

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
ВОЕННАЯ ИСТОРИЯ

Леон Пиллар

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА



ХРОНИКА МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

1939—1945

Леон Пиллар

**Подводная война. Хроника
морских сражений. 1939-1945**

«Центрполиграф»

Пиллар Л.

Подводная война. Хроника морских сражений. 1939-1945 /
Л. Пиллар — «Центрполиграф»,

В книге Леона Пиллара описаны основные операции, в которых участвовали подводные лодки во время Второй мировой войны. Автор представляет обширную панораму сражений в Мировом океане и, выходя далеко за рамки сухой фактологии, позволяет пережить драматические события тех дней.

Содержание

| | |
|---|----|
| Глава 1 | 5 |
| Германия освобождается от условий Версальского договора | 5 |
| Карл Дёниц | 6 |
| Немцы строят новый подводный флот | 8 |
| 3 сентября 1939 года | 10 |
| Немецкие подводные лодки | 11 |
| Подготовка немецких экипажей | 13 |
| Британские подводные лодки | 14 |
| Французские подводные лодки | 16 |
| Подводные лодки второго класса | 18 |
| Подводные лодки-миноукладчики | 19 |
| Итальянские подводные лодки | 20 |
| Глава 2 | 21 |
| Положения о призах определяют порядок действий | 21 |
| Нападение на Royal Sceptre 5 сентября 1939 года | 22 |
| Магнитные мины | 23 |
| Гибель лодки Athenia 3 сентября 1939 года | 24 |
| Положения о призовом праве более не действуют | 25 |
| Атака на авианосец Ark Royal 14 сентября 1939 года | 26 |
| Торпедирование Courageous 17 сентября 1939 года | 27 |
| Глава 3 | 28 |
| Планы Дёница | 28 |
| По пути в Скапа-Флоу | 30 |
| Торпедирование Royal Oak 14 октября 1939 года | 32 |
| Глава 4 | 34 |
| Авангардные бои | 34 |
| Битва за Норвегию | 36 |
| Английские подводные лодки | 37 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 39 |

Леон Пиллар

Подводная война. Хроника морских сражений. 1939—1945

Глава 1

Подводные лодки на момент объявления войны

Германия освобождается от условий Версальского договора

В 1935 году в Германии по настоянию Гитлера и в нарушение соответствующих положений Версальского договора началось создание армии и новых военно-морских сил. Первые подводные лодки строились в тайне на замаскированных верфях и были небольшого водоизмещения. В возрождении подводного флота Германии важную роль сыграл офицер, который, будучи командиром подводной лодки, в 1917 году был взят в плен англичанами. Он хорошо знал будущего противника, и в течение многих лет мысли его были заняты строительством подводных лодок ВМФ и совершенствованием тактики их боевых действий. Вскоре ему пришлось в ускоренном режиме готовить первые экипажи для новых подводных лодок. Многие из прошедших эту школу офицеров впоследствии стали лучшими командирами. Речь идет о Карле Дёнице, и, если бы фюрер, прежде чем начинать войну, приказал построить требовавшиеся Дёницу 300 подводных лодок, это существенно повлияло бы на исход войны, во всяком случае, союзникам понадобилось бы гораздо больше времени, чтобы завоевать необходимую для победы свободу действий на море.

Каков же был Карл Дёниц?

Карл Дёниц

Карл Дёниц, худощавый, быстрый в движениях офицер, в своей темной морской форме выглядел юным лейтенантом. Взгляд его гипнотически воздействовал на подчиненных; маленькие зрачки темнели, как только гнев закипал в нем. Однако Дёниц умел сдерживать эмоции. Узкие губы еще больше подчеркивали резкое выражение лица, которое иногда все же смягчалось лукавой улыбкой. Все в его лице было острым: уши, нос, подбородок. При разговоре он подчеркивал интонацией каждый слог, выделял каждое важное слово. Однако он умел спокойно выслушать разъяснения, которые кто-либо ему давал.

«Я родом из Пруссии, – вспоминает Дёниц. – Мои предки на протяжении столетий были деревенскими и судебными старостами, а также землевладельцами на границе древних германских поселений на Эльбе и в районе устья реки Зале. Из семей этих крестьянских старост позднее происходили евангелистские пасторы, офицеры и ученые.

История Пруссии, прежде всего образ Старого Фрица, войны за свободу будоражили мое воображение с юности. Ребенком я знал, что мой отец, как он обычно сам выражался, дал бы порвать себя на куски за старого короля Вильгельма – кайзера Вильгельма I. В нашем доме не было и следа духа индивидуализма, напротив, царил дух прусской солидарности. Когда я стал солдатом, а затем и офицером, организация и субординация для меня были чем-то естественным. Убежденность в том, что на первом месте находится исполнение долга, явилось результатом моего домашнего воспитания. Перед началом Первой мировой войны с 1912 года я за границей находился на крейсере «Бреслау». Это время оставило у меня в памяти особый отпечаток, оно укрепило мой патриотизм, я видел Германию с отдаленной перспективы, рассматривал ее как единое государство и сравнивал с другими нациями и народами. При таком взгляде вне поля моего зрения оставались внутренние слабые места. Поражение 1918 года стало для меня ударом, как и каждого немца»¹.

Он был настоящим мужчиной: гордым, сдержанным, хладнокровным, жестким по отношению к самому себе и другим, отвергал любые проявления эмоциональности, считая их признаками слабости. В то же время его суровому сердцу моряка была не чужда человечность. Хотя из его рода «происходили евангелистские пасторы», сам Дёниц отличался, несмотря на оставшуюся в нем от предков лютеранскую строгость, широтой взглядов, многие видели его веселую снисходительную улыбку, когда его верующая жена говорила о Боге в его присутствии.

Я имел с ним беседу. В конце нашей встречи адмирал высказался высокопарно, но этим высказыванием он охарактеризовал всю свою жизнь: «беспрекословное послушание»; и именно это послушание перед Гитлером, чью дьявольскую сторону ему пришлось познать позднее, усиленное выраженным патриотизмом, привело его впоследствии в тюрьму². Дёниц не терпел никаких исключений в практическом применении принципа «оружие уступит тоге».

Как и все немцы, он никогда не признавал условий Версальского договора, называя их «оковами», особенно те, которые разоружали его страну. Имперским военно-морским силам позволялось иметь лишь небольшое количество кораблей, не имеющих военного значения, и никаких подводных лодок. Сегодня известно, что инженеры Техель и Шюрер – последний занимался модернизацией подводных лодок времен Первой мировой войны – создали в Голландии конструкторское бюро под прикрытием одного из голландских предприятий¹, обладав-

¹ В 1922 г. судостроительные компании Viran, Deutschland и Weser создали конструкторское бюро для проектирования подводных лодок по заказам второстепенных морских государств. Чтобы не нарушить условий мирного договора, это бюро зарегистрировали в Гааге под вывеской «Голландское предприятие – инженерная контора по судостроению (N.V. Yngenicurskantoor voor Schepsbouw)» или сокращенно YvS. (Здесь и далее примеч. ред.)

шего небольшими верфями. Были построены две подводные лодки: одна в Кадисе², другая – в небольшом финском порту Або³; это были модернизированные подлодки, похожие на те, что чуть не принесли победу Германии в 1916 году. Позже они были проданы. Лодка водоизмещением 250 тонн – Финляндии, а 500-тонный образец – Турции⁴. В испытании обоих образцов принимали участие немецкие офицеры, матросы и инженеры и таким образом вновь знакомись с материальной частью.

Дёниц был осведомлен обо всем этом, он слишком сильно был заинтересован в данном вопросе, слишком старательно стремился к тому, чтобы разорвать Версальский договор и выбросить его клочки в море. Только так и не иначе.

² Проект E-1 для ВМФ Испании.

³ JH Vetehinen для ВМФ Финляндии.

⁴ Birindjiin Uni u Jkineiin Uni.

Немцы строят новый подводный флот

25 июня 1933 года в Киль-Вике была открыта Школа подводных лодок, в которой проходили курс обучения морскому делу не более дюжины офицеров военно-морских сил и около шестидесяти унтер-офицеров и матросов. Для того чтобы защищаться, необходимо знать силы противника, то есть знать устройство подводных лодок, знать все об их эксплуатации – подводное и надводное плавание, вооружение. На самом деле под этими благовидными предложениями шло обучение первой группы подводников для ВМС Германии.

Эти моряки по одиночке или малыми группами, в гражданской одежде направлялись в Або, где находилась боевая подводная лодка. Это было в то время, когда Гитлер пришел к власти и стал рейхсканцлером. На территории «Дойче верке» и верфи «Германия» в Киле были сооружены небольшие, постоянно и хорошо охраняемые ангары, посторонние не имели права приближаться к ним, а работавшие там были обязаны хранить абсолютное молчание.

На самом деле военно-морские силы Третьего рейха строили там свои первые подводные лодки U-1 – U-6 водоизмещением 250 тонн по финскому образцу. Эти небольшие по размеру маневренные лодки не могли совершать дальних походов, однако обладали достаточно хорошими мореходными качествами. Во всяком случае, позднее они зарекомендовали себя как наиболее подходящие для интенсивного обучения экипажей, которые по очереди ходили на них, для того чтобы к определенному моменту в наличии оказалось как можно большее число подготовленных подводников.

Между тем Гитлер, которому не откажешь в дипломатическом мастерстве и смелости, через Риббентропа стал вести переговоры с Англией, которая в соответствии со своей политикой равновесия на континенте поддержала Германию финансово и хотела снова вооружить ее для того, чтобы создать противовес Франции. Этой идеей воспользовался Гитлер, и 16 июня 1935 года был заключен договор о морском флоте, о котором Франция была поставлена в известность лишь после его подписания. Германия, согласно договору, была обязана ограничить тоннаж своего флота 35 процентами от тоннажа британского флота, исключение составляли лишь подводные лодки, для которых пропорция составляла 45 процентов, и на основании «дружеских договоренностей» могла быть доведена до 100 процентов. Таким образом, с 19 июня 1935 года Германия могла строить подводные лодки общим водоизмещением 24 000 тонн.

Забыла ли Англия о решающем 1916 годе? Видимо, нет, однако ее флот имел лишь небольшое количество подводных лодок (57 единиц в 1939 году), таким образом, даже доведение числа германских подлодок до стопроцентного равенства английским не представляло большого риска.

Из записок Дёница становится ясно, что Верховное командование кригсмарине уже в 1932 году организовало строительство подводных лодок таким образом, что к началу 1933 года во время переговоров с Англией они уже могли быть заложены на стапелях.

