки Лозе — мина немецкого заграждения «Бантос А», сорванная с якоря и снесенная на линию предполагаемого маршрута «U585». На самом деле нет никаких данных, позволяющих судить о причине гибели лодки. Это могла быть и дрейфующая мина, и авария вследствие некачественно проведенного ремонта 26–28 марта. Не исключено, что Лозе в результате навигационной ошибки завел свою «семерку» на само заграждение «Бантос А». В предыдущем походе в азарте погони за целью он подходил вплотную к этому заграждению.

Раньше казалось, что «U585» могла погибнуть при возвращении в Киркенес на минах, выставленных в районе немецкой базы нашей подлодкой «К-23» или авиацией. Но сейчас эту версию можно отбросить. В немецких документах нет никаких отметок о посторонних взрывах у Киркенеса в конце марта — начале апреля. А наблюдателей там хватало — посты СНИС, батареи и т. п. Кроме того, «U585», получив 3 апреля приказ возвращаться, не отвечала на запросы. То есть с большой долей вероятности она к этому моменту уже погибла, причем далеко от Киркенеса.

Резюме: «U585» не была потоплена советским эсминцем «Гремящий» или британским «Фьюри». Возможные варианты — подрыв на mine (дрейфующей или прямо на линии «Бантос-А») или авария, повлекшая гибель лодки.

«U639» (тип VII C)

Операция «Вундерланд» (рейд карманного линкора «Адмирал Шеер»

и подводных лодок в Карское море) побудила командование Северного флота организовать патрулирование своих субмарин у мыса Желания. Их целью был перехват немецких кораблей и подводных лодок, огибающих Новую Землю с севера для рейдов на Северный морской путь. Вражеские надводные корабли больше в Карское море не заходили, а вот лодки действовали там каждое лето. Наши подлодки в течение войны совершили 8 походов к Новой Земле.

С 1 июля 1943 года были учреждены позиции № 11 (севернее м. Желания) и № 12 (восточнее того же мыса). Первой на позицию № 12 вышла «С-101» (капитан-лейтенант Е.Н. Трофимов, обеспечивающий — командир дивизиона капитан 2-го ранга П.И. Егоров). 28 августа наша подлодка маневрировала в 7–8 милях от берега в подводном положении со скоростью 3 узла. В 10:18 ГАС «Дракон-129» (гидроакустик краснофлотец И.В. Ларин) зафиксировала шум винтов, однако командир из-за снежного заряда не обнаружил цель. При очередном подъеме перископа наблюдение вел Егоров. Он обнаружил в 10–12 кабельтовых рубку подлодки, идущей курсом 350°. Егоров сразу начал маневрирование для выхода в атаку^[160]. В 10:50, когда дистанция сократилась до 6 кб, был произведен трехторпедный залп. Две из трех выпущенных лодкой торпед имели неконтактные взрыватели НВС. Через 45 секунд одна из них поразила врага. В 10:52 «С-101» всплыла, командиры поднялись на мостик. На месте гибели германского корабля осталось масляное пятно, вдаль уносилось большое облако дыма от взрыва. Эта картина была снята фотоаппаратом «ФЭД» с расстояния 3 кабельтовых, после чего лодка снова погрузилась. На «С-101» остановили моторы и 6 минут прослушивали горизонт. Убедившись, что опасности нет, командир в 11:08 дал команду на всплытие. Теперь лодка прошла по месту гибели врага. На поверхности разрасталось масляное пятно, плавали деревянные обломки, разорванные тела немецких подводников и разные предметы. Некоторые документы и вещи были подобраны.

Уничтоженной подлодкой оказалась «U639» (оберлейтенант цур зе Вальтер Вихман). Она возвращалась после операции «Зеехунд» — постановки 24 донных мин ТМВ в Обской губе (заграждение ОМУ-98). Это был ее четвертый и самый дальний боевой поход.

«U344» (тип VII С)

В августе 1944 года из Англии отправился очередной полярный конвой

JW-59 с мощным охранением, включавшим два эскортных авианосца. В то же время в СССР направился и отряд кораблей, полученных в счет будущего раздела итальянского флота — линкор «Архангельск» (бывший «Роял Соверен»)^[161] и 8 эсминцев. Самый опасный участок пути наша эскадра должна была пройти вместе с конвоем. Кроме того, для удара по линкору «Тирпиц» вышли две авианосные группы.

На предполагаемом маршруте конвоя была развернута группа «Труц» («U344», «U363», «U394», «U668», «U997», позже подключились еще несколько лодок). «U344» (капитан-лейтенант Ульрих Пич) вышла в поход еще 3.8.44 из Нарвика (из бухты Боген), и до 20 августа ничего примечательного с ней не происходило. Вечером этого дня «U344» обнаружила самолет с авианосца — признак близости конвоя. В свою очередь эсминец «Кеппел» и шлюп «Кайт» обнаружили гидроакустикой подлодку. Это могла быть только «U344», хотя Пич в своих последних донесениях и не упомянул о преследовании. Остальные подводные лодки находились далеко от этого места (см. схему 2). Эскортные корабли отделились от конвоя и всю ночь охотились за субмариной, несколько раз пуская в ход «Хеджехог» и обычные глубинные бомбы.

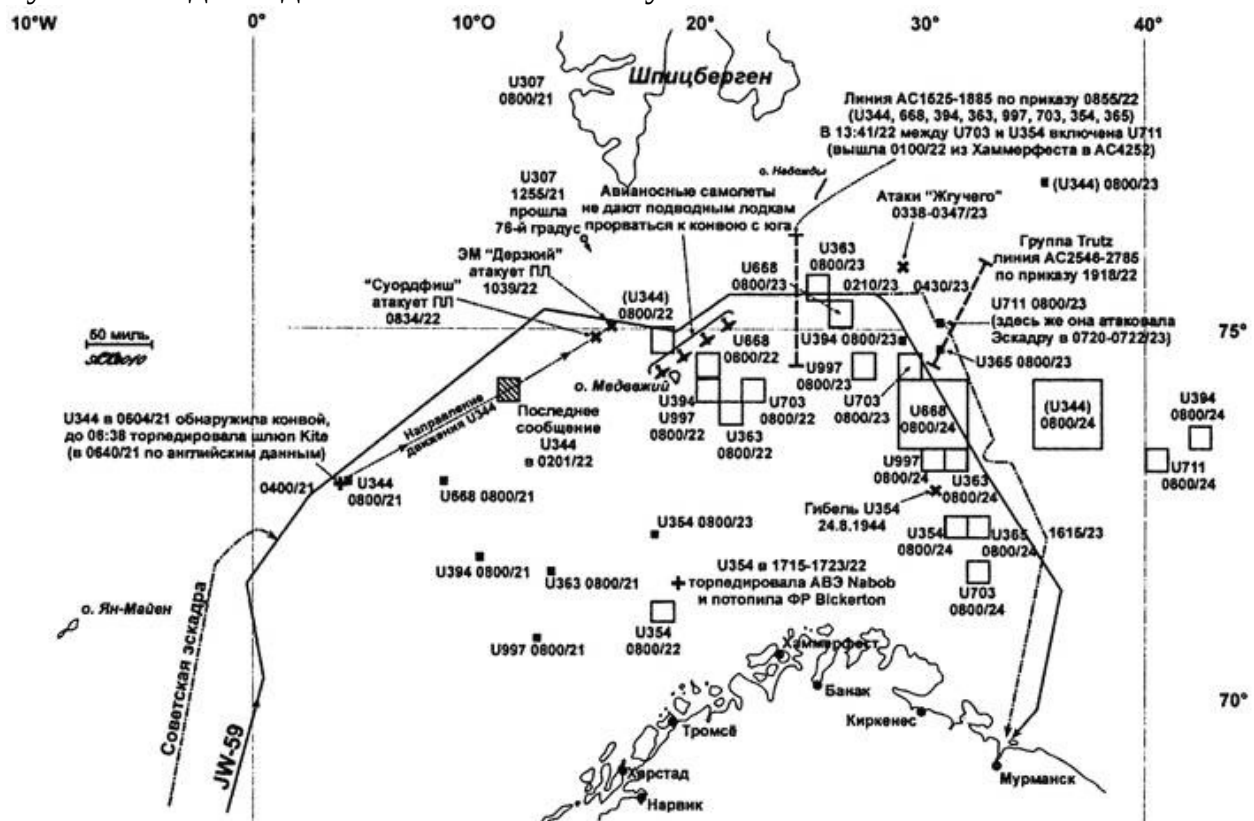


Схема 2. Переход конвоя JW-59 и эскадры. Обстоятельства гибели «U344» 21–24.8.1944

Под утро оба корабля направились к конвою, но у «Кайта» перепутались тросы, которыми буксировались ловушки акустических торпед («фоксеры»). Шлюп сбросил скорость до 6 узлов, чтобы вытащить «фоксеры», и в это время получил в борт две маневрирующие торпеды FAT. «U344» гидроакустикой не обнаруживалась из-за помех, создаваемых «фоксерами». «Кайт» затонул в течение 1–2 минут, при этом от взрывов и в ледяной воде погибли 217 человек, а в живых остались всего девять. Пич донес о потоплении легкого крейсера типа «Дайдо» и продолжил преследование конвоя. Он по-прежнему был ближе всех к цели. В 02:01 22 августа командир «U344» отправил последнюю радиogramму: «Нахожусь в квадрате 6110. Из-за аварии нагнетателя максимальная скорость 14,5 узлов. Вопрос: продолжать преследование?» В Журнале боевых действий командующего подводными силами в Норвегии (FdU Norwegen) фрегагген-капитана Р. Зурена эта радиogramма тут же откомментирована. Часть букв на сгибе журнала не читается, но смысл такой: «Разумеется, продолжать». Радиogramмой от 08:55 Зурен приказал группе «Труц» занять линию AC 1525–1885 на пути конвоя. «U344» должна была стать самой северной подлодкой в этой линии.

В 08:34 «Суордфиш» из 825-й эскадрильи с авианосца «Виндекс» закончил очередное противолодочное патрулирование и направлялся на родной корабль. В этот момент его пилот, лейтенант Беннетт, в разрыве облаков внезапно обнаружил почти прямо под собой подлодку, шедшую в надводном положении курсом N0, то есть в направлении конвоя, со скоростью всего 3 узла. На мостике находились три подводника. Беннетт немедленно спикировал настолько круто, насколько позволял его биплан, и с высоты 50 футов (ок. 15 м) сбросил 3 глубинные бомбы. Якобы одна из бомб попала в носовую надстройку, покатила вперед и застряла под сетеотводным тросом. Через 10 секунд, когда нос погружающейся лодки достиг глубины 24 фута (7,3 метра), бомба взорвалась. Эта версия воспроизведена в литературе, в том числе, например, в справочнике П. Кемпа по потерям подводных лодок^[162]. Однако на сайте, посвященном шлюпу «Кайт», выложено письмо самого пилота «Суордфиша»^[163]. В 1989 году Гордон Беннетт написал, что застрявшая бомба — выдумка автора книги об авианосце «Виндекс». В действительности бомбы упали вокруг лодки и взорвались на установленной глубине 1 фатом (чуть менее 2 метров). По наблюдению пилота лодку разнесло на части, полетели обломки. На воде остался один человек. Он размахивал руками, стараясь

привлечь внимание летчиков. В соответствии с приказом по возможности брать подводников в плен Беннетт попытался сбросить надувной плотик. Но тот сразу после сброса автоматически надулся и зацепился за хвостовой стабилизатор, пришлось плотик прострелить. В результате с «U344», если это была она, не спасся никто.

В общем, признаки поражения цели весьма серьезные. Впрочем, судя по всему, подлодка успела к этому моменту погрузиться, и пилот не мог видеть, что именно с ней произошло. К примеру, субмарина могла действительно погибнуть от детонации торпед (на ней к этому моменту оставались 5 штук). А могло просто сорвать палубный настил, как это часто бывало. Вряд ли можно сомневаться в том, что человек в воде был. Он вполне мог остаться снаружи при экстренном погружении, а лодка — уцелеть. В связи с этим можно вспомнить случай с «Щ-403», которая 19 февраля 1943 года в надводном положении подверглась тарану, ее командир С.И. Коваленко был тяжело ранен, остался снаружи и попал в плен, а сама лодка благополучно вернулась в базу. Немцы же остались в уверенности, что субмарина погибла.

Вряд ли имело бы смысл делать все эти предположения, если бы не событие, произошедшее через два часа. В это время советская эскадра шла вместе с конвоем. В 10:35^[164] 22 августа эсминец «Дерзкий» (капитан 3-го ранга А.И. Андреев) установил гидроакустический контакт с подлодкой и через 4 минуты дал залп из «Хеджехога» (24 бомбы). Через 10 секунд после залпа и через 3 секунды после входа бомб в воду (т. е. на глубине около 20 метров) они взорвались, что теоретически свидетельствовало о попадании в подводную лодку. На поверхности появилось большое масляное пятно. Глубина моря в районе атаки составляла 180 метров, что исключает возможность предположения об ударе бомб о дно. К сожалению, встречались случаи, когда бомбы «Хеджехога» взрывались от столкновения друг с другом в воде. Не исключено было и поражение крупного морского животного или косяка рыб. А за масляное пятно наблюдатели, как это многократно случалось, могли принять взбаламученный взрывами участок водной поверхности.

Согласно вахтенному журналу эсминца, атака произошла в точке 75°08,5' с.ш. 17°42' в.д., однако в его же журнале боевых действий приведены координаты 75°02' с.ш. 16°10' в.д. — видимо, исправлены по результатам обратной прокладки. Еще по одной атаке в этот же день сделали «Деятельный», «Жесткий» и «Живучий» обычными глубинными бомбами — скорее всего по ложным целям. Эти атаки с самого начала считались неудачными.

Никаких других лодок, кроме «U344», в этом месте физически быть не могло. Остальные подлодки группы «Труц» двигались южнее острова Медвежий и постоянно загонялись под воду самолетами с авианосцев. А могла ли там быть сама «U344»? Если посмотреть на схему 2, видно, что расстояние между местами английской и советской атак — около 14 миль, направление движения — как раз в соответствии с приказами FdU. За два часа лодка пройти это расстояние вполне могла. Правда, точность определения координат и соответственно расстояния вызывает вопросы.

Однако это только одна сторона проблемы. Есть и вторая — насколько хорошо были подготовлены команды наших эсминцев, готовы ли они были бороться с подводными лодками? Корабли сами по себе были очень старые, но зато получили современное противолодочное оружие и аппаратуру. За время пребывания в Англии 12 человек прошли обучение в школе гидроакустиков, офицеры вместе с гидроакустиками провели по 8–9 тренировок на столе атак. Эсминцы выполнили в среднем по 6 учебных атак (цель изображала английская подлодка), произвели по одному практическому бомбометанию. То есть личный состав ознакомился с азами работы, но достаточного опыта получить не успел. Об этом говорит и большое число ложных обнаружений подводных целей (недостаточный опыт у акустиков), и ограниченное применение «Хеджехога». Из него был дан всего один залп — тот самый, описанный выше. В остальных случаях использовались привычные глубинные бомбы (всего за переход сброшено 196 бомб). В общем, результативная атака по подводной цели не исключена, но назвать вероятность такого события высокой язык не поворачивается. Достаточно посмотреть на дальнейшие события.

В 02:10 23 августа наша эскадра отделилась от конвоя, чтобы обойти наиболее опасный с точки зрения подводной угрозы район. Но получилось наоборот. Конвой оставался неуязвимым под авианосным зонтиком, а эскадра вышла из-под этого зонтика и через некоторое время оказалась под ударом. Поначалу шла борьба с ложными контактами. В 03:34 23 августа «Жгучий» в точке 75°42' с.ш. 29°16' в.д. обнаружил асдиком некую цель. В 03:38 он сбросил первую серию из 10 глубинных бомб, в 03:47 — еще 10. Через 3 минуты после сброса второй серии на поверхности появились воздушные пузыри, в 03:53 — пятно соляра и облако дыма. Это событие было засчитано эсминцу как потопление подлодки. Днем 23 августа эсминцы провели еще 5 атак. Считалось, что примерно в 11:30 «Достойный» повредил или даже потопил еще одну лодку, примерно в 13:40 то же сделал «Жгучий», а атаки «Дерзкого», «Жаркого» и «Живучего» не дали видимых результатов. К сожалению, все эти контакты

были ложными. Единственная лодка («U711»), которая действительно находилась рядом с нашей эскадрой, дважды без помех выходила в атаку. Вскоре после 7 часов утра она обнаружила тяжелый корабль в окружении 8 эсминцев. В 07:20 ее командир капитан-лейтенант Г.-Г. Ланге выпустил по «Архангельску» две торпеды Т-3 FАТ и через 8 минут 40 секунд слышал один взрыв. Всплеск от попадания не наблюдался, но из трубы линкора в этот момент вырвалось облако черного дыма. В 07:28 Ланге выстрелил акустической торпедой Т-5 в эсминец и через восемь с половиной минут наблюдал попадание. В 07:41 эсминец якобы затонул. Всего этого наша эскадра даже не заметила и взрывов не слышала. Но сомневаться в том, что Ланге стрелял именно по нашим кораблям, не приходится. Он даже тип эсминцев опознал правильно — тип «Черчилль», как немцы называли бывшие американские гладкопалубники в английском флоте. В его донесении также фигурируют «Суордфиш» и «Каталина». И действительно, эти самолеты подлетали к эскадре в 07:40 и 07:55 соответственно. Какое поразительное сочетание точных наблюдений и абсолютно неадекватной оценки результатов! При возвращении в базу Ланге успел «потопить» еще и советскую подлодку (безуспешной атаке подверглась «С-51»). Богатое воображение немецкого командира было щедро вознаграждено, он получил Рыцарский Крест.

Всё это время эсминцы ни акустикой, ни визуально противника не фиксировали. Упомянутый «Суордфиш» в 07:40 сбросил недалеко от «Достойного» одну бомбу — возможно, пилот заметил «U711». В 07:56 «Архангельск» обнаружил перископ и открыл по нему огонь из зенитных автоматов, однако к 08:10 цель была опознана, как топляк (полузатонувшее бревно). Вероятно, так и было — еще два раза за день линкор обнаруживал перископы там, где их точно не было. В 07:58–08:00 «Достойный» сбросил скрывающую серию из 4 глубинных бомб. В 08:15 «Живучий» обнаружил цель асдиком и сбросил малую серию бомб. Непонятно, было ли это обнаружение ложным или, наконец, акустикой действительно обнаружили еще находившуюся неподалеку «U711». В любом случае Ланге не зафиксировал эту атаку, его субмарина не пострадала. Больше до конца перехода наша эскадра с реальными подлодками не встречалась, хотя ложные контакты фиксировались.

Выводы о ложных контактах возможны потому, что с утра 22 августа и до прихода нашей эскадры в Кольский залив ни одна немецкая лодка, кроме «U344», не пропадала и не погибала. Все данные сохранились и дают полную картину происходившего. Боевое соприкосновение с надводными кораблями в районе прохождения конвоя в этот период имела только

«U711». «U354» вечером 22 августа обнаружила одну из двух авианосных групп, вышедших для атаки «Тирпица» в Альтен-фьорде (операция «Гудвуд»). Ей удалось потопить фрегат «Бикертон» и тяжело повредить эскортный авианосец «Набоб». На схеме хорошо видно, что это произошло очень далеко от маршрута конвоя. Затем «U354» была направлена на перехват JW-59 и 24 августа потоплена эскортом этого конвоя. Согласно послевоенным оценкам считалось, что 24 августа погибла «U344», а «U354» потопил «Суордфиш» Беннетта. Однако в 1957 году отдел военно-морской истории МО Великобритании обнаружил, что последнее сообщение с «U354» было отправлено в 00:20 24 августа, поэтому причины и даты гибели лодок поменяли местами.

А не могла ли «U344» погибнуть позже утра 22 августа? Вероятность этого весьма мала. Зурен в ночь на 22 августа отдал приказ командирам немедленно сообщать об обнаружении самолетов. Вплоть до 24 августа ни одна из лодок к конвою прорваться не смогла. Субмарины были заняты тем, что постоянно уходили под воду, затем всплывали, добросовестно направляли Зурену радиogramмы об очередных контактах с авиацией, и снова загонялись под воду. А «U344», как мы знаем, молчала. Это очень серьезный аргумент в пользу того, что она уже ничего не могла сообщить. Но даже если предположить, что она всё-таки уцелела в предыдущих атаках и по какой-то причине в нарушение приказа хранила молчание, ее шансы догнать наши корабли исчезли в два часа ночи 23 августа, когда эскадра ушла от конвоя и увеличила скорость до 16 узлов.

Резюме

1. Наиболее вероятная причина гибели «U344» — атака «Суордфиша» утром 22 августа.

2. Нельзя полностью исключить возможность ее потопления залпом «Хеджехога» эсминца «Дерзкий» через 2 часа после атаки «Суордфиша». Однако анализ действий кораблей нашей эскадры на переходе не позволяет возлагать на эту версию особые надежды.

Стандартный набор прочих версий (катастрофа в результате ошибки личного состава или отказа техники, подрыв на дрейфующей mine и т. п.) также отбрасывать нельзя.

«U362» (тип VIIC)

Причина гибели этой подлодки точно установлена, ее корпус был найден и обследован.

«U362» (оберлейтенант цур зе Людвиг Франц) вместе с «U278» и «U711» вышла в поход 2.8.1944 из Хаммерфеста для действий в составе группы «Грайф» в Карском море. Кроме них, в «Грайф» входили «U365», «U739» и «U957». В августе — сентябре эта группа натворила в Карском море немало бед, но вот как раз «U362» ничем не отличилась. И даже последовательность событий, приведших к ее гибели, была запущена не ей. Вечером 12 августа «U365» в одиночку разгромила конвой БД-5 (транспорт и три тральщика). После торпедирования транспорта «Марина Раскова» командир конвоя капитан 1-го ранга А.З. Шмелёв решил, что произошел подрыв на mine, и действовал соответствующим образом. В результате «U365» последовательно потопила тральщики «Т-118» и «Т-114». Погиб и сам командир конвоя. Старшим остался командир последнего тральщика «Т-116»^[165] капитан-лейтенант В.А. Бабанов. «Т-116» принял 186 человек, в том числе 8 тяжелораненых, но затем Бабанов при весьма спорных обстоятельствах направился в Хабарово (западный вход в пролив Югорский Шар, более 250 миль от места атаки), оставив торпедированный транспорт и даже не приняв собственный вельбот, спущенный на воду. О своем решении он дал радиограмму командующему Беломорской флотилией. Тот приказал оставаться на месте, если транспорт еще на плаву. Но из-за различных задержек этот приказ был принят на «Т-116» почти через 10 часов, когда тральщик уже прошел половину пути. В результате Бабанов всё-таки привел свой корабль в Хабарово. Брошенная на произвол судьбы «Марина Раскова» была добита торпедой с «U365». Всего в ходе этой трагедии погибли около 470 человек, в том числе много женщин и детей. Бабанову грозил трибунал. Видимо, от незамедлительного ареста его спасло только то, что в таком отдаленном районе быстро заменить командира корабля не получалось. А затем судьба дала ему шанс, которым он воспользовался в полной мере. 26 августа «U957» расстреляла артиллерией у Таймыра в районе полуострова Заря гидрографическое судно «Норд». Радист успел передать открытым текстом: *«Всем, всем, я — "Норд", обстрелян подводной лодкой»*. На ее поиск был направлен успевший перейти в Диксон «Т-116».

Бабанов упорно вел поиск по намеченному маршруту «Норда». Утром 5 сентября в районе островов Мона сигнальщик С. Нагорнов и юнга В. Коткин обнаружили на горизонте подводную лодку. Это и была неудачливая «U362», попавшаяся вместо «U957». Она погрузилась, но гидроакустику старшине 1-й статьи Н. Корягину удалось быстро установить гидроакустический контакт. Место для лодки было весьма неудачное — малые глубины оставляли возможность только для

горизонтального маневра. Бабанов действовал очень напористо. В 09:40 был дан залп из «Хеджехога», и цель сразу же была поражена — взорвались 8—10 бомб. По некоторым данным, Бабанов вел огонь половинными залпами (по 12 реактивных бомб) — то ли экономя боезапас вдали от базы, то ли по техническим причинам. Если это так, то нашим морякам крупно повезло. Ведь при уменьшении числа бомб в залпе в два раза вероятность поражения резко падала (отнюдь не вдвое)^[166]. Затем «Т-116» использовал и обычные бомбы, и «Хеджехог». В третьем залпе взорвались четыре бомбы. По месту взрывов сбросили обычные глубинные бомбы, и, наконец, появился видимый эффект — обломки, масляное пятно и пузыри. Сколько раз эти признаки означали в лучшем случае легкое повреждение лодки! Но теперь всё было по-настоящему. «U362» лежала на дне. Израсходовав на нее последние бомбы, Бабанов приказал поставить вежу и в 12:50 дал радиogramму о том, что бомбы кончились, лодка лежит на грунте, обильно выделяя соляр и воздух. Находившаяся неподалеку «U739» обнаружила «Т-116» в квадрате ХА7541 (опознала как эсминец типа «Грозный», но на сотню миль вокруг, кроме «Т-116», боевых кораблей не было). В 18:44 субмарина неудачно выпустила по тральщику торпеду. Гидроакустика «Т-116» не обнаружила присутствия «U739», и команда тральщика осталась в счастливом неведении о грозившей ей опасности. 6 сентября подошедший на помощь Бабанову охотник «БО-206» сбросил несколько серий глубинных бомб в месте гибели «U362» (75°5' с.ш. 89°27' в.д.), после чего на поверхность всплыли различные предметы.

10—14 сентября лодку обследовали водолазы. Она лежала на правом боку на глубине 44 метра. В прочном и легком корпусе оказались 4 пробоины длиной от 2 до 10 метров и множество трещин. При осмотре подлодки не обнаружили 88-мм орудие и посчитали, что оно сбито. Фактически на большинстве немецких «семерок» эти орудия за ненадобностью сняли еще в 1943 году. На фотографии, сделанной перед выходом группы «Грайф» в Карское море, хорошо видно, что 88-мм орудия на них отсутствуют.

По итогам этого боя Бабанову не только простили историю с конвоем БД-5, но и наградили орденом Нахимова II степени. Получили награды и отличившиеся члены экипажа, включая юнгу.

«U387» (тип VIIC)

«U387» (капитан-лейтенант Рудольф Бюхлер) вышла в свой последний

боевой поход 21.11.1944 из Нарвика и после захода в Харстад безуспешно действовала в составе группы «Штир» против конвоя JW-62. 1 декабря лодка была включена в группу «Грубе» и до 5 декабря занимала позицию в районе Иоканки (см. схему 3). В этот день она вместе с «U997» вошла в группу «Шток». 7 декабря Мурманская часть конвоя JW-62 без потерь вошла в Кольский залив, а группа «Шток» в ожидании выхода обратного конвоя RA-62 действовала на наших прибрежных коммуникациях. «U387» заняла позицию «Шток 4» восточнее полуострова Рыбачий. Вечером 8 декабря командующий подводными лодками Северных морей (FdU Nordmeer)^[167] фрегаттен-капитан Р. Зурен приказал подлодкам в районе Рыбачего держаться ближе к берегу. Там их, с одной стороны, было труднее обнаружить, а с другой — им было проще перехватывать прибрежные конвои Кольский залив — Петсамо. Последнее сообщение с «U387» было отправлено в 00:31 (02:31 по Москве) 9 декабря из квадрата AC8827, то есть как раз ближе к Рыбачему, чуть западнее позиции «Шток 4». Имевшаяся ранее информация о том, что последняя радиограмма пришла из точки с приблизительными координатами 69°30' с.ш. 35° в.д. (северо-восточнее острова Кильдин) оказалась неточной. И это существенно для определения причины гибели «U387».

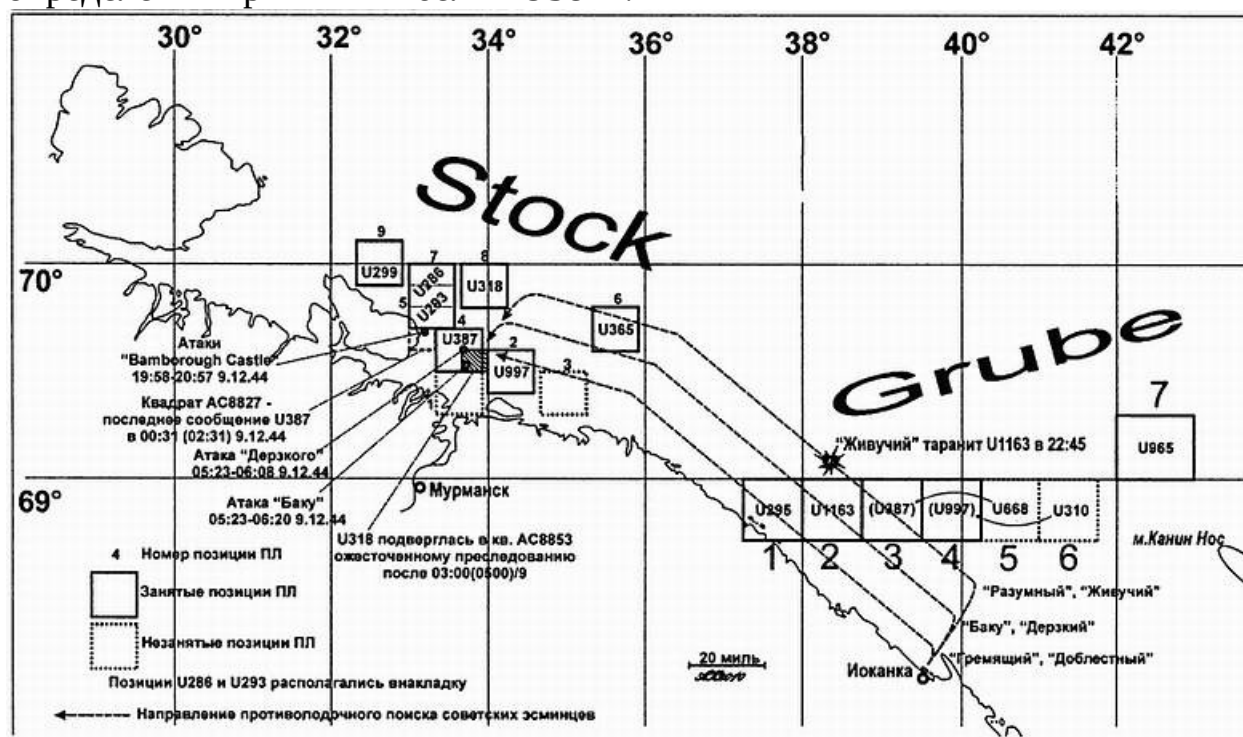


Схема 3. Ситуация 8–9 декабря 1944 года и гибель «U387»

Британское Адмиралтейство с 1946 года считает, что «U387» потопил

«Сквидом» корвет «Бамборо Касл», хотя во время войны Комитет по оценке потерь подводных лодок (U-Boat Assessment Committee) не был уверен в успешности этой атаки. В литературе обычно высокая эффективность «Сквида» не ставится под сомнение. Отсюда логичен вывод — если в спорном случае потопления подлодки в одной из атак был применен «Сквид», то, вероятнее всего, он и «убил» лодку. Несомненно, создание этого оружия было огромным шагом вперед. Но, судя по донесениям участников атаки 9 декабря, в этот период «Сквид» еще страдал «детскими болезнями», во всяком случае в арктических водах. Поэтому остановимся на описании подробнее.

Обстоятельства таковы. На 10 декабря был намечен выход конвоя RA-62 из Кольского залива. Накануне вечером с задачей очистить от подлодок район южнее 69°59' с.ш. между 33-м и 35-м градусами восточной долготы из Ваенги в 15:00^[168] вышла 7-я эскадронная группа (шлюпы «Сигнет», «Лапуинг», корветы «Аллингтон Касл» и «Бамборо Касл»). Корабли прочесывали район строем фронта, «Бамборо Касл» шел крайним левым. В 19:31 его РЛС засекала цель на расстоянии 5700 ярдов (примерно 5200 м), но через 6 минут контакт был потерян. Корвет уменьшил ход до 6 узлов, чтобы заменить вышедший из строя «фоксер», и на всякий случай сбросил глубинную бомбу. В 19:38 удалось установить гидроакустический контакт на дистанции 1400 ярдов. ГАС «147В» определила, что подводная лодка идет на глубине 360 футов (110 м) со скоростью 3 узла. Командир группы на шлюпе «Сигнет» направился к месту атаки, а «Лапуингу» и «Аллингтон Каслу» приказал действовать по плану «Хранитель»^[169]. В 19:58 «Бамборо Касл» произвел первую атаку «Сквидом». Немецкая лодка (если, конечно, это был не ложный контакт) до начала атаки маневр уклонения не производила и, видимо, не подозревала, что корабль вышел в атаку. Никаких признаков поражения не появилось, контакт удалось восстановить через 2 минуты, когда вода успокоилась после взрывов. В 20:05 последовал второй залп (дистанция 320 ярдов, глубина 420 футов) — опять без видимого успеха. Кстати, в этот момент станция «147В» находившегося рядом «Сигнета» выдавала глубину цели всего 120 футов, то есть радикально расходилась в показаниях с аналогичной ГАС корвета. Контакт удалось восстановить только в 20:29. Командир «Бамборо Касл» капитан-лейтенант резерва М.С. Уорк (Work), довольно опытный противолодочник, явно начал подозревать, что станция «147В» неточно определяет глубину. Он провел корвет над местом обнаружения лодки, не атакуя ее, чтобы уточнить глубину погружения еще и эхолотом «тип 761». Однако эхолот

подлодку не обнаружил, хотя станция «147В» удерживала контакт. Тогда Уорк отвел свой корвет на расстояние, с которого была возможна атака «Сквидом», и в 20:57 дал залп с дистанции 320 ярдов на глубину 420 футов. Контакт с лодкой был потерян и уже не возобновлялся. Зато на поверхности появилось масляное пятно, в центре которого плавали обломки каких-то досок (возможно, палубный настил). Корвет, стесненный в маневрировании из-за буксировки «фоксеров», обломки вылавливать не стал. Нужно напомнить, что всё это происходило в темноте. Пятно постепенно увеличивалось. Команды корвета «Бамборо Касл» и шлюпа «Сигнет» ощущали характерный запах солянки. Однако попытки выловить пробы топлива ни к чему не привели. Ткань, опущенная в воду и затем поднятая, осталась незапятнанной дизельным топливом и даже не пахла им. Поиск продолжался до 23:35. В принципе группа должна была бы оставаться здесь до утра, но место атаки лежало в стороне от будущего пути конвоя, а самолеты с авианосца «Нэйрана» обнаружили две подлодки к востоку. И 7-я эскаортная группа ушла на их поиск. Попытки найти масляное пятно и другие признаки гибели подлодки на следующий день в светлое время ^[170] ни к чему не привели. Трудно объяснить, почему английские корабли не пробомбили место утечки топлива обычными глубинными бомбами. И это непонятно не только современному исследователю, который может просто не знать каких-то подробностей, помешавших совершить вроде бы очевидный поступок. В данном случае сам командир «Бамборо Касл» честно написал в донесении: «Я никогда не пойму, почему я этого не сделал». Командир 7-й эскаортной группы пришел к выводу, что подлодка, несомненно, была и получила повреждения, но доказательства ее гибели отсутствуют. Происходило ли все это именно с «U387», на данный момент полной уверенности нет. У ближайшей к месту атаки «U293» ЖБД за этот период не сохранился, из других источников невозможно установить, подверглась она в это время атакам или нет. «U997» слышала отдаленные взрывы глубинных бомб.