В конце июня 1939 года в Киле раскрылись ворота одного из ангаров, и первая подводная лодка U-1 предстала свету. 28 июня 1935 года, ровно через 38 дней после подписания договора, U-1 совершила первые пробные выходы в море. С этого момента каждые 14 дней со стапелей верфи в Киле торжественно сходила одна подводная лодка. В сентябре 1935 года после своего возвращения на крейсере Emden из похода в Индийский океан Карл Дёниц⁵ был назначен командующим первой флотилией, состоявшей из первых трех подводных лодок водоизмещением по 250 тонн. «Флотилия получила наименование Веддингген⁶.

⁵ Карл Дёниц являлся командиром этого крейсера.

⁶ Капитан-лейтенант Отто Веддингген, чье имя получила флотилия, будучи командиром U-29, погиб со всем экипажем

В дальнейшем к шести подводным лодкам U-1 – U-6 в течение последующих месяцев присоединились девять других, Пв серии, U-10 – U-18³.

Капитан 2-го ранга Карл Дёниц на борту Emden имел при себе в должности вахтенного офицера капитан-лейтенанта Годта, которого он взял к себе⁴.

Теперь Карл Дёниц мог претворить в жизнь планы, которые вынашивал многие годы и которые к тому времени уже созрели. При обучении новых подводников он ставил две цели: оружие должно обладать как можно большим военным потенциалом. Для этого он должен был разъяснить своим морякам в мирное время в качестве примера все возможные ситуации, с которыми они могли бы столкнуться на войне, чтобы команды получили возможность вступить в бой, имея как можно больше знаний и уверенности в своих силах. Кроме того, он хотел привить им любовь к новому оружию, а также подготовить их к выполнению долга с полным самоотречением. В жестких условиях подводной войны к успеху мог привести только высокий дух, простого знания предмета было недостаточно.

3 сентября 1939 года

В нескольких километрах от Вильгельмсхафена шоссе имеет развилку, где от него отходила не слишком укатанная колесами дорога. Она вилась между лугами и пашнями и приводила к деревянному барaku, полускрытому лесом. Это была «мертвая дорога» в Зенгварден, и до сентября 1939 года она оправдывала свое название, поскольку пролегалла через пустошь. Офицеры военно-морских сил изредка приезжали сюда, а затем часами находились в баракe. Хотя окрестные жители и задавали себе вопрос о том, что там могло происходить, однако говорить об этом не осмеливались, так как было небезопасно пытаться узнать что-либо носившее гриф секретности. Затем темные лимузины с морскими офицерами стали появляться все чаще. На крыше первого барака была установлена радиоантенна, вокруг построены еще несколько бараков и проложены телефонные линии. Так появилась новая штаб-квартира командующего подводным флотом, капитана 1-го ранга Карла Дёница, которая до того времени располагалась в Свинемюнде, на берегу Балтийского моря.

Утром 3 сентября 1939 года, в тот день, когда Великобритания и Франция объявили войну Германии, Дёниц находился в комнате операторов. Перед ним на стенах висели карты Балтийского моря, Северной Атлантики и Ла-Манша, на которых маленькими голубыми флажками с цифрами были обозначены позиции подводных лодок. К сожалению, был вынужден констатировать Дёниц, оставалось слишком много незащищенных пространств, число подводных лодок было слишком малым. Стоя рядом с ним, начальник его штаба, капитан 2-го ранга Годт, разговаривал с первым офицером штаба, капитан-лейтенантом Ореном, и офицером связи, капитан-лейтенантом Штокхаузенем. Высокий худой Годт был предан командиру душой и телом. Оба знали о предстоящей войне с Францией и Англией, однако надеялись, что благодаря политическому маневру фюрера Англия воздержится от войны и сохранит нейтралитет. Соотношение численности военно-морских сил Англии и Германии действительно было слишком неблагоприятным для того, чтобы надеяться на победу германских кригсмарине. Неожиданно распахнулась дверь, и один из матросов подал командующему подводными силами радиogramму с пометкой «срочно». Дёниц принял ее без особой спешки, быстро пробежал глазами, держа в вытянутой руке, не надевая очков (он был дальнoзорким). Затем прочитал вслух громко и медленно, чтобы было понятно присутствующим офицерам. Послание было расшифровано службой наблюдения за переговорами, которая занималась прослушиванием иностранных передатчиков. Это послание было направлено всем британским вооруженным силам на море, а также торговым судам Уайтхоллом и содержало слова: «тотальная Германия». К этим двум словам добавлялось небольшое пояснение. «Тотальная Германия», без сомнений, означало немедленное начало боевых действий против Германии.

Дёниц бросил лист бумаги на стол. Годт схватил его и прочитал сообщение. Дёниц ходил взад и вперед по комнате. Он выглядел очень взволнованным, что было не свойственно этому спокойному и рассудительному человеку. Неожиданно он сказал достаточно громко, чтобы это было услышано всеми: «Проклятье! Еще раз пережить такое» – и удалился в свой кабинет. Все три офицера, присутствовавшие при этом разговоре, были так обескуражены неожиданным всплеском эмоций своего шефа, что на некоторое время замерли на своих местах. Обычно Дёниц ни с кем не делился мыслями, которые занимали его в минуты одиночества, прежде чем, решительный и уверенный в себе, не появлялся перед своими офицерами.

В тот же день, в 13.30, германское Верховное командование отдало приказ о немедленном начале боевых действий против Англии.

Немецкие подводные лодки

В 1939 году, наряду с британским, подводный флот Германии являлся одним из самых слабых. Германия имела 57 подводных лодок; Великобритания – 57, из которых 12 не представляли боевого значения; Италия – 115; Франция – 77 подводных лодок. Соединенные Штаты Америки, Япония и Советский Союз, вступившие в войну позднее, имели 111 (из них 27 устаревших), 60 и 218 подводных лодок соответственно.

В день объявления войны Дёницу при наличии 57 подводных лодок было необходимо их не менее 300 для того, чтобы взять измором Англию и после потопления всех без исключения торговых судов, пытающихся войти в какой-либо британский порт, принудить Британию просить мира. Из предполагаемых 300 лодок 100 участвовали бы в боевых действиях, 100 – в море выдвигались бы к районам боевого применения или возвращались в порт приписки после выполнения боевого задания, еще 100 находились бы на верфях, проходя текущий ремонт.

В первые годы войны Дёниц был вынужден писать множество рапортов, а также устно настаивать на том, чтобы был выполнен его план. Утвержденная 7 сентября программа предусматривала ввести в строй 7 подводных лодок в 1939 году, 46 подводных лодок в 1940 году, 120 подводных лодок в 1941 году.

В конце сентября Дёниц потребовал, чтобы ежемесячно производилось от 25 до 30 подводных лодок, однако его требование не могло быть выполнено незамедлительно, поскольку в то время приоритет отдавался сухопутным силам.

Имевшиеся 57 подводных лодок были разделены на шесть флотилий: одна флотилия из 9 подводных лодок IX серии; две флотилии из 18 подводных лодок VII серии; три флотилии из 30 подводных лодок II серии.

3 сентября 1939 года только 32 лодки (VII и IX серии) имелись в распоряжении для боевого применения в Атлантике⁵.

Подводные лодки этих серий соответствовали всем требованиям, особенно VIIIb и VIIIc серий, которые имели очень хорошую маневренность, а кроме того, больший радиус действия, чем это предусматривалось в сделанных в мирное время осторожных оценках. Эти подлодки могли опускаться на глубину 150 и даже 170 метров. На одной из них не было обнаружено повреждений после всплытия с глубины 265 метров⁶. Впрочем, это ни в коем случае не означало, что подводные лодки были гарантированы от поломок. Опыт показал что двигатели были слишком слабыми для длительных походов. Позднее они были заменены.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

| Серия (год постройки) | Водоиз- меше- ние, тонн | Фактиче- ское водоиз- мещение над/под во- дой | Радиус действия в морских милях (скорость, узлов) над/под водой | Максимальная скорость, уз- лов, над/под водой |
|--------------------------------|----------------------------------|---|--|--|
| I (1935) | 712 | 862/983 | 7900 (12) 80 (4) | 17,2 8,2 |
| II (1935—1940) | 250 | 254/303 | 3100 (12) 35 (4) | 13,0 8,2 |
| VIa (1936—1937) | 500 | 626/745 | 6200 (10) 4300 (12) 90 (4) | 16,0 8,0 |
| VIb (1938—1940) | 517 | 753/857 | 8700 (10) 6500 (12) 72 (4) | 17,2 8,0 |
| VIc (1940—1945) | 740 | 769/871 | 8850 (10) 6500 (12) 80 (4) | 17,3 7,6 |
| IXc (1940) | — | 1120/1232 | 13 450 (10) 11 000 (12) 63 (4) | 18,2 7,3 |
| IXd2 Крейсер (1941—1942) | — | 1612/1804 | 31 500 (10) 23 700 (12) 57 (4) | 19,2 6,9 |
| XV Мины (1940) | — | 1763/2177 | 18 450 (10) 14 500 (12) 93 (4) | 16,4 7,0 |
| XIV Снабжение (1941) | — | 1688/2932 | 12 350 (10) 9300 (12) 55 (4) | 14,5 6,2 |
| XXI (1944—1945) | — | 1621/1819 | 15 500 (10) 11 150 (12) 285 (6) | 15,5 17,5 |
| XXIII (1944—1945) | — | 232/256 | 1350 (9) 175 (4) | 9,5 12,5 |

Имелись опасность просачивания воды и недостаточность герметичности выпускных клапанов. Как известно, лодка идет над водой, задействуя оба дизеля. При погружении дизели выключаются и в работу вступают электромоторы. Выпускные клапаны под давлением воды должны прилегать плотно и герметично запирать трубопровод. Однако этого зачастую не происходило, и в погружающуюся лодку проникали значительные объемы воды. Эта недоработка вынудила к всплытию на поверхность не одну лодку.

Подготовка немецких экипажей

Будущие офицеры военно-морских сил направлялись в 7-й батальон флотского экипажа на остров Дэнхольм, недалеко от Штральзунда. Подъем в 6 утра, затем занятия и военная подготовка. «Собственно говоря, эта подготовка служила для того, – пишет капитан Хайнц Шеффер, – чтобы заставить нас проявить характер и отсеять непригодных. Обучение основывалось на том принципе, что лишь тот может командовать, кто умеет подчиняться». Капитан Шеффер описывает и некую «долину смерти», и оба холма, которые предстояло пересечь в противогазе, с ранцем и оружием. Он пишет: «Некоторые подумывали о самоубийстве».

Затем кандидаты в офицеры откомандировывались в Киль и распределялись на три бывших парусника Gorch Fock, Albert Schlageter и Horst Wessel, где им приходилось выскакивать из подвесных коек по утрам, в самую холодную погоду по форме одежды № 2, после проведенной в горячем воздухе ночи... Горе тому, кто страдал головокружением на занятиях с такелажем: Schwimmschule и еще раз Schwimmschule⁷.

После этого матрос становился кадетом морской школы, получал звезду на рукав форменки и золотой борт.

Экипажи подводных лодок составлялись исключительно из добровольцев. Но не каждый, кто хотел стать подводником, становился им, по крайней мере в начале войны. Существовали всевозможные медицинские обследования и тесты на пригодность. Подготовка была чрезвычайно сложной, и многие не выдерживали.

Практическое обучение проводилось в южной части Балтийского моря, которое долгое время обходили боевые действия. Программа, заранее известная экипажам, длилась шесть месяцев. Перед боевыми стрельбами каждая подводная лодка должна была произвести 66 учебных атак. Учения проводились днем и ночью: погружение на перископную глубину, срочное погружение, погружение на предельную глубину, атака с применением всех видов бортового оружия, маневр с погружением в полной темноте. Ход каждого маневра был четко определен. Необходимо было действовать столь же быстро, сколь и точно.

Особенно строгой была вахта сигнальщиков. Каждый из сигнальщиков должен был следить за сектором в 90 градусов в течение четырех часов. Один из французских офицеров ВМС рассказал нам, что видел немецкую подводную лодку, приблизившуюся к его кораблю при драматических обстоятельствах. «Ни один из сигнальщиков ни на секунду не повернул голову для того, чтобы посмотреть на нас. Такая железная дисциплина была немислима во французских военно-морских силах».

Дёниц форсировал подготовку и ее цели таким образом, что на учениях в Балтийском море лодки пару раз подвергались реальной опасности.

На борту подводной лодки не существовало политики, едва ли можно было найти портрет Гитлера... Вместо этого на виду было нечто более приятное – фотографии прелестных девушек.

Вход на подводные лодки гражданским лицам был строго воспрещен, и, если в исключительных случаях подобное все же происходило, командиры встречали визитеров сдержанно. Члены партии – а таковые конечно же имелись на подводном флоте – были на борту всего лишь членами экипажа, и не более того.

Когда хорошо обученные экипажи первых лет войны с такими командирами, как Кречмер, Прин, Шепке, Эндраасс (это лишь некоторые), выбыли из строя, их заменило поколение подводников, которое прошло школу гитлерюгенда и Напола. Это поколение было лишено как подготовки, так и принципиальности первых экипажей, и оно дорого заплатило за недостаток опыта. Из 30 000 германских подводников, находившихся в боевом применении, лишь около 5000 остались в живых.

Британские подводные лодки

В распоряжении у англичан имелось такое же число подводных лодок, каким располагали германские военно-морские силы, то есть 57 единиц. Однако если считать лодки, готовившиеся к сходу со стапелей к началу войны, то их было 69. Британский подводный флот отличался недостатком единообразия (10 различных типов). Он состоял прежде всего из лодок типа Triton водоизмещением 1500 тонн, три лодки типа River водоизмещением 1850 тонн развивали скорость до 22 узлов и типа О. Лодки типа Н и L устарели к тому времени и были ограниченно годными к применению.

Англичане не возлагали всю надежду на подводные лодки, как это делали немцы, и подводная война, которую вели британцы, терялась в тени общих боевых действий. В промежутке между двумя мировыми войнами в британских ВМС находились даже такие личности, согласно взглядам которых это оружие было устаревшим. Несмотря на то что экипажи субмарины составляли элиту, сами подводные лодки считались не более чем частью кораблей надводного флота их величества.

Англия в первую очередь должна была обеспечить господство на море и защитить тысячи торговых судов, бороздивших море под английскими, канадскими, австралийскими и южноамериканскими флагами; для подобных целей едва ли подходили подводные лодки.

В декабре 1939 года была предпринята попытка применения подводных лодок для защиты конвоев из Галифакса в Великобританию. Подводные лодки – минные заградители Porpoise, Cachalot, Narwal и Seal, наряду с четырьмя французскими подводными лодками 2-й дивизии Casabianca, Sfax, Achille и Pasteur попали при этом в Северной Атлантике в шторм такой силы, что морское командование отказалось от применения подводных лодок для выполнения подобных задач.

ХАРАКТЕРИСТИКИ БРИТАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

| Тип (год постройки) | Количество | Водоизмещение, тонн, над/под водой | Число торпедных аппаратов | Максимальная скорость, узлов, над/под водой |
|--|------------|------------------------------------|---------------------------|---|
| Triton (1936—1939) | 15 | 1100/1600 | 10 | 15/9 |
| Porpoise — минный заградитель (1934—1939) | 6 | 1500/2157 | 6 | 15/9 |
| Thames (1932—1935) | 3 | 1850/2700 | 6 | 22/10 |
| Rainbow (1930—1932) | 4 | 1475/2030 | 8 | 17/9 |
| Parthian (1930—1931) | 5 | 1475/2030 | 8 | 17/9 |
| Odin-Oberon (1927—1931) | 9 | 1475/2030 | 8 | 16/9 |
| L (1918—1931) | 3 | 760/1080 | 4 | 17,5/10,5 |
| Shark (1932—1938) | 12 | 760/960 | 6 | 15/10 |
| Unity (1937—1938) | 3 | 540/730 | 6 | 11/10 |
| H (1918—1919) | 9 | 410/500 | 4 | 13/10,5 |

Согласно взглядам британского командования, задачей подводных лодок являлось несение патрульной службы в территориальных водах противника и торпедирование крупных судов, что они и пытались осуществлять сразу после начала войны в проливе Каттегат, а позднее в территориальных водах Норвегии. Поскольку бронированных кораблей у противника не

было, они довольствовались потоплением танкеров, одного военного транспорта и одного торгового судна.

Британские подводные лодки зачастую успешно топили подводные лодки противника, подкарауливая их при выходе из базы.

К началу войны в распоряжении флота метрополии имелись вторая и шестая флотилии подводных лодок, состоявшие соответственно из четырнадцати и семи лодок. К средиземноморской эскадре относились 10 подводных лодок (первая флотилия), группе «Северная Атлантика» – две лодки, базе военно-морских сил «Дальний Восток» – 15 лодок (четвертая флотилия). Состоявшая из восьми подводных лодок пятая флотилия занималась подготовкой экипажей. Каждая из вышеназванных флотилий имела один надводный корабль снабжения, широкую известность получили Titania, Midway, Alecto.

В Средиземном море британские подводные лодки атаковывали немецкие и итальянские корабли снабжения во время боевых действий в Ливии. Первая средиземноморская флотилия получила старые подводные лодки (тип O, P, R) в качестве усиления. В конце 1940 года с Дальнего Востока прибыли 17 лодок, среди них два минных заградителя.

В Юго-Восточной Азии они ставили мины в прибрежных водах, чтобы предотвратить подвоз войск, боеприпасов и других материальных средств.

Большая британская база подводных лодок находилась в Госпорте, напротив Портсмута; ее типично английские кирпичные постройки носили названия Форт-Блок-Хаус, официально же база именовалась «Дельфин».

20 декабря 1939 года командующий северной флотилией подводных лодок сэр Макс Хортон был заменен вице-адмиралом Райксом и назначен вице-адмиралом подводных лодок или командующим подводными силами ВМФ Великобритании.

В 1942 году сэр Клод Барри сменил сэра Макса Хортон; он пытался потопить линкор Tirpitz и упорно преследовал эту цель до тех пор, пока не достиг успеха.

Британские подводники, от флаг-офицера до матроса, чувствовали себя членами самого престижного клуба в мире. Двое бывших подводников, С. Уоррен и Джеймс Бенсон, без тени бахвальства писали, что чувство общности между 50 или 60 мужчинами различного происхождения, оторванными от остального человечества и со всех сторон окруженными морем, находящимися в лодке под водой, способствует тому, что подводник начинает считать самого себя богом.

Французские подводные лодки

В 1939 году Франция имела в своем распоряжении флот с хорошо подготовленными экипажами. На случай войны с державами оси предусматривались действия военно-морских сил в средиземноморских водах, преимущественно в их западной части, в то время как Атлантика и Северное море предназначались для действий английского флота.

Французские соединения подводных лодок в качестве главной базы имели военно-морскую базу в Тулоне, где находились 28 лодок, а также базу в Бисерте с 17 подводными лодками, три из которых были временно откомандированы в распоряжение эскадры в Леванте.

В Оране размещались 12 подводных лодок, из которых несколько были направлены в Касабланку для патрулирования от Гибралтара до Канарских и Азорских островов. К началу войны Франция обладала, если считать подводный крейсер *Surcouf*, 78 подводными лодками. При этом различались подводные лодки первого и второго класса.

Существовало два типа подводных лодок первого класса.

1. 9 лодок типа *Requin, Souffleur, Morse, Narval, Marsouin, Dauphin, Caiman, Phoque, Espadon*.

Водоизмещение: 974/1441 тонны, два дизельных двигателя мощностью 1450 лошадиных сил, два электромотора – 900 лошадиных сил. Скорость – 15 узлов над и 9 узлов под водой. Радиус действия 5650 морских миль при средней скорости 10 узлов. Вооружение: десять торпедных аппаратов 550-мм, одна 100-мм пушка, два зенитных пулемета. Глубина погружения – 80 метров.

2. 31 лодка типа «1500 тонн» с двойным корпусом типа *Redoutable*, сданы в эксплуатацию в 1931—1939 годах. Эти лодки составляли основную мощь французского подводного флота в морях всего мира. В действительности в 1939 году существовало лишь 29 из них, поскольку *Promethee* была потоплена 7 июля 1932 года в результате несчастного случая во время испытательного выхода в море перед Шербуром, а *Phoenix* – 15 июня 1939 года в бухте Кам-Ранг во Вьетнаме. Эти 1500-тонные лодки назывались так: *Redoutable, Pascal, Vengeur, Pesteur, Henri Poincare, Poncelet, Persee, Heros, Bevezies, Sidi-Ferruch, Sfax, Casabianca* и др.

Водоизмещение: 1570/2084 тонны. Два дизельных двигателя, в зависимости от года постройки – по 3000, 3600 или 4300 лошадиных сил. Два электромотора по 1000 лошадиных сил 17/10 или 19,5/10 узлов. Радиус действия – 4000 морских миль при скорости 17 узлов и 10 000 морских миль при скорости 10 узлов. При движении под водой со скоростью 5 узлов радиус действия составлял 100 морских миль. Вооружение: девять торпедных аппаратов 550-мм, два 400-мм торпедных аппарата, одна 100-мм пушка, два 13,2-мм зенитных пулемета. Глубина погружения составляла 80 метров.

Эти лодки могли находиться в автономном режиме и не зависеть от внешнего обеспечения в течение 30 суток. Проведенная в 1941 году модернизация *Redoutable* позволила увеличить радиус его действия в два раза. Лодки типа «1500 тонн» погружались очень быстро: продолжительность наполнения их цистерн погружения составляла от 30 до 35 секунд, и менее чем через минуту лодка находилась под водой. Дифферент у таких лодок был превосходным.