В советских исторических трудах гибель «U387» относилась на счет эсминца «Живучий» (капитан 3-го ранга Н.Д. Рябченко). 8 декабря командующий Северным флотом приказал командующему Эскадрой провести поиск подводных лодок вдоль побережья Святой Нос — Кольский залив. В 17:00 из Иоканки вышли лидер «Баку» под флагом контр-адмирала В.А. Фокина и 5 эсминцев. Они развернулись в строй фронта попарно и двинулись на запад. В 7 милях от берега шли «Гремящий» и «Доблестный», в 10 милях мористее — «Баку» и «Дерзкий», а в 10 милях мористее этой пары — «Разумный» и «Живучий». Все они имели радиолокационные

станции и ленд-лизовскую гидроакустику. Через некоторое время эсминцы под острым углом вошли на линию позиций группы «Грубе». В 22:45 правофланговый «Живучий» обнаружил радаром цель на дистанции 8400 ярдов (почти 7700 м) и пошел на сближение, увеличив ход до 24 узлов. В 22:52 он выпустил два осветительных снаряда и увидел подлодку практически перед собой на расстоянии менее 100 метров. В 22:53 «Живучий» открыл по ней огонь полубронебойными 102-мм снарядами. Якобы лодка успела выпустить из кормовых аппаратов две торпеды (напомним — на лодках типа VII всего один кормовой аппарат, а подлодок других типов в Арктике просто не было). В 22:54 эсминец в точке 69°05' с.ш. 38°21' в.д. ^[171] таранил субмарину под углом 30 градусов в левый борт позади рубки. В момент тарана на мостике лодки находились 4 человека, которые «неистово кричали и махали руками». Эсминец вел огонь в упор из всех орудий, которые можно было развернуть в сторону цели. Личный состав наблюдал попадания четырех 102-мм и множества 20-мм снарядов. Лодка погрузилась с большим креном на правый борт. В 22:56 эсминец сбросил серию глубинных бомб в 50 метрах от видневшейся части рубки (развернуться и пройти над местом погружения он не успевал). Рубка окончательно скрылась через 4 минуты после удара. «Живучий» в 23:10 сбросил большую серию глубинных бомб. В 23:27 «Разумный» в районе места тарана с 23:27 до 23:47 провел три атаки глубинными бомбами, по данным гидроакустики, после чего включил прожектор и в 23:50 обнаружил деревянные обломки, которые вполне могли быть палубным настилом подлодки. Кроме того, в 23:38 был слышен глухой подводный взрыв.

Казалось бы, после всего этого, особенно тарана и попаданий 102-мм снарядов, у лодки не осталось шансов на выживание. Но вот выдержка из журнала «U1163» (время среднеевропейское, в данном случае на 2 часа меньше московского):

«20:50: Обнаружен ЭМ. Азимут 20 [градусов], истинный курс 150 [градусов], дистанция 250 м, скорость 25 узлов. Появился из темноты. Лодка приготовилась к погружению (дула зенитных автоматов закрыты дульными крышками). Дан полный вперед, руль лево на борт. ЭМ прошел в 50 м за кормой. Лодка обстреляна из орудий и пулеметов. ЭМ пытается таранить левый борт. Повернули вправо, поэтому ЭМ нанес удар по касательной в район левой внешней цистерны № 2. Лодка резко накренилась, эсминец проскочил вперед, при этом его полубак прошел вплотную к носовой оконечности рубки. Непрерывно сбрасывает глубинные бомбы и ведет огонь. Из-за ограничения по углу снижения

орудий все снаряды идут выше и далеко за кормой. Лодка возвращается в нормальное положение и освобождается.

20:54: Сигнал к погружению, на глубине «А» [80 метров] первая серия глубинных бомб (8 штук). Повреждений нет. Лодка медленно ложится на грунт на глубине "2А — 30" [130 метров] из-за повреждения правого вала и из-за издающих шумы горизонтальных рулей.

23:00: 48 глубинных бомб, временами очень близко.

01:07 9 декабря: всплыла с грунта, пошла курсом 30 [град].

02:30–04:11: второе преследование, глубинные бомбы ложатся в стороне. 130 глубинных бомб.

08:00: всплытие для оценки повреждений:

повреждена балластная цистерна № 1 [кормовая];

повреждены балластные цистерны № 2 и № 4 левого борта;

поврежден левый гребной вал;

повреждены горизонтальные рули;

поврежден левый виброгаситель;

оба дизельных двигателя работают ненадежно;

через туннель гребного вала поступает вода.

Лодка идет в базу».

Эпизод с тараном совпадает по времени почти минута в минуту. Место — чуть севернее позиции «U1163» (квадрат AW2130). Все повреждения были получены в первые минуты. Дальнейшее преследование, как это чаще всего и бывало, не дало никакого результата. Заметим также, что фактически лодка торпед не выпускала, попаданий снарядами не получила. «U1163» вернулась в базу 16 декабря с сильным креном на левый борт из-за поврежденных балластных цистерн. После срочного ремонта в бухте Боген (у Нарвика) при помощи плавмастерской «Кэрnten» лодка 12–15 января 1945 года перешла для дальнейшего ремонта в Тронхейм и 28 января вышла в следующий поход.

В общем, с тараном «Живучего» всё прояснилось. А вот завершение ночного поиска могло иметь отношение к «U387». После 5 часов утра 9 декабря, когда наши эсминцы находились уже севернее входа в Кольский залив, произошла целая серия обнаружений и атак подводных целей. Всё это происходило в ограниченном районе, в границах отведенной «U387» позиции «Шток 4». Правда, менее чем за три часа до этого «U387» в последний раз вышла на связь, как уже упоминалось, из квадрата AC8827, то есть чуть западнее своей позиции, в 10–15 милях от района последовавших событий. За оставшееся время лодка легко могла дойти до этого места. Вот только неизвестно, сделала ли она это.

В 05:07 «Разумный» обнаружил цель радаром в 17 кабельтовых, но в свете трех выпущенных осветительных снарядов визуально ничего обнаружить не удалось. В 05:30 эсминец «поймал» лодку уже гидроакустикой и до 05:50 без видимого результата израсходовал по ней все глубинные бомбы. Точку обнаружения «Разумный» пометил патроном Гольсмана, и герой дня «Живучий» сбросил по этому месту 4 серии глубинных бомб — с тем же результатом. Тем временем «Дерзкий» в 05:21 обнаружил «Драконом» цель. В 05:23 за корму пошла первая серия бомб, а в 05:32 последовал безрезультатный залп «Хеджехога». Эсминец продолжал атаку обычными бомбами до 06:08, когда в точке 69°32,7' с.ш. 33°41,4' в.д. под водой раздался глухой взрыв. В 05:46 «Баку» также получил гидроакустический контакт с подлодкой (видимо, той же, которую атаковал «Дерзкий»). С 05:47 до 06:16 лидер сбросил три большие серии глубинных бомб в районе 69°31,9' с.ш. 33°43,5' в.д., но признаков поражения не наблюдал. Эсминцы, оставшиеся практически без глубинных бомб, вошли в Кольский залив и к 08:19 отшвартовались.

Лодкой (или одной из лодок), которую атаковала севернее Кольского залива наша поисковая группа, оказалась «U318». К полуночи 8/9 декабря она в поисках предполагаемого конвоя сместилась с позиции «Шток 8» к югу, в квадрат АС8853. Он почти полностью находился в границах позиции «Шток 4», отведенной «U387». С 02:00 (04:00 по Москве, далее время приведено к московскому) гидроакустик «U318» фиксировал шумы винтов кораблей ПЛО. Около 5 часов утра лодка ошибочно зафиксировала шумы винтов конвоя, которого в море не было. Подвсплыв на перископную глубину, командир «U318» внезапно обнаружил поблизости наши эсминцы. С кораблей обрушился град глубинных бомб. Лодка начала срочное погружение, не удержалась и легла на дно на 230-метровой глубине. Возможно, ее спасло именно это. Разрывы глубинных бомб слились в один непрерывный грохот. Только в 10:30, когда опасность давно миновала, «U318» оторвалась от грунта. Впоследствии были обнаружены некоторые повреждения (вероятно, следствие удара о грунт), лодка не могла погружаться глубже 80 метров. Однако боеспособности «U318» не лишилась и оставалась в море до 19 декабря. Была ли она единственной лодкой в районе атак наших эсминцев, неизвестно. Из оставшихся в живых немецких «семерок» другие атак там не подвергались. А вот гибель «U387» в ходе этих событий исключать нельзя. Правда, сколько-нибудь убедительных свидетельств поражения не наблюдалось.

Возможные причины гибели «U387» на данный момент в порядке убывания вероятности представляются так:

1. Атака «Бамборо Касл» вечером 9 декабря.
2. Атаки наших эсминцев в предутренние часы 9 декабря.
3. Подрыв на дрейфующей мине или катастрофа.

«U286» (тип VII C)

На данный момент это самый загадочный случай исчезновения немецкой подлодки в наших водах. Причин две. Первая — «U286» за весь поход ни разу не вышла на связь. Точно известны только два факта: лодка вышла в море и не вернулась. Негусто. Вторая причина — документы немецкой стороны по событиям конца апреля 1945 года очень неполны, а сохранившиеся свидетельства участников таковы, что в выводах путаются даже немецкие авторы. С другой стороны, во второй половине апреля и Северный флот, и англичане провели в районе Кольского залива много атак подводных лодок. Поэтому, как в хорошем детективе, есть масса кандидатов на роль убийцы «U286».

Нужно напомнить, что события разворачивались в самом конце войны, во время битвы за Берлин. 25 апреля начался штурм города, 30 апреля Гитлер покончил с собой. Третий рейх корчился в агонии. Действия подлодок под Мурманском уже не имели никакого смысла, но налаженная военная машина всё еще исправно работала. Представитель флота в Ставке Гитлера вице-адмирал Г.-Э. Фосс продолжал получать донесения с мест, в том числе и о действиях подводных лодок в Баренцевом море. Эти донесения — один из немногих сохранившихся источников по интересующей нас теме за последнюю декаду апреля. По понятным причинам они несколько отрывочны и не лишены ошибок^[172].

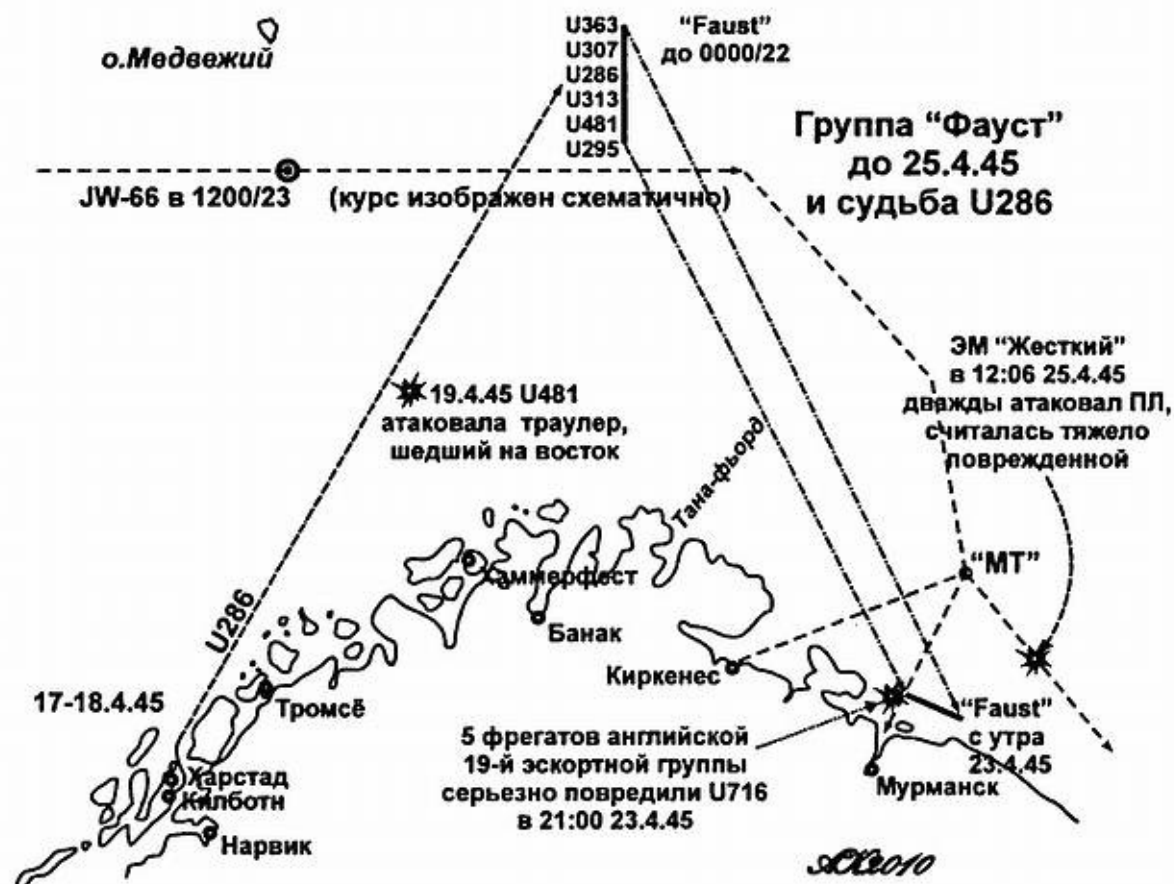
16 апреля в советские порты вышел конвой JW-66, и немецкая радиоразведка это обнаружила. Для перехвата конвоя 17 апреля была сформирована группа «Фауст». В ее состав включалась часть выходявших из норвежских портов подлодок. Кроме них, у Кольского побережья находились еще несколько субмарин. Группа сосредотачивалась восточнее острова Медвежий^[173], на линии АС 1988—АС4385. «U286» (оберлейтенант цур зе Вилли Дитрих) вышла из Килботна (в районе Харстада) вечером 17 апреля или на следующий день, точные данные не обнаружены^[174]. В этот период в районе, где могла находиться «U286», никаких атак мы и англичане не проводили. Если она и погибла в это время, то от дрейфующей мины или аварии.

Поскольку местоположение конвоя обнаружить не удавалось, ровно в

полночь по Берлину (01:00 22 апреля по Москве) всем 6 лодкам группы «Фауст» было приказано на полной скорости идти в направлении Кольского залива, чтобы в начале суток 23 апреля образовать новую линию между АС8861 и АС8948, северо-восточнее Кильдина — на случай, если конвой попытается обойти сосредоточение субмарин перед Кольским заливом с востока. В ночь на 22 апреля в море находились 14 лодок: на линии группы «Фауст» восточнее острова Медвежий — «U363», «U307», «U286»^[175], «U313», «U481» и «U295» (в порядке с севера на юг), перед Кольским заливом — «U279», «U294», «U312», «U711» и «U997», только что вышли из норвежских баз к Кольскому берегу «U427», «U716» и «U968».

Тем временем произошло событие, считавшееся советскими историками потоплением «U286». В ночь на 22 апреля из Петсамо в Кольский залив отправился двумя группами советский конвой ПК-9. В 00:15 вышла первая группа, 03:30 ее догнала вторая (схема 4). Теоретически оба транспорта, входившие в состав конвоя (советский «Онега» и норвежский «Идефьорд»), были надежно защищены. Их охраняли 4 эсминца, 2 тральщика типа «АМ», 6 больших охотников, 4 торпедных катера, а также норвежские корвет и три тральщика. С воздуха прикрытие осуществляли попеременно две пары «Каталин» 118 рап, а также три пары «Киттихауков» 78 иап. ПК-9 должен был пройти менее 100 миль — обогнуть Рыбачий и войти в Кольский залив.

В 00:38 «Каталина» капитана В.А. Лятина на пути к конвою обнаружила и атаковала у северо-восточного берега Рыбачьего лодку в надводном положении. Враг встретил наш самолет интенсивным зенитным огнем, но одна из четырех сброшенных с 300-метровой высоты ПЛАБ-100 по докладу летчика поразила цель. После этого лодка потеряла ход и быстро погрузилась с дифферентом на корму. Это была «U997», которая зафиксировала атаку «Каталины» 21 апреля (00:38 22 апреля по Москве — это 23:38 предыдущих суток по Берлину). Прямого попадания не было, лодка получила мелкие повреждения, не повлиявшие на боеспособность.



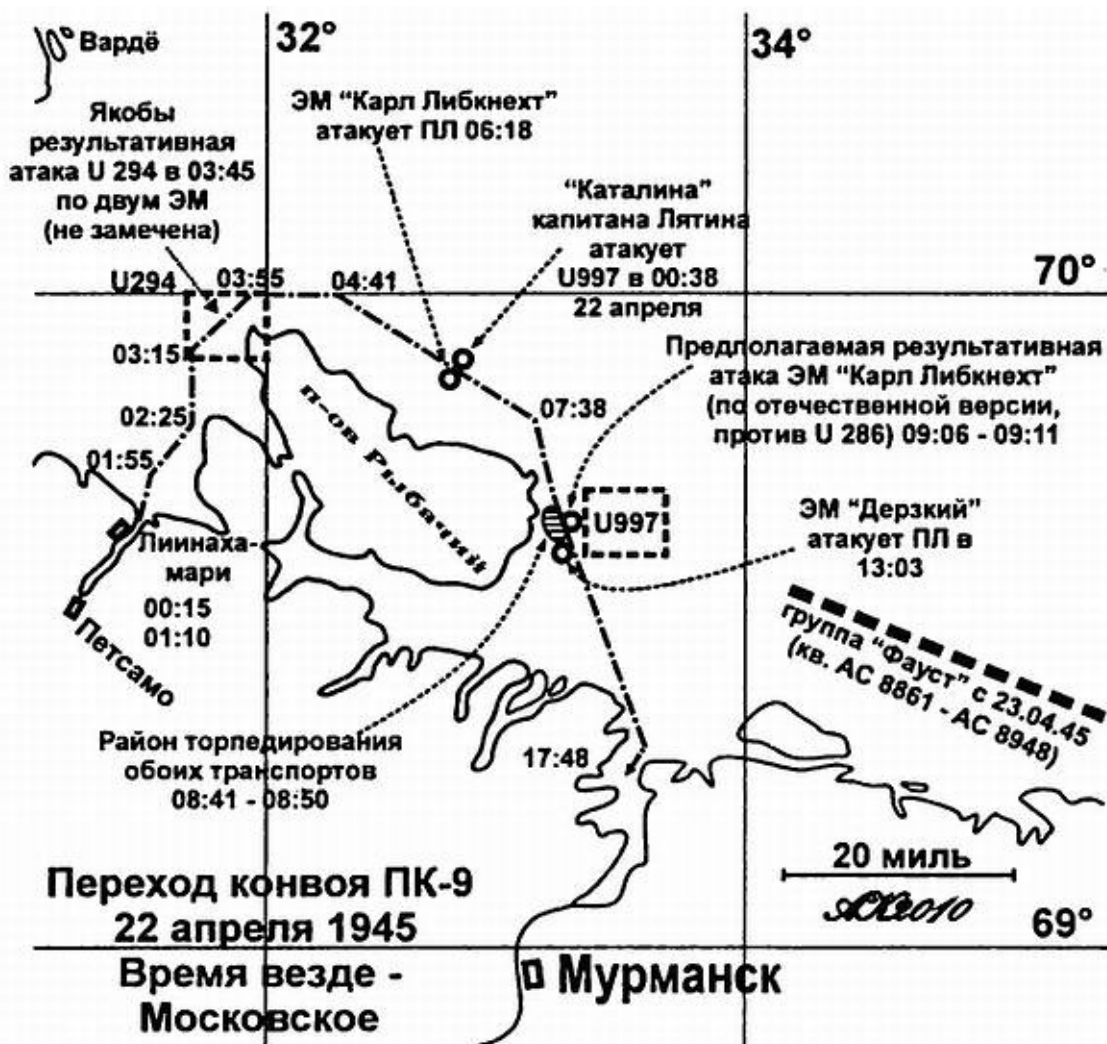


Схема 4

По немецким данным, первую атаку против ПК-9 провела «U294»^[176], когда конвой огибал северо-западную оконечность Рыбачьего. В 03:45^[177] она выпустила 3 циркулирующие торпеды LUT по нашим эсминцам. Одна торпеда не вышла из аппарата, а остальные вроде бы попали, во всяком случае взрывы были слышны. Практически сразу после этого «U294» якобы попала под глубинные бомбы. У нее заклинило переднюю крышку кормового торпедного аппарата, внутрь лодки стала поступать вода, остановились электромоторы. В результате лодка упала на дно на глубине 220 метров, получив при этом дополнительные повреждения.

Наш конвой действительно в это время находился в точке атаки (мыс Немецкий). Минута в минуту с моментом атаки свое место в порядке заняли подошедшие торпедные катера. Никаких взрывов никто не зафиксировал,

не говоря уже о попаданиях. Возможно, взрывы торпед были заглушены скывающей серией, или же на лодке взрывы глубинных бомб были приняты за взрывы торпед. В отчете по проводке конвоя нет ничего об обнаружении подлодки и о сброшенных глубинных бомбах. Правда, сброс скывающих серий отмечался в отчетах далеко не всегда. В данном случае, видимо, события развивались по одному из следующих вариантов. Первый: нам выпало невероятное везение, и скывающая серия случайно поразила необнаруженную подлодку. Менее сказочный вариант выглядит так. Скывающей серии не было вообще или же была, но легла вдалеке от лодки, как это обычно бывало. А на «U294» во время торпедной атаки произошла авария с большим поступлением воды внутрь лодки, что ее чуть не погубило. Через какое-то время «U294» смогла всплыть и 24 апреля с трудом приковыляла в Харстад.

Так конвой миновал одну из двух подлодок, находившихся у него на пути. Оставалась еще «U997». В 06:18 эсминец «Карл Либкнехт» (капитан-лейтенант К.Д. Старицын) в точке 69°54' с.ш. 32°47', V в.д. (примерно в том же месте, где шесть часов назад «Каталина» атаковала «U997») обнаружил гидролокатором «Дракон-129» подлодку и сбросил на нее пять серий глубинных бомб. В 06:24 ее также атаковали эсминец «Дерзкий» и «БО-131». Результат установлен не был, но, во всяком случае, конвой без потерь прошел этот район.

В 08:23 у восточной части Рыбачьего (69°41' с.ш. 32° 17' в.д.) «Карл Либкнехт» снова обнаружил «Драконом» лодку внутри ордера конвоя. До 08:38 он сбросил 4 серии глубинных бомб. Так как боезапаса почти не осталось, для преследования врага был оставлен БО-225, а конвой пошел дальше. На месте бомбометания были отмечены воздушные пузыри, державшиеся 10–15 минут. По-видимому, атакованная лодка выпустила гидроакустическую ловушку «Болд», применение которой давало именно такую картину.

До спасительного входа в Кольский залив оставалось около 20 миль, когда в 08:41 норвежский транспорт «Идефьорд» получил попадание торпедой в район первого трюма. Судно осталось на плаву с небольшим дифферентом на нос, но команда покинула его. Только к 10:30 команду удалось вернуть на «Идефьорд», и норвежский тральщик «Кармёй» начал буксировать его в Кольский залив со скоростью 2–3 узла. В 08:43 эсминец «Жесткий» обнаружил перископ и атаковал цель глубинными бомбами. Через шесть минут с «Либкнехта» заметили след торпеды слева за кормой на расстоянии полкабельтова. Эсминец отвернул вправо и открыл огонь из пулеметов трассами для привлечения к торпедке внимания других кораблей.

Она прошла между «Либкнехтом» и «БО-225» и в 08:50 поразила транспорт «Онега». Вскоре над поверхностью осталась лишь задравшаяся кормовая часть с работающими винтами. В 08:57 судно затонуло, погибли 9 человек.

По немецким данным, все атаки провела «U997», выпустившая в общей сложности до 7 торпед. В 09:06 «Либкнехт» вновь обнаружил «Драконом» подлодку и сбросил на нее оставшиеся глубинные бомбы. Далее произошло то, что впоследствии считалось потоплением «U286». В 09:10 на курсовом угле 45 градусов правого борта в 50 метрах от эсминца всплыла подводная лодка с разбитой рубкой, погнутыми перископами и оборванными леерами. В тот же момент на «Либкнехте» открыли огонь из всего, что могло стрелять. До того как лодка через минуту потонула (или погрузилась), эсминец успел выпустить 16 снарядов 102 мм, 17–37 мм и 22 патрона 12,7 мм. Наблюдалось попадание 102-мм снарядов. Если это так, то лодка, без сомнения, должна была получить как минимум тяжелые повреждения. На поверхности осталось большое пятно соляра.

Какую лодку атаковал «Либкнехт»? Из пяти субмарин, находившихся на подступах к Кольскому заливу, «U278», «U312» и «U711» в атаках конвоя ПК-9 не участвовали. «U294» к этому времени уже отвоевалась и боролась с полученными повреждениями в районе мыса Немецкий. По логике остается только «U997». Правда, с немецкой стороны свидетельств о ее всплытии и нахождении под артогнем нет. Сразу после войны один из членов ее экипажа составил отчет о походе. Он только упомянул, что после успешных атак «U997» подверглась ожесточенному бомбометанию, но ушла без повреждений. Очевидно, отсутствие серьезных повреждений — факт. Лодка после атак ПК-9 находилась в море больше недели, до 30 апреля. Еще через неделю с небольшим, после капитуляции, «U997» приняли англичане в вполне приличном техническом состоянии.

Могла ли «U997» произвольно выскочить на некоторое время на поверхность? Да. Лодку могло подбросить на поверхность из-за нарушения дифферентовки (такое случалось с нашими, и не только, подлодками). Наблюдение же с «Либкнехта» несуществующих повреждений и попаданий снарядов — в горячке боя дело обычное (см. выше случай с «U1163», например). Учитывая, что для лодки и ее экипажа этот «подскок» никаких последствий не имел, немецкий подводник мог просто не упомянуть о нем в своем отчете.

Могла ли на месте атаки находиться пропавшая «U286»? Факты, известные на сегодняшний день, заставляют отвергнуть такую возможность. От Килботна до позиции «U286» на линии «Фауст»

восточнее острова Медвежий около 400 миль. Это расстояние она должна была пройти менее чем за двое суток и 20 апреля уже быть на месте. Подлодки группы имели приказ — если конвой не будет обнаружен до 00:00 22 апреля (01:00 по Москве), на максимальной скорости идти в район Кольского залива (затем линию конкретизировали — АС8861—8948, т. е. северо-восточнее о. Кильдин). Даже если предположить, что «U286» могла уклониться в сторону и выйти к Рыбачьему, оказаться там во время атаки «Либкнехта» она не могла (требовалось бы пройти около 300 миль всего за 8 часов, что для подлодки было физически невозможно)^[178].

Вернемся к конвою ПК-9. К девяти часам утра всё плохое с ним уже случилось, новых неприятностей не добавилось. «Идефьорд» так и не был добит. Возможно, «U997» к этому времени разрядила батареи до опасного уровня и потихоньку отползала в сторону, а другие подлодки в атаке не участвовали. Корабли эскорта с 11:20 до 12:12 четыре раза безрезультатно атаковали подводные цели по данным гидроакустики. В 13:03 в точке 69°37' с.ш. 33°14' в.д. эсминец «Достойный» установил гидроакустический контакт с целью и выпустил 96 реактивных бомб из «Хеджехога», а также сбросил 60 больших и 20 малых глубинных бомб. В месте атаки на поверхность бурно выступал соляр, выделялись воздушные пузыри. Кроме того, на воде была обнаружена некая крышка полированного ящика и аварийный лес. Судя по тому, что ни одна подлодка в это время не пострадала, жертвой атаки стал остов одного из затонувших в предыдущие годы судов. Возможно, все контакты после 9 часов утра были ложными (нужно учитывать неблагоприятные условия для работы гидроакустики в этих местах). В 14:33 эсминец «Жесткий» и в 17:15 «БО-228» атаковали еще какие-то подводные цели, но результатов не наблюдали. В 17:48 конвой прибыл в Кольский залив. В самом конце войны Северный флот получил еще один тяжелый урок, не сумев защитить два транспорта, на каждый из которых приходилось по десятку кораблей охранения, в большинстве своем оснащенных вполне современным противолодочным оружием и средствами обнаружения.

Теперь снова о группе «Фауст». Итак, в ночь на 22 апреля она двинулась к Кильдину, чтобы занять линию северо-восточнее острова к утру 23 числа. В это время появляются первые кандидаты на уничтожение «U286». За сутки 23 апреля противолодочные самолеты Северного флота провели в районах, где «U286» могла или должна была находиться, шесть атак, включая одну, предположительно, результативную, 24 апреля — еще три (две, предположительно, безрезультатных, а в одной, возможно,

пострадала «U716»^[179]) — см. схему 5. Особенно интересна пара атак 23 апреля. В 07:00 самолет «Каталина» в точке 70°50' с.ш. 33°41' в.д. обнаружил подводную лодку в надводном положении и сделал по ней два захода с высоты 400 метров. В первом заходе самолет сбросил 4 ПЛАБ-100, взорвавшихся в 40 метрах впереди по курсу. Лодка встретила «Каталину» зенитным огнем, но затем быстро пошла на погружение. Во втором заходе были сброшены 2 ПЛАБ-100, после чего наблюдалось появление масляного пятна. В 11:03 в 35 милях южнее, в точке 70°15' с.ш. 33°46' в.д. «Бостон» обнаружил силуэт погружавшейся подлодки и три масляных пятна вокруг нее (еще до атаки). Самолет сбросил 8 ПЛАБ без видимого результата. Не исключено, что в обоих эпизодах участвовала одна и та же подводная лодка, поврежденная в первой атаке. Контакт по меньшей мере в первом случае точно был реальным (ответный зенитный огонь). В ряде аналогичных случаев участник с немецкой стороны известен (30 апреля — «U427», 24 апреля — предположительно, «U716»). Но в данном случае номер немецкой лодки не установлен. Не исключено, что это была «U286». Во всяком случае, обе атаки произошли примерно по ходу и примерно во время ее движения от Медвежьего к Кильдину. Насколько серьезно пострадала лодка, говорить сложно, но предположение о повреждении топливных цистерн напрашивается.

Атаки противолодочной авиации 23-30.4.45 и судьба U286

32° 34° 71°

0753/27 два "Бостона"

0700/23 "Каталина" (ПЛ вела ответный огонь)

1405/24 два "Бостона" (повреждена U7167)

1200/23 два "Бостона"

1639/24 два "Бостона"

Точка "МТ"

1103/23 два "Бостона" (до атаки наблюдали вокруг ПЛ три масляных пятна)

1138-1227/30 "Каталина" (U427 вела ответный огонь, не пострадала)

20 миль

Вардø

70°

0625/28 "Каталина"

0326/23 "Бостон"

0733/28 два "Киттихаука" затем "Каталина"

U427

U286

U307

0352/30 "Каталина"

0450/24 "Бостон"

0230/30 "Каталина"

1120/23 "Бостон"

1443/25 Б-25

0700/23 означает 07:00 23.4.45

Зона, закрытая для подводных лодок в подводном положении (английские заграждения)

Мурманск

69°

Атаки 23-25 апреля

☆ Без видимых результатов

★ Есть признаки поражения

Атаки 27-30 апреля

○ Без видимых результатов

● Есть признаки поражения

Известные позиции ПЛ на 29.4.45

Cotton атакует ПЛ (U286/27)

☐ Известные позиции ГЛ

Cotton atakya
(U285?)

1443/25
Б-25

Зона, закрытая для
подводных лодок
в подводном положении
(английские сооружения)

Мурманск

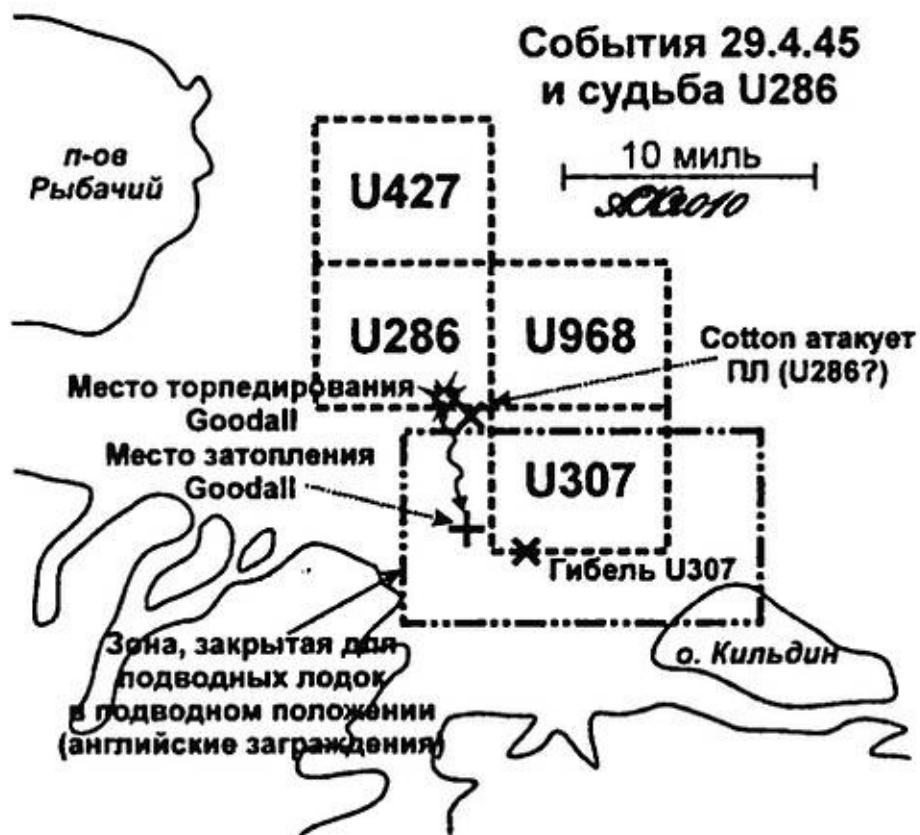


Схема 5

В ранние часы 25 апреля к точке «МТ» ($70^{\circ}30'$ с.ш. $35^{\circ}36'$ в.д. — место встречи и разделения конвоя) начал подтягиваться JW-66. Зная о сосредоточении немецких субмарин перед Кольским заливом, англичане провели силовой прорыв Мурманской группы конвоя. Эскорт конвоя распугал немецкие лодки, щедро разбрасывая глубинные бомбы и новинку в здешних местах — гидроакустические буи. Всего корабли провели 26 атак по гидроакустическим контактам, часть из которых позже была признана косяками рыб. На всё это ушло около 400 глубинных бомб. Немецкие лодки отметили атаки, но серьезно не пострадали. Но главным результатом стало прибытие конвоя в точку назначения без потерь. Лишь «U711» смогла выйти в атаку. Ее командир Ланге был по своему обыкновению оптимистичен и доложил о потоплении эсминца. Киркенесская группа JW-66 также дошла до назначения без особых приключений. Активное участие во встрече конвоя приняла наша противолодочная авиация. Причем в 14:43 25 апреля Б-25 118-го рап (майор Л.М. Наконечный) в 2,5 мили северо-восточнее мыса Кильдин-Вест атаковала восемь ПЛАБ подлодку под перископом. Разрывы наблюдались

в 10–15 метрах от перископа по курсу лодки, наблюдалось масляное пятно и выделение пузырей.

Беломорская группа, которую встретили наши эскортные корабли, прошла севернее линии «Фауст». Эсминец «Жесткий» в 12:06 25 апреля в точке 69°50' с.ш. 37°12' в.д. дважды атаковал цель глубинными бомбами и считал подлодку поврежденной. Но это событие имело место в нескольких десятках миль к северо-востоку от линии АС8861—АС8948 и вряд ли имело отношение к нашей проблеме. Атака «БО-219» и «Т-116» в 22:47 севернее мыса Святой Нос тем более за пределами возможного района пребывания «U286».

26 апреля в 09:36 по Берлину на «U286» был передан приказ занять квадрат АС8852 на будущем пути конвоя RA-66. Рядом были позиции других лодок группы «Фауст». Однако заняла ли лодка свой квадрат, неизвестно. На переходе ее ждала очередная опасность — минные заграждения. Адмиралтейство несколько месяцев предлагало командованию Северного флота стеснить действия немецких подлодок минами. После долгих согласований, вечером 22 апреля, быстроходный минзаг «Аполло» и эсминцы «Обидиент», «Оппортьюн», «Оруэлл» выставили 276 якорных мин Mk.XVII (6 линий) с углублением 60 футов (18,3 м) и минным интервалом 200 футов севернее входа в Кольский залив (район между параллелями 69°21' и 69°29' с.ш. и меридианами 33°30' и 34°10' в.д.). Район был закрыт для подводных лодок в подводном положении и для кораблей с поставленными тралями. Возможно, «U286» при переходе в АС8852 зашла в район заграждения и подорвалась на mine.

28 апреля очередную атаку в районе, где могла быть «U286», провела наша авиация. В 06:25 в 11 милях северо-восточнее мыса Цып-Навалок «Каталина» обнаружила подлодку под перископом и сбросила 8 ПЛАБ, упавших в 10–15 метрах впереди по курсу. Вызванные два «Киттихаука» в 07:33 сбросили 4 ПЛАБ по буруну перископа и навели очередную «Каталину», которая атаковала лодку парой ПЛАБ. Правда, все эти атаки были сочтены безуспешными.