Единственной недоработкой этих подводных лодок являлось недостаточное оснащение приборами гидролокации. Акустические датчики, которыми оснащались эти корабли с 1935 года, позволяли определить положение цели с точностью до двух градусов на расстоянии до 10 морских миль и установить тип корабля.

3. Следует упомянуть также подводный крейсер *Surcouf*. Он был спущен со стапелей 18 октября 1929 года, в мае 1934-го сдан в эксплуатацию и в 1939 году являлся самой большой подводной лодкой в мире.

Водоизмещение: 3304/4318 тонн. Два дизельных двигателя мощностью 3800 лошадиных сил и два электромотора мощностью 1700 лошадиных сил. Скорость этого крейсера составляла 18 узлов при движении над и 8,5 узла при движении под водой.

Радиус действия полностью загруженной лодки составлял 6800 морских миль при скорости 13,8 узла и 10 000 морских миль при скорости 10 узлов. Данная подводная лодка могла пройти до 70 морских миль со средней скоростью 4,5 узла под водой. Вооружение: одна водонепроницаемая башня с двумя 203-мм орудиями, двумя 37-мм зенитными пушками и четырьмя 8-мм зенитными пулеметами; шесть 550-мм и четыре 400-мм торпедных аппарата, один, способный садиться на воду, разведывательный самолет, находившийся в водонепроницаемом ангаре. Максимальная глубина погружения – 80 метров.

Планировалось произвести еще две лодки данного типа. Эти подводные крейсера предназначались для борьбы с торговыми судами противника в акваториях дальних морей, в случае необходимости – для обстрела побережья. Однако, несмотря на свои чрезвычайно удачные технические характеристики, *Surcouf* не сослужил той службы, которой от него ожидали. Вероятно, причиной этому провалу стали обстоятельства. Рано утром с 18 на 19 февраля 1942 года лодка была протаранена и затонула⁷.

⁷ Подлинные причины гибели *Surcouf* неизвестны. Существует несколько версий его гибели. Одна из них – случайное столкновение с американским транспортом *Thomson Lykes* в Карибском море в районе Панамского канала, которая здесь указана.

Подводные лодки второго класса

Двенадцать лодок типа «600 тонн», подводные лодки для походов на средние расстояния с двойным корпусом предназначались для обороны побережья, сданы в эксплуатацию между 1927 и 1930 годами: Ondine, Ariane, Eurydice, Danae, Sirene, Sirene, Naiade, Galatee и др.

Ondine, однако, затонула 3 октября 1928 года после столкновения в районе Виго у испанского побережья.

Водоизмещение: 626/787 тонн, два дизельных двигателя мощностью 600 лошадиных сил, два электромотора мощностью 500 лошадиных сил позволяли развивать скорость до 14/7,5 узла. Радиус действия: 3500 морских миль под водой при средней скорости 7,5 узлов. Вооружение: семь 550-мм торпедных аппаратов, одна 750-мм пушка, два 8-мм зенитных пулемета. Максимальная глубина погружения – 80 метров.

Эти лодки, корпус которых разделен на три отсека, незначительно отличались друг от друга по своим характеристикам.

16 лодок типа «630 тонн» (тип Argonaute) были сданы в эксплуатацию между 1932 и 1935 годами: Diane, Meduse, Amphitrite, Orphee, Sibylle, Argonaute, Orion, Ondine (вторая лодка с таким названием) и др.

В зависимости от времени постройки с определенными различиями лодки имели следующие характеристики: водоизмещение 651/807 тонн, два дизельных двигателя мощностью 650 лошадиных сил, два электромотора мощностью 500 лошадиных сил, максимальная скорость – 13,7/9,2 узла. Максимальный радиус действия: 4000 морских миль при средней скорости 10 узлов в подводном положении. Вооружение: восемь торпедных аппаратов (один из них, расположенный в середине судна, обладал тремя направляющими и был способен выпускать одну 550-мм и две 400-мм). Максимальная глубина погружения лодки составляла 80 метров.

6 подводных лодок класса Amiraute, Minerve, Junon, Venus, Iris, Pallas, Ceres.

Водоизмещение: 620/856 тонн, максимальная скорость – 14,25/9,3 узла. Максимальный радиус действия – 2500 морских миль при средней скорости 13 узлов. Вооружение: девять торпедных аппаратов (четыре носовых и два кормовых – 550-мм, три 400-мм торпедных аппарата и один трехторпедный, расположенный в диаметральной плоскости на корме). Максимальная глубина погружения – 80 метров.

Подводные лодки-миноукладчики

6 лодок типа Saphir, сошедшие со стапелей между 1930 и 1937 годами: Saphir, Turquoise, Nautilus, Rubis, Diamant, Perle.

Обладая водоизмещением 761/925 тонн, они могли принимать на борт 32 мины. Максимальная скорость этих лодок составляла 12/9 узлов. Вооружение: два 550-мм и два 400-мм торпедных аппарата, один 13,2-мм зенитный пулемет и два 8-мм пулемета.

Зоной ответственности французского флота являлась западная часть Средиземного моря, и все имевшиеся в распоряжении подводные лодки с самого начала войны действовали в районе между Италией и Гибралтаром. 17 июня Morse (капитан-лейтенант Парис) взорвалась на французской мине у острова Дшерба. Другие лодки были откомандированы для сопровождения торговых судов и выполнения задач патрулирования в норвежском Ринне и Скагерраке по просьбе англичан.

Затем разыгралась драма перемирия. На тот момент многие подводные лодки находились на верфях. Одни были затоплены собственными экипажами: в Бресте «1500-тонная» лодка Pasteur, Agosta, Achille, Ouessant, другие же удалось отбуксировать в Англию. Подлодка Surcouf (капитан 3-го ранга Мартин) 18 июня бежала из Бреста и, двигаясь лишь на электромоторах, достигла Плимута. По ее прибытии в Плимут между англичанами и французами произошли кровавые столкновения⁸.

Несколько подводных лодок типа Roland-Morillot, находившихся на завершающем этапе строительства, было затоплено. В июле большая часть французского подводного флота находилась в Тулоне, вне зоны досягаемости немцев.

На всех военных кораблях французского флота золотыми буквами было нанесено четыре слова, располагавшиеся на двух табличках под кормовой палубой. На одной стороне – девиз «Честь и родина», на другой – «Мужество и дисциплина».

Все французские моряки – будь то адмиралы, офицеры, унтер-офицеры или матросы ВМС – в последнюю войну вынуждены были поразмыслить над смыслом этих слов и основательно взвесить, в какую сторону они указывали. Многие чувствовали моральную раздвоенность, особенно командиры подводных лодок.

⁸ После капитуляции Франции ее флот оказался раздробленным. Часть оказалась под английским контролем и продолжала войну под знаменами «Свободной Франции», а другая часть подчинялась правительству Виши. Под кровавыми столкновениями автор имел в виду действия англичан при захвате нами французских кораблей, находящихся в британских портах, и атака британского флота на Мерсэль– Кебир с целью уничтожения французской эскадрильи.

Итальянские подводные лодки

На момент объявления войны подводные лодки ВМС Италии находились в своих базах Таранто, Ла-Специа, Палермо, Триполи, в Сардинии, в Леро, в Додеканах, в Тобруке в Ливии, в Адрии, в Красном море. В общей сложности итальянские ВМС насчитывали 115 подводных лодок.

Значение для ведения боевых действий представляли лишь 108 из них, те, которые были построены в рамках программы модернизации итальянского подводного флота (с 1936 по 1942 год) после войны с Эфиопией.

В 1936 году на стапелях находились лодки двух типов: три *Foca* и три *Brin*.

Лодки типа *Foca* (*Foca*, *Zoa* и *Atropo*) были минными заградителями (36 мин) и оснащены шестью торпедными аппаратами, одной 100-мм пушкой и четырьмя 13,2-мм пулеметами. При водоизмещении 1318 тонн их скорость над водой составляла 14 узлов. Они были сданы в эксплуатацию в конце 1937 – начале 1939 года.

Три подводные лодки – *Brin*, *Galvani*, *Guglielmotti* – имели на вооружении восемь торпедных аппаратов, одну 100-мм пушку и четыре 13,2-мм пулемета. Их водоизмещение составляло 1016 тонн, максимальная скорость – примерно 17 узлов. В эксплуатацию эти подводные лодки были сданы в 1938 году.

В течение 1937 года на стапелях было заложено 11 подводных лодок с большим радиусом действия, из них девять – типа *Marcello* (водоизмещение 1060 тонн, восемь торпедных аппаратов, две 100-мм пушки, четыре 13,2-мм пулемета, максимальная скорость – 17,5 узла). *Marcello*, *Barbarigo* и др. были сданы в эксплуатацию в 1938 году. Еще две лодки – *Archimede* и *Torricelli*, переданные Испании в 1938 году, – обладали характеристиками типа *Marcello*.

В 1938—1939 годах на стапелях было заложено еще 12 лодок с большим радиусом действия: две лодки *Cappellini* (*Commandante Cappellini* и *Commandante Face Di Bruno*) водоизмещением 1083 тонны, шесть *Marconi*: *Guglielmo Marconi*, *Leonardo da Vinci* и др. (водоизмещение 1192 тонны, скорость 18 узлов, восемь торпедных аппаратов, одна 102-мм пушка, четыре 13,2-мм пулемета), сданные в эксплуатацию в начале 1940 года; и четыре лодки типа *Liuzzi*: *Console Generale Liuzzi*, *Alpino Bagnolini*, *Reginaldo Giuliani*, *Capitano Tarantini*.

В общей сложности 29 подлодок, к которым добавились еще 19: семнадцать – типа *Adna* водоизмещением приблизительно 600 тонн, две – типа *Argo* водоизмещением 794 тонны, предназначенные для обороны побережья.

Несмотря на то что эти лодки задумывались как подводные корабли «прибрежного действия», к началу войны они с успехом применялись в Атлантике. Их максимальная скорость составляла 14 узлов.

У итальянцев на 10 июня 1940 года в распоряжении имелось 108 новых подводных лодок. Вместе с пятью лодками типа *H* и двумя лодками типа *X*, участвовавшими в Первой мировой войне, эти 115 лодок составляли один из самых значительных подводных флотов в мире⁸.

Что же произошло с этим значительным числом лодок? Откровенно говоря, результат их действий не соответствовал тому, чего от них ожидалось, несмотря на бесспорное мужество их командиров и экипажей, которые были лучше подготовлены для самостоятельного боевого применения, чем для массовых атак «волчьих стай», для проведения которых готовил экипажи Дёниц. Итальянские экипажи вскоре попали в зависимость от немцев, в особенности лодки с базами приписки в Бордо, действовавшие в Атлантике. Единство между государствами оси было лишь внешним, ему не хватало внутренней связи.

Глава 2

Начало морской войны у берегов Великобритании

Положения о призах определяют порядок действий

Гитлер пока надеялся, что сможет избежать вооруженного столкновения с Великобританией, поскольку в его намерения не входило непосредственное нападение на эту великую морскую державу. Для него, как более слабого на море, казалось важным не давать ни малейшего повода для развязывания тотальной войны. И в течение нескольких недель Францию также щадили; германские подводные лодки не тревожили французские торговые суда. Фюрер не хотел одновременно ввязываться в войну сразу с несколькими противниками, напротив, предполагалось, что один будет побежден после другого.

Кригсмарине отдали приказ о ведении войны в строгом соответствии с призовым правом, и это прежде всего касалось подводных лодок. По этому поводу английский капитан Роскилл замечает: «Это было не результатом проявления любви к ближнему, а скорее ожиданием того, что Британия, и в особенности Франция, будут готовы к заключению мира после падения Польши».

Гросс-адмирал Дёниц также констатировал: «Подводные лодки должны были вести войну согласно призовому праву, что соответствовало положениям лондонского протокола от 1936 года, то есть торговое судно, вне зависимости от наличия на борту вооружений, должно было быть сначала остановлено подводной лодкой или вспомогательным крейсером и осмотрено. В том случае, если, согласно призовому праву при определенной национальной принадлежности судна или наличия на нем определенных грузов, предусматривалось его затопление, подводная лодка вначале должна была позаботиться о безопасности экипажа судна. При этом в открытом море наличие на торговом транспорте предусмотренного конструкцией количества спасательных шлюпок не признавалось достаточным»¹.

Под защиту данных положений, следовательно, не попадали торговые суда, сопровождаемые военными кораблями или самолетами, суда, воспротивившиеся обыску, а также военные транспорты.

Выполнение Положений о призовом праве давалось подводным лодкам чрезвычайно тяжело. Произведение обыска на торговых судах предусматривало сближение подводной лодки и торгового судна, что представляло собой большую опасность. В любой момент на таком судне мог быть сорван орудийный чехол и открыт огонь по тонкому стальному борту корпуса лодки. Возможность того, что подводная лодка будет протаранена, также не исключалась. Командиры подводных лодок были слишком хорошо знакомы с подобными опасностями и уклонялись от выполнения инструкций, следование которым предписывалось при встрече с торговым судном противника.

Однако когда следовало расценивать то или иное поведение торгового судна в качестве «нападающего»? Может быть, тогда, когда национальный флаг с большой задержкой поднимался на гафель и при этом был трудноразличим в тумане? Или если один из матросов бежал к носовой части корабля, чтобы, возможно, расчехлить орудие? Или тогда, когда корабль стремительно менял курс или когда он передавал по радио сигнал SOS?

Нападение на Royal Sceptre 5 сентября 1939 года

Насколько опасным было для германских подводных лодок следование Положениям о призовом праве, стало ясно уже 5 сентября 1939 года.

В тот день U-48 (капитан-лейтенант Вольфганг Франк) при тяжелых погодных условиях обнаружил в море торговое судно, которое не поднимало национального флага и не обозначало вместо этого другой символикой свою национальную принадлежность.

Командир подводной лодки, произведя выстрелы перед носом торгового судна, потребовал его остановки. Однако пароход резко развернулся и вывесил британский флаг. Одновременно судно радиовало: «Меня преследует подводная лодка, взят под огонь». При этом были переданы данные о местоположении и сигнал о помощи SOS, что Франк был вынужден расценить как нарушение призового права. Поскольку выстрелов бортового орудия было недостаточно для причинения торговому судну существенных повреждений, командир подводной лодки потопил его при помощи торпеды. Таким образом, Royal Sceptre стал первым из 2472 торговых судов, потопленных германскими подводными лодками во время Второй мировой войны.

Едва было покончено с Royal Sceptre, как на месте короткого боя появилось еще одно торговое судно. Это был Browning. Он сразу же спустил на воду спасательные шлюпки, для того чтобы обеспечить безопасность собственного экипажа и пассажиров, среди которых были также женщины и дети. Однако поскольку, согласно Положениям о призовом праве, количество собственных спасательных средств терпящего бедствие судна не признавалось достаточным, Франк счел себя вынужденным отдать распоряжение людям в лодках Browning о возвращении обратно на предварительно оставленный ими без управления корабль. Сигнал SOS, поданный Royal Sceptre, привел к тому, что Верховное командование кригсмарине издало приказ о потоплении или захвате в качестве трофеев всех тех торговых судов, которые при задержании используют бортовые радиопередатчики².

Магнитные мины

21 августа 7 малых подводных лодок II серии, получившие у немцев прозвища «челн-однодеревка» или также «ползающая дыра», находились в отведенных им соответствующих районах ожидания в южной части Балтийского моря. С 21 по 31 августа к ним подошли еще и другие, так что в день объявления войны не менее 39 германских лодок были готовы к выставлению магнитных мин перед входами в порты Великобритании и в районах пересечений главных судоходных маршрутов³. В 35 предприятиях подобного рода принимали участие эскадренные миноносцы commodora Бонтэ и самолеты люфтваффе. Было очень сложно ставить эти мины на малых глубинах среди течений и во время приливов и отливов в данных районах, тем более что эти районы еще ранее были объявлены минными полями и, следовательно, подлежали тщательному наблюдению.

Англичане называли их зонами объявленных минных полей.

Если бы количество имевшихся в распоряжении немцев магнитных мин не было столь малым для полноценного блокирования английских и французских портов, союзники понесли бы гораздо большие потери.

Поскольку британцы, которых застали врасплох подобные методы ведения войны, в первые месяцы еще не могли предпринять никаких эффективных мер по обороне, к 20 октября жертвами магнитных мин стали не менее 19 торговых судов тоннажем 59 027 брт⁹.

Все находившиеся в боевом патрулировании подводные лодки, за исключением U-16 (капитан-лейтенант Велльнер) и U-33 (капитан-лейтенант Дрески), вернулись в порты приписки невредимыми.

Англичане нашли одну из этих мин, покрытую илом, которую прибило течением 23 ноября. Капитан Д. Оври обезвредил ее, после чего стало возможным исследовать механизм взрывателя. С тех пор магнитные мины сильно потеряли в своей эффективности⁴.

⁹ Брт – брутто-регистрационная тонна, объемная экспедиционная характеристика судна. 1 брт = 2,83 м³, водоизмещение военных кораблей выражается в метрических тоннах: 1 т = 1 м³.

Гибель лодки Athenia 3 сентября 1939 года

U-30 была одной из тех лодок, которые прибыли к своим местам боевого патрулирования в район, расположенный между Северной Ирландией и Гибралтаром, в период с 19 по 21 августа. Ее командир, капитан-лейтенант Лемп, ночью в день объявления войны обнаружил большое судно, двигавшееся зигзагообразным курсом с затемненным светом по маршруту, показавшемуся капитану подводной лодки необычным. Лемп принял его за вспомогательный крейсер, однако в действительности это был пассажирский лайнер Athenia (водоизмещение 13 000 тонн), находившийся на пути в США в 250 морских милях западнее Ирландии. U-30 всплыла и потопила судно тремя торпедами. Выживших подобрала норвежский танкер Knut Nelson, шведская яхта Southern Cross, а также два британских торпедных катера.

Первоначально министр пропаганды Геббельс отрицал факт торпедирования этого судна немецкими подводными лодками, однако позднее заявил, что британцы сами потопили лайнер для того, чтобы подвигнуть американцев к вступлению в войну. Фактически Лемп действовал в нарушение приказов фюрера, желавшего соблюдать положения Гаагской конвенции. Дёниц, встречавший лодку по прибытии у шлюзов в Вильгельмсхафен, приказал капитан-лейтенанту⁵ сохранить в тайне обстоятельства потопления. Лемп был вызван в Берлин, однако избежал наказания, поскольку было признано, что он действовал из лучших побуждений и поскольку Дёниц полностью прикрывал его.

Положения о призовом праве более не действуют

После торпедирования лайнера *Athenia* и *Royal Sceptre* в радиосообщениях некоторых британских судов более не передавался сигнал SOS, теперь сигнал бедствия звучал SSS, при этом средняя буква S означала, что судно атаковано подводной лодкой. Если же радист мог сообщить и координаты своего местонахождения, подводной лодке более ничего не оставалось, как по возможности быстрее покинуть становящийся опасным район.

6 сентября впервые подводная лодка U-38 была взята под огонь торговым судном. 1 октября британское адмиралтейство порекомендовало торговым судам идти на таран с подводными лодками. Ночью все британские торговые суда двигались с затемненным светом.

После того как Гитлер одинаковым образом щадил Англию и Францию, 7 сентября он отдал приказ о прекращении нападения на французские торговые суда и о приостановке минирования французских территориальных вод. Он, без сомнения, надеялся посорить союзников и тем самым получить возможность заключить с Францией особое мирное соглашение.

Адмирал Редер перепробовал все, что только было возможно, для того чтобы добиться отмены всех ограничений, затруднявших ведение подводной войны. Его усилия возымели успех: с 30 сентября ведение подводной войны было освобождено от рамок Положений о призовом праве. Во время Первой мировой войны соответствующее решение было принято лишь спустя 29 месяцев с начала войны. 23 сентября Гитлер разрешил своим подводным лодкам торпедировать каждое торговое судно, которое при нападении использовало бортовые передатчики для передачи каких бы то ни было сообщений.

Поскольку британское правительство также отдало соответствующие указания своим судам, был сделан значительный шаг к развязыванию тотальной войны.

В последующие дни приказ о ненападении на французские военные корабли был отменен. 30 сентября последовало распоряжение о том, что Положения о призовом праве более не действуют в западных морских районах от Ирландии до Великобритании, до 15-го градуса северной широты. Англичане называли этот район западными подступами.

17 октября германское Верховное командование ВМС развязало руки своему подводному флоту, приказав атаковать каждый объект идентифицированный как корабль или судно противника без предупреждения. Через два дня было принято решение о том, что потоплению подлежит каждое судно,двигающееся по маршруту до 20-го градуса северной широты с затемненными огнями. Еще действовавшее для фрахтовых судов исключение было отменено 17 ноября. Атаковать их разрешалось в том случае, если их можно было однозначно идентифицировать как торговое судно противника. Гитлер боялся того, что какая-либо подводная лодка могла торпедировать американское судно!

Таким образом, в середине ноября началась неограниченная подводная война против британского и французского торгового судоходства.

Все введенные Гитлером из политических соображений ограничения были сметены водоворотом событий и непрерывным давлением Редера и Дёница, которые, со своей стороны, были вынуждены прислушиваться к жалобам своих командиров лодок⁶.