И, наконец, наступил самый запутанный эпизод, предположительно, имевший отношение к гибели «U286». Перед выходом из Кольского залива конвоя RA-66 вечером 29 апреля на противолодочный поиск вышли две английские эскортные группы: 19-я (5 кораблей) и за ней 7-я (8 кораблей). 19-я группа в 18:56 шла курсом Норд строем фронта, дистанция между кораблями — 3000 ярдов (2743 м). В этот момент фрегат «Лох Инш» установил гидролокационный контакт с подлодкой. В 19:00 корабль произвел залп «Сквидом» и получил немедленный результат. Через 30

секунд всплыла тяжело поврежденная «U307». По ней немедленно открыли огонь фрегаты «Лох Шин», «Лох Инш», а также шлюп «Сигнет» из 7-й группы. В 19:03 лодка затонула в точке 69°24' с.ш. 33°44' в.д. Были взяты в плен 14 человек во главе с командиром, остальные 37 погибли. Немецкие участники этой истории слышали два взрыва по корме и считали, что лодка подорвалась на минах. Дело действительно происходило в границах английского противолодочного заграждения (туда почти целиком попадала позиция «U307»). С другой стороны, и до этого случалось, что подводники путали взрывы бомб «Сквида» с подрывом на mine. В данном случае практически одновременный взрыв трех бомб вполне мог восприниматься как два взрыва. Конечно, совпадение залпа «Сквида» и подрыва на минах вызывает немалое сомнение. Но можно вспомнить случай с эсминцем «Азард» и английской подлодкой «L-55» в 1919 году. Уклоняясь от артогня нашего эсминца, «L-55» при погружении подорвалась на mine и погибла. В общем, гибель «U307» от подрыва на mine маловероятна, но всё же не исключена.

Тем временем противолодочный поиск продолжался. Фрегат «Гудолл» (Goodall) из 19-й группы обнаружил гидролокатором по пеленгу 338° еще одну подлодку и готовился дать залп из «Хеджехога», когда в 19:35 раздался взрыв. Считается, что фрегат получил торпеду в левый борт под мостик^[180]. В тот же момент сдетонировали боеприпасы, и носовая часть корабля была полностью разрушена. В результате взрыва и последовавшего пожара погибли более 100 человек. Сам фрегат около 6 часов горел на плаву, затем его добились английские корабли.

Это очень важный момент для определения судьбы «U286». Считается установленным, что из выживших подлодок никто по «Гудоллу» не стрелял. Старая версия о том, что это дело рук «U968», оказалась ошибочной. Единственным кандидатом остается «U286». Назначенная ей позиция лежала недалеко от места взрыва фрегата. То есть вывод делается методом исключения. Но этот метод хорош, когда точно установлено всё множество и исключены все элементы, кроме одного. Здесь же столько неопределенностей, что конкретный вывод делать тяжело. А что, если «Гудолл» взорвался не от торпеды? Ведь свидетели в носовой части погибли при взрыве.

По какой причине мог взорваться «Гудолл»? Напомним, что в момент взрыва готовился залп «Хеджехога». Преждевременные взрывы его бомб случались. Самый известный случай — катастрофа на эсминце «Эскапэйд» 30.9.1943 г. Тогда в результате подрыва таких бомб прямо на установке корабль серьезно пострадал и находился в ремонте до 1945 года, 16 человек

погибли и 9 получили ранения. Возможно, на «Гудолле» произошло то же самое (может быть, с последующей детонацией других боеприпасов). Но, в отличие от «Эскапэйда», на фрегате начался сильный пожар, который его и погубил.

Можно напомнить другой эпизод, якобы связанный с «U286». Иногда за ней числят потопление эсминца «Деятельный» 16.1.1945 года. При подготовке к сбросу очередной серии глубинных бомб в кормовой части эсминца произошел взрыв, который разрушил корму и в условиях шторма привел к гибели корабля. Все немецкие подлодки, находившиеся в Баренцевом море 16 января, вернулись из походов, ни одна из них атак в районе гибели эсминца не производила^[181]. Но если бы в тот период пропала бы какая-нибудь подводная лодка, гибель корабля обязательно приписали бы ей методом исключения. Похоже, «Деятельный» погиб от взрыва собственных глубинных бомб при подготовке к сбросу.

Другой причиной «Гудолла» мог бы быть подрыв на дрейфующей mine. Такое несчастье возможно всегда, но в данном случае вероятность мала. Дело в том, что в связи с постановкой заграждения и ожидавшимся выходом конвоя все корабли и самолеты Северного флота имели приказ попутно с выполнением основной задачи наблюдать за дрейфующими минами. Таким образом, наблюдение велось усиленно, но ближайшее по времени обнаружение произошло более недели назад, 21 апреля севернее Рыбачьего.

Вернемся к моменту до взрыва «Гудолла». Сразу после его сообщения о контакте «Лох Шин» повернул в указанном направлении и в 19:40 также обнаружил подводную цель на расстоянии 2000 ярдов. В 19:43 последовал безрезультатный залп «Сквида». К охоте подключились фрегаты «Лох Инш» и «Ангуилла», однако и их атаки не дали результата. Наконец, фрегат «Коттон» в 20:17 применил «Сквид» по твердо установленному контакту. На поверхности появилось масляное пятно и деревянные обломки. Пятно расплзлось последующие полчаса. Это произошло в точке 69°29'40" с.ш. 33°37'40" в.д. Считается, что здесь и погибла «U286». Однако признаки поражения цели банальны и мало что доказывают. Но есть и другие аргументы в пользу успеха атаки «Коттона».

Место атаки — близко к той позиции, которая была назначена «U286». Если эта лодка была еще жива, она могла выйти за пределы позиции для атаки «Гудолла». Есть еще и результаты экспедиции «Конвой-2005». В июле 2005 года гидрографическое судно «Визир» Северного флота специально обследовало дно района описываемых событий гидролокатором. Схема с найденными объектами была выложена в

Интернете (схема 6). Примерно в месте атаки «Коттона» обнаружен силуэт корпуса подлодки, на схеме он назван «U286». Еще один такой же объект обнаружен примерно в месте гибели «U307» — на схеме назван «U307» или «U387», читается плохо. Однако сонограммы выложены не были, поэтому сложно судить, насколько найденные объекты похожи на подлодки-«семерки». Настораживает и то, что корпус фрегата «Гудолл» обозначен не в месте его затопления, а в месте взрыва (разница в координатах приличная). В общем, достоверность схемы и тем более идентификации объектов вызывает вопросы. После первых сообщений о находке наступила тишина, которая длится до сих пор.

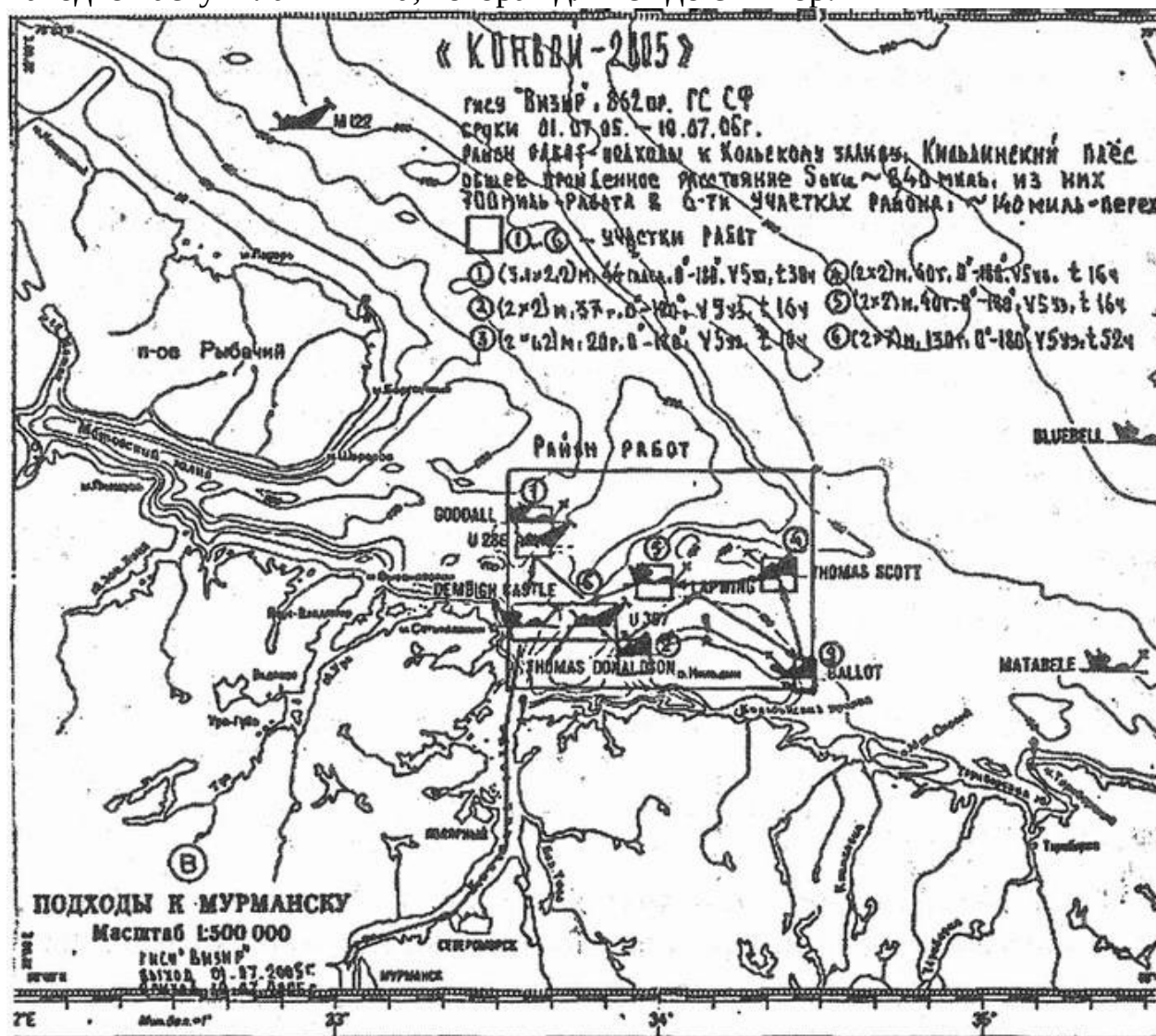


Схема 6

30 апреля произошло последнее из событий, возможно имевших

отношение к гибели «U286». В 03:52 Б-25 118-го рап в точке 69°34' с.ш. 34°31' в.д. (14 миль северо-восточнее Кильдина) обнаружил перископ (возможно, шнорхель) и сбросил две серии по 4 ПЛАБ-100. Вторая серия легла в 15–20 метрах, наблюдалось выделение масла и пузыри. Впрочем, есть еще одна возможная жертва этой атаки (если атака была действительно удачной). 30 апреля глубинными бомбами были выведены из строя оба перископа на «U481», что заставило ее прервать поход.

Возможно, хотя и маловероятно, что «U286» пережила все описанные выше события и погибла в мае на дрейфующей mine или из-за аварии.

Говорит ли о чем-то факт полного молчания «U286» во время похода? Она должна была выходить на связь в обязательном порядке только при обнаружении конвоя или в ответ на прямой запрос. К этому времени немецкие подводники уже твердо усвоили — чем реже выходишь в эфир, тем дольше живешь. Поэтому, если с «U286» ничего интересного не происходило, теоретически она могла промолчать до самой гибели — конвой JW-66 она, если еще была жива, не встретила, а до выхода RA-66, возможно, не дожидаясь. Судя по сохранившимся данным, некоторые из выживших подлодок также соблюдали длительное молчание.

Итак, в настоящее время версии гибели «U286» в порядке убывания вероятности выглядят следующим образом:

1. Атака фрегата «Коттон» 29 апреля.
2. Подрыв на английском противолодочном заграждении.
3. Одна из атак нашей противолодочной авиации (наиболее вероятен успех между 23 и 25 апреля).
4. Гибель на дрейфующей mine или в результате аварии.

А вообще, очень странно, что за 65 лет Северный флот не обследовал дно прямо на пороге своей главной базы. Возможно, когда-нибудь это произойдет, и мы узнаем, чьи корпуса лежат на пяталке перед Кольским заливом.

Некоторому числу подлодок на Севере удалось нанести повреждения, заставившие их прервать поход. Данные за 1941–1942 годы полные, за 1943–1945 — возможно, нет, особенно с октября 1944-го. Но дополнения, если и будут, вряд ли существенно изменят картину.

«U571», «U578», «U454», «U315», «U737», «U1163», «U716», «U294», «U481»
--

«U571». 26.8.1941 торпедировала плавбазу «Мария Ульянова»

севернее Териберского маяка (69°47' с.ш. 35°22' в.д.). Эсминец «Куйбышев» первой серией глубинных бомб серьезно повредил лодку, в том числе вывел из строя перископ. Дальнейшие атаки из-за отсутствия действенных средств обнаружения не дали результата. Никаких признаков поражения не наблюдалось. «U571» 27 августа прибыла в Киркенес, на следующий день отправлена на ремонт в Киль. В следующий боевой поход вышла 22.10.1941.

«U578». 25.11.1941 в районе мыса Святой Нос (68°15,8' с.ш. 40°36' в.д.) в темноте в 06:14 «СКР-25» (траулер РТ-58 «Спартак») внезапно обнаружил в 2–3 кабельтовых подлодку в надводном положении без хода. Сторожевик открыл огонь, в 06:15 протаранил подлодку на 10-узловой скорости и тащил ее в течение минуты. По наблюдениям, из 4 выпущенных 76-мм снарядов два попали (фактически не одного). 06:16 «СКР-25» дал ход назад и после погружения подлодки сбросил 3 малых глубинных бомбы. На «U571» тараном была пробита кормовая балластная цистерна, повреждена топливная цистерна. 26 ноября лодка отозвана в базу и 27 ноября прибыла в Киркенес. Перешла на ремонт в Киль, в следующий боевой поход вышла 22.1.1942.

«U454». 24.4.1942 в 01:00 «ТКА-13» и «ТКА-14», проводившие поиск в Варангер-фьорде, обнаружили подлодку в надводном положении. Имея запрет на атаки подлодок, командир отряда капитан-лейтенант М.Н. Мольт довольно долго колебался и пытался обмениваться с лодкой опознавательными сигналами. Когда «U454» стала погружаться, «ТКА-14» в 01:15 сбросил 4 большие глубинные бомбы с установкой на 25 м. В момент сброса рубка и кормовая часть ПЛ были еще над водой. После взрыва 1-й бомбы наблюдался еще один взрыв, со столбом высотой 50–75 м, обломки. «ТКА-13» с дистанции 280 м выпустил 2 торпеды (промах) и сбросил одну бомбу. «U454» получила серьезные повреждения и 29 апреля прибыла в Берген. Перешла на ремонт в Киль, в следующий боевой поход вышла 4.7.1942.

«U315». 20.9.1944 попыталась проникнуть в глубь Кольского залива для атаки линкора «Архангельск», но запуталась в противолодочной сети и повредила зенитный перископ. При погружении глубже 30 метров через поврежденный сальник началось сильное поступление воды внутрь лодки. Прервала поход, в следующий вышла 28.9.1944.

«U737». 22.10.1944 в 13:45 два МБР-2 53-го авиаполка в 97 милях севернее Святого Носа атаковали подлодку в надводном положении, та отвечала огнем зенитных автоматов. С высоты 400 метров сброшены 4 ПЛАБ-100, взорвались в 10–30 м, затем самолеты обстреляли лодку из

пулеметов. В 14:40 лодка погрузилась. Повреждена, 3 человека ранены, 24 октября прибыла в базу. В следующий боевой поход вышла 13.12.1944.

«U1163». 8.12.1944 повреждена тараном «Живучего», прервала поход — см. выше.

«U716». Её 23 апреля в 21:00 удачно атаковали английские фрегаты 19-й эскадрной группы. В ежедневном донесении Фоссу есть изложение радиогаммы командира лодки с описанием повреждений. Были полностью выведены из строя командирский перископ и эхолот, повреждены все запасные торпеды и зенитный перископ. Целесообразность продолжения похода с такими неисправностями вызывает серьезные сомнения. Но упоминания о том, что лодка возвращается в базу, нет. А такой существенный факт обычно всегда отмечался. Может быть, в данном случае команда надеялась исправить часть повреждений своими силами. Согласно статье Д. Сиретта (D. Syrett, см. список использованной литературы), окончательное решение о возвращении в базу было принято только после результативной атаки наших самолетов 24 апреля. Сиретт ссылается на дела с радиоперехватами в рамках «Ультры» из Госархива Великобритании (PRO, ныне TNA). Вопрос требует дальнейшего исследования. По нашим данным, в 14:05 в 10 милях севернее мыса Маккау пара «Бостонов» 9 гмтап (ведущий капитан В.В. Пирогов) атаковала подлодку под перископом. Самолеты сбросили 4 ПЛАБ-100 и 4 ФАБ-100, после чего наблюдали масляные пятна и выделение пузырей. Очевидно, именно об этой атаке командир «U716» донес как о результативной.

«U294». 22.4.1945 получила тяжелые повреждения при атаке конвоя ПК-9 — см. выше.

«U481». 30.4.1945 донесла, что возвращается в базу из-за повреждения перископов в результате атаки глубинными бомбами, пережитой в тот же день. В радиогамме не упоминаются время, место и «обидчик». В этот день большое число атак без видимых результатов произвел эскорт выходившего конвоя RA-66. Наша авиация также несколько раз сбрасывала ПЛАБы на подлодки, причем самолет Б-25 118-го полка наблюдал некоторые признаки поражения цели (см. выше). И, наконец, в 10:50 в 10 милях севернее Кильдина какую-то лодку по гидроакустическому контакту пробомбил эсминец «Жесткий». Впрочем, эта атака считалась безуспешной. В каком из перечисленных эпизодов лодке покалечили перископы, на данный момент установить невозможно.

Балтика

Количество подводных лодок, потерянных немцами в ходе боевых действий против Балтийского флота, известно точно. В 1941 году погибла одна лодка («U144»), и еще пять в 1944–1945 годах («U250», «U479», «U676», «U679», «U745»). Однако до сих пор трудно установить, когда и как погибли четыре последних субмарины из перечисленных. Другая загадка — количество погибших от советского оружия немецких лодок, не ходивших в боевые походы на Балтике. Две подлодки известны точно («U78» и «U763»). Различными зарубежными авторами к ним причислялись еще три субмарины («U367», «U416», «U547»). Встречающиеся время от времени в отечественной литературе версии относительно целого ряда других подлодок не выдерживают критики. Однако имеет смысл сказать несколько слов и о них.

В войне участвовали также пять финских лодок. Потерь они не понесли, хотя боевые повреждения иногда получали.

1. Подводные лодки, погибшие в ходе боевых действий против КБФ

«U144» (*mun II D*)

Первая реально потопленная в ходе Великой Отечественной войны вражеская субмарина. Одна из 6 малых подлодок типа IID, оперировавших летом 1941 года в Восточной Балтике. Входила в состав 22-й учебной флотилии, в июне 1941-го была временно включена в число боевых подводных лодок («фронтботов»). 28 июля «U144» (капитан-лейтенант Герт фон Миттельштат) вышла в свой третий боевой поход из Стормелё (стоянка в шхерах южнее Турку, Финляндия). К этому моменту фон Миттельштат имел на счету нашу подлодку «М-78», торпедированную 23 июня. «U144» действовала в районе северо-западнее пролива Соэлавьяйн, который использовали наши подлодки для выхода и возвращения из походов. Ближе к входу в пролив действовала «U142». Вплоть до конца июля немецкая разведка читала наши радиogramмы, поэтому подводные лодки и торпедные катера регулярно получали бесценную информацию. Например, 29 июля командующий крейсерами^[182] направил на «U144» и «U142» радиogramму: «...русская подлодка "Л-3" будет 30 июля в 11:00 у Ристны», 31 июля: «Русская подлодка "С-11" будет 2 августа юго-юго-западнее

Ристны». Но по сравнению с июнем балтийцы стали осторожнее — лодки проводились по мелководью, эскорт всё время сбрасывал глубинные бомбы. В результате «U144» прямого ущерба нанести не смогла. Кроме того, у нее вышел из строя шумопеленгатор GNG. Правда, «С-11» всё равно погибла. Из-за того, что эскорт проскочил точку поворота на фарватере, она подорвалась на донной mine заграждения «Кобург», выставленного немецкими торпедными катерами еще в первую ночь войны. 8 августа Миттельштат дал радиogramму, начинавшуюся словами «Для возможного приказа о возвращении» (мягко сформулированная просьба отозвать в базу?) и содержащую перечень неисправностей. Лодка имела проблемы с левым дизелем и эхолотом, но зато удалось ввести в строй шумопеленгатор. 9 августа Миттельштат сообщил, что сможет находиться на позиции еще 9 суток, а в 15:14 по Берлину дал свою последнюю радиogramму — о взрыве в районе мыса Ристна. Казалось, в уютном мире, где ты знаешь о противнике почти всё, а он о тебе — практически ничего, нет места поражению и гибели. Вероятно, долгая игра в одни ворота расслабила немцев. Однако 25 июля наш флот поменял код (агентурная разведка еще до 22 июня установила, что противник читает флотские радиogramмы, но лишь на втором месяце войны штаб КБФ принял меры^[183]). Немецкая радиоразведка в считанные дни погрузилась в темноту. Никто не предупредил «U144», что в районе ее позиции вечером 10 августа появится «Щ-307» (капитан-лейтенант Н.И. Петров). В 22:18 наши подводники обнаружили подлодку в надводном положении сзади себя по левому борту. Командир «Щ-307», в отличие от многих других, имел солидную подготовку (до войны несколько лет преподавал на курсах комсостава подплава), да и команду смог подготовить хорошо. От обнаружения до залпа ушли всего две минуты. Петров повернул лодку и в 22:20 с дистанции 6 кабельтовых дал двухторпедный залп из кормовых аппаратов. Обе торпеды попали в цель, из экипажа «U144» не спасся никто. Поскольку в момент обнаружения лодки двигались практически противоположными курсами, но «Щ-307» увидела врага уже за кормой, возможно, «U144» в этот момент как раз всплыла.

Немцы сначала подозревали, что подлодку потопил 11 августа немецкий самолет He-114D из 1./SAGr125. Он донес об атаке подлодки типа «Декабрист» в квадрате A02892 (в действительности атаковал «Щ-405»). Этот квадрат находился чуть южнее Аландских островов, то есть очень далеко от района, где действовала «U144». Видимо, в штабе командующего крейсерами допускали, что «U144» могла направиться в базу из-за упомянутых выше неисправностей. После расследования

решили, что «U144» погибла на mine или была торпедирована.

Судьба Николая Ивановича Петрова, открывшего реальный боевой счет балтийских подводников, сложилась трагично. Тяжело переживая неудачи армии и флота, он начал срываться, в открытую наговорил лишнего, в октябре 1941 года был арестован, осужден и не надолго пережил страшную блокадную зиму — 4 марта 1942 года скончался в Крестах. Лишь через три десятка лет его дело пересмотрели, и 17 января 1975 года приговор был отменен.

Летом 1944 года немцы прилагали немалые усилия, пытаясь отстоять противолодочный рубеж «Зееигель». Дошло до того, что в мелководную и сильно заминированную восточную часть Финского залива ввели подводные лодки. Поначалу, когда субмарины начали расходовать торпеды по мелким катерам, наше командование не могло поверить в такое расточительство. В общей сложности до ухода немцев из Финского залива в сентябре здесь повоевали 13 немецких лодок. То, что при этом была потеряна всего одна из них, объясняется не только слабостью ПЛО КБФ, но и немалым везением.

«U250» (mun VIIC)

Без сомнения, самый громкий противолодочный успех советского флота. Не многим погибшим подлодкам посвящена переписка глав великих держав. «U250» (капитан-лейтенант Вернер-Карл Шмит) выполняла свой первый боевой поход. 26 июля она вышла с якорной стоянки с кодовым названием «Гранд-Отель» (остров Нуокко в финских шхерах). Действуя в районе северного входа в Бьеркезунд, Шмит днем 30 июля потопил катер «МО-105», находившийся в дрейфе в дозоре № 24. Подошедший к месту гибели катера «МО-103» (старший лейтенант А.П. Коленко) не смог обнаружить подлодку (гидроакустическая аппаратура катера ремонтировалась в Ленинграде) и остался на линии дозора. В 19:06 на «охотнике» заметили сигналы ракетами и гудки сиреной с катера «ДЗ-910» (старшина Б.П. Павлов). Радист этого катера матрос Н. Бондарь обнаружил сквозь воду отходящую на северо-запад подводную лодку. Другой катер, «ДЗ-908», подошел к «МО-103», и его командир доложил Коленко о противнике. В 19:07 «МО-103» дал ход и вскоре обнаружил след из мелких пузырьков. В 19:11 «охотник» увеличил ход до полного и с интервалом 3 секунды сбросил по следу малую серию (две Б-1 с установкой на 25 метров и три М-1 с установкой на 15 метров). Глубина моря составляла 28 метров.

«U250» получила повреждения носовой части, но пока сохраняла управляемость. «МО-103» уменьшил ход и начал наблюдение. В 19:13 было отмечено усиленное выделение пузырей и поворот лодки на курс вост. Катер сбросил по курсу лодки пустые ящики в качестве ориентиров, на циркуляции дошел до точки вероятного нахождения подлодки и сбросил большую серию (4 Б-1 и 5 М-1 с прежними установками глубины). Глазомер не подвел Коленко — «U250» потеряла ход и на поверхности появились большие пузыри. Командир «МО-103» сделал правильное заключение, что подлодка легла на грунт, зашел перпендикулярно прежнему курсу и в 19:25 сбросил над местом наиболее сильного выделения пузырей малую серию с установкой больших бомб на 30 м и малых на 25 м. Одна из бомб попала прямо в лодку. После этого на поверхность начали выскакивать люди в «водолазных масках». Всего были извлечены из воды 6 человек, включая командира. Погибшая лодка осталась лежать на глубине 33 метра в точке 60°29,2' с.ш. 28°25,1' в.д., на этом месте была поставлена веха.

После первых допросов пленных командующий флотом 3 августа приказал организовать поиск «U250». Вскоре начались подъемные работы, которым противник постоянно мешал обстрелами.

В ночь на 1 сентября немецкие торпедные катера попытались прорваться к месту гибели «U250» и окончательно разрушить ее глубинными бомбами. Единственным результатом этой решительной акции стала гибель «шнельбота» «S80» на mine. 14 сентября лодка была поднята и на следующий день приведена в Кронштадт. На ее борту, помимо документов, оказалась масса интересных вещей, в том числе шифровальная машинка «Энигма». Но главный интерес представляли самонаводящиеся торпеды Т-5. По их поводу велась широко известная переписка Сталина и Черчилля. Хотя наша сторона и отказалась от передачи Т-5 англичанам, им была предоставлена возможность изучить торпеду на месте. Отдельно нужно отметить, что это единственный случай за всю историю российского и советского флота, когда с потопленной подлодки удалось взять пленных. Шмит своими рискованными действиями в стесненном мелководном районе сам поставил свою лодку в положение, когда решительному и умелому командиру для уничтожения субмарины даже не потребовалась гидроакустическая аппаратура.

12.04.1945 «U250» была зачислена в списки Советского ВМФ под обозначением «ТС-14», но в строй так и не вошла, 20.08.1945 ее исключили из списков.

После выхода Финляндии из войны немецкие подлодки действовали

строя, запаса электронных ламп на складах не было. Единственным исправным катером с исправным «Драконом-134С» был МО-124. Неудивительно, что именно он и стал самым активным противолодочным катером Балтики (за ним в послевоенные годы числили две потопленные подлодки; правда, в войну обе атаки считались безуспешными). Аппаратура на нем была настроена и работала хорошо. Но и тут имелась «ложка дегтя» — не было технического описания «Дракона», что, естественно, не способствовало грамотной эксплуатации. Гидроакустики поступали на катера из школ связи в Кронштадте и на Северном флоте. Последние лучшие знали аппаратуру, кронштадтские акустики не знали «Драконов», а те, кто обучался в 1940–1942 годах, вообще были знакомы только с шумопеленгаторами. У всех групп отмечалась слабая натренированность. Поэтому неудивительно, что регистрировалось много ложных контактов, а реальные иногда пропускались. Дивизионные специалисты не могли радикально изменить ситуацию с подготовкой, так как часть аппаратуры и сами видели впервые, а описаний и чертежей не было.^[184] ТМОР была придана 29-я отдельная эскадрилья ПЛО, укомплектованная обычными штурмовиками Ил-2. Никаких специальных средств обнаружения подлодок они не имели и за всё время подчинения ТМОР не провели ни одной атаки. Все это, перемноженное одно на другое, привело к практической неспособности сил ПЛО бороться с подводной опасностью.

Командующий ТМОР контр-адмирал И.Д. Кулишов прекрасно это осознавал и старался компенсировать слабость катерных сил ПЛО другими средствами. Возможно, именно он принял самое результативное за войну решение в области ПЛО. Между тем этот человек малоизвестен даже тем, кто серьезно интересуется историей нашего флота. Он родился в 1902 году, на флоте с 1919-го, в 1925 году окончил военноморское училище, в 1928-м — подводный класс Спецкурсов комсостава Учебного отряда подплава, в мае 1941-го — Курсы усовершенствования высшего начсостава. С 1925 года служил на подлодках, в 1930–1933 годах командовал лодками АГ-15 и «Якобинец», в 1933–1937 годах командир дивизиона, 1937–1938 годах командир 2-й бригады ПЛ ТОФ. В мае 1938 года репрессирован, в сентябре 1939-го восстановлен в кадрах ВМФ. С ноября 1939-го по август 1941-го командир Николаевской ВМБ, в августе — октябре 1941-го — Одесской ВМБ, затем до марта 1943-го — Туапсинской ВМБ. После мартовских немецких налетов на Туапсе 21.4.42 осужден с отсрочкой приговора до конца войны. С июля 1942-го командир Отряда кораблей на Неве, с августа 1942-го по июнь 1944-го — командир

ЛВМБ. За успешное командование приговор ему был отменен. С июня по июль 1944-го командир Лужской ВМБ, с июля 1944-го по сентябрь 1947-го — командующий ТМОР (с 8.7.45 — вице-адмирал). С октября 1947-го — командир Потийской ВМБ. 7 августа 1948 года застрелился (видимо, в связи с известным «делом адмиралов»). Ему было всего 46 лет.

Здесь важно подчеркнуть, что Кулишов в прошлом сам был подводником и командовал как подлодками, так и их соединениями. То есть хорошо понимал возможности и особенности действий подлодок. Несомненно, этот опыт оказался очень полезен при организации ПЛО.

«U479» (mun VII C)

«U479» (оберлейтенант цур зе Фридрих-Вильгельм Зоне) действовала в Финском заливе в июле — сентябре 1944 года. 27.10.44 вышла в очередной боевой поход из Данцига. Она действовала на позиции «Бибер» («Бобёр») юго-восточнее Ханко. 7 ноября «U479» была еще на этой позиции — оттуда было направлено ее сообщение. Затем лодку направили на позицию «Маус» («Мышь»), находившуюся северо-западнее Осмуссаара. В 17:28 15 ноября с «U479» было получено последнее сообщение с позиции «Маус»: «11:10 в квадрате АО 0291 два сторожевых катера». После того как «U479» четыре раза не ответила на запросы, она была 12 декабря объявлена погибшей. Правда, в ежедневном обзоре ситуации с подводными лодками за 19 ноября есть запись о еще одной радиограмме с «U479». Командир сообщил, что в квадрате АО0286 (также в пределах позиции «Маус») при движении на глубине 25 м был слышен скрежет (видимо, от минрепа сорванной мины) и затем сильный взрыв поблизости. Но эта запись почему-то перечеркнута. Наша радиоразведка в 06:53 19 ноября засекла подлодку в 23 милях южнее Ханко, то есть также в пределах позиции «Маус». В устье Финского залива в это время находились еще «U481», «U958» и «U679», но они, насколько известно, таких сообщений не делали. Минных заграждений наш флот в этом районе с 1941 и до декабря 1944 года не ставил. Скорее всего зачеркнутое сообщение оказалось пророческим, и «U479» действительно погибла от встречи с дрейфующей миной. Могла она попасть и на минное заграждение. Значительная часть позиции «Маус» располагалась на советской передовой минной позиции 1941 года, границы которой немцам были известны. Это заграждение к концу 1944 года сильно разрядилось — частично в результате траления, частично в силу естественных причин (шторма,

движение льдов и т. п.). Но мины там всё-таки оставались, и навигационная ошибка могла привести «U479» к встрече с одной из них.

Еще одной причиной, менее вероятной, могла стать атака наших катеров. В период 26–30 ноября произошел резкий всплеск числа контактов с подводными лодками. Большинство из них были связаны с атаками «U481» и «U679» на наши прибрежные конвои. Обе лодки при этом не пострадали. Но в ночь на 29 ноября «МО-590» провел атаку в 10 милях севернее маяка Осмуссаар, то есть в северо-восточной части позиции «Маус». Наш катер находился в дозоре № 24, когда в 02:30 его станция «Тамир-9» засекла в 13 кабельтовых лодку. В 02:40 и 03:10 «охотник» атаковал цель глубинными бомбами, после чего потерял контакт. Никаких признаков поражения не было. В отчете ТМОР сделано заключение, что подлодка ушла, резко изменив курс; шансы на успех были бы при атаке группой катеров. В устье Финского залива по-прежнему находились «U481», «U958» и «U679». Их позиции были в стороне от места атаки, да и преследования в это время они не зафиксировали. Но лодки иногда достаточно далеко выходили за пределы отведенных им позиций, а неточную атаку вдалеке могли и не отметить. Возможно, атака вообще произведена по ложной цели — слабая натренированность акустиков уже упоминалась. В общем, вероятность того, что в ту ночь пострадала «U479», если еще была «жива», весьма невелика. Но поскольку атака пришлась на ее позицию, было бы неправильно вообще не упомянуть об этом событии.

В ряде работ причиной гибели «U479» называется ее случайное столкновение под водой с советской подлодкой «Лембит». Эта версия попала даже в справочник Грёнера, но к настоящему времени практически вышла из употребления. Обстоятельства столкновения «Лембита» с неизвестным подводным объектом таковы. Наша лодка возвращалась из похода. Загадочное событие произошло 14 декабря южнее Уте (59°43' с.ш., 21°19,6' в.д.). «Лембит» (капитан 3-го ранга А.М. Матиясевич), идя в подводном положении на глубине 20–30 метров со скоростью 3 узла, ударился о какой-то предмет. Удар получился скользящий, лодку подбросило до глубины 4 метра, а затем она сползла с неизвестного объекта. При всплытии в позиционное положение обнаружили большое пятно соляра, деревянный решетчатый люк и две палубные доски. Подходившему катеру с «Лембита» дали семафор «Таранил что-то мягкое...». Вряд ли такая формулировка применима к подводной лодке. Повреждения самого «Лембита» ограничились вмятиной на крышке одного из торпедных аппаратов правого борта. Характерно, что в боевом донесении Матиясевич даже не упомянул о столкновении. Но в ЖБД лодки

всё подробно описано.

По характеру удара похоже, что «Лембит» столкнулся с каким-то притопленным деревянным судном. Кроме того, при скорости 3 узла (скорость пешехода) трудно ожидать нанесения смертельного удара подлодке, даже если она там и была. А взяться ей в этом месте было неоткуда. Достаточно взглянуть на схему № 7, чтобы убедиться: «U479» просто не могла оказаться в момент столкновения в районе Уте. Даже если она еще была к этому времени «жива» (что очень сомнительно) и направлялась в базу с позиции «Маус», она должна была воспользоваться маршрутами, которые проходили вдоль южного берега залива и далее мимо Моонзундских островов. Кроме того, в декабре советская радиоразведка не зафиксировала ни одной подлодки у Уте и в прилегающих районах. Другие подлодки в этот период не пропадали, а те, что были в море, ничего похожего на столкновение под водой не зафиксировали.

Список возможных причин гибели «U479» на настоящий момент:

1. Подрыв на дрейфующей мине.
2. Подрыв на старых минных заграждениях в результате навигационной ошибки.
3. Авария или ошибка личного состава.
4. Атака «МО-590» (крайне маловероятно).

В ночь на 12 декабря отряд из трех эсминцев и двух миноносцев при попытке усилить немецкие заграждения у Наргена попал на старые немецкие мины. Погибли эсминцы «Z35» и «Z36», к нам попало много пленных^[185]. Это вторжение немецкого отряда в Финский залив сдвинуло, наконец, с мертвой точки вопрос о необходимости выставить оборонительные заграждения в устье залива — как против надводных кораблей, так и (в первую очередь) против у-ботов. Инициатора этих минных постановок установить пока не удалось. Вполне возможно, что им был командующий ТМОРа Кулишов, в зоне ответственности которого погибли эсминцы и активно действовали подлодки. Как уже отмечалось, Кулишов скептически смотрел на противолодочные возможности имевшихся у него сил. А грамотно поставленные заграждения давали реальный шанс на успех.

Всего с 22 декабря по 16 января 10-й дивизион тральщиков (Герой Советского Союза капитан 3-го ранга Ф.Е. Пахольчук) выставил 7 линий мин. Все 7 попали в пределы позиций подводных лодок (три — «Маус», три южными частями — «Робе», одна — «Насхорн IV»). Постановки производились скрытно, по ночам, в тяжелейших погодных условиях. По требованию командующего КБФ финский флот также выставил в январе

ряд заграждений, одно из которых попало в пределы позиции «Хамстер». Элементы заграждений показаны на схеме 8. В тех документах, которые удалось посмотреть, говорится, что заграждения были выставлены для защиты коммуникаций в местах выявленной активности подводных лодок. Однако на схеме отчетливо видно, что 5 из 7 наших линий поставлены точно на немецком «желтом» фарватере под острым углом, то есть очень опасно для проходящих им кораблей. Слабо верится, что это случайное совпадение. В бывшем закрытом труде Б.А. Денисова в связи с этими постановками прямо сказано: «На север от этого острова [Осмуссаара] проходил фарватер, которым пользовались подводные лодки и надводные корабли противника»^[186]. Но неясно, имеется ли ввиду послевоенный анализ или исходные данные для решения о постановке.

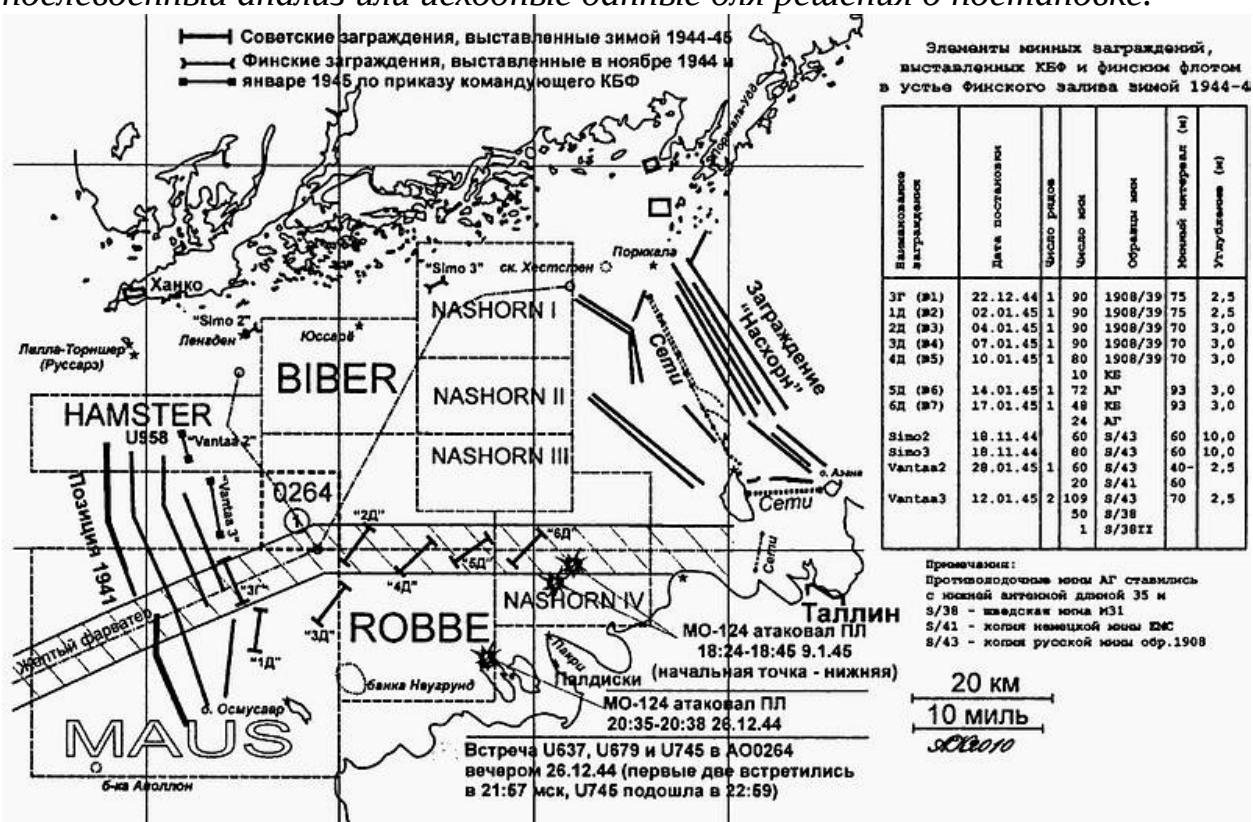


Схема 8. Обстоятельства исчезновения «U679» в декабре 1944 — январе 1945 года

Данные о немецких фарватерах мы, несомненно, получили от финнов после перемирия, а также, возможно, захватили при освобождении прибалтийских портов. Немцы должны были отдавать себе отчет, что эти данные попадут в наши руки. Но, очевидно, понадеялись на разведку, которая должна была бы засечь факт минирования нами этих

фарватеров. Однако ни один вид разведки появления минных заграждений не установил. Возможно также, что немцы по опыту предыдущих лет не ожидали от нас такого грамотного хода. В итоге противник продолжал считать эти воды безопаснее, чем окружающее непротрленное пространство. Подлодки иногда встречали выходившие на минные постановки «стотонники» 10-го дивизиона, однако истинные цели этих походов не установили. И подводные лодки, видимо, продолжали использовать «желтый» фарватер для переходов, зарядки аккумуляторов и т. п. Последствия не заставили себя ждать.

«U679» (mun VII C)

«U679» (оберлейтенант цур зе Эдуард Ауст) вышла в 2.11.44 из Данцига, ненадолго зашла в Либаву, откуда 4 ноября вышла в свой последний поход. Она действовала на позиции «Роббе» («Тюлень») между Осмуссааром и Палдиски (схема 8). Это был долгий, но не слишком богатый событиями поход. 18 ноября в квадрате АО 0269 (северо-западнее м. Пакри) Аусту удалось потопить сторожевой катер «СК-62». 27 ноября он неудачно атаковал наш конвой, но доложил о потопленном тральщике типа «Фугас».

Вечером 26 декабря «U679» и «U637» пришли в точку randevу (квадрат АО0264) с вышедшей три дня назад из Данцига «U745». Первые две лодки встретились в 19:57 (21:57 по Москве), «U745» подошла в 20:59 (22:59). Командир последней Вильгельм фон Трота передал на обе лодки новые шифроматериалы. Двум из трех встретившихся подлодок («U679» и «U745») уже не суждено было вернуться назад.

Точное время встреч приведено потому, что в этот день в 20:35 «МО-124» атаковал у острова Суур-Пакри некую подводную цель. После войны результатом этой атаки стали считать гибель «U2342» (см. раздел «Мифы»). Изначально атака вполне трезво считалась безуспешной. В Восточной Балтике в тот день находились в походах только три перечисленные выше подлодки.

«U679» последний раз вышла на связь 27 декабря, когда она передала метеосводку. С вечера 22 декабря через ее позицию неоднократно проходили на минные постановки и обратно тральщики 10-го дивизиона. 9 января в 16:20 из Таллина на постановку пятой линии мин вышли 6 тральщиков в охранении «МО-106», «МО-124»^[187] и СК-175. В 18:17 в четырех милях северо-восточнее маяка Пакринеем (59°27,8' с.ш. 24°03,7'

в.д.) «МО-124» (лейтенант Н.Д. Дежкин) обнаружил «Драконом» (Асдик-134С) подводную лодку в подводном положении. В 18:24 он сбросил на нее 2 больших и 5 малых глубинных бомб, в 18:26 сумел восстановить контакт и сбросил такую же серию. Контакт был снова восстановлен, причем оказалось, что лодка находится без движения (предположительно, легла на грунт) в точке 59°28,7' с.ш. 24°05,8' в.д. В 18:30–18:32 катер бросил еще одну серию, аналогичную предыдущим. В 18:42–18:45 за борт в четвертый раз пошла такая же серия. Никаких признаков поражения не наблюдалось. После этого «МО-124» ушел догонять свой отряд. Это было признано грубой ошибкой — следовало дожидаться прибытия поддержки. С 22:00 до 05:50 этот район обследовали три сторожевых катера, вызванных с линий дозоров, но ничего обнаружить не удалось.

В 21:29 примерно в районе атаки радиоразведка засекла вражескую подлодку. Для командования ТМОР это послужило еще одним признаком того, что «МО-124» никого не потопил. В действительности на связь могла выйти и «U637», находившаяся неподалеку. В 18:25–19:01 (по Москве) она насчитала 19 взрывов в отдалении. Видимо, радиоразведка засекла именно ее. «U637» в этот день на связь выходила, правда, время выхода неизвестно. Она с конца декабря действовала в квадратах А03547 и 3548, то есть в южной части позиции «Насхорн IV». Именно в этом районе и произвел атаку «МО-124». Конечно, это далеко не решающий аргумент против того, что объектом атаки была «U679». Субмарины по мере необходимости выходили за пределы своих позиций, например преследуя конвои.

И все же, рассмотрев все данные в совокупности, нужно признать, что вероятность гибели «U679» в результате атаки «МО-124» невелика. И командование ТМОР честно зафиксировало в отчетах негативную оценку атаки, хотя у него совершенно не было резона занижать успехи вверенных ему противолодочных сил (скорее наоборот). Возможно, «МО-124» вообще атаковал по ложному контакту.

Помимо «U637», которая как раз вечером 9 января отправилась в базу, в районе Палдиски могли находиться еще несколько подлодок. «U290» заняла позицию «Насхорн IV» вместо «U637». «U348» и «U370» направлялись на позиции восточнее Наргенского рубежа, где уже находилась «U745». Слышал ли кто-нибудь из них атаку «МО-124», кроме «U637», из сохранившихся документов не видно.

Более вероятным, чем гибель под бомбами «МО-124», представляется подрыв «U679» на выставленных 10-м дивизионом минах. Немцы сами также считали причиной гибели подлодки мины. Командир «U637» по

возвращении донес, что 3 января слышал сильный взрыв, отличный от обычного взрыва мины. Он предположил, что это событие может быть связано с гибелью «U679». Возможно, он слышал взрыв дрейфующей мины, которую в 14:40 расстреляли наши катера в 5,5 мили севернее острова Аэгна. Правда, это далеко от позиции «U637».

Таким образом, возможные причины гибели «U679» сейчас выглядят так:

1. Гибель на заграждениях, выставленных 10-м дивизионом тральщиков (наиболее вероятно).
2. Гибель в результате атаки «МО-124» (шансы невелики).
3. Обычные «прочие версии» (дрейфующая мина, катастрофа и т. п.).

«U745» (*mun VIIC*)

Чтобы определить возможную причину и район гибели «U745», необходимо представить себе ситуацию в западной части Финского залива в конце января 1945 года (схема № 9). Как известно, на линии Нарген — Порккала-Удд в 1942–1944 годах немцами была создана и постоянно усиливалась противолодочная позиция. К концу сентября 1944 года Финский залив на этом рубеже перегораживали большое минное заграждение «Насхорн», созданное в 1942 году и усиленное в 1943–1944 годах, противолодочные сети и только что выставленные западнее сетей два минных заграждения «Нилхорн». При отступлении из Эстонии враг не успел убрать сети, и они были использованы нашим флотом. В декабре трофейными сетями был перекрыт и Сурупский проход. К сожалению, Наргенский рубеж не удалось сделать непреодолимым для подлодок. В немецких руках он летом — осенью 1943 года был непроницаем не сам по себе, а благодаря тому, что непрерывно охранялся многочисленными катерами. У ТМОР же большинство катеров зимой 1944/45 года находились в ремонте. И в любом случае до ледостава погода не позволяла осуществлять постоянную охрану сетей. В результате в январе немецкие субмарины без проблем проникли в глубь Финского залива. Восточнее противолодочного рубежа были нарезаны шесть позиций «Хорнигель».

Первой в восточной части залива оказалась «U745» (капитан-лейтенант Вильгельм фон Трота). Она вышла в свой третий поход в Финский залив 23 декабря. Как упоминалось ранее, 26 декабря фон Трота в море передал на «U679» и «U637» новые шифроматериалы. Затем лодка форсировала Наргенский рубеж и обследовала залив вплоть до острова

Гогланд. Немцев ждало разочарование — движения судов практически не было, если не считать эпизодических рейсов между Таллином и Хельсинки. 11 января севернее острова Аэгна «U745» атаковала буксирный конвой (ТЩ-33 «Коралл», ТЩ-42 и плавкран) и потопила «Коралл». Больше немецким лодкам восточнее Наргенского рубежа ничего добиться не удалось, хотя вслед за «U745» рубеж форсировали «U370», «U348», «U475» и «U676». Наша радиоразведка зафиксировала смещение центра активности подлодок, но флот не смог ничем им помешать из-за нехватки исправных катеров. Впрочем, оказалось, что в этом и не было особой необходимости. В конце января в связи с ледоставом лодки двинулись на запад.

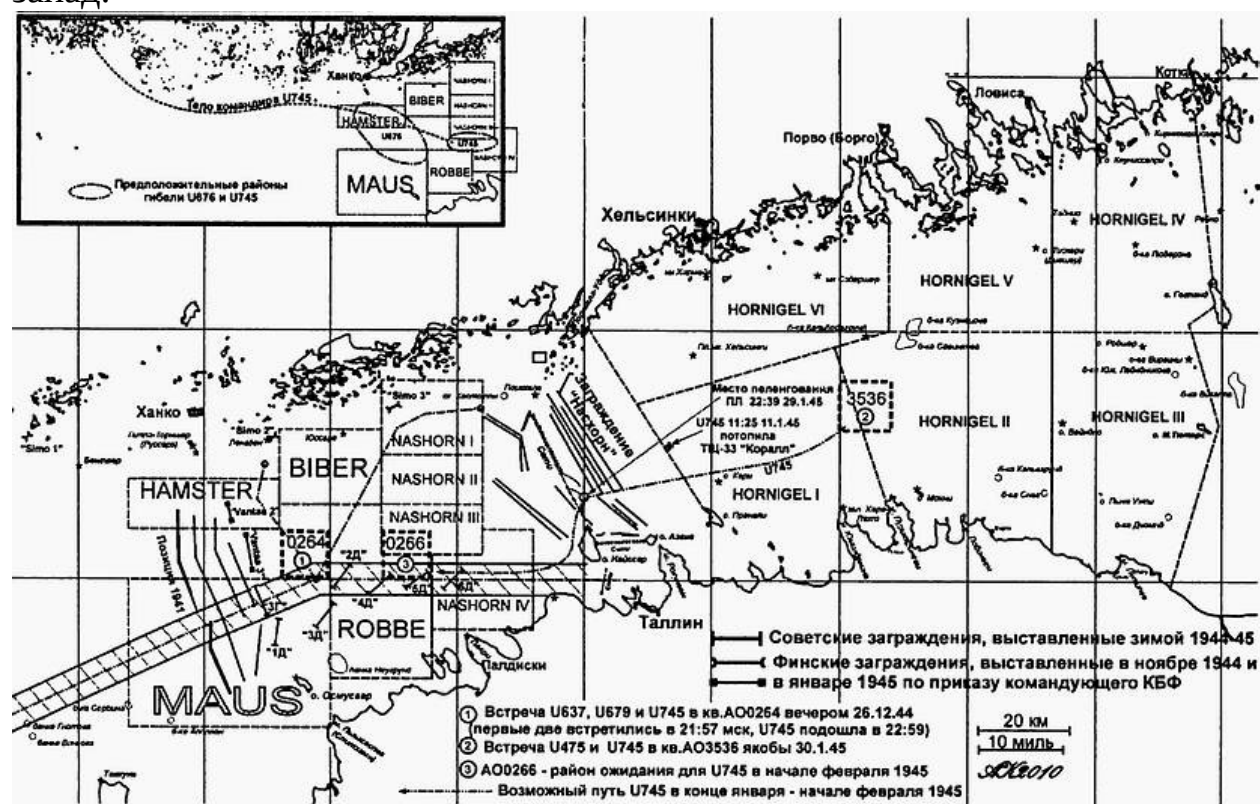


Схема 9. Обстоятельства исчезновения «U745—U676» зимой 1945 года

5 февраля в ежедневном обзоре ситуации с подводными лодками сделана запись, что 29 января «U745» сообщила о проходе Наргенского рубежа на запад. Это ее последнее зафиксированное сообщение. Вероятно, именно его в 22:39 в районе сетевого заграждения запеленговала наша радиоразведка. Правда, 6 февраля командир «U475» доложил, что встречался с «U745» 30 января, то есть на день позже. По воспоминаниям

одного из подводников с «U475», эта встреча состоялась в квадрате A03536 (севернее мыса Юминда), по другим данным — даже в Нарвском заливе. В любом случае, оба места находились восточнее противолодочной позиции. Где ошибка — в документе (всё-таки запись сделана задним числом) или в мемуарах — сказать сложно. В любом случае «U745» пропала западнее Наргенского рубежа вскоре после этих событий. Она должна была занять позицию ожидания в квадрате AO0266 северо-западнее мыса Пакри. 4 февраля лодка не ответила на запрос о своем месте. 6 февраля «U745» сообщила, что обследовала этот квадрат, но ничего не обнаружила. Последние 3 дня были слышны сильные и средние взрывы в восточном и северном направлениях, в том числе 4 февраля около 100 взрывов (явно изрядное преувеличение). Также наблюдались многочисленные дрейфующие мины и сорванные буи. Немцы предполагали, что это признаки длительного преследования «U745» противолодочными силами. Но наши катера в эти дни никаких подлодок не обнаруживали. 12 февраля «U745» была признана погибшей. Скорее всего она подорвалась на mine. В пределах квадрата AO0266 находились северные части заграждений 4Д и 5Д. Видимо, на пути к этому квадрату «U745» также пересекла линию 6Д. Можно предположить, что на одной из этих линий поход «семерки» и закончился. Конечно, подрыв на дрейфующей mine также не исключен.

Загадочная история произошла с командиром «U745». 10 февраля финский рыбак обнаружил его тело с аппаратом для спасения с затонувшей лодки на берегу острова Фэглэ (Аландский архипелаг). Рот и горло фон Троты были заполнены кровью. Очевидно, он выбрался с лежащей на дне «U745», но легкие не выдержали подъема с глубины, или же он получил какую-то травму. Видимо, его тело несколько дней дрейфовало по течению и в итоге оказалось в десятках миль от места гибели лодки. Капитан-лейтенанта похоронили на местном кладбище.

«U676» (*mun VII C*)

«U676» (капитан — лейтенант Вернер Засс) с начала сентября по конец октября 1944 года действовала в роли корабля ПВО, сопровождая конвои у побережья Прибалтики. 20 января она вышла в свой первый «настоящий» боевой поход из Данцига с заходом в Либаву. Лодка форсировала Наргенский рубеж и некоторое время занимала позицию «Хорнигель II». Затем в связи с ледовой обстановкой она отошла на запад и 8 февраля получила приказ действовать южнее границы дрейфующих

льдов между Ханко и Утё, по возможности атаковать советские подлодки. 12 февраля «U676» передала свое последнее сообщение (место, увы, неизвестно) — о том, что получила повреждения во льдах. По некоторым предположениям, она находилась на позиции «Хамстер» южнее Ханко. Если это так, вероятной причиной гибели могло стать финское минное заграждение «Vaantaa 2», находившееся в пределах позиции. Финны поставили его по нашему требованию в указанных нами координатах 28 января (80 якорных мин^[188] в одну линию с углублением 2,5 м). Мин планировалось выставить в два раза больше, но 12 января «U370» потопила финский минзаг «Лоухи», и планы соответственно уменьшились.

Не исключен и подрыв «U676» на минах, выставленных 10-м дивизионом на «желтом» фарватере — подлодка вполне могла выходить на него. Если же она действовала западнее Ханко, наиболее вероятные причины — подрыв на дрейфующий mine или катастрофа. 19 февраля она не ответила на второй запрос о ледовой обстановке. Когда был первый безответный запрос, неизвестно, но явно не позднее 18 февраля. После нескольких запросов «U676» была признана погибшей 2 марта. Обычно называется дата 19 февраля, но это неверно. Её запрашивали последний раз 27 февраля, а крайним сроком возвращения в Данциг было 1 марта.

Таким образом, «U676» погибла между 12 и 18 февраля на mine или в результате катастрофы. Имеющиеся данные не позволяют сделать более конкретные предположения.

Из немецких подлодок, выделенных для действий против Балтийского флота, была потеряна еще одна. «U1000» вышла 31 августа 1944 года из Пиллау в Таллин, но тут же подорвалась на английской авиационной донной mine (заграждение «Тенджерин»). Хотя лодка осталась на плаву, ремонт был признан нецелесообразным. «U1000» перевели в Кенигсберг и 29 сентября исключили из списков. Затем с лодки сняли все ценное («каннибализировали»). Корпус 15 декабря отбуксировали в Свинемюнде, дальнейшая его судьба не прослеживается.

2. Подводные лодки, не ходившие в боевые походы на Балтике

«U416» (*min VIIC*)

Раньше причиной ее гибели считались мины, выставленные в 1942

году советской подлодкой «Л-3». Эта версия попала в известный справочник Грёнера, а из него — в массу других изданий. Вкратце о судьбе «U416» можно было узнать следующее: лодка подорвалась на mine в районе Борнхольма 30.03.1943 (координаты неизвестны) и затонула, затем была поднята, введена в строй и второй раз погибла 12.12.44, столкнувшись с немецким тральщиком «M203» западнее Брюстерорта.

Однако в действительности лодка вовсе не затонула, а осталась на плаву, была приведена в Штеттин и 8.4.43 исключена из списков. К этому моменту «U416» (оберлейтенант цур зее Х. Райх) вместе со своим экипажем завершала цикл боевой подготовки в составе 8-й флотилии боевой подготовки (Данциг). После ремонта на Шихау Верфт в Кенигсберге лодка была вновь введена в строй 4.10.43 уже в качестве учебной, вошла в состав 23-й флотилии боевой подготовки (Данциг), а с июля 1944-го — в состав 21-й учебной флотилии (Пиллау), где и готовила будущих подводников вплоть до своей гибели.

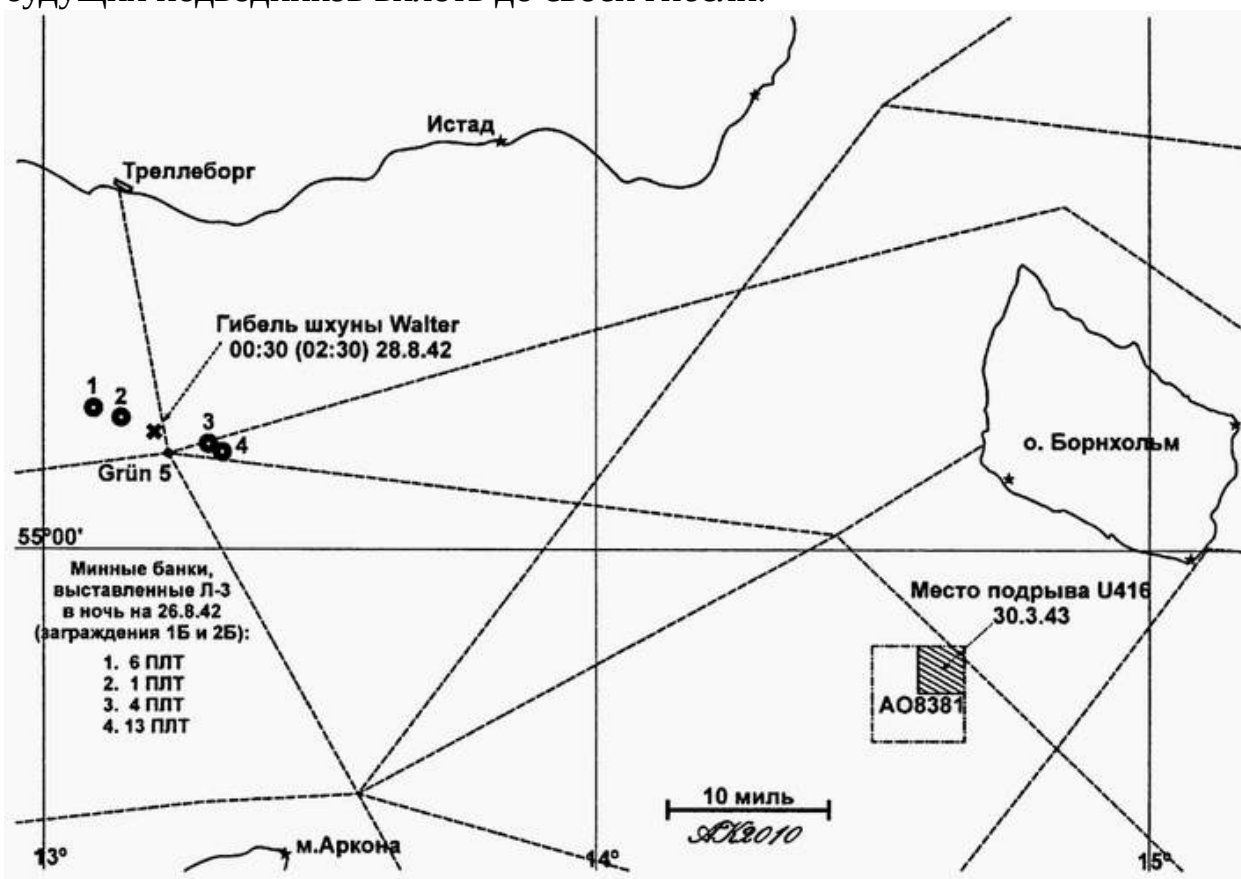


Схема 10. Минная постановка «Л-3» и обстоятельства подрыва «U416»

Подрыв произошел юго-западнее Борнхольма, на отмели Рённе-банк, в

правой верхней четверти квадрата A08381. Достаточно взглянуть на схему 10, чтобы понять: мины «Л-3» не могли иметь к повреждению «U416» никакого отношения. В этом районе были только донные неконтактные мины, выставленные английской авиацией. ВВС КБФ и подводные лодки здесь мин не ставили. От района постановок, выполненных «Л-3», место подрыва отстоит более чем на 50 миль. Глубины в районе подрыва чуть менее 20 метров — идеальные для авиационных донных мин. Кроме того, английские постановки на Балтике в значительной части производились именно в районах боевой подготовки немецких подводных лодок, представлявших в то время для Англии главную головную боль. Для советских же подводных лодок в 1942 году одной из главных задач был срыв поставок шведской железной руды в Германию. «Л-3» (капитан 2-го ранга П.Д. Грищенко) вышла с Лавенсари 12 августа 1942 года, имея задание выставить мины в узле коммуникаций м. Аркона — Треллеборг — Истад, а также действовать в торпедном варианте. Вечером 25 августа 1942 года Грищенко начал постановку. Первые 6 мин ПЛТ вышли нормально (заграждение «1Б»), а 7-я при выходе зацепилась якорем, и «Л-3» буксировала ее за собой 30 минут. В первом часу ночи 26 августа лодка выставила оставшиеся 13 мин двумя банками (4 и 9 мин ПЛТ — заграждение «2Б»). Последние две банки попали в район пункта 5 «зеленого» фарватера — важный узел коммуникаций. 28 августа здесь погибла 3-мачтовая шхуна «Вальтер» (167 брт), без вести пропали 5 человек. Капитан шхуны считал, что причиной послужила торпеда или донная мина, другие свидетели винили во всем дрейфующую мину. Адмирал морской станции Балтийского моря склонялся к версии о донной мине и приказал протралить район неконтактными тралами. Несколько донных мин были затралены, но на приличном расстоянии от места подрыва. Видимо, «Вальтер» всё же стал жертвой мины ПЛТ. Больше в районе постановки «Л-3» никто не подрывался. 22 октября немецкий тральщик расстрелял чуть южнее этого района дрейфующую мину, подробно описанную как ударно-механическая подлодочная мина (т. е. ПЛТ). Это единственная из 20 выставленных «Л-3» мин, судьба которой точно известна. На следующий день тральщики 15-й флотилии проверили этот район контактными тралами, но ничего не обнаружили. По опыту, выставленные в открытом море якорные заграждения довольно быстро разряжались во время штормов. Видимо, то же произошло и с постановкой «1Б»-«2Б».

«U547» (*mun IX C*)

Единственная подводная лодка типа IX, упоминавшаяся в зарубежных источниках как возможная жертва советского оружия. Возвращаясь в Бордо (Франция) из второго боевого похода в Атлантику, 11.8.44 подорвалась на донной английской mine (заграждение «Деодар») в эстуарии Жиронды, у Пойака.

Поврежденная лодка не только смогла дойти до Бордо, но после срочного ремонта 23.8—29.9.44 самостоятельно перешла в Марвикен (Норвегия) и затем в Германию. Планировалось после ремонта в Штеттине отправить ее на Дальний Восток, лодку успели даже включить в состав 33-й флотилии (Пенанг). Однако затем ремонт признали нецелесообразным, 31.12.44 она была исключена из списков. В 1945-м планировалось использовать ее в качестве торпедной станции.

В книге Ю. Ровера «Атаки союзных подводных лодок во Второй мировой войне» ошибочно указано, что «U547» подорвалась «в ноябре 1944 у Свиномюнде», и что возможно подрыв произошел на минах, выставленных «Лембитом» 11.10.44 северо-восточнее Кольберга (что, конечно же, довольно далеко от Свиномюнде — расстояние до ближайшей из четырех минных банок около 70 миль). Против обыкновения отсутствуют точные дата и место события, хотя «U547» не пропала и, следовательно, точная информация была бы известна. В ЖБД командования подводных сил (BdU) за первую половину января 1945 года в сводке по численности подлодок на начало года «U547» значится списанной в декабре. Строчкой выше есть фраза со словом «ноябрь», что, видимо, и послужило причиной ошибки в датировке. Но откуда взялось слово «Свиномюнде», непонятно.

«U763» (*mun VII C*)

Совершила три боевых похода в Атлантику, а также переход из Франции в Норвегию в августе — сентябре 1944 года. 24 сентября, за сутки до прибытия в Берген, была повреждена английским «Либереитором» из 224-й эскадрильи. 8.10.44 на переходе в Германию получила новые повреждения, подорвавшись на английской донной mine в Скагерраке. Была отправлена для ремонта на верфь «Шихау» в Кенигсберге. Практически во всех источниках указывалось, что 24.1.45 она была

уничтожена в ходе налета советских ВВС. Однако в справочнике А. Нистле значится другая версия: затоплена немцами в Кенигсберге 29.1.45 из-за невозможности эвакуации. Два члена экипажа «U763» сообщили Нистле, что лодка не получала повреждений во время налетов, а была затоплена в бассейне верфи Шихау из-за невозможности буксировки. Немецкие документы также не содержат упоминаний о повреждении лодки советской авиацией. В любом случае ее уничтожение на счету советских Вооруженных сил — если не ВВС, то армии, вынудившей немцев начать эвакуацию имущества из будущего Калининграда.

«U367» (*mun VII C*)

Никогда не участвовала в боевых действиях. Принята флотом 27.8.43, использовалась в качестве учебной подводной лодки в 23-й и 31-й флотилиях. Раньше из любого справочника по немецкому флоту можно было узнать, что она погибла 15.3.1945 в Данцигском заливе (54°25' с.ш. 18°50' в.д.) на mine или в результате аварии при погружении. Ровер в «Атаках союзных подводных лодок» указывает мины советской подлодки «Л-21» как причину гибели «U367». При этом координаты даны те же, что и у Грёнера. Однако, как хорошо видно на схеме 11, минное заграждение и называемое место подрыва немецкой субмарины находятся в разных районах Данцигского залива.

«Л-21» (капитан 3-го ранга С.С. Могилевский, обеспечивающий — командир дивизиона капитан 1-го ранга А.Е. Орел) 9 марта прибыла на позицию и четверо суток безуспешно искала цели. Имелось намерение поставить мины у Лебы, но 12 марта радист принял сводку «Совинформбюро» с сообщением о взятии Лебы нашими войсками. Постановка здесь потеряла смысл. Подводники проявили разумную инициативу и решили ставить мины у Хелы. 13 марта в 10:20–10:39 лодка выставила в линию у юго-восточной оконечности Хельской косы (54°35,5' с.ш. 18°52,0' в.д. — 54°34,8' с.ш. 18°51,1' в.д.) все 20 мин ПЛТ с углублением 2,4 м и минным интервалом 80 м (заграждение «9Д»). Эту постановку, произведенную на разведанном фарватере, с самого начала оценивали как «отличную». В заключении штаба КБФ к отчету бригады ПЛ за 1-й квартал даже сказано: *«Чрезвычайно прискорбным является то, что результат произведенной постановки остался неизвестен»*.

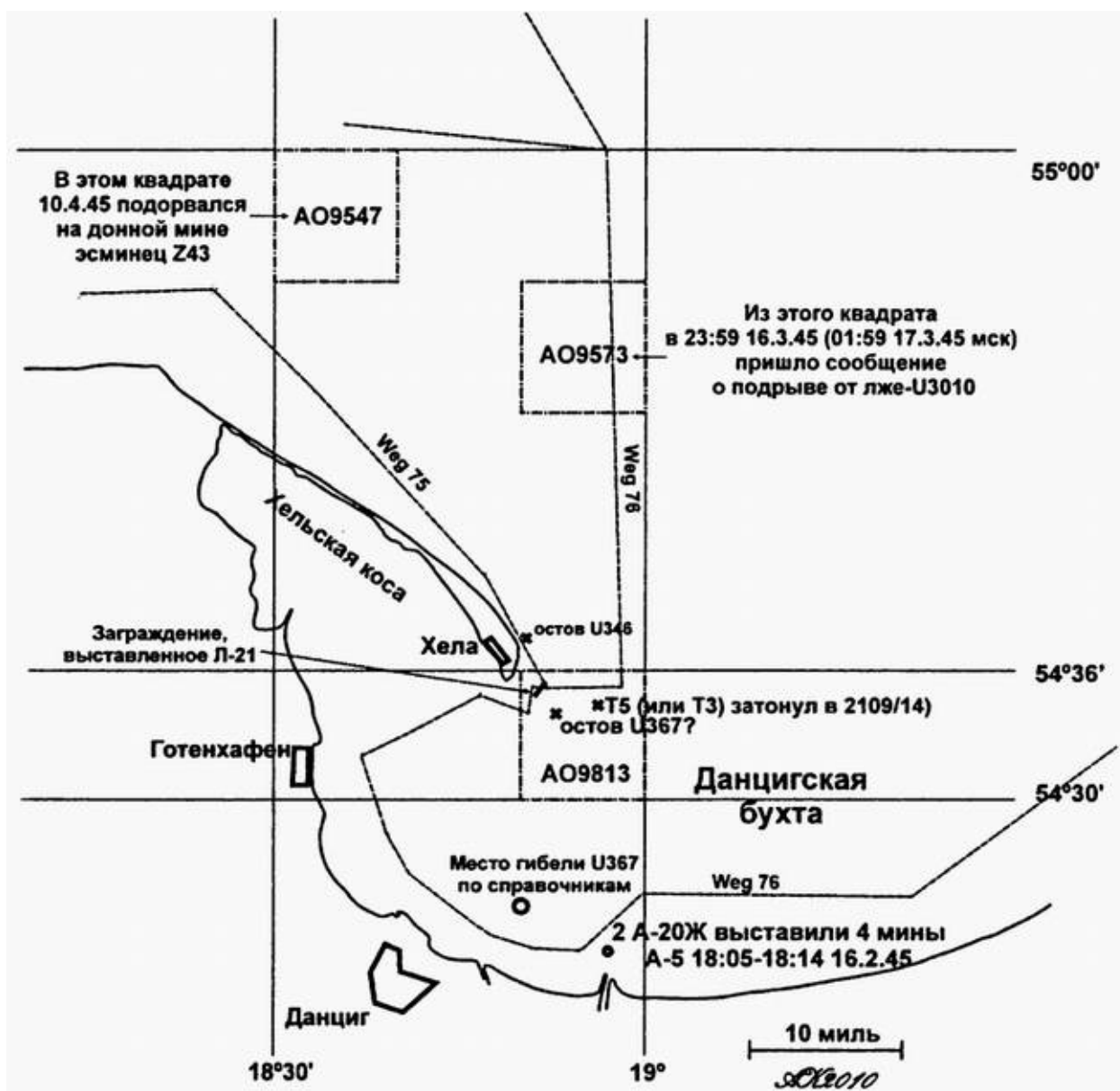


Схема 11. Минная постановка «Л-21» и обстоятельства пропажи «U367»

Видимо, в штабе чувствовали, что «урожай» будет богатый. И действительно, заграждение легло очень удачно — вдоль фарватера 75 в районе его пересечения с фарватером 76. Оно оказалось, вероятно, самым успешным из выставленных советскими подводными лодками. На следующий день здесь погибли немецкие миноносцы «Т3» и «Т5»^[189]. В ряде работ подрыв и тяжелое повреждение эсминца «Z43» 10 апреля относят также на счет мин, выставленных «Л-21». Но этот эсминец подорвался не на якорной, а на донной мине в квадрате AO9547, то есть

севернее Хельской косы. Поэтому его подрыв — заслуга английской авиации.