Атака на авианосец Ark Royal 14 сентября 1939 года

Ark Royal вместе с другими судами 14 сентября принимал участие в охоте на германские подводные лодки примерно в 150 морских милях западнее Гебридов, когда его обнаружил командир подводной лодки U-39. Капитан-лейтенант Глаттес выпустил две магнитные торпеды по авианосцу, которые взорвались прежде, чем достигли его. Взрывы привели к тому, что корабли сопровождения потопили U-39. В тот же день самолеты Ark Royal атаковали U-30 с использованием разработанных специально для борьбы с подводными лодками бомб. По своей неопытности и дерзости пилоты производили бомбометание с малых высот, две машины были задеты осколками собственных бомб и упали. Их пилоты были взяты в плен экипажем U-30. Эти атаки взволновали морские ведомства Великобритании, поскольку они показали, какой опасности подвергаются авианосцы действиями подводных лодок.

Торпедирование Courageous 17 сентября 1939 года

17 сентября, за несколько минут до 18.00, капитан-лейтенант Шухарт, командир U-29, заметил силуэт очень большого судна, шедшего зигзагообразным курсом, по его оценкам, водоизмещением примерно 10 000 тонн. Сначала он принял его за американский танкер, который обязан был пропустить. Затем он заметил самолет, кружившийся над его палубой, словно собиравшийся разведать обстановку на море вокруг корабля. Однако почему у него зигзагообразный курс? Когда подводная лодка опустилась на перископную глубину, Шухарт понял, что речь идет об авианосце, охраняемом четырьмя эсминцами. Из-за особой высоты бортов и однотипной формы надпалубных настроек было невозможно определить расстояние, и, кроме того, корабль находился под солнцем.

Командир не хотел отказываться от такой добычи. Он не имел возможности идти над водой из-за эсминцев и, следовательно, должен был идти в атаку под водой.

В 19.50 U-29 произвела верный пуск трех торпед, после чего сразу же раздались два взрыва такой силы, что Шухарт испугался, что лодка повреждена глубинными бомбами⁷ эсминцев. На борту царило радостное настроение.

В полдень следующего дня, во время возвращения домой, командир услышал по британскому радио сообщение: «Британское адмиралтейство приносит свои соболезнования в связи с необходимостью сообщить о потере авианосца Courageous». Большой корабль (25 000 тонн) был потоплен с удаления по меньшей мере 3000 метров двумя попаданиями торпед и при погружении, длившемся 15 минут, забрал с собой жизни командира и 578 матросов.

Гидролокаторы⁸, установленные на эсминцах сопровождения, не предупредили Courageous о присутствии подводной лодки. С тех пор авианосцы более не применялись для борьбы с подводными лодками.

Поскольку U-29 совершила погружение на 80 метров, не получив при этом повреждений, Дёниц увеличил ограничения на максимальную глубину погружения. То, что одна лодка затонула из-за образовавшейся по причине непрочности материала течи, не являлось, по мнению Дёница, основанием для того, чтобы преследуемая противником подводная лодка не могла набрать глубину, установленную в качестве границы силы сопротивления, и даже более того.

Дёниц мог быть доволен. Тоннаж потопленных его подводными лодками судов увеличился к январю 1940 года до 169 566 тонн (45 судов). При этом число находившихся в боевом применении подводных лодок осталось прежним. Взамен 9 погибших в 1939 году лодок (2 – в результате подрыва на минах при прохождении канала Ла-Манш, 6 – в результате применения противником глубинных бомб, 1 – потоплена подводной лодкой противника) в строй вошли 7 новых субмарин. В первые шесть месяцев 1940 года 6 лодок находились в постоянном боевом применении в Атлантике и 9 в Северном море на позициях. Несмотря на такие небольшие силы, подводный флот достиг значительных успехов.

Глава 3 Скапа-Флоу

Планы Дёница

В начале октября 1939 года подводная лодка U-47 наряду с другими подводными лодками находилась на верфи в Киле. Было воскресенье. Командир U-47, капитан-лейтенант Прин, собирался пойти прогуляться по берегу, когда один из матросов передал ему срочную служебную записку. Прочитав о том, что Лев¹⁰ приказывает ему во второй половине дня быть у него¹¹, Прин понял, что с планами на воскресную прогулку придется покончить. Речь должна была пойти о чрезвычайно важном деле.

К назначенному часу Гюнтер Прин доложил о своем прибытии и тут же узнал, что капитан-лейтенант Велльнер уже находится у командующего. Почему Велльнер? Прин вспомнил о том, что Велльнер был командиром одной из «однодеревок», находившейся с 13 по 29 сентября в проливе, между Оркнеями и Балтийским морем. С 13 по 29 сентября его лодка занималась там расстановкой навигационных ограждений и освещением фарватера, ведя борьбу с сильными морскими течениями.

Первым, что увидел Прин, была расстеленная на столе морская карта, на которой было подчеркнуто название Скапа-Флоу. Скапа-Флоу – главная база ВМФ Великобритании, на которой становился на якорь флот метрополии.

Первым делом Велльнер доложил о трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться: мощные морские течения и сила приливов и отливов, с которыми едва справлялись слабые двигатели его подводной лодки. Его палец указывал точки на карте, где можно было ожидать пристального наблюдения противника, на заграждения, установленные вокруг якорной стоянки английского флота. Свой доклад он завершил утверждением, согласно которому было возможным проникнуть в бухту Скапа-Флоу с юга, через пролив Хокса. Несмотря на то что ограждения были мощными, они, по его словам, имели проходы для входа и выхода патрульных катеров.

Дёниц обратился к Прину: «Считаете ли вы, что решительный командир способен здесь пройти на своей лодке в бухту Скапа-Флоу и атаковать находящиеся там силы противника? Я не жду от вас ответа прямо сейчас. Хорошо подумайте над этим. Во вторник вы доложите мне о том, что об этом думаете». Когда капитан-лейтенант Гюнтер Прин стал прощаться, Дёниц добавил: «В случае если ваш ответ будет отрицательным, на вас не ляжет никакого пятна – для нас вы останетесь прежним».

Мысль о проникновении в бухту Скапа-Флоу занимала Дёница с самого начала войны. Однако, поскольку он помнил о двух подобных попытках, предпринятых во время Первой мировой войны, стоивших жизни экипажам подводных лодок Айсмана и Хеннига, он всякий раз отказывался от мысли о повторении этого предприятия.

С тех пор Дёниц тщательно изучал карту этого морского района: глубины, проходы и маршруты английских судов были известны или могли быть просчитаны. Наряду со сложностями, которые создавало морское течение скоростью 10 узлов, следовало рассчитывать на повышенное внимание со стороны противника. Естественно, британское командование отлично знало бухту, и можно было совершенно уверенно предположить, что в ней были уста-

¹⁰ Имеется в виду Карл Дёниц.

¹¹ На плавбазе подводных лодок Вейхзель, где держал свой флаг командующий подводными силами.

новлены многочисленные защитные сооружения, неизвестные командующему подводными силами. Капитан-лейтенант Оерн из оперативного штаба был, однако, убежден в том, что однажды вход в бухту будет найден.

8 сентября Дёниц получил сделанные самолетом-разведчиком аэрофотоснимки, на которых было видно, что севернее острова Флота и в проходе между островами Свита и Риза находилось несколько заграждений различной величины.

26 сентября еще один самолет, вернувшийся после разведочного вылета, привез особенно хорошо получившиеся фотографии Клеструм-Зунд от Риза до Свита, на которых также были видны часть Хокс-Зунд, часть собственно рейда и небольшое местечко Киркваль¹.

Подробное изучение представленных документов убедило коммодора в том, что пройти через проливы Хокса, Свита и Клеструм невозможно, поскольку там было установлено слишком много заграждений.

Хольм-Зунд на востоке, напротив, был защищен лишь несколькими старыми кораблями, затопленными у северного побережья прохода Кирк-Зунд. На юге, в направлении Хольм-Зунд, находился проход шириной 170 метров, доходивший до границы низкой воды. В этом месте глубина моря составляла лишь 7 метров. Севернее от затопленных кораблей был обнаружен еще один проход в заграждениях, однако он оказался слишком узким. Побережье с обеих сторон было необитаемым.

Таким образом, предполагалось, что проникновение на рейд Скапа-Флоу во время прилива возможно. Конечно же все осложнялось в случае, если британцы поднимут тревогу. Однако даже в этой ситуации задача, поставленная экипажу подводной лодки, была бы выполнена, а Прин мог при таких обстоятельствах уничтожить свою лодку и сдаться вместе с экипажем в плен. Потопление или простое нанесение ущерба нескольким британским судам уравновесило бы соотношение сил при потере подводной лодки. Однако, докладывая гросс-адмиралу Редеру, Дёниц утверждал, что Прин совершенно точно выберется обратно, и Редер одобрил операцию. Теперь путь к осуществлению планов был свободен, требовалось только строгое сохранение деталей в тайне.

Прин ответил «да», и проведение операции было назначено в ночь с 13 на 14 октября. Как прилив, так и отлив в это время пришелся на безлунную темень. 4 октября Дёниц отозвал обратно находившиеся вблизи Оркнейских островов подводные лодки U-10, U-18, U-20 и U-23 для того, чтобы не дать противнику ни малейшего повода к повышенной бдительности в этих водах.

По пути в Скапа-Флоу

U-43 покинула Киль 8 октября. Выходя в море, Прин был воодушевлен поставленной задачей и абсолютно спокоен. Он знал, что может полностью положиться на свою лодку, на своего первого помощника Эндрасса и свой отлично подготовленный и дисциплинированный экипаж. Морскую карту района предстоящих действий он выучил наизусть вместе со всеми течениями и глубинами.

Северное море было беспокойным, ветер силой 7 баллов дул с юго-востока. По пути лодка наткнулась на несколько английских кораблей, однако ушла с их дороги, так что скоро экипаж заметил, что впереди предстоит выполнение какого-то особенного поручения вроде уничтожения какой-либо чрезвычайно важной цели при помощи новых электрических торпед².

Дёниц непременно хотел избежать ситуации, при которой U-47 не нашла бы в бухте ни одной стоящей цели. Поэтому 12 октября в 15 часов была проведена еще одна последняя воздушная разведка. Лейтенант Нэве доложил, что в Скапа-Флоу находились 5 тяжелых броненосцев и 10 легких крейсеров³. Результаты разведки были немедленно переданы Прину по радио, однако он не смог принять сообщение, поскольку в это время его лодка двигалась при полном погружении. Незадолго до этого она достигла Оркнейских островов.

После того как 12 октября командир изучил побережье, в своем журнале он записал: «Англичане так добры, что зажгли все свои огни, это позволяет мне произвести точное определение местоположения».