Сложнее с еще одной возможной жертвой — «U367». Она вышла с Хельской косы 16 марта, а не 15-го, как обычно утверждалось, и пропала со всем экипажем (в справочниках указывается 43 человека, но на сайте www.ubootwaffe.net поименно перечислены 44). Из имеющихся данных вырисовываются две основные версии ее гибели.

По первой, «U367» погибла в квадрате A09573, северо-восточнее Хельской косы. Версия возникла, исходя из одного единственного факта. В 23:59 16 марта (01:59 17 марта по Москве) немецкие радиостанции поймали сообщение «U3010» из квадрата A09573 о том, что она подрывалась на mine и тонет. Затем «U3010» пришла в базу, и выяснилось, что никаких радиограмм она не посылала. Возникло предположение, что сигнал о подрыве передала пропавшая «U367». Этот квадрат пересекался осью фарватера 76, и подлодка могла оказаться там как на переходе на запад, так и при выходе на боевую подготовку. Хотя в середине марта бои шли уже на подступах к базам Данцигского залива, немцы продолжали проводить подготовку подводников в районе залива. Последняя подводная лодка покинула Хельскую косу только 25 марта.

Квадрат A09573 попадал в границы зоны «Спинич» — одного из многочисленных районов, в которых ставила донные мины английская авиация. Правда, именно в этом квадрате донные мины ставить было бесполезно — глубины там превышают 90 метров. С такой глубины донная мина не в состоянии причинить вреда кораблю, идущему в надводном положении, даже если она и сможет среагировать на его проход. То есть донные мины там могли оказаться только за счет ошибки при сбрасывании. Но главное не это. «U367» теоретически могла идти в подводном положении, подрываться на mine, всплыть, дать радиограмму и погибнуть. Вопрос в том, зачем ей было погружаться в этот квадрат.

Скорее всего «U367» вывозила беженцев с Хельской косы. Людей из портов Данцигского залива вывозили не менее 47 подлодок. Например, упомянутая «U3010» забрала с собой 50 подростков из Marine-Hitlerjungen (морская «ветвь» гитлерюгенда). В этом случае «U367» должна была идти в надводном положении — для перехода переполненной людьми подлодки под водой с черепашьей скоростью не видно ни одной причины. То есть если она и подрывалась при этом в квадрате A09573, то на дрейфующей mine, вероятность чего в этом районе мала.

Если же всё-таки «U367» вышла на подготовку (что менее вероятно), ей также незачем было погружаться в A09573. Район подготовки не мог

находиться в квадрате, который пересекал оживленный фарватер. В этом случае есть неприемлемый риск быть принятой за советскую подлодку со всеми вытекающими.

Наконец, вообще неизвестно, шла ли «U367» фарватером 76 по «морскому пути» или фарватером 75 по «прибрежному пути». Несмотря на то, что квадрат A09573 находился в 20 милях севернее заграждения, выставленного «Л-21», в послевоенной западной литературе благодаря незнанию координат нашего заграждения постепенно укрепилось мнение о подрыве «U367» на подлодочной мине. Самое интересное — видимо, так и произошло.

Итак, вторая версия. Независимо от того, с какой целью вышла с Хельской косы «U367» (база находилась близко к оконечности косы с внутренней стороны), она должна была пересечь заграждение «9Д». Оно было обнаружено подрывом миноносцев 14 марта (см. выше), и в нормальных условиях район был бы закрыт на короткое время, в течение которого мины были бы вытралены. Но к концу войны система начала «сбоить». Видимо, закрыть этот узел коммуникаций во время усиленной эвакуации было просто невозможно. А тральщики с контактными тралями начали работу в этом районе только 18 марта. Может быть, на Хельской косе не было контактных тралов, так как якорные мины последний раз здесь встречались в 1939 году. 18 марта тральщики вытралили 11 мин ПЛТ. Еще две мины погубили ранее два миноносца, поэтому неизвестной остается судьба 7 мин. Вероятно, одна из них причастна к гибели «U367». У Хельской косы лежат на дне две подлодки типа VII. Одна из них давно опознана — это «U346», погибшая 20.9.1943. А вот вторая «семерка» не опознана, но зато лежит в точке 54°34',00" с.ш. 18°52'49,6" в.д. на глубине 60,5—67 м. Это чуть восточнее постановки «Л-21», но один из погибших миноносцев затонул еще дальше от заграждения. Ведь между подрывом и падением корабля на дно есть разница не только во времени, но и в пространстве. Кроме того, все другие подлодки, погибшие в Данцигском заливе, должны лежать далеко от этого места.

Слабое место этой версии в том, что в сохранившихся документах не отражен подрыв у оконечности Хельской косы — в месте оживленном и, кроме того, прикрытом дозорами. Например, в ежедневном обзоре ситуации, составлявшемся штабом Руководства войной на море, упоминаний о чем-то подобном нет. Впрочем, нет в нем и записи о выходе «U367». Возможно, в той хаотической обстановке далеко не все существенные факты попадали в Обзор. В справочнике Буша и Ролла по потерям немецких подлодок есть запись о том, что, несмотря на срочно

предпринятую поисковую операцию, выживших с «U367» обнаружить не удалось. Правда, непонятно, из какого источника эти авторы подчерпнули такую информацию.

Конечно, в районе Данцигского залива мин и без «9Д» хватало. Только в период август 1944 — январь 1945-го английская авиация выставила 245 донных мин в зоне «Спинич», 99 в зоне «Привит» и 144 в зоне «Тэнджерин». Но последние донные мины англичане выставили в Данцигском заливе за два месяца до исчезновения «U367», когда немецкие тральные силы еще работали в нормальном режиме. К середине марта на фарватерах не должно было остаться ни одной несработавшей или невытраленной мины, даже с учетом использования приборов срочности и кратности. Т. е. подрыв на донной мине в Данцигском заливе в середине марта был возможен только за пределами фарватеров. Понятно, что из-за навигационной ошибки возможен выход за пределы самого широкого фарватера. Но как раз у оконечности Хельской косы такая ошибка практически невероятна по понятным причинам.

Одну постановку в западной части Данцигского залива осуществили и ВВС КБФ. Самолеты 1-го гв. мтап вечером 16 февраля сбросили перед устьем Вислы (в 54°23,1' с.ш. 18°57,2' в.д.) 4 английские донные мины A-V без счетчиков импульсов с приборами срочности, установленными на 0, 1, 2 и 2 часа, то есть все 4 мины активировались тем же вечером. Они были выставлены вынужденно в запасном районе (основным был район Пиллау) и в стороне от интересующего нас места. Это были единственные наши донные мины в западной половине Данцигского залива. Утопили ли они кого-нибудь и были ли вытралены, в отрывочных данных тех хаотических дней, не обнаруживается.

На данный момент вероятными представляются следующие причины гибели «U367»:

1. Подрыв на мине ПЛТ, выставленной «Л-21».
2. Подрыв на донной английской мине.
3. Авария или ошибка личного состава.

Если неизвестная «семерка» у Хельской косы будет, наконец, идентифицирована, действительная причина гибели «U367» может проясниться.

«U78» (*mun VIIC*)

Из-за нехватки торпедных аппаратов в период ее строительства

(принята флотом 15.2.41) «U78» получила всего два носовых ТА. Всю войну она была учебной подлодкой в составе 22-й флотилии (Готенхафен). К концу января 1945 года стало ясно, что дальше базироваться в Данцигском заливе невозможно — приближалась Красная Армия. 1 февраля «U78», как и вся флотилия, прибыла в Киль и должна была проследовать дальше, в Вильгельмсхафен. Однако в это время в Пиллау была разрушена местная электростанция. Поэтому «U78», «U351» из 22-й флотилии и «U579» из 23-й были направлены в эту базу для работы плавучими электростанциями (первые две прибыли 15 февраля). Все три организационно вошли в состав 4-й флотилии ПЛ. По прибытии лодки по совместительству включили в систему ПВО Пиллау. 88-мм пушки этих субмарин во время авианалетов вели заградительный огонь в выделенных секторах. С февраля база подвергалась налетам ВВС Красной Армии, с 9 марта начались налеты ВВС КБФ по плану «Заря», так что работы артиллеристам лодок хватало. Во всяком случае 12 марта они уже требовали пополнения боеприпасов. Время от времени их команды несли потери, возможно, подводные лодки получали незначительные повреждения. Так, 9 марта на «U351» три человека погибли и один получил смертельное ранение, 13 марта погиб один человек на «U78». После падения Кенигсберга наступила очередь Пиллау. К авианалетам добавились артобстрелы. К этому времени «U78» осталась в одиночестве, две другие подлодки ушли в Западную Балтику. В ночь на 13 апреля «U78» получила прямое попадание снарядом, один человек был тяжело ранен. Конец наступил 16 апреля. По документам, «U78» была потоплена прямым попаданием снаряда в 21:50 (22:50 по Москве), весь экипаж спасен. Но командир лодки Х. Хюбш утверждал, что это произошло около 6 часов вечера. Флотская артиллерия в этот день огонь непосредственно по базе не вела (как и в ночь на 13 апреля), бои на суше шли еще довольно далеко от города, поэтому остается предположить, что «U78» уничтожена артиллерией РКК. В момент гибели лодка находилась у пристани Морского вокзала. Хюбш вместе с командой эвакуировался на запад, но по приказу вернулся, чтобы качественно подорвать остов своей подлодки. Выполнив эту миссию, он снова убыл на запад.

В нашей литературе встречаются утверждения, что «U78» потоплена в ходе боев в городе 2-й батареей 523-го корпусного артполка, которой командовал капитан Авдеев. Очевидно, источником послужили следующие строчки из мемуаров командующего 11-й гвардейской армией К.Н. Галицкого: «...капитан Авдеев обнаружил приближающуюся к берегу немецкую подводную лодку, он установил за ней тщательное наблюдение,

приготовив огневой взвод к стрельбе. Подводная лодка, не замечая отлично замаскированной батареи, приближалась к берегу и пристрелянному ориентиру — мачте. Когда она подошла к ориентиру, командир батареи открыл огонь. Подводная лодка ответила, но после двух прямых попаданий на ней раздалась три сильных взрыва и через несколько минут она затонула»^[190]. Из текста мемуаров видно, что это событие произошло не ранее 20 апреля, когда «U78» уже была дважды подорвана и перемещаться не могла, других подлодок «на ходу» в Пиллау уже не было. Видимо, бравый капитан неточно опознал цель. После взятия Пиллау базу осмотрела комиссия ВВС КБФ, определявшая эффективность налетов. Во внутренней гавани нашлись две подлодки («пробиты осколками бомб, повреждены»). По законам жанра, в таких случаях обычно вообще не бралось в расчет, что врага помимо флотской авиации была и артиллерия, и ВВС Красной Армии^[191]. Одна из найденных лодок явно «U78», а вторая, видимо, старая подлодка, списанная в ходе войны. Судя по фотографии, это «U2», которая 8.4.1944 затонула у Пиллау после столкновения с траулером, на следующий день была поднята и исключена из списков.

О том, что «U78», «U351» и «U579» организовано использовались как плавучие зенитные батареи, ранее известно не было. Ими теперь можно дополнить список подводных лодок, сражавшихся против Балтийского флота, хотя и несколько необычным способом.

Некоторому числу подлодок на Балтике удалось нанести повреждения, заставившие их прервать поход. Возможно, данные неполные.

«U679», «Ику-Турсо», «U717»

«U679». В июле 1944 года наши посты на освобожденных островах Выборгского залива заметили, что вражеские подлодки выходят из шхер в надводном положении одними и теми же курсами. Решено было устроить засаду и захватить или «хотя бы» уничтожить подлодку. 14.7.44 «МО-104», «МО-105», «ТК-47» и «ТК-57» замаскировались у восточного берега острова Руонти. Командовал отрядом капитан-лейтенант Симоненко, на посту СНиС острова Руонти находился капитан 3-го ранга Носков. В 00:30 15.7 с Руонти на катера и по флоту пошло сообщение об обнаруженной лодке. Затем передавались сообщения о дальнейшем движении субмарины. В 00:49 катера снялись с якорей и полным ходом направились на перехват,

при этом «охотники» отстали. В 01:12 «ТК-47» на 32-узловом ходу выпустил с 4–5 кабельтовых одну торпеду, но «U679» в этот момент повернула на обратный курс. Так немцы случайно уклонились от торпеды, хотя и не обнаружили ее. «ТК-47» начал описывать циркуляцию, чтобы получить возможность для второго выстрела. А «ТК-57», вместо атаки торпедами, начал ставить дымзавесу для прикрытия «ТК-47», как будто катера атаковали сильный надводный отряд. В 01:17 «ТК-47» с 3 кабельтовых выпустил вторую торпеду, но промахнулся. «U679» ожесточенно, но безуспешно отстреливалась из одного 37-мм и двух 20-мм автоматов. Наши «охотники» добились пяти попаданий (в рубку, в топливную цистерну и в три зенитных автомата), 8 немецких подводников получили ранения. Субмарине удалось укрыться в шхерах. «U679» ушла через Хельсинки на ремонт в Таллин. 21 июля она уже вышла в очередной поход.

«Ику-Турсо». 24.8.44 пыталась пройти на рейд Лавенсари, но в 10:34 (11:34 по Москве) в точке 60°02,9' с.ш., 27°51,5' в.д. попала в противолодочную сеть и пострадала от взрыва подрывного патрона. В 10:46 она смогла освободиться и ушла в базу. Лодка получила ряд повреждений, в том числе вышли из строя оба перископа. Наши дозоры в этот день не выставлялись из-за отсутствия топлива, поэтому преследование «Ику-Турсо» не велось.

Летом 1944 года в восточной части Финского залива немецкие лодки неоднократно получали легкие повреждения от глубинных бомб, но больше случаев досрочного возврата в базу из-за боевых повреждений вроде бы не отмечено.

«U717». 14.10.44 стояла в ремонте в Либаве. В 20:45–21:30, во время налета авиации дальнего действия^[192], лодка получила повреждения, 2 человека погибли и 3 ранены. Убыла на ремонт в Готенхафен и больше в походы на Балтике не ходила.

Черное море

В итоговом обзоре ПЛО ЧФ за войну отмечалось, что к началу войны из гидроакустической аппаратуры на катерах имелись лишь шумопеленгаторы «Посейдон», да и то не на всех. Подготовка личного состава позволяла действовать одиночными катерами по визуальным обнаруженным целям. То есть противолодочные возможности находились в

районе нуля. С марта 1942 года стали поступать шумопеленгаторы «Цефей-2», но и они реально обнаруживать цели не позволяли. На 1.1.1943 «Цефеями» были оснащены около 50 катеров, имелось 9 ГАС «Тамир-1» — также практически бесполезных. Только в 1944 году начали поступать более-менее действенные средства обнаружения. Прибыли 6 «больших охотников» с ГАС «Тамир-7» и «Тамир-8», 8 МО-4 с «Драконами» (в нерабочем состоянии), 15.7.1944 — 6 «больших охотников» с Северного флота (в т. ч. 5 с американскими ГАС «Скорпион»). В конце июля 1944 года были выделены даже два самолета А-20Ж с РЛС. Но война на Черном море уже подходила к концу, да и подготовка личного состава не позволяла эффективно применять новые средства. До 1944 года отсутствовали кабинеты ПЛО и гидроакустические полигоны. К тому же катера использовались с большим напряжением для высадки десантов и т. п., поэтому нормальную боевую подготовку наладить не удавалось. Новые катера иногда бросались в бой буквально через несколько дней после прибытия. За всю войну катера ПЛО смогли, согласно итоговому обзору, обнаружить подлодки всего 12 раз. Успехи ПЛО (включая авиацию) оценивались в две потопленные и 6–7 поврежденных ПЛ. Увы, и эти скромные цифры оказались нереальными. В море не удалось потопить вообще ни одной лодки.

Всего против ЧФ в течение войны действовали 15 субмарин: 6 немецких, 3 румынских и 6 сверхмалых итальянских. Нужно отметить, что итальянские «малютки» использовались как обычные малые подлодки.

«СВ-5» (тип СВ)

6 итальянских сверхмалых подводных лодок были переброшены в Констанцу в мае 1942 года. Их планировалось использовать в первую очередь для блокады Севастополя. «СВ-1», «СВ-2» и

«СВ-3» прибыли в захваченную немцами Ялту 5 июня, а «СВ-4», «СВ-5» и «СВ-6» — 11 июня.

Как раз в это время планировался набег на Ялту, для чего был выбран единственный на Черном море торпедный катер типа Д-3^[193] (командир — старший лейтенант О.М. Чепик, обеспечивающие в этом походе — старший лейтенант К.Г. Кочиев и капитан-лейтенант Г.Д. Дьяченко). Катер вышел из Анапы и в 04:03 13 июня на малом ходу подошел к порту. Вход в гавань закрывала баржа. Противник принял наш катер за свой и до начала атаки огня не открывал^[194]. В 04:07 катер с дистанции 1,5 кабельтова

выпустил одну торпеду по барже и наблюдал сильный взрыв с пламенем высотой 15–20 метров. Сразу после этого противник открыл настолько плотный огонь, что пришлось отказаться от пуска второй торпеды и уходить на полной скорости на зигзаге, прикрывшись дымзавесой. Хотя батарея Штенцеля доложила о прямом попадании в катер, Д-3 ушел без повреждений и потерь.

Считалось, что потоплена баржа, но действительность оказалась приятней. Торпеда миновала баржу (возможно, прошла под ней) и поразила итальянскую «малютку» «СВ-5», стоявшую в глубине гавани. Ее команда была на берегу и не пострадала. Итальянцы считали, что при осадке 2 метра их «малюткам» торпедная атака не страшна. Они опасались только авиабомб, поэтому оставили лодку в торпедоопасном секторе. Баржа, которую посчитали потопленной наши катерники, ненадолго пережила «итальянку». Утром 14 июня она погибла в ходе налета шести ДБ-3 на ялтинский порт.

Противнику с самого начала было хорошо известна причина гибели «СВ-5». Ю. Майстер, чья книга для западных читателей была долгие годы практически единственным источником информации о морской составляющей Великой Отечественной войны, дал правильную версию. Но, несмотря на все это, в западной литературе утвердилось мнение, что «СВ-5» потоплена авиацией. Удивительно и необъяснимо.

Итальянские лодки, безусловно, представляли реальную опасность для Черноморского флота. Хотя вопреки многочисленным версиям все их атаки в 1942 году были безуспешными, в августе 1943 года «СВ-4» действительно потопила нашу подлодку «Щ-203». Поэтому вполне вероятно, что удачный рейд Д-3 избавил нас от дополнительных потерь.

Немецкие подлодки (30-я флотилия) действовали без потерь почти до самого конца боевых действий. Самым заметным ударом противолодочников ЧФ можно считать повреждение «U18», да и это событие произошло при довольно печальных обстоятельствах.

18 ноября 1943 года в 19:16 танкер «Иосиф Сталин» на переходе из Туапсе в Батуми в районе Лазаревского получил попадания двумя торпедами с подводной лодки «U18» (оберлейтенант цур зе Карл Фляйге). Поврежденный танкер вернулся в Туапсе. Утром 20 ноября он снова вышел в Батуми под эскортом сторожевого корабля «Шквал», четырех базовых тральщиков, четырех сторожевых кораблей и пары самолетов МБР-2. Фляйге пытался добить судно, но «U18» была забросана глубинными бомбами. Фляйге насчитал 52 взрыва, лодка получила повреждения, которые ей пришлось ремонтировать в Галаце до января 1944 года.

Отмечен еще один случай, когда лодка 30-й флотилии была вынуждена прервать поход после полученных повреждений. 26.6.1943, во время подготовки к переходу все того же «Иосифа Сталина», один МБР-2 юго-западнее Туапсе удачно сбросил две бомбы на «U20» (оберлейтенант цур зе К. Шёлер). На лодке вышла из строя вентиляция и трюмная помпа, Шёлеру пришлось возвращаться в Констанцу. Впрочем, через две недели «U20» уже вышла в новый поход.

Все остальные успехи ПЛО ЧФ ограничивались тем, что удавалось срывать часть атак по транспортам.

Удивительный случай произошел 24.6.1943: пара Ил-2 из 8-го гшп, летавшая на поиск подлодок в район 40 миль южнее Адлера, в 17:20 обнаружила лодку в надводном положении и сбросила 4 ПЛАБ-100. Наблюдались одно прямое попадание, обломки и плавающие люди (до 10 человек!). Субмарина считалась уничтоженной. Однако пара «Бостонов» 30-го рап, вылетевшая тем же вечером для обследования места атаки (кв. 2591), ничего не обнаружила. Правда, через два дня в этом районе были обнаружены три масляных пятна. Ни одна подводная лодка противника в это время не пострадала. Трудно поверить, что пилоты «Илов» придумали плававших людей. Может быть, удару подверглась какая-нибудь унесенная в море рыболовная посуда одной из черноморских стран, например турецкая. Любопытно, что в итоговом обзоре по ПЛО за войну, подготовленном штабом ЧФ, этот случай потопления ПЛ не числится. Хотя в обзоре упомянут похожий эпизод, когда пара Ил-2 47-го шап 28.6.1943 «потопила» прямым попаданием ПЛАБ-100 подлодку (правда, плавающие люди там не фигурируют).

31 марта 1944 года во время налета штурмовиков 8-го гшп на Феодосию одна бомба попала в левый борт «U9» (оберлейтенант цур зе Хайнрих Клапдор), в прочном корпусе образовалась трещина длиной 10 см, были и повреждения от обстрела из бортового оружия. Клапдор получил осколочные ранения и убыл на лечение. «U9» была отремонтирована в Констанце менее чем за месяц.

Знаменитый налет на Констанцу 20 августа 1944 года нанес гораздо больше ущерба подводным силам противника, чем все усилия Черноморского флота в предшествующие три года. Было потоплено и повреждено много кораблей и судов. Из подводных лодок «U9» получила прямое попадание и легла на грунт у пирса, а «U18» и «U24» были тяжело повреждены, так же как и находившиеся под румынским контролем «СВ-4» и «СВ-6». Через пять дней немцы затопили «U18» и «U24», так как было очевидно, что Констанца вот-вот будет занята советскими войсками. Кроме

того, Румыния, чтобы избежать полной катастрофы, перешла на сторону СССР.

29 августа при занятии Констанцы в числе прочих кораблей и судов были захвачены румынские подлодки «Марсуинул» и «Рекинул», а также все пять оставшихся «малюток» типа СВ. Третья румынская подлодка, «Дельфинул», была захвачена в Дунае.

Три последние немецкие лодки действовали в море вплоть до исчерпания автономности, а потом были затоплены экипажами у турецкого берега. Вопреки распространенным представлениям, они затопились не в одном месте и не в одно время. «U20» пошла ко дну у Карасу 10 сентября в 21:30 (22:30 по Москве), «U23» — у Агвы в тот же день в 23:45 (00:45 11 сентября), а «U19» — 11 сентября в 22:35 (23:35). В этот момент подводная угроза на Черном море исчезла.

Румынские и итальянские подлодки (за исключением «СВ-6») были включены в состав Черноморского флота. «U9», «U18» и «U24» подняли и зачислили в списки, но так и не отремонтировали. Итальянские лодки также не стали вводить в строй и в 1945 году исключили. Две румынские лодки были возвращены, а «Марсуинул» 20.02.1945 затонула в Потии от взрыва своих торпед, поднята, но в 1950 году исключена из списков.

Недостроенные немецкие подводные лодки, захваченные в конце войны на верфях

Советской армией на Балтике были захвачены два судостроительных завода, занимавшихся к концу войны постройкой подводных лодок.

1. Завод «Шихау» в Данциге: с ноября 1943 по сентябрь 1944 года здесь были размещены заказы на строительство 184 больших подводных лодок нового поколения (тип XXI). Первые 25 лодок успели сдать флоту, еще 12 в феврале — марте 1945 года отбуксировали для достройки в другие порты. Когда 30 марта Данциг был взят войсками 2-го Белорусского фронта, на стапелях оставались 20 единиц («U3538» — «U3557»), еще для 14 («U3558» — «U3571») были частично заготовлены секции. 13 подлодок («U3538» — «U3550») зачислили в состав КБФ 12.04.45, еще 7 («U3551» — «U3557») — 12.02.46. Они получили обозначения «ТС-5» — «ТС-13», «ТС-15», «ТС-17» — «ТС-19», «ТС-32» — «ТС-3». Хотя некоторые из лодок были захвачены в довольно высокой степени готовности («U3538» — 75 %), ни одну из них так и не достроили.

«Шихау-Данциг» изготавливал также секции IV и V для лодок типа XXI, строившихся на других заводах. Часть этих секций, вероятно, также попала в руки Советской армии. Кроме того, находившаяся в том же городе «Данцигер верфт» с 1944 года занималась постройкой секций I, II, III и VIII для лодок типа XXI, строившихся «Шихау».

2. Завод «Шихау» в Эльбинге: в 1944–1945 годах здесь были заказаны 500 сверхмалых подводных лодок «Зеехунд» (тип XXVII В). 144 единицы верфь успела сдать флоту. 10 февраля 1945 года, когда Эльбинг был взят, по немецким данным, в постройке находились 56 «Зеехундов» («U5395» — «U5450»), из них первые четыре были почти готовы и еще 12 были в 75-процентной готовности. Однако наши специалисты, осмотревшие верфь, насчитали 150 подлодок на различных стадиях строительства, не считая 16 взорванных (очевидно, «U5395» — «U5410»). Разницу в 110 единиц объяснить сложно. Может быть, для этих лодок были только заготовлены материалы.

На Черном море 20.09.43 был выдан заказ на постройку в оккупированном Николаеве 15 малых подводных лодок нового поколения типа XXIII. Но город был освобожден 28.03.44, до того, как началось строительство подлодок.

Мифы

В отдельную группу можно выделить подводные лодки, чья гибель приписывается советскому оружию отдельными отечественными авторами явно по недоразумению. Практически все перечисленные ниже подводные лодки погибли на Балтике. Это легко объяснимо. Именно здесь проходили подготовку все подлодки перед отправкой на театры военных действий. В ходе подготовки новые лодки несли потери от различных аварий, столкновений. Кроме того, англичане минными постановками с воздуха пытались затруднить деятельность учебных флотилий. Благодаря хорошо организованному тралению потери лодок на этих минах были редки, но все-таки случались. В первых списках потерь немецких подлодок, опубликованных после войны, детали их гибели на Балтике подробно не раскрывались, что и давало некоторым отечественным историкам право смело записывать урон врагу на счет Балтийского флота. С тех пор прошло немало лет, выяснились недостающие детали, но старые версии продолжают встречаться. Причем многие из них противоречат не только

немецким, но и отечественным данным, да и элементарной логике, что уж совсем печально. Вероятно, приведенный ниже список неполон. Мифические версии даны курсивом.

«U7» — {18.02.44 в Данцигском заливе потоплена советскими самолетами (по другим данным, погибла из-за столкновения с немецким кораблем).} Фактически погибла из-за аварии при погружении. Наших самолетов в этот день над Данцигским заливом не было, ни на какие успехи они не претендовали. Из пяти вылетевших на свободную охоту торпедоносцев ни один не заходил дальше Либавы.

«U345» — {13.12.43 подорвалась на mine и добита в Варнемюнде советскими ВВС.} Фактически в этот день находилась на верфи «Ховальдсверке» в Киле, была повреждена в ходе налета 8-й воздушной армии США и 23 декабря исключена из списков, разобрана на месте. Никаких ударов по Варнемюнде советская авиация в этот период не производила.

«U382» — {30.12.44 в Данцигском заливе потоплена советской авиацией.} Фактически 30.06.44 исключена из списков в Ла-Паллисе, стояла в одном из укрытий для подводных лодок. 25.08.44 вновь введена в строй, перешла из Франции в Германию, где 20.03.45 в Вильгельмсхафене вновь исключена. Корпус затоплен там же 05.05.45. В Данцигском заливе эта лодка последний раз была в 1942 году.

«U446» — {09.09.42 погибла на mine, поставленной подлодкой «Л-3» в Данцигском заливе.} Фактически 21.09.42 у Кальберга (Данцигский залив, не путать с Кольбергом) подорвалась на донной mine, выставленной английской авиацией (заграждение «Привит II»). Поднята 08.11.42 и исключена из списков. До 1945 года наши подлодки мин в Данцигском заливе не ставили.

«U580» — {поздней осенью 1941 года погибла на минах.} Фактически 11.11.41 западнее Мемеля столкнулась с кораблем-целью «Ангельбург».

«U583» — {поздней осенью 1941 года погибла на минах.} Фактически 15.11.41 севернее Штольпмюнде погибла в результате столкновения с «U153».

«U702» — {Потоплена в ожесточенном четырехчасовом поединке подводной лодкой «М-176» 28.05.42 в Варангер-фьорде.} Описание боя содержит несколько совершенно фантастических подробностей. Например, немецкая подлодка до своей гибели якобы выпустила по находившейся в подводном положении «М-176» последовательно 10 торпед. Сейчас эта версия встречается редко, но раньше имела широкое хождение. В большинстве случаев номер немецкой лодки вообще не упоминался, но

иногда указывалась «U702». В реальности она вышла 30.03.42 с Гельгоlanda для операций в составе группы «Вахзам» западнее Норвегии. 2 апреля ей приказали идти в Берген, но в приказе 4 апреля пункт назначения изменили на Ставангер. Лодка пропала, ее считали погибшей 4 апреля. В 1987 году в районе Бергена на дне был найден корпус погибшей подлодки, предположительно, это и есть «U702». В любом случае оказаться в Варангер-фьорде 28.05.42 она никак не могла. Судя по имеющимся сейчас данным, из 8 находившихся в море в этот день немецких «арктических» подлодок в Варангер-фьорде или недалеко от него не было ни одной.

«U803» — {27.04.44 у Свинемюнде на mine, выставленной советскими ВВС.} Фактически погибла на донной mine, выставленной английской авиацией (заграждение «Джерейнием»). Поднята и исключена из списков, корпус лодки остался в Свинемюнде и в апреле 1945 года был захвачен нашими войсками. Самый западный район Балтики, в котором ставила мины советская авиация, — Данцигский залив (4 мины поставлены в феврале 1945 года).

«U854» — {04.02.44 у Штральзунда на mine, выставленной советскими ВВС.} Фактически севернее Свинемюнде (54°01',8 с.ш. 14°16',III в.д.) погибла на донной mine, выставленной английской авиацией (заграждение «Джерейнием»). Поднята и исключена из списков. О возможности подрыва на советской авиационной mine в этом районе см. комментарий к судьбе «U803».

«U1000» — {25.08.44 в точке 55[град] 23' с.ш. 20[град] 33' в.д. потоплена советской авиацией.} Фактически подорвалась на английской mine 31.08.44, подробности изложены выше, в конце списка потерь подводных лодок, действовавших против КБФ.

«U2331» — {01.10.44 у полуострова Хела (Хель) потоплена катером «СК-82».} Фактически затонула в этом районе 10.10.44 из-за аварии, поднята и до конца войны была в ремонте. Ни первого, ни десятого октября наши корабли не проводили атак по подводным лодкам. «СК-82» в этот период находился в Финском заливе. Возможность появления наших сторожевых катеров у Хеля в начале октября 1944 года не нуждается в комментариях.

«U2342» — {26.12.44 у Свинемюнде потоплен глубинными бомбами катера «МО-124».} Фактически в этот день в 22:40 она погибла у Свинемюнде в точке 54°01',8 с.ш., 14°15',II в.д. на донной mine, выставленной английской авиацией (заграждение «Джерейнием»). С лодки спаслись 4 человека. В конце 1954 года была обнаружена, поднята и разобрана в Карлсхагене (ГДР).

История с потоплением этой новейшей лодки типа XXIII катером «МО-124» встречается чаще других мифов. Она же, пожалуй, в наибольшей степени страдает отсутствием логики. Сначала все выглядело так: МО-124 провел в районе Палдиски атаку против подводной лодки 26 декабря, «U2342» погибла в этот день, неизвестно, где точно, но на Балтике. Историки имели право предположить, что наш катер, несмотря на отсутствие признаков поражения цели, все-таки потопил фашиста. После того как в 1954 году лодка была найдена на другом конце моря, эта версия должна была тихо умереть. Но она осталась жить, причудливо соединив в себе атаку у Палдиски и гибель лодки у Свинемюнде. Видимо те, кто эту обновленную версию создавал или переписывал у других, даже не пытались задуматься, как мог катер «МО» оказаться в глубоком немецком тылу, да еще и охотиться там за подлодкой нового поколения.

Потери подводных флотов стран-агрессоров во главе с Германией в войне против Советского Союза по имеющимся на данный момент данным представляются следующим образом.

Достоверно уничтожены советскими Вооруженными силами 7 ПЛ: на Севере «U639» и «U362», на Балтике «U144», «U250», «U78», на Черном море «СВ-5» и «U9». Из них противолодочными силами уничтожены три: «U250» и «U362» надводными кораблями, «U639» подлодкой в ходе противолодочного патрулирования.

Минные заграждения, выставленные по решению командующего ТМОР 10-м дивизионом тральщиков в декабре 1944 — январе 1945 года, с большой долей вероятности стали причиной гибели «U679» (менее вероятно — потоплена катером «МО-124»), «U745» и «U676» (она могла погибнуть и на заграждении, выставленном финнами по нашему требованию).

Вероятна гибель «U367» на mine, выставленной подлодкой «Л-21».

Есть небольшие шансы, что советские корабли и катера потопили «U387», упомянутую выше «U679» и с приближающейся к нулю вероятностью — «U479» и «U344».

«U286» могла стать жертвой нашей противолодочной авиации.

Потеряны в результате продвижения Советской армии 14 ПЛ:

затоплены 6 ПЛ: «U18», «U19», «U20», «U23», «U24», «U763» («U18» и «U24» перед этим были повреждены во время налета ВВС ЧФ на Констанцу);

захвачены в румынских портах 8 ПЛ: румынские «Дельфинул», «Рекинул», «Марсуинул», находившиеся под румынским контролем итальянские «СВ-1», «СВ-2», «СВ-3», «СВ-4», «СВ-6».

Итого наши флот и армия имеют прямое отношение к потере противником от 21 до 29 ПЛ, включая 6 сверхмалых. Из них уничтожены флотом от 6 до 14 ПЛ, в том числе 2 в базах («СВ-5» и «U9»), а от 4 до 12 — в море. По степени вероятности 8 «спорных» жертв нашего флота можно распределить так:

«U676», «U679» и «U745» почти наверняка погибли на наших противолодочных заграждениях.

«U367» вполне могла погибнуть на минах «Л-21».

«U286» и «U3 87» с небольшой долей вероятности потоплены нашей противолодочной авиацией и надводными кораблями соответственно.

«U344» и «U479» с близкой к нулю вероятностью потоплены надводными кораблями и катерами.

В результате вывода Финляндии из войны поставлены на прикол за 9 месяцев до окончания войны в Европе все 5 финских ПЛ.

Что может прояснить судьбу некоторых немецких подлодок, о причинах гибели которых можно пока говорить лишь предположительно? В первую очередь это обнаружение остовов подводных лодок на дне. Особая надежда на обследование дна при прокладке газопроводов в Европу по дну Балтийского моря.

Значительная часть немецких документов по теме отработана, но и здесь могут ждать находки. То же можно сказать и о наших архивных документах. До прекращения работы Отделения Центрального военно-морского архива (Москва) кое-что посмотреть не удалось. А большая часть оперативных документов находилась именно в Москве. Когда они снова станут доступными, сейчас сказать сложно.

Богатые перспективы сулит изучение перехваченных и дешифрованных немецких радиogramм английской радиоразведкой («Ультра»), Пока удалось ознакомиться лишь с крохотной частью имеющих отношение к делу материалов «Ультры».

* * *

В целом противолодочные успехи советского ВМФ оказались обескураживающе малы. Низкая эффективность ПЛО, конечно, не была полной неожиданностью для командования. Ее неудовлетворительное состояние отмечалось еще до войны. В первой половине войны основной проблемой было отсутствие надежных средств обнаружения подводных лодок. После получения в рамках ленд-лиза средств обнаружения и современного противолодочного оружия на первый план вышла слабая подготовка личного состава. Новое оружие по-настоящему освоить не успели. Проблемы создавало также отсутствие эффективной тактики

применения сил ПЛО.

Во время войны слабость нашей ПЛО осознавалась командирами и штабами, хотя и с разной степенью трезвости. В документах встречаются довольно адекватные оценки. И всё же данные по потерям немецких подлодок, ставшие известными сразу после войны, наверняка вызвали шок у всех причастных к ПЛО. Такой низкой результативности вряд ли кто-то ожидал. Точные цифры и сейчас невозможно установить, но порядок величин стал понятен уже тогда. Конечно, ПЛО создается для защиты своих коммуникаций, а уничтожение подводных лодок — важный, но не главный момент. Главный — обеспечить доставку грузов из пункта А в пункт Б вопреки усилиям вражеских подлодок. Поэтому и «нелетальная» ПЛО приносила большую пользу. Даже профилактическое бомбометание («сковывающее» по нашей терминологии тех лет) во многих случаях не давало немецким лодкам возможность выйти в атаку. Но всё же, если бы немецкие подводники знали, что при атаке нашего конвоя есть немалый шанс погибнуть, их действия были бы менее эффективны.

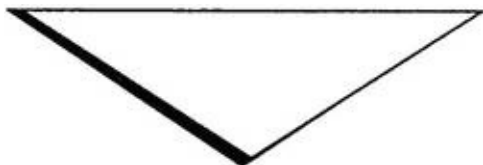
Почему с ПЛО всё получилось так плохо и могло ли быть иначе? Здесь нужно учесть несколько моментов. Один из них — низкий приоритет ПЛО в глазах руководства страны. Советскому Союзу, как континентальной державе, флот противника, и тем более подводные лодки, серьезной угрозы не несли. Поэтому и ресурсы (материальные, людские, научные и т. д.) закономерно выделялись по остаточному принципу. С другой стороны, в создании средств противолодочной обороны применялись последние достижения науки и техники. У нас же еще на памяти жившего тогда поколения несколько десятилетий назад четыре пятых населения не умели читать и писать. Гигантские усилия по ликвидации неграмотности и повышению образовательного уровня населения позволили резко улучшить ситуацию. Но полностью преодолеть вековое отставание от передовых стран в среднем уровне образования в выпавшие нашей стране сроки оказалось невозможно. Применительно к ПЛО для создания соответствующих средств нужны были ученые, грамотные инженеры и квалифицированные рабочие, для боевого применения — хорошо подготовленные специалисты. Всех их остро не хватало, основная масса ресурсов использовалась для более насущных нужд.

Наши противники немцы, как известно, в области ПЛО тоже не блистали. В межвоенный период трудно было предвидеть, что в грядущей войне морские коммуникации станут играть для Германии ощутимую роль. Соответственно ПЛО интересовала немцев в первую очередь как будущая помеха их подводному флоту. В результате к началу войны единственным

заметным преимуществом немецкой ПЛО перед нашей было, видимо, лишь наличие хорошего шумопеленгатора GNG. Да и он создавался в первую очередь не для ПЛО, а совсем наоборот — для подводных лодок. Но немецкие адмиралы смогли защитить свои коммуникации другими средствами — продуманной системой мощных минных заграждений. В результате примерно половина потерь английских подводников на немецких коммуникациях пришлась на мины, у советских подводников эта доля была еще выше.

К сожалению, у нас к такому решению вовремя не пришли. Лишь в конце войны в зоне ответственности ТМОР были необходимые меры, и результаты не заставили себя ждать. Но зимой 1944/45 года действия немецких субмарин на Балтике уже ни на что не влияли. Такие меры помогли бы нам раньше при защите прибрежных коммуникаций на Черном море и на Севере.

И последнее. Немецкую подводную войну нельзя отрывать от ведения войны в целом. Советская армия сыграла решающую роль в разгроме Германии и ее союзников на суше. Перефразируя известное выражение, можно сказать: наши танки в базах противника — лучшая противолодочная оборона. Соответственно в окончательном поражении немецких подводных сил большая доля принадлежит военным усилиям Советского Союза. Данная версия на протяжении десятилетий отстаивалась официальной советской историографией. И это как раз тот случай, когда с ней можно полностью согласиться.



СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ОЦВМА: фонды 9, 10, 11, 18,20,32,46,47, 101, 112, 113, 118, 141, 149, 157, 173,252,254,272,374.

ЦА ФСБ РФ.

NARAT1022 (трофейные документы немецкого флота).

The National Archives (UK) DEFE 3 («Ультра»).

The National Archives (UK) ADM 186/806, ADM 186/807, ADM 186/808 (Протоколы допросов пленных немецких моряков. 1941—1943 гг.).

Белли В.А., Боголепов В.П. и др. Блокада и контрблокада. М., 1967.

Белли В.А., Пензин КВ. Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. М., 1967.

Бизли П. Разведка особого назначения. История оперативного разведывательного центра английского Адмиралтейства 1939—1945. Пер. с англ. М., 1981.

Бийр К. Суда-ловушки против подводных лодок. М.: АСТ, 2003.

Боевая летопись Военно-Морского флота. 1943. М., 1993.

Боевая летопись Военно-Морского флота. 1944. М., 2006.

Боевая летопись Военно-Морского флота. 1945. М., 2006.

Буш Г. Такой была подводная война. Пер. с нем. М., 1965.

Вершинин Д.А., Еремеев Л.М, Шергин А.П. Действия немецких подводных лодок во Вторую мировую войну на морских сообщениях. М., 1956.

Вернер Г.А. Стальные гробы. Пер. с англ. М., 2001.

Виноградов Н.И. Подводный фронт. М., 1989.

Галицкий К.Н. В боях за Восточную Пруссию. М., 1970

Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная война 1914—1918 гг. Пер. с нем. Мн.: Харвест, 2002.

Дейтон Л. Вторая мировая: ошибки, промахи, потери. Пер. с англ. М., 2000.

Денисов Б.А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Ч. I, II, III. Л., 1955.

Денисов Б.А. Использование мин ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945. Ч. IV. Л., 1955.

Дениц К. Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне. Пер. с

нем. М., 1964.

Дениц К. Немецкие подводные лодки 1939—1945. СПб.: Полигон, 2004.

Дэвидсон Ю. Суд над нацистами. Пер. с англ. Смоленск, 2001.

Еремеев Л.М., Шергин А.П. Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне. М., 1962.

Колышкин И.А. В глубинах полярных морей. М., 1970.

Константинов Ф.В. Под холодными волнами. М., 1971.

Кувалдин О. Битва за Атлантику. (Известные события под новым углом зрения) // «Морской сборник», 1992, № 1.

Курушин М.Ю. Стальные гробы рейха. М., 1999.

Ловель Т. Корсары глубин. М.—Л.: Военмориздат НКВМФ СССР, 1940.

Маклахлан Д. Тайны английской разведки (1939—1945). Пер. с англ. М., 1997. С. 115.

Михельсен А. Подводная война 1914—1918 гг. М.—Л.: Военмориздат, 1940.

Морисон С.Э. Американский ВМФ во Второй мировой войне. Битва за Атлантику. М.: АСТ, 2003.

Нюрнбергский процесс. Сборник материалов в 8-ми томах. М., 1989.

Портен Э. дер фон. Германский флот во Второй мировой войне. Пер. с англ. Екатеринбург, 1997.

Поражение германского империализма во Второй мировой войне: Статьи и документы. М., 1960.

Ричелсон Дж.Т. История шпионажа. Пер. с англ. М., 2000.

Роскилл С. Флот и война. Пер. с англ. Т. 1. М., 1967.

Руге Ф. Война на море 1939—1945. Пер. с нем. М., 1957.

Сергеев А.А. Германские подводные лодки в Арктике 1941—1942. М., 2003.

Слэйвик Д.П. Одиссея рейдера «Атлантис». М.: АСТ/Ермак, 2005.

Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, нанесенных от ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1957.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море, Ладожском и Чудском озерах. Вып. 7(19 июля — 31 декабря 1944 г.). М., 1951.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 8 (1 января — 14 мая 1945 г.). М., 1951.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 2 (1 января — 30 июня 1942 г.). М.—Л., 1946.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 7 (1 июля — 31 декабря 1944 г.). М., 1950.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 8 (1 января — 9 мая 1945 г.). М., 1949.

Черчилль У. Вторая мировая война. Пер. с англ. Кн. 1. М., 1991.

Шеер Р. Германский флот в Первую мировую войну. Пер. с нем. М.: АСТ, 2005.

Ширер У. Взлет и падение Третьего рейха. Пер. с англ. Т. 2. М., 1991.

Эдварде Б. Внимание, рейдеры. Смоленск: Русич, 2004.

Bagnasco E. U-boote im zweiten Weltkrieg. Stuttgart, 1994.

Ballard, Robert D., & Dunmore, Spencer. Exploring the «Lusitania». New York: Warner Books, 1995.

Blair C. Hitler's U-Boat War. The Hunters. 1939—1942. London, 1997.

Blair C. Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939—1942. New York: Random House, 1998.

Bodo Herzog, Gunter Schomaekers. Ritter der Tiefe — graue Wolfe. Die erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten der Welt. 2., erweiterte, ergänzte und berichtigte Auflage, Verlag Welsermuhl, Wels/Munchen, 1976.

Brennecke J. Jager und Gejagte. Deutsche U-Boote 1939—1945. Munchen: Wilhelm Heyne Verlag, 1994

Brown D.K. Nelson to Vanguard. Warship Development 1923—1945. L., 2000.

Busch R., Roll H.-J. German U-Boat Commanders of World War II. Biographic Dictionary. London, 1999.

Busch R., Roll H.-J. German U-boat Commanders of World War II. Annapolis: Naval Institute Press, 1999.

Busch R., Roell H.-J. Der U-Boot Krieg 1939—1945. Deutsche U-Boot Verluste von September 1939 bis Mai 1945. Hamburg; Berlin; Bonn, 1999.

Cremer P. U-Boat Commander. New York: Jove Book, 1986.

Conway's all the world fighting ships 1922—1946. London: Conway Maritime Press, 1980.

Duffy G. Ambushed under the southern cross — Philadelphia, PA: Xlibris Corporation, 2008

Enders G. Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer. Hamburg; Berlin; Bonn, 1997.

- Freyer P.H. Der Tod auf alien Meeren. Berlin (Ost), 1988.
- Gannon M. Operation Drumbeat. New York: Harper Perennial, 1991
- Goodwin N. Castle Class Corvettes. Liskeard, 2007
- Groner E. Die deutsche Kriegsschiffe 1815—1945. Bd.3. Koblenz: Bernard und Graefe Verlag, 1985.
- Hoehling, A.A. and Mary Hoehling. The Last Voyage of the Lusitania. Maryland: Madison Books, 1956.
- Hogel G. Embleme, Wappen, MalingsDeutscherU-boote 1935—1945. Hamburg: Koehler Verlag, 2001.
- Kemp R.K. U-Boats Destroyed. German Submarine Losses in World War II. London, 1997.
- Kemp P. U-Boat destroyed. L., 1997.
- Konig P. Die Fahrt der «Deutschland» — Berlin: Ullstein-Verlag, 1916.
- La Marina Italiana Nella Seconda Guerra Mondiale. Vol.XI. Attivita In Mar Nero e Lago Ladoga. Roma, 1972.
- Layton, J. Kent. Lusitania: An Illustrated Biography, Amberley Books, 2010.
- Llewellyn-Jones M. The-Royal Navy and Anti-Submarine Warfare, 1917—1949. Abingdon, 2006.
- Mariner/Le Marin du nord, IV, No. 1 (January 1994).
- Mason D. Die deutsche U-Boote 1939—1945. Salzburg, 1987.
- Moller E., Brack W. Encyclopedia of U-Boats from 1904 to the Present Day. London: Greenhill Books.
- Niestle A. German U-Boat Losses During World War II. Annapolis: Naval Institute Press, 1998.
- Parsons R.C. The Strange Attack off Nantucket // «Times, Tides, and Tales», 2001. Vol. 3.No. 6.
- Ravn C., Christiansen T.L. D/S «Chr. Knudsen» // «Ocean». Sandefjord, 2002.
- Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 1.Norderstedt 1997.
- Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 3. Norderstedt.
- Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 5. Norderstedt.
- Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 6. Norderstedt.
- Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 7. Norderstedt 2008.

Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 8. Norderstedt 2008.

Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 9. Norderstedt 2008.

Ritschel H. Kurzfassung Kriegstagesbuecher Deutscher U-Boote 1939—1945, Band 10. Norderstedt 2010.

Rohwer J. Die U-Boot-Erfolge der Achsenmaechte 1939—1945. Munchen, 1968.

Rohwer J. Axis Submarine Successes of World War Two. Annapolis, 1999.

Rohwer J. Allied Submarine Attacks of World War Two. L., 1997.

Rose H. Auftauchen! Essen: Essener Verlagsanstalt, 1940.

Roskill S.W. War at Sea 1939—1945. The Defensive. Vol I. London. HMSO, 1954

Rosler E. Die Sonaranlagen der deutschen Untersee boote. Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 2006.

Rosler E. Geschichte des deutschen U-Bootbaues. Band I — Koblenz: Bernard und Graefe Verlag, 1986.

Seemen G. von. Die Ritterkreuztrager 1939—1945. — Bad Neuheim, 1955.

Sharpe P. U-Boat Fact File 1939—1945. Leichester, 1998.

Simpson, Colin. Die Lusitania. Frankfurt am Main, 1987.

Sims W.S., Hendrick B.J. Victory at Sea. Philadelphia, James Stevenson Publisher, 2002.

Syrett D. The Last Murmansk Convoys 11 March — 30 May 1945 (статья в The Northern Mariner/Le Marin du nord, IV, No. 1 (January 1994)).

Tennent A.J. British Merchant Ships Sunk by U-boats in the 1914—1918 War-Newport: Starling Press, Rogerstone, 1990.

Trojca W. U-bootwaffe 1939—1945. Cz.3. Gdansk: A.J. Press, 2006.

Wynn K. U-Boat Operations of the Second World War. Vol.1—2. Annapolis: Naval Institute Press, 1998.

Zentner, Kurt Dr. «Illustrierte Geschichte des Zweiten Weltkriegs» Sudwest Verlag, Muenchen, 1963.

ИСТОЧНИКИ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Лайнер «Лузитания» в предвоенное время. Источник: Библиотека Конгресса США ID cph.3gl3287. <http://www.loc.gov/pictures/resource/cph.3gl3287/>

Германские подводные лодки в Киле, май 1914 г. На переднем плане «U22», «U20», «U19», «U21». Источник: Библиотека Конгресса США ID ggbbain. 17782. <http://www.loc.gov/pictures/resource/ggbbain.17782/>

Германская подводная лодка «U20» у побережья Дании, взорванная своим экипажем 5 ноября 1916 г. Источник: Библиотека Конгресса США ID cph.3b24099. <http://www.loc.gov/pictures/resource/cph.3b24099>

Командир подводной лодки «U20» капитан-лейтенант Вальтер Швигер, июль—август 1917 г. Источник: Deutsches Bundesarchiv (German Federal Archive), Bild 134-C 1831. [http://www.bild.bundesarchiv.de/archives/barchpic/search/_1307980517/?search\[form\]\[SIGNATUR\]=Bild+134-C!831](http://www.bild.bundesarchiv.de/archives/barchpic/search/_1307980517/?search[form][SIGNATUR]=Bild+134-C!831)

Германская субмарина «U53». Источник: Collier's Photographic History of the European War (New York, 1916). http://web.mit.edu/course/21/21h.102/www/WWI_photographs/German_sub.html

Лайнер «Атения» в гавани Монреаля, 1933 г. Источник: Библиотека и Архив Канады, PA-056818.

Германские подводные лодки в Киле, предвоенное время. На переднем плане лодки типа VIIA «U34», «U28», «U29», «U30». Источник: неизвестен.

Гроссадмирал Карл Дениц. Источник: неизвестен.

Командир «U30», капитан-лейтенант Фриц-Юлиус Лемп на борту своей лодки, вернувшейся из похода, Вильгельмсхафен, 28 августа 1940 г. Источник: неизвестен. Британский эсминец «Бульдог» перед войной, 1938 г. Источник: Неизвестен.

Эсминец «Бульдог» и покинутая экипажем подводная лодка «U110», 9 мая 1941 г. Через несколько минут от левого борта эсминца отойдет вельбот с абордажной партией. Источник: <http://www.uboardarchive.net/>

Немецкий ас подводной войны Эрих Топп.. На его счету 35 потопленных судов общим тоннажем 197 460 брт. Источник: неизвестен.

Рубка «U552». На ней отчетливо видна эмблема — бегущий красный дьявол с факелом. «U552» унаследовала эту эмблему от «U57», которой Эрих Топп командовал ранее. Источник: неизвестен.

«U552» вернулась из своего самого успешного похода к берегам США. Сен-Назер, 27 апреля 1942 г. Источник: неизвестен.

Горящий американский танкер «Дикси Эрроу» после торпедирования германской субмариной «U71» у побережья Северной Каролины (США), 26 марта 1942 г. Источник: неизвестен.

Горящий американский танкер «Байрон Д. Бенсон», торпедированный «U552» Эриха Топпа 4 апреля 1942 г. Источник: <http://www.uboatarchive.net/>

Члены экипажа американского танкера «Маскоги» на спасательном плоту, после потопления их судна «U123» Рейнхарда Хардегена. Снимок сделан немецким фотокорреспондентом Рудольфом Мейзингером 22 марта 1942 г. Источник: Zentner, Kurt Dr. "Illustrierte Geschichte des Zweiten Weltkriegs" (Sudwest Verlag, Munchen:1963), s.250.

Памятник американским морякам торгового флота в Бэттери-парк, Нью-Йорк. Он символизирует собою память обо всех торговым морякам Америки, погибших за время боевых действий на море 1941—1945 гг. Источник: неизвестен.

Немецкий ас подводной войны Рейнхард Хардеген. На его счету 21 потопленное судно общим тоннажем 112 447 брт. Источник: неизвестен.

Испанская субмарина «Е1», впоследствии после ее продажи Турции, переименована в «Гюр». Послужила прототипом для создания немецких подлодок I серии, советских типа «С» и турецких типа «Ай». Источник: неизвестен.

Субмарина типа «Ай» на ходовых испытаниях. Предположительно ««Атылай». Источник: неизвестен.

Немецкая подводная лодка «UA». Рисунок А. Дашьяна.

Лайнер «Андания», торпедированный «UA» 16 июня 1940 г. Его мужественный экипаж до самого конца боролся за судно и отражал атаки подводной лодки. Источник: неизвестен.

Рубка «UA» после похода к Фритауну, июль 1940 г. Внизу частично видно первая эмблема лодки — «Optimist!» с улыбающимся лицом вместо первой буквы. Источник: неизвестен.

«UA» вернулась из похода. Источник: неизвестен.

Первый командир «Д-3» периода войны капитан-лейтенант Филипп Васильевич Константинов. Источник: неизвестен.

«Красногвардеец» на рейде Полярного, 1941 г. Эта фотография стала чуть ли не визитной карточкой Северного флота в первый период войны. Источник: неизвестен.

Норвежский теплоход «Рингар» — реальная цель восьмого торпедного залпа «Красногвардейца». Источник: неизвестен.

Гроза полярных конвоев - германский линкор «Тирпиц». Источник: неизвестен.

Советская подлодка «К-21», атаковавшая «Тирпиц» 5 июля 1942 г. Источник: неизвестен.

Командир ПЛ «М-34» капитан-лейтенант Н.И. Голованов. Источник: неизвестен.

Командир «Л-3» П. Грищенко у перископа. Источник: неизвестен.

Командир «Л-3» В.Коновалов на фоне своего корабля, лето 1945 г. Источник: неизвестен.

«Л-3» после столкновения с немецким судном и возвращения из ноябрьского похода 1942 г. Источник: неизвестен.

Вручение гвардейского флага «Л-3», Кронштадт 22 марта 1943 г. Источник: неизвестен.

Подводная лодка «С-101», потопившая «U639», 1943 г. Источник: неизвестен.

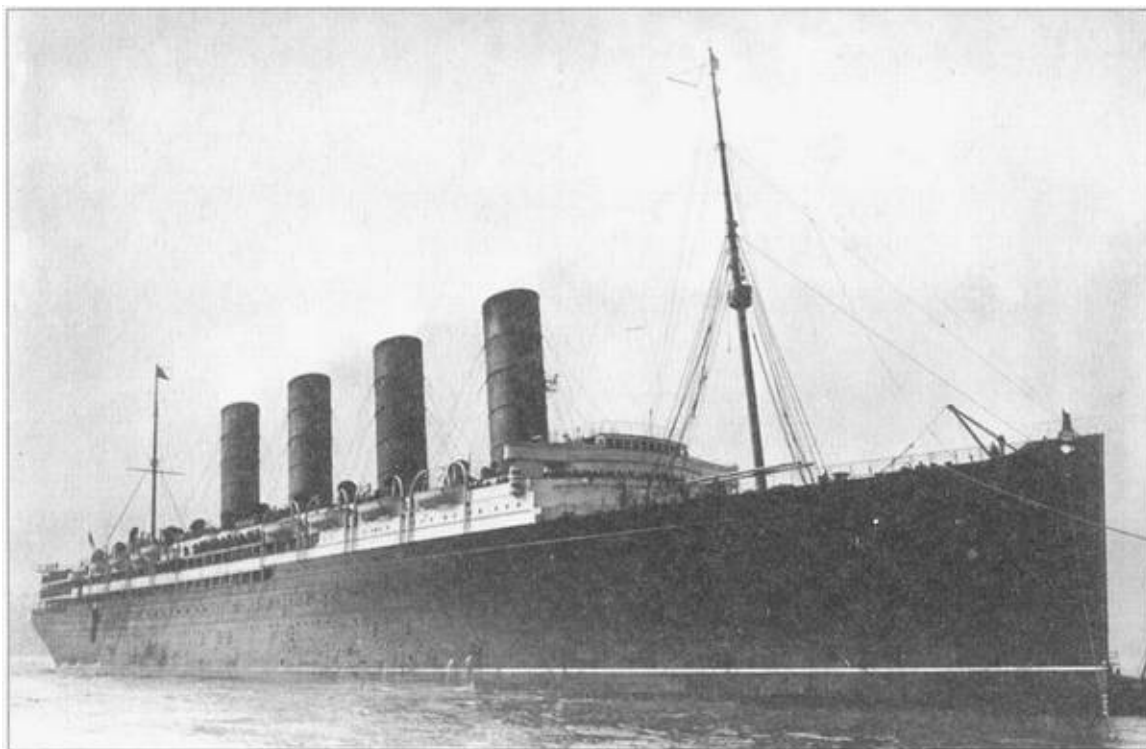
Тральщик Т-116, потопивший «U362». Источник: неизвестен.

Эсминец «Эскапейд» - повреждения после взрыва установки «Хедже-хог». Возможно, фрегат «Гудолл» погиб по той же причине без вмешательства «U286». Источник: неизвестен.

Командир «Щ-307» Н.И. Петров. Открыл реальный счет советских подводников в Великой Отечественной войне, потопив «U144». Источник: неизвестен.

Торпедный катер «Д-3» (командир О.М. Чепик). Потопил в Ялте итальянскую «малютку» «СВ-5». Источник: неизвестен.

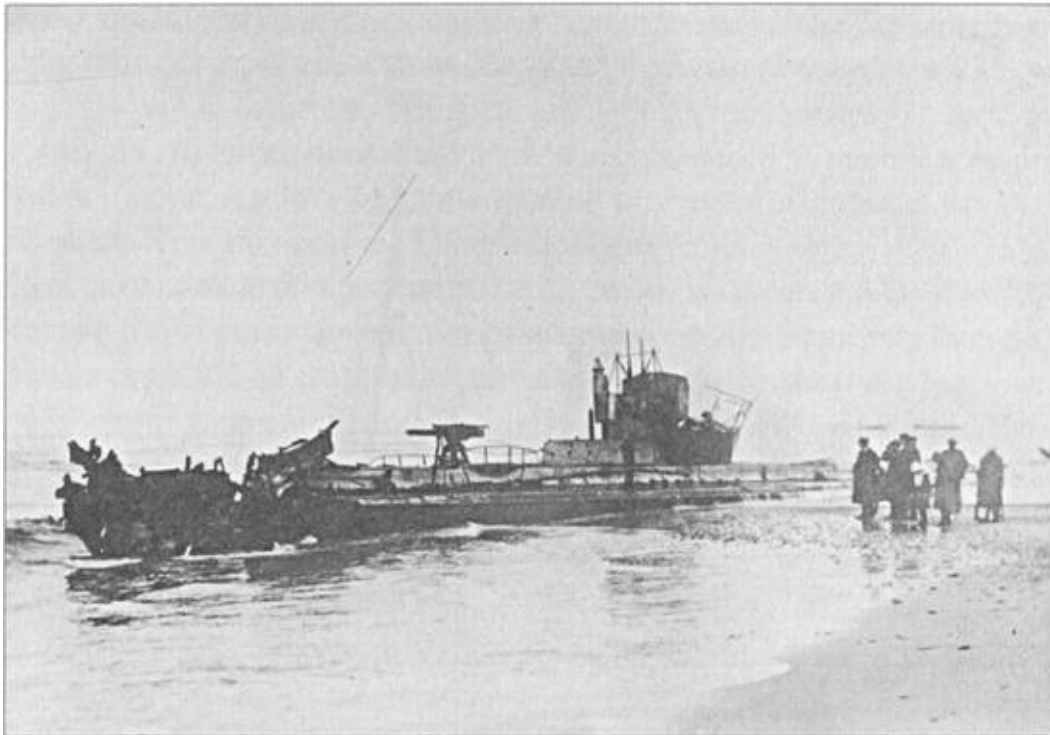
ИЛЛЮСТРАЦИИ



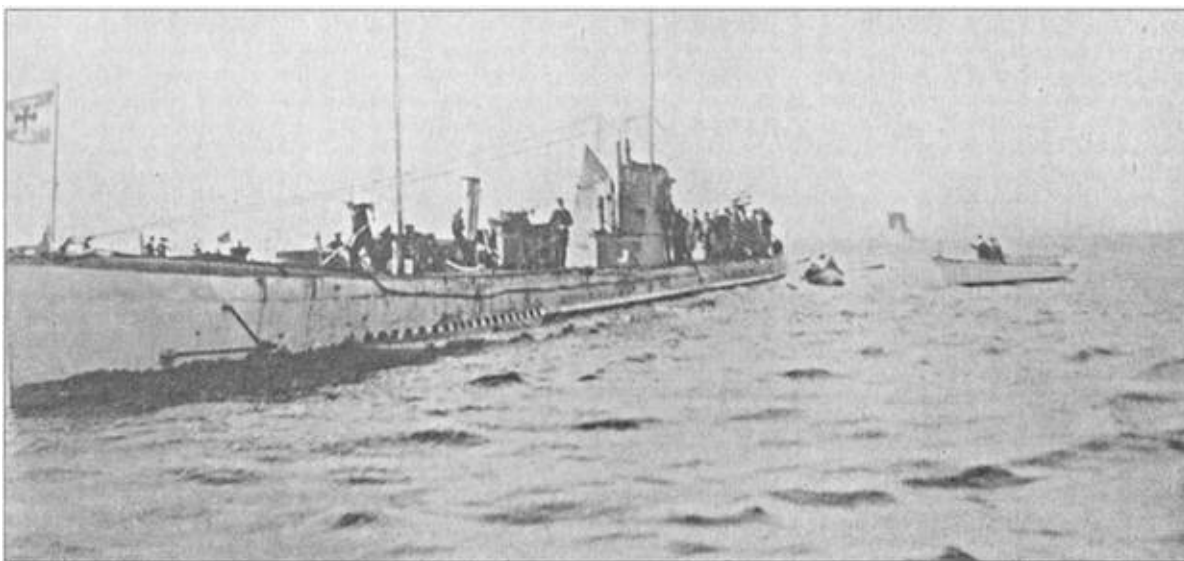
Лайнер «Лузитания» в предвоенное время



Германские подводные лодки в Киле, май 1914 года. На переднем плане «U22», «U20», «U19», «U21».



Германская подводная лодка «U20» у побережья Дании, взорванная своим экипажем 5 ноября 1916 года



Германская субмарина «U53»



Командир подводной лодки «U20» капитан-лейтенант Вальтер Швигер, июль—август 1917 года



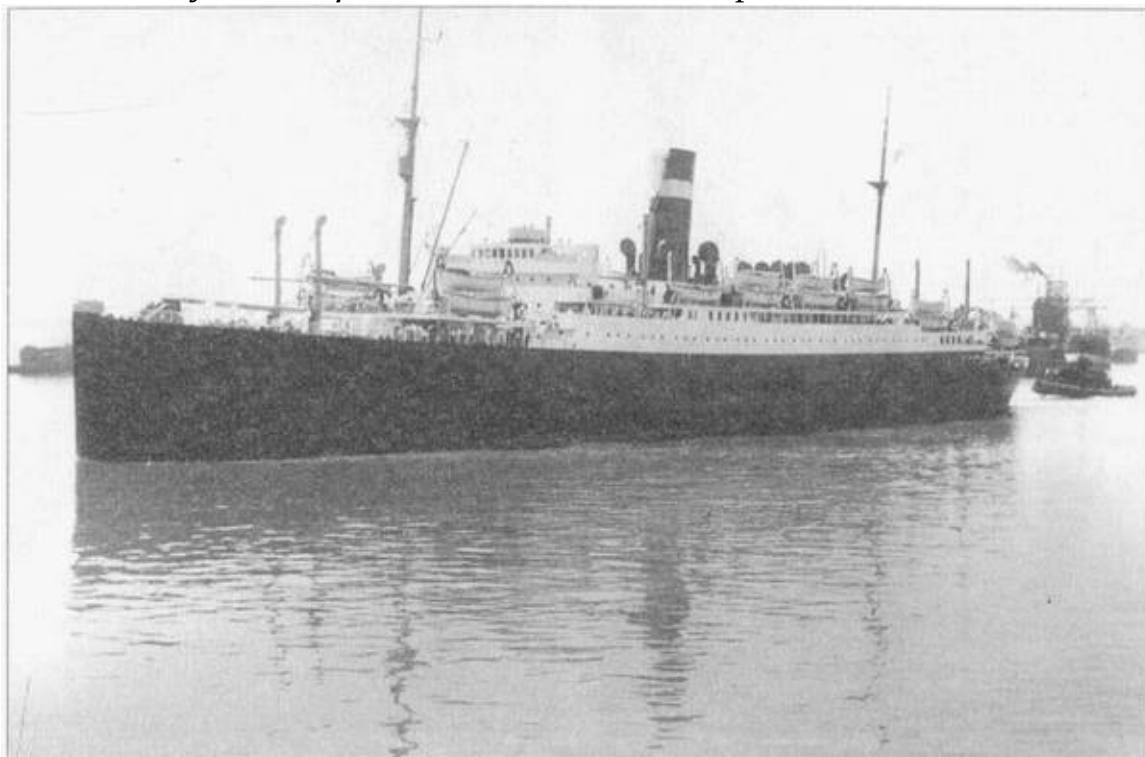
Гроссадмирал Карл Дениц



Немецкий ас подводной войны Эрих Топп. На его счету 35 потопленных судов общим тоннажем 197 460 брт



Немецкий ас подводной войны Рейнхард Хардеген. На его счету 21 потопленное судно общим тоннажем 112 447 брт



Лайнер «Атения» в гавани Монреаля, 1933 год



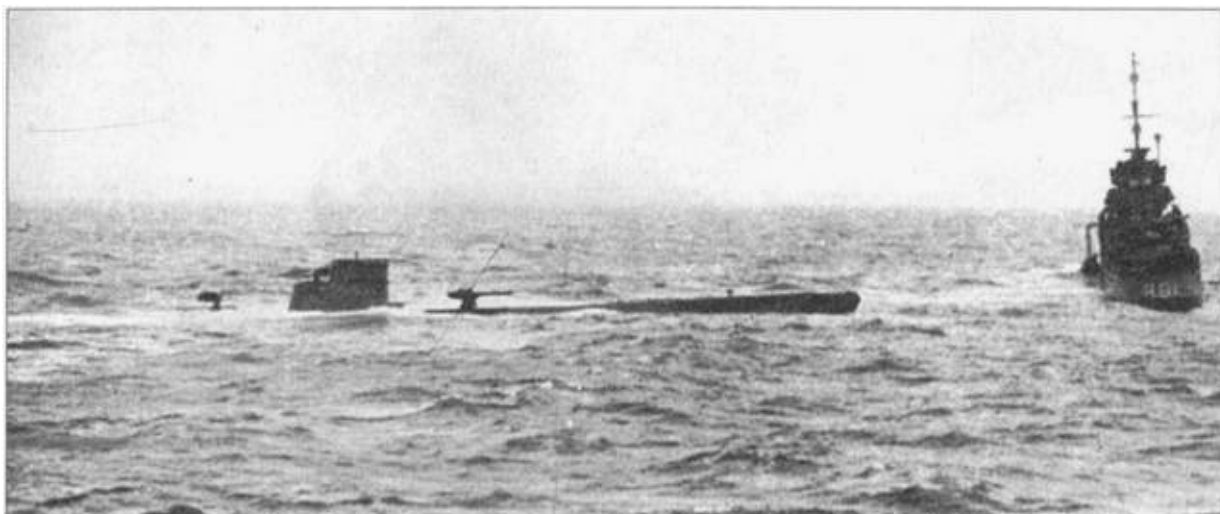
Германские подводные лодки в Киле, предвоенное время. На переднем плане лодки типа VIIA «U34», «U28», «U29», «U30»



Командир «U30» капитан-лейтенант Фриц-Юлиус Лемп на борту своей лодки, вернувшейся из похода, Вильгельмсхафен, 28 августа 1940 года



Британский эсминец «Бульдог» перед войной, 1938 год



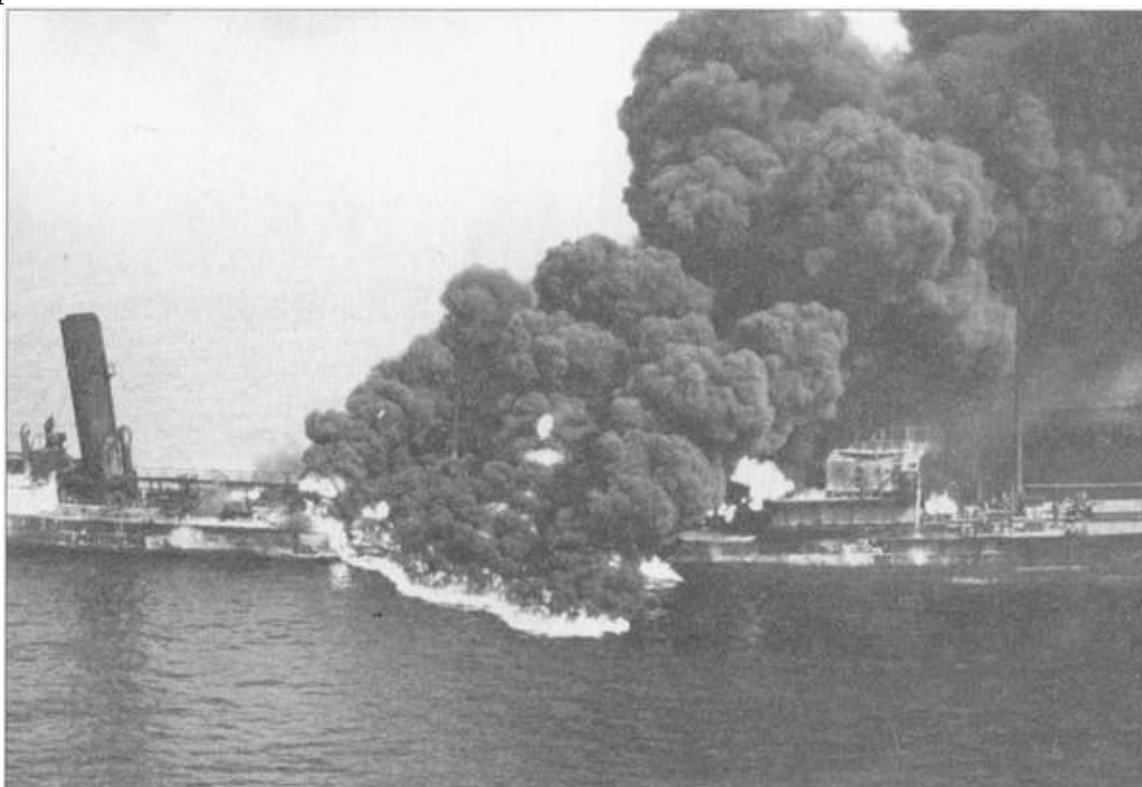
Эсминец «Бульдог» и покинутая экипажем подводная лодка «U110», 9 мая 1941 года. Через несколько минут от левого борта эсминца отойдет вельбот с абордажной партией