13 октября в 4.37 на глубине 90 метров подводная лодка ложится на грунт, и Прин предоставляет экипажу возможность отдохнуть.

Он информирует Эндрасса о поставленной экипажу задаче, а затем собирает остальную часть экипажа у себя. Люди, наверное, были немного возбуждены, однако не показывали этого.

Прин вкратце объяснил, что через несколько часов будет предпринята попытка прохода через заграждения Скапа-Флоу. Он дал еще некоторые указания и распорядился о размещении в соответствующих местах взрывных зарядов на случай, если экипажу придется затопить U-47. Все, за исключением вахты, теперь должны были спать. Подъем был назначен на 16 часов, затем после короткого, но обильного завтрака начиналась операция.

Экипаж молча слушал своего командира, ни одного бормотания, ни одного замечания, однако и никакого воодушевления.

Прин вместе с Эндрассом проверил все помещения лодки. Он знал, что не сможет заснуть, однако должен был подавать своему экипажу хороший пример. Хотел он того или нет, он все время видел перед собой карту Скапа-Флоу и прежде всего Хольм-Зунд. До начала большого приключения оставались лишь несколько часов.

16.00 подъем, 17.00 прием пищи: свинина и капуста. 19.15 все по местам, Прин, Эндрасс и штурман Вильгельм Шпар в центральном посту управления...

Командир электромеханической боевой части Ханс Вессельс поднимает лодку с грунта, приятно ощущать, как после короткой тряски она набирает ход и идет над водой.

Прин осторожно вел наблюдение через перископ. Для лодки, подобной U-47, не оснащенной локатором, момент всплытия опасен. Существует вероятность оказаться вблизи военного корабля противника и попадания под форштевень корабля.

Ничего подобного не происходит. Лодка сверкает под светом северного сияния, словно тюлень, от скатывающейся по корпусу воды. Дизельные двигатели включены, электромоторы остановлены. Прин открывает люк, он в ужасе: небо над головой светлое и ясное! Члены экипажа на наблюдательных постах видят сначала лишь пустое море, затем, прямо по курсу перед Роуз-Ресс, появляется торговое судно, и командир отдает приказ на погружение. Когда лодка

снова всплыла на поверхность, судно уже исчезло. При сильном течении лодка входит в Хольм-Зунд.

Прин делает запись в журнале: «Побережье плохо видно, все в темноте. Берег приближается, затопленный корабль, служащий заграждением в Скерри-Зунд, становится все более отчетливо виден, и я полагаю, что скоро мы уже будем в Кирк-Зунд. Я готовлюсь действовать. Штурман обращает внимание на мою ошибку в тот момент, когда я сам ее уже заметил.

Я избегаю столкновения, полностью разворачивая правый борт, и через несколько минут мне открывается весь Кирк-Зунд.

Волшебная ночь! На побережье все лежит в темноте, полярное сияние освещает небо... Затопленные в проливе суда кажутся фантастическими театральными декорациями...

Я вознагражден за то, что так старательно изучил карту. Проход удается с невероятной скоростью. Тем временем я решил обойти корпуса затопленных судов с севера. Курсом 270 я прохожу мимо двухмачтовой шхуны, которую заметил на курсе 315 градусов. У меня более чем достаточно места для маневра. Минуту спустя течение давит нам в правый борт. На 45 градусов прямо по курсу я вижу цепь, протянутую между кораблями заграждения. Быстро следующие один за другим смены курса, правый двигатель малый вперед, резко лево руля. Мы мягко касаемся грунта, корма трется о цепь, лодка слегка оттесняется к левому борту, однако после трудного маневрирования вновь набирает ход. Мы внутри бухты Скапа-Флоу».

Прин наклоняется к переговорной трубе и вызывает центральный пост управления: «Мы внутри!», но в своем журнале он все-таки раскрывает мысли: «Вид Скапа-Флоу необыкновенен. Окруженная высокими темными горами бухта освещается сверху огнями северного побережья. На юге, у небольшого острова Кава, не видно и следа кораблей противника, однако рассеянный свет, разлитый над всем рейдом, обманчив». И Прин берет курс на Каву.

Торпедирование Royal Oak 14 октября 1939 года

0.27. «Там, на Хокс-Зунд, я обнаружил охранение, для которого через несколько секунд лодка может стать мишенью. С этим ничего не выйдет, к тому же с правого борта все еще не обнаруживалось кораблей противника, несмотря на то что на всех остальных направлениях, даже в самых больших удалениях, все было четко различимо. Итак, решение: по правому борту ничего нет, поэтому, прежде чем на карту будет поставлен каждый из шансов на успех, следует поразить все доступные цели. Следовательно, необходимо пройти обратным курсом вдоль побережья на север, где находятся два линкора, далее под берегом, на якоре, стоят эсминцы. Наличие крейсеров определить невозможно. Атаковать обоих толстяков».

0.58. «Линкоры находятся на расстоянии 3000 метров от подводной лодки. Из носовых аппаратов одну торпеду по находящемуся севернее кораблю⁴, две – по другой единице⁵.

Взял курс в направлении выхода из бухты на правый борт. Через 3,5 минуты один взрыв в районе северной цели, выпущенные по второму кораблю торпеды не разорвались. Одна торпеда из кормового аппарата не вышла по второму кораблю, перезарядка кормовых аппаратов № 1 и 2, разворот на цель».

Время идет, в Скапа-Флоу все неподвижно. Четвертая торпеда цели не достигла. Сохраняется тишина, как будто рейд пуст или словно корабли находятся без экипажей. Невероятно!

Прин держит курс по кривой на Кирк-Зунд, теперь он намерен атаковать британский линейный крейсер, которым, по его мнению, являлся Royal Oak. Не включен ни один прожектор, ни один из эсминцев не двинулся к подводной лодке. Непонятно! U-47 буквально гуляет по рейду. Перезарядка торпедных аппаратов завершена.

1.23. «Из носовых аппаратов пущены три торпеды по ближайшей цели, и вновь взят курс на выход из бухты. Через три минуты на линейном корабле раздается мощный взрыв. Вздвигаются столбы воды, можно видеть зарево пожара, в воздух летят обломки. Теперь в порту царит оживление! На эсминцах зажжен свет, со всех сторон работают аппараты Морзе. Потоплен один линкор, еще одному нанесен ущерб. Все торпедные аппараты пусты».

1.28. Прин и его подводная лодка одержали успех, победа! Теперь речь идет о том, чтобы невредимыми выбраться из Скапа-Флоу. Командир видел, как водитель одного из автомобилей остановил машину на уровне подводной лодки и разворачивался для того, чтобы как можно скорее вернуться в Скапа-Флоу. Однако это уже не имело значения, поскольку тревога была поднята после потопления линкора. До самого Скидоней-Пойнта лодка не встретила никаких препятствий, там течение для нее встречное, поэтому взят курс на Кирк-Зунд, где находится лазейка к выходу, и в этот раз Прин намерен пройти мимо южного корабля. Однако течение все время усиливается, вода пенится у корпуса, и, похоже, лодка не сможет воспользоваться обстоятельствами и ей придется остаться на рейде. Уже приближается один из эсминцев с большим буруном впереди, вероятно, его командир уже заметил U-47 и намерен уничтожить ее бортовыми орудиями или пойдя на таран.

Однако эсминец неожиданно меняет курс и исчезает. Неужели его командир и посты наблюдения на мостике и вправду не видели лодки?!

«Течение встречное, – фиксирует Прин в своем корабельном журнале. – Шли на 10 узлах, направил лодку южнее прохода для того, чтобы избежать малой воды. Обрато на север, не задев корабля-заграждения. Рулевой великолепен, и, наконец, преодолев узкую часть прохода, решаю дать полный вперед... В этот момент справа по борту впереди нас обнаружен портовый мол. Резко лево руля, затем снова прежним курсом. 2.15. Наконец выбрались из Скапа!»

«Мы прошли!» – кричит Прин. Экипаж сияет от радости. Большинство из них ничего не видели, они оставались на своих боевых постах, и за плечами у них были часы, полные напряжения, а также время, в течение которого они и не подозревали об опасности своего

положения. Теперь все позади. U-47 свободно идет курсом на юг, в Киль. Прин хочет как можно скорее радовать хорошие новости Дёницу, но с этим придется подождать до тех пор, пока лодка окончательно не покинет район патрулирования кораблей противника. Британцы охотно покончили бы с подводной лодкой, отважившейся проникнуть в Скапа-Флоу. «На борту осталось пять торпед для атаки торговых судов», – записывает Прин в дневник.

На обратном пути Эндрасс вспоминает об увиденной в одной из газет забавной картинке, и ему в голову приходит идея. Он распоряжается, чтобы ему принесли белой краски и кисть, которыми на башне он нарисовал быка с опущенными рогами, выпускающего из ноздрей снопы огня. Это он назвал «быком Скапа-Флоу», который должен был стать символом боевого духа и эмблемой подводной лодки.

В это время командующий подводным флотом сосредоточенно ожидал известий от U-47. Удалось ли Прину выполнить задачу? Отдыхает ли он со своим экипажем, лежа на грунте, или его взяли в плен англичане?

14 октября он получает сообщение. Прин успешно выполнил поставленную боевую задачу. И англичане сами сообщают об этом.

Радость Дёница не могла быть больше, и он пишет свой доклад, но его удовлетворение омрачено. Неужели добычей Прина действительно стал лишь один линейный корабль? Неужели рейд был пуст?

В Royal Oak попали три торпеды, погибли 24 офицера и около 800 матросов. На момент атаки оборонительные сооружения не были до конца возведены. «Ироническим образом, – пишет Роскилл, – появился корабль, который должен был быть затоплен в качестве заграждения на том месте, в котором U-47 пробралась в Скапа-Флоу на следующий день после атаки Прина».

После торпедирования Royal Oak флот митрополии покинул воды Скапа-Флоу и встал на якорь в Лох-Эве, в Шотландии, а также в Саллморе, в районе Шетландских островов. Германская пропаганда активно использовала поступок капитан-лейтенанта Прина, капитану 1-го ранга Дёницу было присвоено звание контр-адмирала⁶.