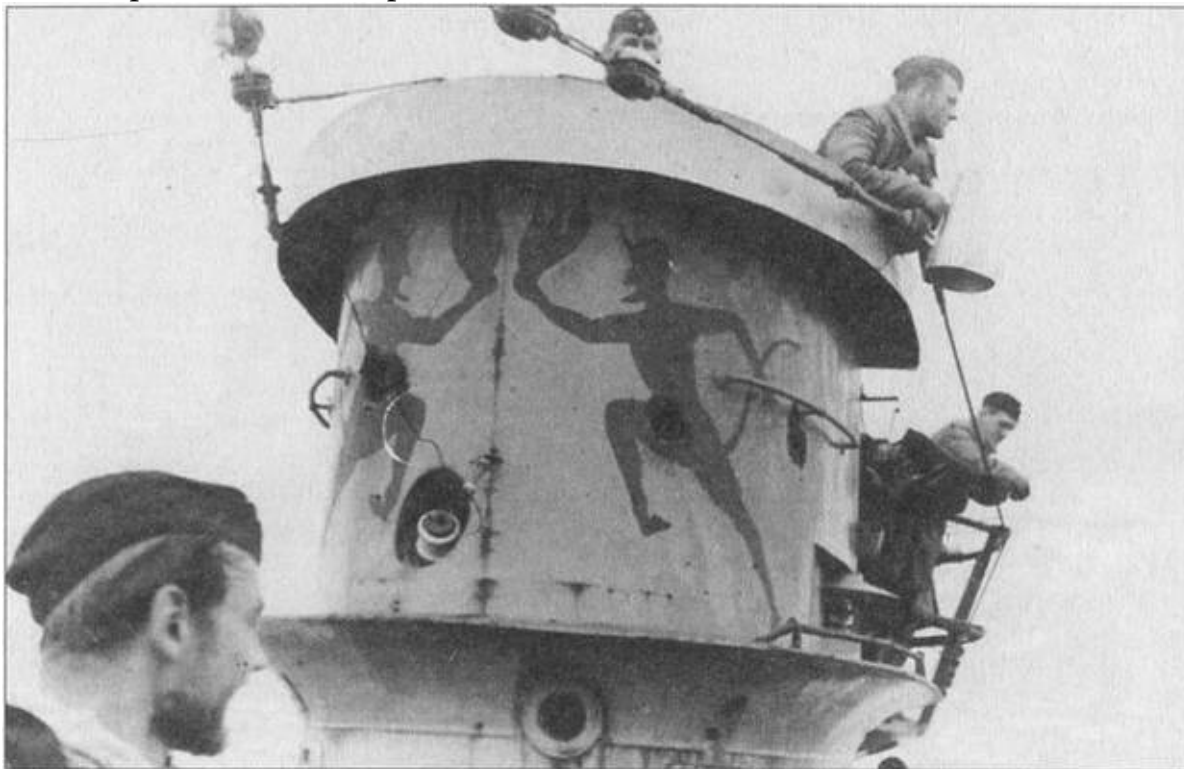
«U552» вернулась из своего самого успешного похода к берегам США. Сен-Назер, 27 апреля 1942 года



Горящий американский танкер «Дикси Эрроу» после торпедирования германской субмариной «U71» у побережья Северной Каролины (США), 26 марта 1942 года



Горящий американский танкер «Байрон Д. Бенсон», торпедированный «U552» Эриха Топпа 4 апреля 1942 года

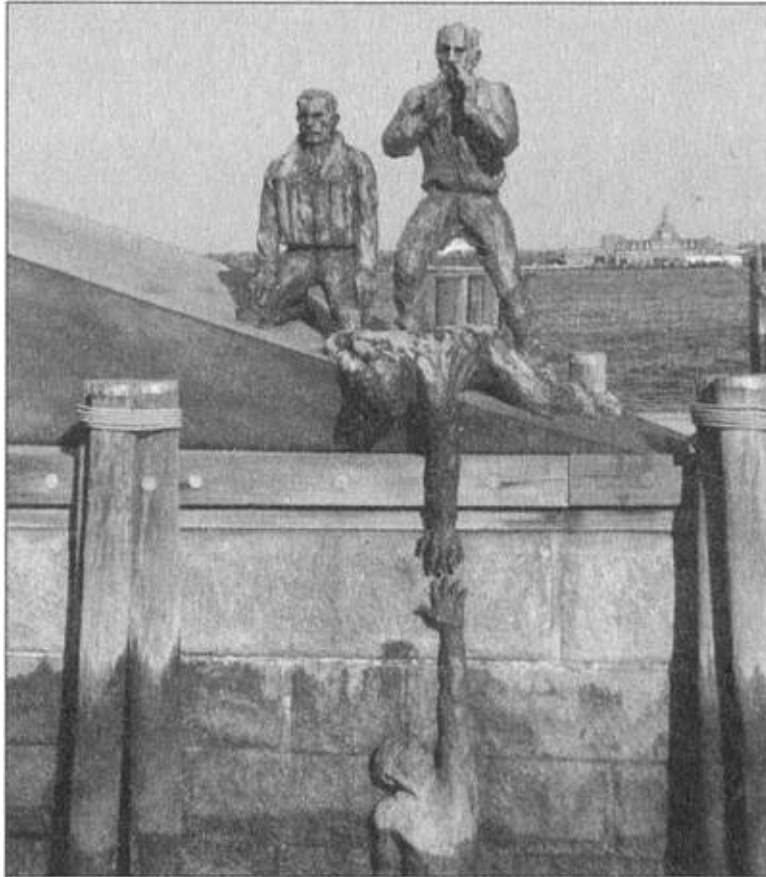


Рубка «U552». На ней отчетливо видна эмблема — бегущий красный дьявол с факелом. «U552» унаследовала эту эмблему от «U57», которой Эрих Топп командовал ранее

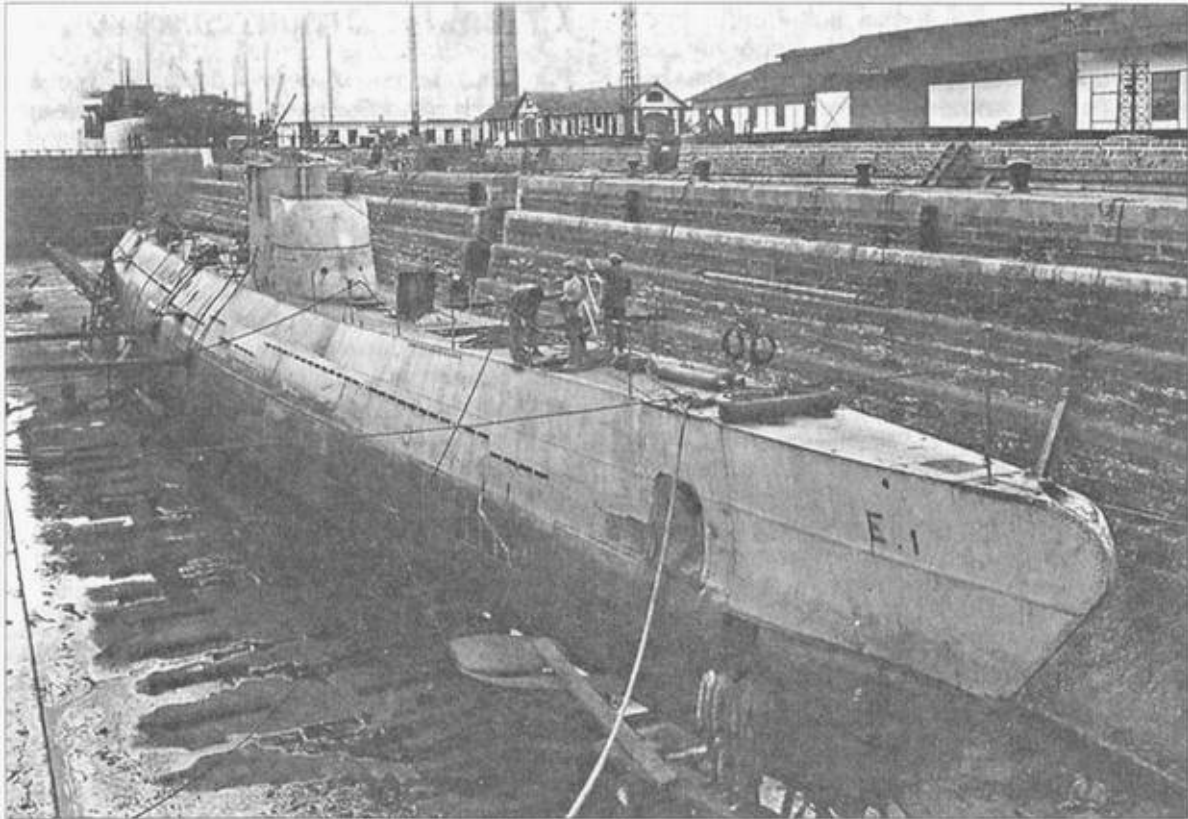


Члены экипажа американского танкера «Маскоги» на спасательном плоту, после потопления их судна «U123» Рейнхарда Хардегена. Снимок

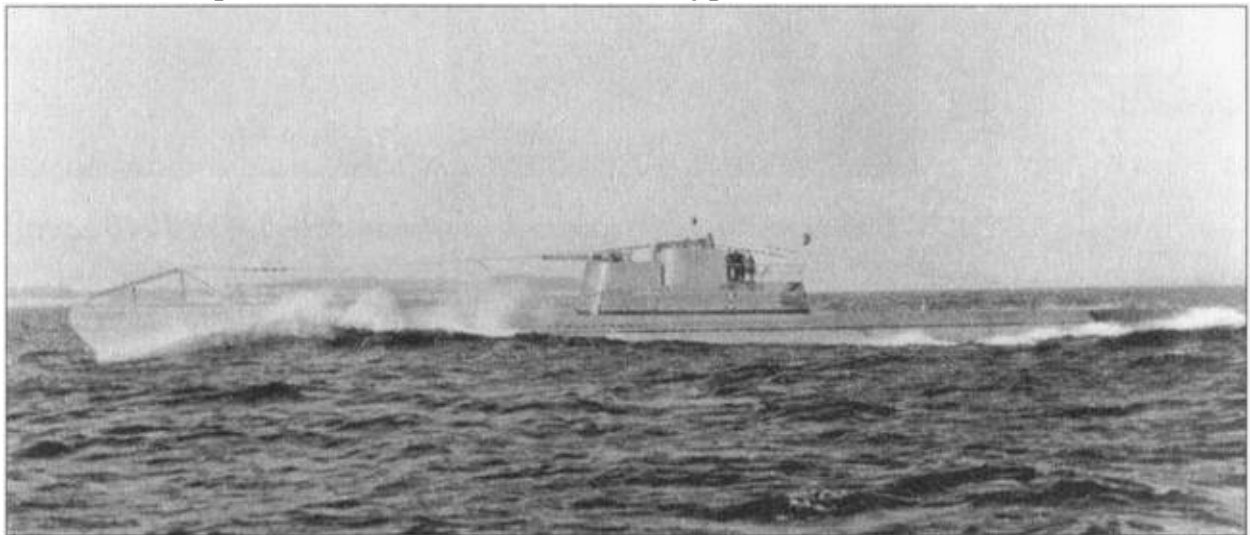
сделан немецким фотокорреспондентом Рудольфом Мейзингером 22 марта 1942 года



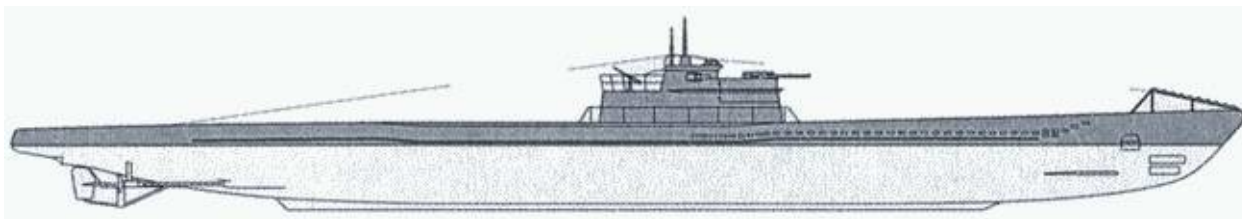
Памятник американским морякам торгового флота в Бэттери-парке, Нью-Йорк. Он символизирует собою память обо всех торговых моряках Америки, погибших за время боевых действий на море 1941—1945 годов



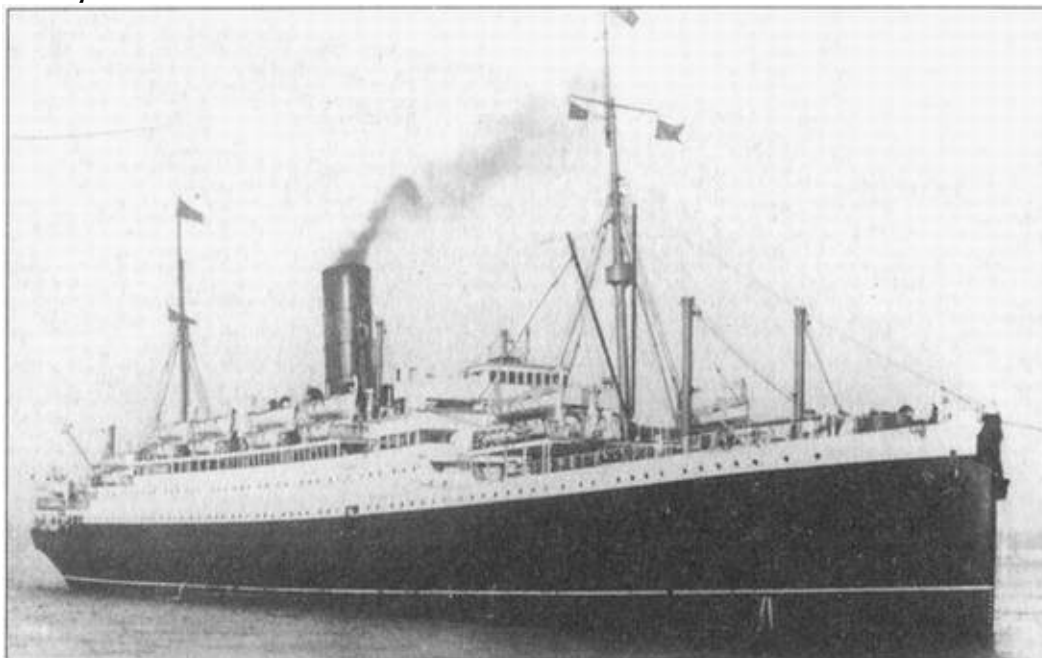
Испанская субмарина «Е1» впоследствии, после ее продажи Турции, переименована в «Гюр». Послужила прототипом для создания немецких подлодок I серии, советских типа «С» и турецких типа «Ай»



Субмарина типа «Ай» на ходовых испытаниях. Предположительно «Атылай»



Немецкая подводная лодка «UA»

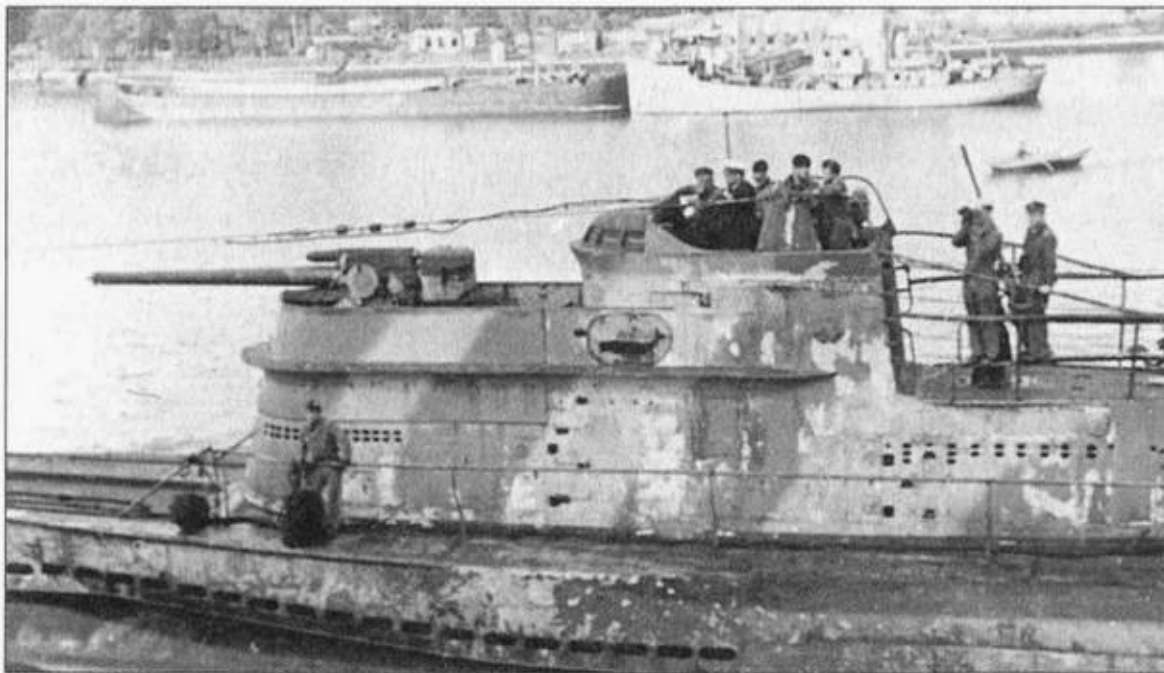


Лайнер «Андания», торпедированный «UA» 16 июня 1940 года. Его мужественный экипаж до самого конца боролся за судно и отражал атаки подводной лодки



Рубка «UA» после похода к Фритауну, июль 1940 года. Внизу частично

видна первая эмблема лодки — «Optimist!» с улыбающимся лицом вместо первой буквы



«UA» вернулась из похода



Первый командир «Д-3» периода войны капитан-лейтенант Филипп Васильевич Константинов



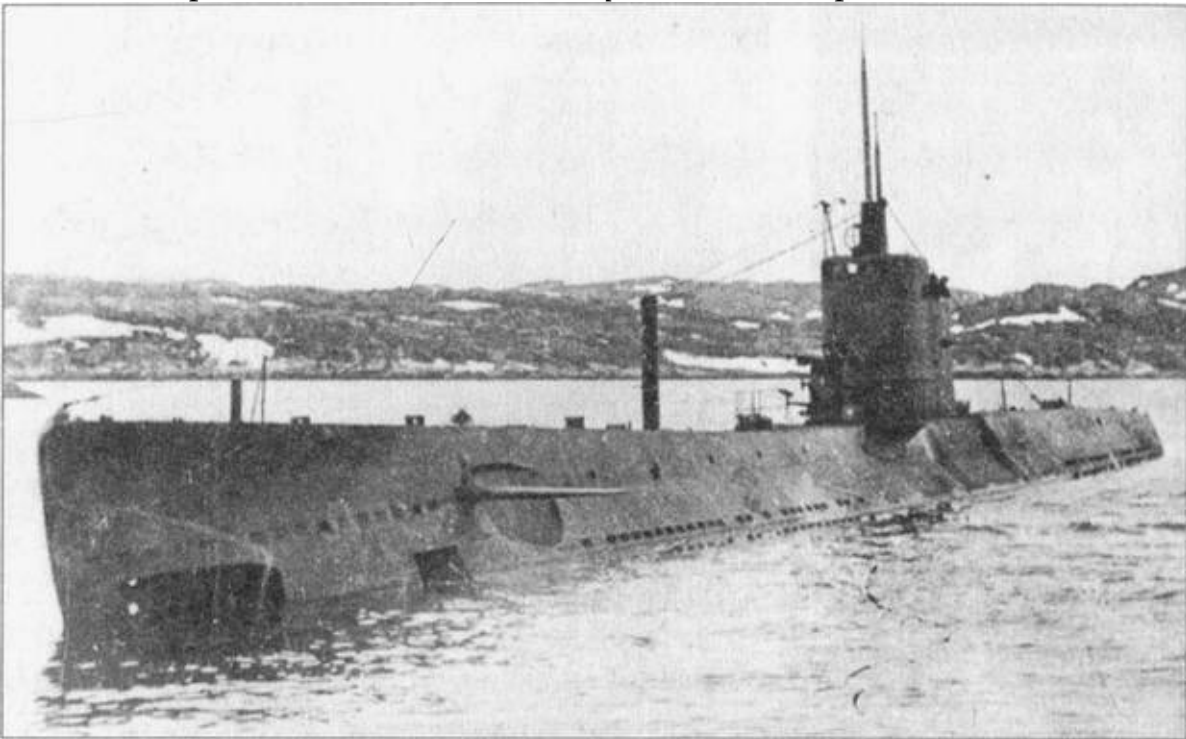
Командир ПЛ «М-34» капитан-лейтенант И.И. Голованов



Командир «Щ-307» Н.И. Петров. Открыл реальный счет советских подводников в Великой Отечественной войне, потопив «U144»



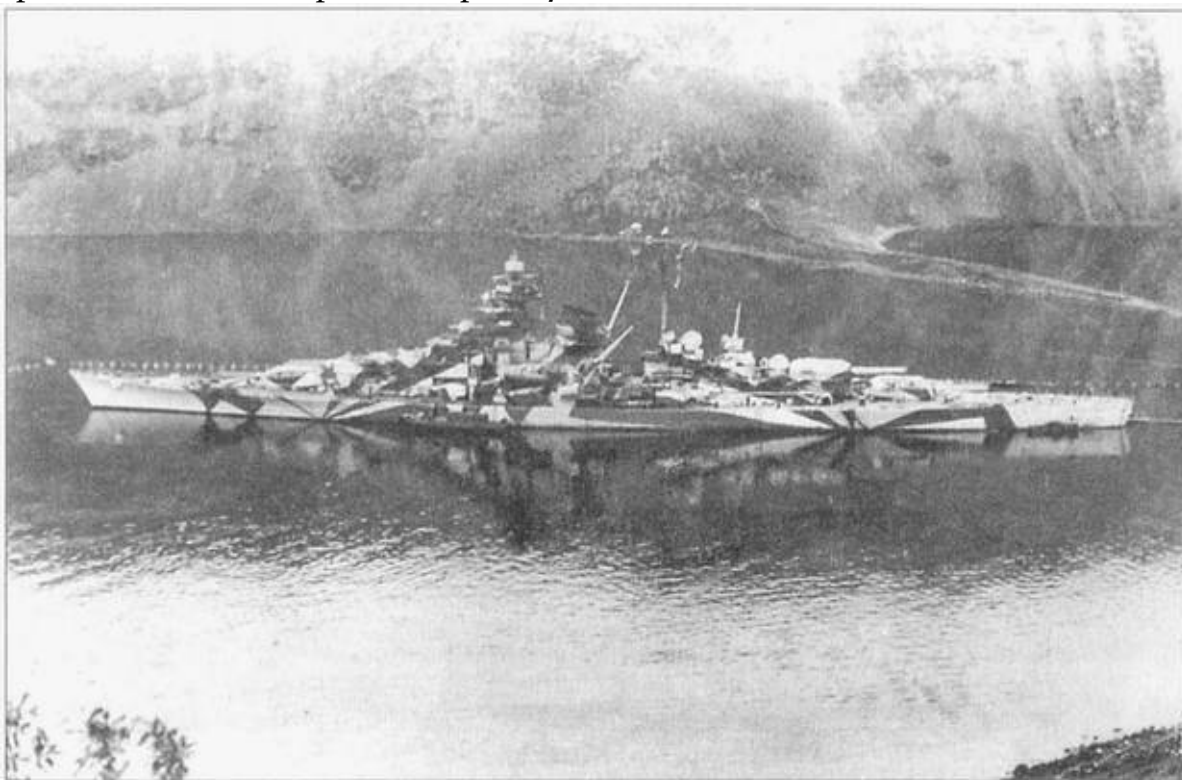
Командир «Л-3» В. Коновалов на фоне своего корабля, лето 1945 года



«Красногвардеец» на рейде Полярного, 1941 год. Эта фотография стала чуть ли не визитной карточкой Северного флота в первый период войны



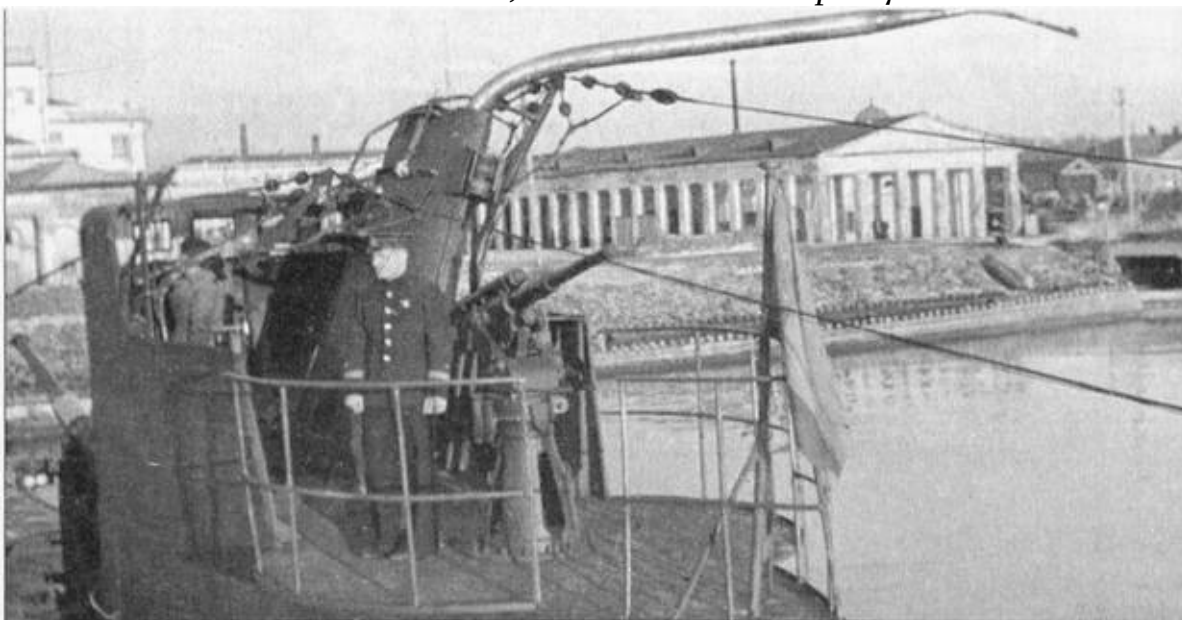
Норвежский теплоход «Рингар» — реальная цель восьмого торпедного залпа «Красногвардейца»



Гроза полярных конвоев — германский линкор «Тирпиц»



Советская подлодка «К-21», атаковавшая «Тирпиц» 5 июля 1942 года



«Л-3» после столкновения с немецким судном и возвращения из ноябрьского похода 1942 года



Вручение гвардейского флага «Л-3», Кронштадт, 22 марта 1943 года



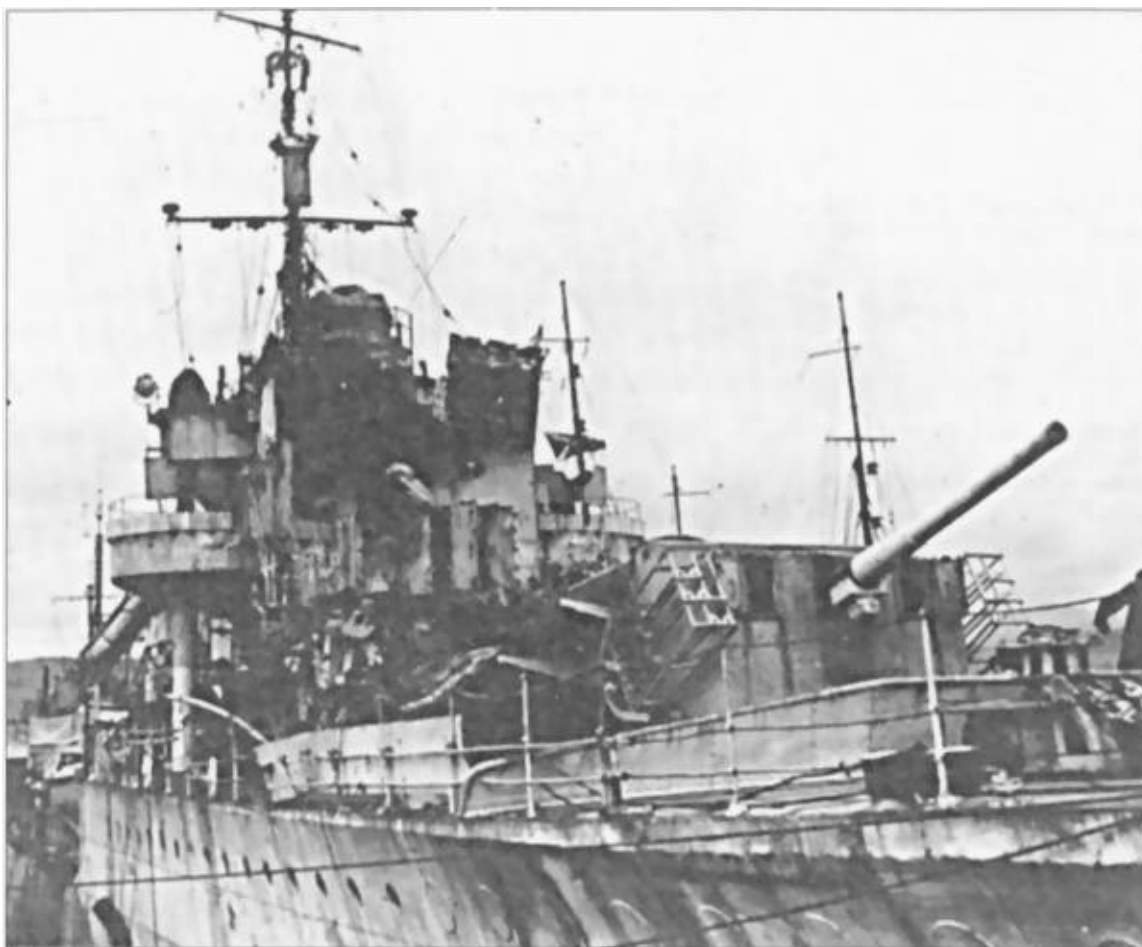
Командир «Л-3» П. Грищенко у перископа



Подводная лодка «С-101», потопившая «U639», 1943 год



Тральщик Т-116, потопивший «U362»



Эсминец «Эскапейд» — повреждения после взрыва установки «Хеджехог». Возможно, фрегат «Гудолл» погиб по той же причине без вмешательства «U286»



Торпедный катер «Д-3» (командир О.М. Чепик). Потопил в Ялте итальянскую «малютку» «СВ-5»

ТАЙНЫ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

Историю Первой и Второй мировых войн трудно представить без подводной войны, которую вели их участники. Подлодки сразу зарекомендовали себя как грозное оружие, представляющее заметную угрозу для боевых кораблей, и один из главных родов сил флота в борьбе на коммуникациях противника. Неудивительно, что подводная война вызывает такой большой интерес у любителей военной истории. Это подтверждается большим количеством дискуссий, которые возникают в сети Интернет, где на исторических форумах ведутся жаркие споры на темы, был ли торпедирован германский линкор «Тирпиц», каковы реальные успехи наших подводников, насколько правомерно было потопление британских лайнеров «Атения» и «Лузитания» и т.п. И уж, конечно, отдельно стоит выделить интерес к подводной войне, которую вели немецкие подводные лодки во время обеих мировых войн. Данная книга представляет собой сборник, составленный из работ российских исследователей и историков, посвященных отдельным периодам и эпизодам подводной войны.

ХХ военные
тайны
века

ISBN 978-5-9533-5743-2



9 785953 357432



notes

Примечания

Некомбатанты — лица, не входящие в состав вооружённых сил воюющих государств, а также хотя и входящие в состав действующей армии (в качестве обслуживающего персонала), но не принимающие непосредственного участия в сражении с оружием в руках.

По-английски такие суда назывались Q-ship или также Mystery Ship.

Пролив Св. Георга (St George's Channel) — пролив между Уэльсом (Великобритания) и Ирландией.

4

Германское время отличается от британского на 1 час в большую сторону.

Скорее всего — ошибка или позднейшее домысливание. Надпись была закрашена.

По возвращении в гавань Фегеле был осужден трибуналом в Киле и получил тюремный срок в 3 года.

Характерно, что в «Успехах подводных лодок стран Оси» Юргена Ровера время атаки и число выпущенных торпед не приводятся вообще.

Поскольку русскоязычное издание Блэйра («Подводная война Гитлера») отличается совершенно неудовлетворительным качеством перевода, цитаты даются по оригиналу.

Отмечу, что Черчилль занял эту должность 3 сентября, после выхода «Атении» в море.

В послевоенной исторической литературе как-то не акцентируется внимание на том, что «Атения» стала первым судном, потопленным германскими подводными лодками во Второй мировой войне. Однако из-за фальсификации журнала «U30» первой официальной победой немецких подводников считается британский пароход «Босния», потопленный 5 сентября «U47» капитан-лейтенанта Прина.

Три унтер-офицера и один офицер (инженер-механик лодки).

Информация о потоплении «Андре Муаран» была озвучена британцам первым вахтенным офицером «U110» во время его допроса в плену. Из британского отчета допроса немецких подводников она «перекочевала» во многие справочники по немецким подводным лодкам Второй мировой войны. Удивительно, но историков, работавших над их составлением, почему-то не смутил тот факт, что «потопленный» Лемпом «Андре Муаран»» благополучно пережил войну и был продан Финляндии в начале 50-х годов прошлого века.

Из 32 членов экипажа «Анри Мори» спаслось лишь 4 человека. Трое моряков, включая капитана судна, были подобраны брит. эсминцем «Харрикейн», четвертый спасшийся спустя 8 суток после гибели судна был подобран брит. пароходом «Ликаон». Вероятно, именно этот, четвертый, моряк и был тем русским, которого допрашивали на борту «U110».

На «U110» Лемп потопил 3 торговых судна общим тоннажем 10 149 брт, доведя свой общий счет до 19 судов (96 314 брт).

Любопытно, что ключи на май не были найдены ни на «U110», ни на захваченном двумя днями ранее траулере-метеоразведчике «Мюнхен».

По данным Акселя Нистле, «U110» затонула в 22:55 11 мая в точке с координатами 60°22' с.ш., 33°12' з.д.

Имеется и другая версия причины подозрений: англичане зачем-то вернули первому вахтенному офицеру «U110» захваченные на борту списки для награждения Железным крестом 2-го класса.

Петер Хансен, хотя и являлся офицером ВМФ, но непосредственного отношения к подводным силам не имел, так как служил в военно-морской разведке.

Вооруженный траулер.

Погибли на минах, выставленных «УЗ0» 9.01.40

Погибли на минах, выставленных «У30» 9.01.40

Погибли на минах, выставленных «У30» 9.01.40

Погибли на минах, выставленных «УЗ0» 9.01.40

Погибли на минах, выставленных «У30» 9.01.40

Прозвище лодок IX серии в немецком подводном флоте.

Запас топлива на лодках типа VIIC составлял 113,4 тонны соляра, тип IXB — 165 тонн, тип IXC — 207,5 тонны.

«U588» израсходовала все торпеды во время атаки конвоя ONS-67 и вернулась на базу. «U587» была направлена к берегам Канады из-за перерасхода топлива во время поиска пилотов потерпевшего аварию «Кондора». «U656» была потоплена по пути к берегам США у о. Ньюфаундленд.

Шутливое прозвище лодок 11 серии.

Время в Журналах боевых действий (КТВ) немецких кораблей отмечалось в DGZ (Deutsche Gesetzliche Zeit/Немецкое официальное время), которое соответствовало MEZ (Mitteleuropäische Zeit/Центральноевропейское время) и равное Universal Time/GMT +1 час. В период Второй мировой войны DGZ было изменено на MESZ (Mitteleuropäische Sommerzeit/Центральноевропейское летнее время), соответствующее Universal Time/GMT +2 часа между следующими датами:

01.04.1940 02:00 MEZ — 02.11.1942 03:00 MESZ

29.03.1943 02:00 MEZ — 04.10.1943 03:00 MESZ

03.04.1944 02:00 MEZ — 02.10.1944 03:00 MESZ

02.04.1945 02:00 MEZ — 16.09.1945 03:00 MESZ

Во избежание путаницы события, происходящие у Восточного побережья Америки во время похода «U552» переведены автором на местное восточное военное время (EWT), которое было введено во время войны вместо восточного стандартного времени (EST), и было в ходу с 9.02.1942 по

30.09.1945. Разница между временем, отмечавшимся в ЖБД «U552», и восточным военным временем составляла 6 часов на момент весны 1942 года.

В 15:00 22 марта командир «U404» доложил в штаб, что в квадрате СС5119 (южнее Ньюфаунленда) им обнаружен конвой, состоящий из двух крейсеров типа «Бруклин», 6 эсминцев и 5 больших судов, скорость 12 узлов, курс 230°. По прошествии десяти с половиной часов «U552», находившаяся западнее «U404», доложила в штаб, что в квадрате СВ2984 (южнее Новой Шотландии) наблюдает конвой, включавший в себя 5–6 крупных судов, большого военного корабля и эсминцев, скорость 12–14 узлов, курс 250°. На основании радиограмм и записей в ЖБД обеих лодок можно сделать вывод, что фон Бюлов и Топп встретили один и тот же конвой, двигавшийся в сторону Нью-Йорка. Его состав дает возможность предполагать, что это был один из войсковых конвоев союзников, включавший в себя несколько войсковых транспортов и мощный эскорт.

Буш Г. Такой была подводная война. М.: Воениздат, 1965. С. 212.

Согласно Журналу боевых действий охраны Восточной морской границы, запись от 11.04.1942. (Без учета приданных эсминцев.)

Бийр К.М. Суда-ловушки против подводных лодок. М.: АСТ, 2003. С. 162.

Это сообщение было также перехвачено «В-Dienst». Однако в Журнале боевых действий командующего подводными силами указано, что судно передало сигнал «SOS» (Kriegstagebücher Des Führers/Befehlshaber der Unterseeboote. 2.04.1942)

«Легаром» были подобраны также четыре тела погибших членов экипажа «Дэвида Х. Этуотера», которые также были доставлены на базу. К вечеру 3 апреля еще 14 тел были подобраны кораблями береговой охраны. Общее количество жертв среди экипажа судна равнялось 25.

Что же касается утверждений о том, что с лодки велся пулеметный огонь по судну и шлюпкам, то до сих пор еще при упоминании данного факта не было приведено ни одного доказательства, подтверждавшего это. На «Легаре», обнаружившем изрешеченную шлюпку с угольщика, никаких исследований на предмет природы появления этих отверстий не проводили и даже не спускались к ней, хотя и доложили, что по шлюпке велся пулеметный огонь. Это было лишь предположение, которое дало жизнь вышеупомянутым утверждениям. Кену Данну не удалось обнаружить в американских архивах никаких документов по опросу спасенных с «Дэвида Х. Этуотера». Вероятнее всего, их просто никогда не существовало, так как в самом начале войны в США эта процедура еще не была отработана. В ЖБД «U552» также нет никаких записей об использовании зенитного орудия или стрелкового оружия во время этой атаки.

Эмблема «U552» — красный дьявол, бегущий с факелом в руке.

В ЖБД «U552» дата атаки судна отмечена 3 апреля, без поправки на местное время. В реальности «Дэвид Х. Этуотер» затонул 2 апреля в 21:40 по восточному военному времени (EWT).

Любопытно, что командир «U552» не посчитал эту неисправность достаточной причиной, чтобы прервать поход, о чем сделал 7 марта соответствующую запись в ЖБД: «Нет основания для возвращения на базу».

Бийр К.М. Суда-ловушки против подводных лодок. М.: АСТ, 2003. С. 152.

В переводе с франц. — удар милосердия. На жаргоне немецких подводников — удар, добивающий поврежденное судно.

Использовалась союзниками, как танкер.

На лодках VII серии не было отдельного кормового торпедного отсека. КТА размещался в конце шестого отсека, где находились электромоторы.

Это вряд ли соответствует действительности. На «U552» имелась всего одна торпеда, которую Топп так удачно использовал, потопив этот танкер. Данных о присутствии в это время на месте атаки на «Тамаулипас» другой подводной лодки не имеется.

В этом походе «U552» прошла 7618 миль надводным и 263 мили подводным ходом.

В переводе с немецкого название операции означает «Удар в литавры». Именно так командующий подводными силами Германии Карл Дениц назвал внезапную атаку немецкими подлодками торгового судоходства у Восточного побережья США. В операции принимали участие пять подводных крейсеров IX серии, потопивших в течение января — февраля 1942 года 23 судна общим тоннажем 150510 тонн.

«Угорь» (нем. — Aal) — жаргонное название торпеды в немецком флоте.

Судно было построено в Данциге на верфи «Шихау», как «Тритон» в 1913 году. В 1914 танкер был переименован «Маскоги» и передан американской компании «Стандарт Ойл».

Читателей, знакомых с произведением Л.-Г. Буххейма «Лодка», не удивит присутствие фотокорреспондента на борту немецкой субмарины. Для освещения подвигов подводников в немецкой прессе военные корреспонденты нередко выходили с ними в море, чтобы запечатлеть события похода на кино или фотоплёнке.

Из письма Р. Хардегена Дж. Беттсу 3 октября 1986 г. /
www.phillyseaport.org/George_Betts_Collection-PhillySeaport.pdf

В течение второго американского похода «U123» ее жертвами стали 8 судов на 36 708 брт, включая «Маскоги». Помимо этого за это время Хардегену удалось отправить на дно американское судно-ловушку «Этик» и нанести повреждения трем танкерам.

Фон Заторски, являясь кандидатом в офицеры немецкого торгового флота, был захвачен в плен новозеландскими войсками на островах Самоа и помещен в лагерь для военнопленных на острове Мтоуихе (Новая Зеландия). В декабре 1917 года бывший командир знаменитого парусника-рейдера «Зееадлера» Феликс фон Люкнер, содержащийся там же, с группой заключенных совершил побег с острова, захватив шаланду «Моа». Фон Люкнер имел при себе секстант, сделанный фон Заторски в лагере из деталей примуса, корабельного руля и безопасной бритвы. После поимки беглецов секстант перешел в руки новозеландцев, которые сохранили его для истории. Сейчас данный прибор хранится в Музее Новой Зеландии («Те Папа Тонгарева»), как экспонат за номером NS000048.

6 ноября 1942 «Укермарк», придя в Батавию, передал японцам 58 моряков с «Американского Лидера». Лишь 28 из них удалось пережить японский плен и вернуться домой.

Duffy G. Ambushed under the southern cross. Philadelphia, PA: Xlibris Corporation, 2008. P. 474.

Ibid. p. 475.

Скульптор творчески подошла к созданию памятника, сделав его не похожим на фотографию и не включив в него всех запечатленных на ней моряков с «Маскоги». Также по ее замыслу одна из фигур находится в воде с вытянутой рукой, которая остается на поверхности, когда начинается прилив.

Из них 733 судна тоннажем от 1000 брт.

Названия этой серии были образованы глаголами «атаковать», «топить» и т. п. и существительным «ау» (луна, месяц). Batyray, в частности, означает что-то вроде «топящая луна», а «Saldyray» — «атакующая луна».

Согласно немецкой терминологии, «Е1» и все последующие лодки, появившиеся в результате развития этого проекта, считались двухкорпусными. Но советские лодки типа «С», прототипом которых была «Е1», в отечественной литературе принято именовать полуторакорпусными.

В отчетах немецких командиров лодки Г. Кохауза и Г. Экермана, командовавших ею во время боевых походов, внутренние помещения оценивались как тесные и неудобные в расположении по сравнению с подводными крейсерами типа IX.

Однако, по мнению Г. Экермана, датские двухтактные дизеля имели одно существенное преимущество над четырехтактными «МАН». Температура двигателей «UA» в экваториальных водах не превышала 30–32 градуса в надводном положении лодки и примерно 40 градусов в подводном положении, что было на 15 градусов меньше, чем у подводных крейсеров типа IX. Это отмечалось Экерманом как очень ценное свойство в условиях тропиков и экватора.

Вероятно, фамилия первого командира «UA» имеет венгерские или польские корни. В данном случае ее перевод на русский язык осуществлен автором, но он может быть ошибочным, и эта фамилия могла произноситься иначе.

По существовавшим в Германии правилам, номер присваивался подводной лодке в момент выдачи заказа.

Здесь и далее в тексте время указывается в центрально-европейском времени (нем. — MEZ), в котором велся ЖБД на немецких подводных лодках. — Примеч. автора.

Согласно приказу РВМ Дениц привлек к этому заданию также «U51», «U52», «U65» и «U25», но никаких успехов ими достигнуто не было.

Это был самый продолжительный и дальний поход, совершенный немецкой подлодкой с начала войны.

Кохауз совершил 17 надводных и подводных торпедных атак, в ходе которых выпустил 22 торпеды. Из них в цель попали только 7, что составляет только 30 процентов от общего числа выпущенных торпед.

С учетом тоннажа «Андании».

Blair C. Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939–1942. —New York: Random House, 1997. P. 252.

Время событий второй атаки «Вульверин» немецкой лодкой указывается автором как тождественное немецкому времени.

В течение двух часов утром 7 марта плавбаза подверглась трем атакам подводных лодок. В 05:05 ее поразили, предположительно, торпеды «U47», в 05:50 «U70» выпустила три торпеды, но промахнулась и приблизительно в 07:00 судно поразила торпеда с «U99».

Германские линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау».

Blair C. Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939–1942. — New York: Random House, 1997. P. 297.

«U124» капитан-лейтенанта Мора удалось потопить 24 ноября 1941 года легкий крейсер «Дюнедин», который являлся одним из охотников на немецкие суда в Южной Атлантике. Йохан Мор показал недюжинное мастерство, сумев всадить две торпеды в борт британского крейсера, идущего зигзагом на скорости 17 узлов, с расстояния более 3 миль.

Оказавшись в плену, командир танкера «Эгерланд» корветтенкапитан Бар рассказал во время допроса, что командир «УА» был единственным среди командиров из встречавшихся с судном подводных лодок в мае 1941 года, кто производил впечатление нервного и ненадежного человека.

6 декабря «U68» передала «U124» 50 т соляра. Согласно ЖБД командующего подводными силами на момент начала марша во Францию лодки имели следующий запас топлива: «U124» — 140 т, «U129» — 125 т, «U68» — 160 т и «UA» — 190 т.

Слэйвик Д.П. Одиссея рейдера «Атлантис». М.: АСТ/Ермак, 2005. С. 301–302.

Gannon M. Operation Drumbeat. New York: Harper Perennial, 1991. P. 123.

Roskill S. W. War at Sea 1939–1945. The Defensive. Vol I. London. HMSO, 1954. P. 546.

Одним из признаков идентификации британских субмарин у немецких подводников считалось расположение орудия. Если на немецких подлодках оно находилось непосредственно на верхней палубе, то у некоторых типов британских субмарин (Тип О, Т и Р) пушка располагалась в передней части мостика, прикрытого щитом.

Стоит отметить, что именно в момент этого перехода «UA» совершила последнюю атаку в своей боевой карьере. Рано утром 14 апреля, находясь западнее скалы Роколл, лодка выпустила три торпеды по неизвестному судну, оцененному Г. Кохаузом в 5000 брт. Все торпеды прошли мимо цели.

Командир «U55» Вильгельм Винтер за свои успехи (заявленный потопленный тоннаж 206 000 брт, подтверждено только 63 судна на 130 499 брт) был награжден орденом Пур ля Мерит. Однако после окончания войны был объявлен победителями Германии военным преступником за потопление двух госпитальных судов и убийство экипажа британского судна «Торрингтон», за исключением его капитана, взятого Винтером в плен. Однако суда избежал, так как успел бежать в Бразилию, где работал на кофейных плантациях. Впоследствии вернулся в Германию и даже стал депутатом рейхстага от Национал-социалистической партии.

Trojca W. U-bootwaffe 1939–1945. Cz 3. Gdansk: A.J. Press, 2006. — S. 88.

Согласно данным А. Нистле, после войны лодка была поднята и пущена на слом.

Без учета времени двух походов, когда лодка выполняла задания по доставке грузов и заправки других лодок топливом. Также не учитывался тоннаж ВСКР «Андания».

Константинов Ф.В. Под холодными волнами. М., 1971. С. 55–58.

Виноградов Н.И. Подводный фронт. М., 1989. С. 41–42.

Колышкин И.А. В глубинах полярных морей. М., 1970. С. 48–49.

Кольшкин И.А. Указ. соч. С. 49.

Константинов Ф.В. Указ. соч. С. 67.

Константинов Ф.В. Указ. соч. С. 71.

Константинов Ф.В. Указ. соч. С. 69.

Кольшкин И.А. Указ. соч. С. 71.

Кольшкин И.А. Указ. соч. С. 71.

Маклахлан Д. Тайны английской разведки (1939–1945). Пер. с англ. М., 1997. С. 115.

Руге Ф. Война на море 1939–1945. М, 1957. Пер. с нем. С. 214.

Цитируется по тексту выступления М.А. Головки «Неопубликованные страницы мемуаров адмирала А.Г. Головки», сделанному на конференции «Союзные морские конвои на Севере в 1941–1945 гг. в архивных документах Российской Федерации, Великобритании и Соединенных Штатов Америки», проходившей в Москве 18–19 февраля 1993 года.

По всей видимости, «Трайдент» вышел в поход с неполным торпедным боезапасом — 14 вместо 16 торпед. Примеч. автора.

Находившаяся на позиции у Тана-фьорда «Щ-422» (капитан-лейтенант А.К. Малышев) в предыдущие сутки, 12 сентября смогла открыть счет реальных побед подводников Северного флота, потопив каботажный норвежский пароход «Оттар Ярл» (1459 брт), перевозивший штучный груз из Киркенеса в Германию. Погиб 1 человек экипажа. Показательно, что Малышев, совершавший в течение похода только одиночные прицельные выстрелы, смог добиться попадания лишь в результате последнего, седьмого, пуска.

Виноградов Н.И. Подводный фронт. М, 1989. С. 42–43.

Часто встречаемое в литературе утверждение о представлении П.Д. Грищенко к званию Героя Советского Союза, которое было отклонено наверху, архивными документами не подтверждается. Сразу же после прибытия из похода он был награжден одновременно с остальными членами экипажа (орден Ленина — приказ командующего КБФ № 62 от 22.9.1942). Для сравнения, А.М. Матиясевич, на которого было отклонено представление к званию Героя, был награжден орденом Ленина только 22.2.1943, в то время как остальные члены экипажа приказом командующего КБФ № 68 от 8.10.1942.

В своих мемуарах и устных рассказах, записанных писателем О.В. Стрижаком (см. его сочинение «Секреты балтийского подплава»), Грищенко постарался отомстить политработникам, в первую очередь военному М.Ф. Долматову. Ему он приписал слова, якобы значившиеся в политдонесении по итогам похода: «Командир вел себя в море очень осторожно, если не сказать больше — трусливо. Если бы он стрелял не залпами, а по одной торпеде, мы бы уничтожили не пять, а двенадцать кораблей противника. И то это стало возможным только благодаря мужеству экипажа и хорошо поставленной партийно-политической работе...» Ничего подобного М.Ф. Долматов не писал. Во всем 6-страничном политдонесении Долматов говорит о командире лишь раз: «О совместном решении главных вопросов с командиром приведу несколько примеров: после первой атаки по танкеру, боцман и к-р БЧ-5 не удержали ПЛ на глубине. Я предложил командиру отработать их на переходе к позиции — командир согласился. Придя на позицию после разведки вместе с командиром решил где ставить минные поля. Возвращаясь в базу, нам было рекомендовано обойти о-в Гогланд с норда. У ПЛ большая осадка, по курсу много банок, к тому же не была известна поправка гирокомпаса. Командир посоветовавшись со мной принял решение идти у южной оконечности острова. Сообщаю, что командир ПЛ капитан 2 ранга Грищенко был не согласен со мной в 2-х вопросах: во-первых, по готовности № 1 (подводной) не рекомендовал ходить по отсекам; во-вторых, 29 августа хотел выйти с позиции на 30–40 миль в море и дать радио о потоплении двух транспортов. Я считал, что специально дать радио идти с позиции не следует. Без моего согласия тов. Грищенко радиogramму не послал. Считаю нужным и по готовности № 1 особенно во время бомбежек и прохождения минных полей обходить отсеки с тем, чтобы знать политико-моральное состояние личного состава, объяснять обстановку ему». После ликвидации звена ротных политработников в мае 1943 года М.Ф. Долматов попал на службу в разведывательный отряд КБФ и погиб в бою в течение того же года. Интересно, был ли переведен к тому времени П.Д. Грищенко в разведотдел штаба флота? Принимал ли он участие в планировании той разведоперации, в которой погиб Долматов? Пока ответов на эти вопросы обнаружить не удалось.

В качестве пассивного средства противодействия противолодочным минам с электрической антенной по приказу командования КБФ был разработан специальный комплекс мероприятий по отделке деревянным брусом выступающих частей корпуса подлодок и покрытия самого корпуса специальной мастикой. Эти мероприятия придали подлодкам дополнительную плавучесть, заметно увеличили время срочного погружения и ухудшили управляемость на перископной глубине, особенно после торпедного выстрела. Парадоксальность ситуации заключалась в том, что в 1944 году за пределами Финского залива минная опасность фактически отсутствовала, а на вооружении кригсмарине отсутствовали противолодочные мины с электрическими антеннами. Такие мины (АГСБ) до войны начали разрабатываться для ВМФ СССР и были приняты на вооружение в 1944 году.

Реально скорость ПЛ типа «Т» составляла 15,25/9 узлов, хотя на испытаниях ПЛ «Тритон» развила в надводном положении 16,29 узла.

Четыре в торпедных аппаратах надстройки, шесть — в торпедных аппаратах прочного корпуса и такое же число на стеллажах внутри корпуса. Данный состав вооружения соответствует только 12 ПЛ типа «Т» закладки 1936–1937 годов и на последующих сериях ПЛ этого типа подвергся изменениям.

В августе 1941 года на ПЛ «Траста» (тип «Т» 2-я серия) прошли успешные испытания донных неконтактных мин М2, выставлявшихся через торпедные аппараты. В каждый ТА могло приниматься две мины, всего лодка могла принимать до 18 мин. Еще за год до этого 3 подлодки типа «Т» 1-й серии, построенные по программе 1938 года, были оборудованы вертикальными шахтами в цистернах главного балласта для постановки 12 мин М2.

Для сравнения: на советских ПЛ типа «А» и серий VI, XII, XV длина перископов — 7 м, серий II и IX — 7,5 м, серий XIII, XIV — 8,5, I, V, X — 9.

Так в документе. По смыслу — сжигания.

Общая мощность электромоторов — 1450 л.с.

Реально английские ПЛ были оснащены не шумопеленгаторными станциями, а ГАС типа «Асдик-129».

В документе пропуск. По смыслу пропущен символ φ — обозначение угла встречи торпеды с целью.

Две последние фразы следует понимать следующим образом: для расчета элементов торпедной стрельбы на ПЛ имелся счетно-решающий прибор «торпедодиректор», который для определенного положения цели вырабатывал боевой курс ПЛ, курсовой угол цели в момент залпа, угол упреждения, угол встречи торпеды с целью, залповый курсовой угол ПЛ, определял дистанцию до цели по высоте мачт и траверзное расстояние. Затем командир ПЛ при помощи специальных таблиц определял число торпед, необходимое для поражения цели с учетом ее скорости, размера и дистанции, а также временной интервал между выпуском торпед.

В походе ПЛ принимал участие офицер-оператор отдела подводного плавания штаба СФ капитан-лейтенант М.А. Бибеев.

В английской литературе приводится несколько иное описание атак «Тайгриса». 11 октября, после торпедного залпа, был услышан глухой взрыв, на основании чего командир ПЛ командер Г. Боун (Bone) сделал донесение о повреждении 2000-тонного судна, которое, однако, не подтвердилось германскими данными. 14 октября лодка дважды последовательно атаковала германский конвой (выпущено 6 торпед — все оставшиеся, что имелись на борту) и после второй атаки слышала 3 взрыва. По немецким данным, торпеды взорвались при ударе о скалы, командир же британской подлодки доложил о повреждении 5000- и 3000-тонного транспортов.

Данная форма приказа была стандартной для ПЛ, посылавшихся на позицию № 11 в районе Констанцы. Такой же приказ накануне выхода 18 сентября был отдан командиру ПЛ «М-34» капитан-лейтенанту Н.И. Голованову.

Обнаружена проходившая ходовые испытания после капитального ремонта ПЛ «Д-4».

Подлодка обнаружила конвой в составе итальянских танкеров «Тампико» и «Суперга», конвоировавшихся румынскими миноносцами «Змеул», «Сборул» и «Налука». Траление впереди по курсу конвоя осуществляли канонерскими лодками «Думитреску» и «Гикулеску», дальнейшее прикрытие — эсминцами «Реджеле Фердинанд» и «Марашти».

По румынским данным, след торпеды был замечен с танкера «Суперга», после чего на судне застопорили машину и торпеда прошла перед форштевнем. Услышанный на подлодке взрыв на самом деле являлся взрывом первой глубинной бомбы.

Подводная лодка снялась с грунта, в 9.30 был дан ход 3 узла, курс 100.

Преследование ПЛ осуществляли отделившиеся от конвоя ММ «Змеул» и «Налука» (вскоре вернулся к конвою).

Любопытно проследить события, связанные с дальнейшим переходом конвоя. В 11.10 тех же суток его в районе м. Шаблер атаковала ПЛ «Д-5» — торпеда прошла мимо танкера «Тампико». Подлодка была контратакована ММ «Налука» и сопровождавшим конвой болгарским самолетом. Около 19 часов конвой прибыл в Варну. 29 сентября на переходе в Бургас конвой, к которому присоединился румынский ТР «Сулина» (конвоирование осуществляли 2 болгарских ММ и 2 ТКА), был атакован ПЛ «Щ-211» (командир — капитан-лейтенант А.Д. Девятко), которой удалось торпедировать танкер «Суперга» (6154 брт). На следующий день выбросившийся на берег танкер был окончательно разрушен попаданием торпеды этой же ПЛ. Уцелевший «Тампико» 1 ноября прошел через Босфор, на следующий день на выходе из Дарданелл был встречен итальянскими ММ «Монзамбано» и «Кастельфидардо», но 3 ноября торпедирован британской субмариной «Протеус». Тяжело поврежденный танкер был отбуксирован в Венецию, но до конца войны в строй так и не введен.

Возвращение в базу ранее окончания срока пребывания на позиции вызвано выходом из строя перископа, вследствие чего подводная лодка лишилась возможности наблюдения.

«М-34» прибыла в Балаклаву в 08.37 23 сентября.

Любопытно отметить, что в ходе боевых действий было несколько случаев всплытия указанных предметов, которые каждый раз принимались противником за признаки уничтожения подлодки.

Необходимо отметить, что с начала войны ПЛ «М-34» совершила три боевых похода на дозорные позиции в районы м. Сарыч и Одессы, один поход (27.8–3.9) в район м. Олинька — Сулина, в ходе которого встреч с кораблями противника лодка не имела.

См. документ № 5 12-й абзац.

До момента окончания боевых действий на Черном море (сентябрь 1944 г.) ни одна из ПЛ ЧФ не была оснащена ГАС данного типа.

Предположение кэптана Фокса, по всей вероятности, соответствует действительности, что означает, что в нарушении инструкции кольцевой зазор в торпедном аппарате был заполнен забортной водой, а не водой из торпедозаместительной цистерны. Данное нарушение являлось одной из наиболее распространенных причин срыва торпедных атак на советских ПЛ в 1941 году.

Гирокомпас был выключен сразу после взрыва первой глубинной бомбы вместе со всеми остальными механизмами. Необходимо отметить, что в подобных ситуациях на протяжении всей войны на многих наших ПЛ практиковалось не только выключение гирокомпаса, время вхождения в меридиан которого составляет 5 часов, но и накрывание его до момента полной остановки ватниками или матрасами.

Практиковавшееся в английском флоте название гирокомпаса по названию фирмы-производителя — американской фирмы «Сперри».

По смыслу — могут.

Любопытно отметить, что, несмотря на этот и многие другие подобные выводы, не менее 50 % сброшенных нашими противолодочными кораблями глубинных бомб, даже в конце войны, составляли малые глубинные бомбы.

Приводы дистанционного управления рулями на наших ПЛ использовались до конца войны, а привод для подъема перископа вручную так и не был сконструирован.

Данная информация, полученная Фоксом от командования ЧФ, не соответствовала действительности. К началу войны на складах ЧФ находилось 1549 торпед всех типов (в т. ч. 649 типов «53–38» и «53–38» У), в то время, как потребность флота в торпедах на случай войны оценивалась в 4130 единиц.

Неэффективность прицельной стрельбы одиночными торпедами к концу 1941 года стала очевидной, после чего на основе английских материалов был разработан и введен в действие способ торпедной стрельбы «с временным интервалом». На СФ он начал использоваться с ноября 1941 года, на КБФ и ЧФ — с мая 1942 года.

Документ не датован, однако по логике событий написан между 23 и 25 сентября.

Переводчику не удалось ввести в заблуждение кэптана Фокса. См. документ № 4, 8-й абзац.

В вечерних сумерках 3 октября 1941 года учебное судно «Днепр» было потоплено парой германских торпедоносцев в районе м. Утриш.

Имеется в виду начальник британской военно-морской миссии в СССР контр-адмирал Дж. Майлс.

Свой следующий поход на позицию в районе Констанцы ПЛ «М-34» совершила между 11 и 18.10.1941. Лодка вернулась в базу преждевременно из-за неисправности механизмов. В 07.10 28.10 «М-34» в третий раз вышла на позицию у Констанцы (седьмой поход за войну). В дальнейшем ПЛ на связь не выходила и в базу не вернулась. По плану должна была оставить позицию вечером 2.11 (срок автономности истек 10.11). По рум. данным в ночь на 3.11 ПЛ «Дельфинул» обнаружила вост. Констанцы неизвестную ПЛ в надводном положении. Наиболее вероятной причиной гибели «М-34» может считаться подрыв на плавающей мине вост. Констанцы 3.11, подрыв на мине сов. оборонительных заграждений в районе Севастополя 3–4.11, а также ошибка личного состава или отказ техники. На ПЛ погибло 20 человек, в т. ч. военком 2-й БПЛ полковой комиссар А.Д. Якимчук.

Диаграмма в архивном деле не обнаружена.

Необходимо отметить, что между 2 августа и 24 октября подводными минзагами «Л-4» и «Л-5» в районе порта Мангалия было выставлено 122 мины ПЛТ, еще 2 мины АМГ в районе маяка Тузла выставила авиация ЧФ. Сведения о потерях противника на этих заграждениях отсутствуют, однако на действия наших подлодок на позиции № 11 факт наличия мин в районе Мангалии оказывал большое сковывающее значение.

Реально никакого фарватера на запад от Констанцы не существовало — в штабе ЧФ было известно, что в соответствии с заявлением румынского правительства от 20 февраля 1941 года указанный район заминирован, что соответствовало действительности.

Схема в архивном деле не обнаружена.

Так в документе.

Любопытно отметить, что аналогичную рекомендацию сделал командер Г. Боун — командир британской подводной лодки «Тайгрис», временно находившейся в оперативном подчинении командования СФ, после первого же боевого похода, совершенного в августе 1941 года к берегам Северной Норвегии.

В 1942 году за связь с английской разведкой старший лейтенант Тарасов был репрессирован.

Оба документа из центрального архива ФСБ РФ публикуются в соответствии с текстом, приведенным в «Военно-историческом журнале» № 3 за 2000 год.

Имеется в виду начальник британской военно-морской миссии при штабе СФ кэптен Р. Беван.

Полное имя — Анципо-Чикунский Лев Владимирович. Инженер-флагман 3-го ранга. В 1928–1932 и 1934–1936 годах военно-морской атташе в Турции, Италии и Греции, 1936–1937 годах — в Англии. В 1937–1938 годах заместитель начальника отдела ГМШ РККФ. 29 января 1938 года арестован по обвинению в участии в контрреволюционной террористической организации, 16 июня 1938 года расстрелян. 23 ноября 1956 года определением Военной коллегии Верховного суда СССР реабилитирован.

Командиром «С-33» был капитан-лейтенант Б.А. Алексеев. Указом Президиума Верховного Совета от 22 июля 1944 года удостоен звания «Герой Советского Союза».

Прибор «К-5» использовался на ПЛ для сжигания водорода, выделяемого аккумуляторной батареей. Любопытно отметить, что на ПЛ «М-34» в ночь на 2.9 при зарядке АБ из-за неправильного вентилирования произошел взрыв водорода и кратковременное возгорание в IV отсеке — ПЛ получила легкие повреждения, потерь в личном составе не было. Возможно, до сведения Фокса дошла информация о данном ЧП.

Данные «сведения», имевшие в своей основе газетные публикации репортеров нейтральных стран (в первую очередь США и Франции), аккредитованных в Болгарии и Турции, оценивались в разведотделе штаба ЧФ как достоверные.

Болгария находилась в состоянии войны с Англией с 16 апреля 1941 года. Необходимо отметить, что с начала августа 1941 года подлодки ЧФ получили разрешение действовать в территориальных водах Болгарии методом неограниченной подводной войны.

Вершинин Д.А., Еремеев Л.М, Шергин А.П. Действия немецких подводных лодок во Вторую мировую войну на морских сообщениях. М., 1956.

Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, нанесенных от ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М, 1957.

Поражение германского империализма во Второй мировой войне:
Статьи и документы. М., 1960.

Еремеев Л.М., Шергин А.П. Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне. М, 1962.

Статья «Потери подводных флотов противников Советского Союза в Великой Отечественной войне» в журнале «ФлотоМастер» № 5–6 за 2001 год.

Слово Nordmeer имеет два значения — Норвежское море и Северный Ледовитый океан. В данной статье оно переведено как «Северные моря», поскольку фактически зоной действия FdU Nordmeer были Норвежское, Гренландское, Баренцево и Карское моря.

Атаку выполнял Егоров в соответствии с полученным на предходном инструктаже приказом командира бригады, так как Трофимов не успел сдать упражнения по торпедным стрельбам.

Остряки-англичане называли наш линкор «Королевским рублем» — намек на старое название («Ройал Соверен» при желании можно перевести не только как «Самодержец», но и как «Королевский соверен» — золотая монета).

Kemp P. U-Boat destroyed. L., 1997. P. 215.

<http://www.mikekemble.com/ww2/kitell.html>. Документ предоставлен Р. Холденом, братом одного из погибших на «Кайте».

Наша эскадра на переходе до 19:15 23 августа использовала британское время (т. н. двойное летнее время, GMT+2), которое было в августе 1944 года на 1 час меньше московского.

Полученный по ленд-лизу американский эскадренный тральщик типа «Адмирал» (в период постройки — AM-143 Arcade, вступил в строй 26 августа 1943 года). Помимо прочего, он имел гидроакустическую станцию QSC-1 и реактивный многоствольный бомбомет Mk-10 «Хеджехог».

Теоретически лишь в случае попадания бомбы «Хеджехога» взрывались. В результате противолодочники получали наглядное представление об успешности атаки. В идеале все это выглядело так. Взрывалась попавшая в лодку бомба, после чего от гидродинамического удара подрывались бомбы, идущие мимо цели. Таким образом, атакованная лодка должна была испытать на себе воздействие всего залпа (24 единицы). На практике случались и взрывы при ударе о дно (в мелководных районах), иногда не все бомбы взрывались, были и другие проблемы. В некоторых случаях бомбы взрывались от столкновения друг с другом. Но в любом случае безуспешную атаку можно было определить сразу по отсутствию взрывов.

До 24.10.1944 этот пост назывался «командующий подводными лодками в Норвегии» (FdU Norwegen).

В донесении командира группы время указано по 3-й зоне ($Z+3$, соответствовало московскому времени), а в донесении командира «Бамборо Касл» — по Гринвичу (Z), здесь всё время приведено к московскому.

Operation Observant — один из стандартных приемов противолодочного поиска, когда квадрат с центром в точке обнаружения подводной лодки обследуется в заранее установленном порядке. Слово «Observant» можно также перевести как «Блюститель».

10 декабря на широте Мурманска световой день длится чуть более пяти часов и больше напоминает сумерки, солнце не поднимается выше края горизонта.

По донесению о противолодочном поиске. В других документах встречаются несколько отличающиеся координаты в разных вариантах.

Сам Фосс находился при Гитлере в бункере рейсхканцелярии до самого конца, его радиостанция оказалась последней, через которую еще поддерживалась связь с внешним миром. В ожидании неизбежной развязки высшие чины в бункере в последние дни много пили, и Фосса в это время вряд ли интересовали подлодки под Мурманском. Ночь перед самоубийством Гитлера он провел в кресле в приемной фюрера. 1 мая Фосс участвовал в прорыве из рейсхканцелярии, но попал в плен. Отсидел в СССР 10 лет.

Сначала в ежедневных обзорах действий ПЛ сообщалось, что группа собирается южнее острова (без указания конкретных квадратов), но после уточнения выяснилось, что это именно линия АС1988—АС4385.

Встречается информация (в частности, в кратком изложении журналов подлодок Г. Ритшелем), что лодка 19 апреля зашла в Хаммерфест. Однако последние немецкие солдаты покинули его 10 февраля, напоследок спалив городок дотла. Рука не поднялась только на кладбищенскую церквушку, она одна и уцелела.

«U286» здесь и далее указана в тех местах, где она должна была быть в соответствии с приказами командира подводных лодок Северных морей. Понятно, что к любому из указанных моментов она уже могла погибнуть.

Ровер в своей книге «Успехи подводных лодок "Оси"» во Второй мировой войне» и Г. Ритшель в многотомной публикации кратких изложений ЖБД ПЛ приписывают «U481» данную атаку и дальнейшие повреждения самой лодки. Ошибка вызвана опечаткой в обзоре ситуации, направленном Фоссу. «U481» в это время находилась примерно в 300 милях от места атаки, в районе о. Медвежий. В 14:29 23 апреля она сообщила, что подверглась безрезультатной атаке (скорее всего наших самолетов), и не упомянула ни о каких технических проблемах. Серьезные повреждения «U481» получила только неделю спустя, 30 апреля. Нужно отметить, что реконструкции утраченных в конце войны ЖБД подводных лодок, имеющиеся в многотомнике Ритшеля, содержат большое количество ошибок. В данном случае это относится к «U481» и «U294».

Здесь и далее в описании перехода конвоя ПК-9 время приведено к московскому.

В статье 10-летней давности автор построил логическую конструкцию, позволявшую с большими натяжками объяснить возможное появление «U286» в нужное время в нужном месте, оговорившись, что считает эту версию маловероятной. В свете имеющихся сейчас данных можно утверждать, что вероятность такого развития событий равна нулю.

Подробности см. ниже, в списке серьезно поврежденных подлодок.

Наш пост на м. Сеть-Наволоок наблюдал попадание в корму, но на расстоянии 7 миль разглядеть подробности сложно.

«U956» сообщила об атаке примерно в том же месте (квадрат AC8989), но за 4 дня до этого, 12 января. Ровер в своем справочнике поставил в соответствие эту атаку и гибель эсминца. В действительности, видимо, «U956» атаковала конвой ИК-1, в состав которого входили в числе прочих 4 эсминца. Атака была неудачной и осталась незамеченной. В то, что командир подлодки в донесении ошибся на 4 дня, верится с трудом.

Командовал в 1941 году всеми силами флота, выделенными для действий в Восточной Балтике.

Командование флотом опасалось временной потери управления флотом во время смены кода.

Не стоит думать, что такая проблема была только у нас. В английском флоте, например, неоднократно отмечались случаи, когда корабли подолгу ходили с новыми ГАС и новым противолодочным оружием, не имея на борту соответствующей документации.

Интересно, что немцы второй раз за несколько месяцев наступили на те же грабли. 18 августа 6-я флотилия миноносцев при попытке усилить заграждения у Гогланда попала на свои старые мины и погибли «Т22», «Т30» и «Т32».

Денисов Б.А. Использование мин ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945. Ч. IV. Л., 1955. С. 180.

2.1.45 приказом командующего КБФ переименован в «МО-144», но продолжал фигурировать в документах как «МО-124», так как приказ командующего ТМОР о его переименовании был отдан только 16.1.45.

60 мин S/43 (финское обозначение наших мин обр. 1908) и 20 мин S/41 (немецкие ЕМС).

По документам, «ТЗ» и «Т5» подорвались практически одновременно, когда уходили с беженцами на борту. Сначала предполагались попадания торпед, но вскоре установили, что миноносцы подорвались на якорных подлодочных минах восточнее Хеля. Один из кораблей затонул сразу и на месте, второй — в 18:45 (20:45 по Москве) и восточнее места подрыва. Подробности и последовательность гибели миноносцев в радиограммах путались. Эта путаница попала и в исторические работы. Например, в немецком и английском изданиях справочника Грёнера приводятся различающиеся между собой координаты.

Галицкий К.Н. В боях за Восточную Пруссию. М, 1970. С. 444.

В ходе налетов на Пиллау летчики ВВС КБФ ни разу докладывали о потопленных или поврежденных подлодках. Очевидно, те были хорошо замаскированы, поэтому не обнаруживались или принимались за надводные корабли или суда. Подробности налетов на Пиллау 16 апреля не дают никаких оснований думать, что «U78» потоплена авиацией.

Вечером 14 октября в налетах на Либаву участвовали 9 Ил-4 8-го авиакорпуса и 26 Б-25 45-й дивизии.

Ему не был присвоен тактический номер, и в документах он обозначался просто «Д-3».

В ходе расследования инцидента Начальник морской обороны Крыма утверждал, что личный состав был отвлечен самолетом, бомбившим окрестности порта в 02:40 (03:40 по Москве). Подозревали комбинированную атаку самолета и катера. Бомбы причинили небольшие повреждения на суше. Действительно, в 03:50 произвела налет на Ялту легендарная тяжелая летающая лодка МТБ-2 из 80-й эскадрильи, но ее действия не были увязаны с набегом Д-3, произошло удачное совпадение.