Глава 4

Битва за Норвегию (апрель—июнь 1940 года)

Авангардные бои

Еще задолго до 9 апреля – дня, когда началась битва за Норвегию, – 19 британских подводных лодок крейсировали в Северном море перед германским побережьем: они находились в Каттегате, Скагерраке, восточнее Доггербанки, перед Гельголандом, в морских районах западнее Дании и у юго-восточного побережья Норвегии. На линии между Монтрозе и Оберштадтом применялись разведывательные самолеты «Ансон»¹, а позднее и подводные лодки. Подводные лодки должны были выполнять двойную задачу: нападение на транспортные суда, а также борьба с военными кораблями, в первую очередь – с подводными лодками, выходящими из портов приписки или возвращавшимися с боевого патрулирования. В первую очередь потоплению подлежали сухогрузы, перевозившие железную руду из скандинавских портов, поскольку наличие этой руды для Германии являлось вопросом жизни и смерти². Большая часть ее доставлялась из Швеции по Балтийскому морю и, следовательно, была недоступна для британского подводного флота. Транспортировке руды из Норвегии, напротив, было едва ли возможно создать какие-либо трудности, поскольку немецкие суда проходили вблизи от побережья, в пределах норвежских территориальных вод, и их маршрут лежал мимо тысяч различных островов. Таким образом через Каттегат транспортные суда попадали в Гётеборг, и затем им было необходимо пройти лишь вдоль датского побережья.

В период между сентябрем 1939 и апрелем 1940 года ограниченные в действиях британские подводные лодки потопили в общей сложности 10 торговых судов.

Для британского подводного флота война началась очень неблагоприятно. Согласно британской тактике, каждая подводная лодка действовала отдельно, а морское пространство было поделено между ними на сектора, что приводило к досадным инцидентам.

10 сентября британская подводная лодка Triton потопила свою лодку Oxley, 14 сентября торпеды Sturgeon едва не задела Swordfish. Установленная до сих пор дистанция между подводными лодками по этой причине была увеличена с 12 до 16 морских миль.

Каждую обнаруженную подводную лодку англичане должны были считать лодкой противника. Если одна из британских лодок входила или выходила из назначенного ей района, она должна была действовать по установленному временному графику и следовать при этом определенным курсом³.

Неделю спустя после того как 85 морских миль южнее Линдеснес англичане торпедировали германскую U-36, командир подводной лодки Salmog (капитан 3-го ранга Бикфорд) увидел большое торговое судно, двигавшееся курсом на него. Это был Bremen, бежавший из Нью-Йорка для того, чтобы вернуться в Германию. Бикфорд заметил надписи на различных языках и пропустил судно.

В предрассветных сумерках 13 сентября Бикфорд обнаружил несколько военных кораблей противника. Он смог определить, что среди них находились легкие крейсера Leipzig и Nurnberg, которых сопровождали эсминцы. Но германская боевая группа резко свернула с курса и удалилась на большой скорости. Бикфорд был раздражен тем, что столь привлекательная добыча уходила из его рук, но неожиданно германские корабли снова изменили курс и приблизились к британской лодке.

Приближался момент торпедной атаки... 4500 метров... 6 торпед были пущены из аппаратов лодки Salmon, две из них попали в Leipzig. Поскольку эсминцы сбрасывали глубинные бомбы, лодка Бикфорда смогла всплыть лишь через несколько часов. Море было покрыто вытекшим мазутом на четыре квадратные мили.

На следующее утро Ursula обнаружила крейсер Leipzig, медленно двигавшийся в направлении Германии вдоль датского побережья. Лодка предприняла торпедную атаку, однако промахнулась, и вместо крейсера торпеды попали в один из эсминцев сопровождения.

Leipzig вышел из строя на целый год. Крейсер Nurnberg после двух торпедных попаданий был готов к боевому применению лишь в мае 1940 года.

В конце 1939 – начале 1940 года удача никак не хотела быть благосклонной к британским подводным лодкам. Между 9 и 16 января погибли подводные лодки Seahorse, Undine и Starfish.

Они либо подорвались на минах, либо были потоплены сторожевыми кораблями. Но экипажам обеих последних лодок удалось спастись. Адмиралтейство отозвало свои подлодки из района западных минных полей, которое было официально объявлено таковым. Впредь им ставилась задача патрулирования в районе перед Гельголандом, в проливе Скагеррак и перед норвежским побережьем.

Битва за Норвегию

4 марта 1940 года Дёниц получил от руководства военно– морских сил приказ: «Временно прекратить выход в море подводных лодок. Прекратить боевое применение лодок, уже находящихся перед норвежским побережьем». Кроме того, ремонтно-восстановительные работы должны были быть ускорены, однако при этом не следовало применять никаких экстренных мер для поднятия степени боеготовности.

На следующий день в Берлине адмирал был ознакомлен с оперативными замыслами, лежавшими в основе вышеназванного приказа: Норвегия и Дания подлежали внезапному захвату при помощи молниеносного десантирования войск. Существовали признаки того, что противник также готовил операции против Германии. Предполагалось выступить навстречу с нанесением контрудара. Командующий подводным флотом тотчас отозвал все подводные лодки из Атлантики, и таким образом было резко прекращено нападение на торговые суда противника. Некоторые из подводных лодок были незамедлительно направлены к побережью Норвегии для разведки находившихся там оборонительных сооружений противника.

Контр-адмирал Дёниц, с одной стороны, и сэр Макс Хортон – с другой разделили свои подводные лодки как на шахматной доске. Первый – вдоль норвежского побережья от Ставангера до Тронхейма, причем некоторые из лодок были направлены к Оркнейским и Шетландским островам, второй – вокруг Дании и перед Гельголандом.

Приказы на операцию «Хартмут» передавались командирам подводных лодок лично командующим подводным флотом в опечатанном конверте, который подлежал вскрытию лишь при выходе в море.

Подводные лодки должны были выполнять четыре задачи:

1. Обеспечение безопасности мест десантирования: подводные лодки должны были обеспечить безопасность десантных кораблей во время нахождения последних в норвежских территориальных водах. Существовали опасения на случай атак Королевского флота или, по крайней мере, со стороны соединений крейсеров или эсминцев.

2. Воспрепятствование десантированию противника: на этот случай Дёниц держал группу подводных лодок перед предполагаемыми местами высадки. В задание этих групп входило также нападение на военные корабли противника, пытающиеся воспрепятствовать транспортировке руды.

3. Наблюдение за морскими районами восточнее и западнее Пентланд-Фиртс, где ожидалось движение морского транспорта противника.

4. Транспорт снабжения: эта задача не была очень приятной для контр-адмирала, однако необходимо было поддержать десантные операции и таким образом, по крайней мере на начальном этапе. U-101 (VII серия) загрузила 36 тонн боеприпасов для 88-мм зенитной пушки, на U-122 находилось 90 тонн топлива для люфтваффе. До семи лодок использовалось для подвоза продовольствия для вермахта в Тронхейме. После ремонта железнодорожной линии сообщения Осло– Тронхейм подводный флот был освобожден от выполнения этих задач.

Английские подводные лодки

Битва за Норвегию началась 8 апреля 1940 года, когда британцы и французы уведомили норвежское правительство о постановке минных заграждений в норвежских территориальных водах. Премьер-министр Норвегии выразил протест по этому поводу. В тот же день крейсировавшие перед Скагерраком подводные лодки Triton и Sunfish сообщили об усилении движения морского транспорта северным курсом в Норвегию. Грузовые, пассажирские суда и даже крейсера перевозили войска германского вермахта в Осло, Кристианзунд, Ставангер, Берген, Тронхейм и Нарвик. Тяжелый крейсер Blucher был потоплен 9 апреля в 4.20 в 18 морских милях от Осло огнем норвежской береговой артиллерии и торпедами установленной на берегу торпедной установки.

Подводный флот союзников не довольствовался только сообщениями об обнаруженных германских кораблях. Лодка Sunfish потопила четыре транспорта, подводные лодки Triad, Sealion, Snapper также по одному транспорту, в то время как польская лодка Orzel, примкнувшая 14 октября 1939 года к британским вооруженным силам, торпедировала транспортное судно Rio de Janeiro и танкер.

В Каттегате, в Осло-фьорде и в Зунде в первую неделю было уничтожено германских торговых судов общим водоизмещением 50 000 брт, причинены повреждения судам водоизмещением 10 000 брт.

В ночь с 9 на 10 апреля крейсера вице-адмиралов Д. Лэйтона и сэра Д.К. Эдворда-Коллинса совместно с подводными лодками союзников патрулировали район у норвежского побережья до Утсире, севернее Ставангера. Они надеялись нарушить снабжение германских войск, но не обнаружили ни единого корабля противника. Снабжение вермахта, а также подвоз войск и боеприпасов были налажены железнодорожным транспортом, а также грузовиками по суше.

Германские боевые корабли, служившие для транспортировки войск, понесли серьезные потери в результате действий английских подводных лодок. 9 апреля лодка Tuant (капитан 3-го ранга С. Хатгинсон) обнаружила крейсер Karlsruhe вскоре после его выхода из порта в Кристианзунд. Задача крейсера заключалась в транспортировке войск из Германии. Хатгинсон выпустил по цели залп из кормовых аппаратов, тремя торпедами нанеся Karlsruhe такой ущерб, что судно пришлось затопить силами собственных кораблей сопровождения.

Броненосец Lutzow во второй половине дня 10 апреля покинул Осло-фьорд для того, чтобы вернуться в Киль. За 11 минут до его прибытия в Каттегат он был торпедирован подводной лодкой Swordfish и получил серьезные повреждения. Несмотря на то что его удалось отбуксировать в Киль, корабль вышел из боевого применения на 12 месяцев.

Германская U-64 13 апреля стала жертвой бомбардировки с гидросамолета линкора Warspite. На следующий день эсминцы Fearless и Brazon уничтожили U-49. Англичане обнаружили в этой лодке секретный германский код для норвежского побережья. Немцы сразу же сменили его, как только об этом стало известно.

Так те, кто хотел уничтожить других, погибли сами.

Подводным лодкам союзников приходилось защищаться не только от множества надводных кораблей, охотившихся на них и накрывавших их глубинными бомбами. Большие потери наносили также бомбы германских бомбардировщиков и мины, которые срывались с якорей в плохую погоду и дрейфовали в море, и, наконец, их врагами являлись мелководья и морские течения. Подводная лодка Tetrach (капитан-лейтенант Майлс) находилась под водой 43 часа; Thistle была потоплена 10 апреля германской U-4, Tarpon была уничтожена тральщиком M-6. Французы потеряли подводную лодку Doris, которую в полночь 9 мая тремя торпедами отправила на дно U-9.

В водах датского полуострова, перед рифом Уорна, в Скагерраке и Каттегате немцы были настоящими властелинами. Их военные корабли и самолеты, располагавшие находившимися неподалеку базами, затрудняли выдвижение и атаки Королевского флота. Хотя британский флот и был сильным в Северном море, однако в узком фарватере, по которому осуществлялась транспортировка германских войск, его присутствия практически не было. Главнокомандующему адмиралу Форбецу (с 12 апреля 1938 по 2 декабря 1940 года) была необходима флотилия крейсеров, и, если бы ее были готовы принести в жертву, это, вероятно, изменило бы ход битвы за Норвегию. Но в этом морском районе со стороны британцев присутствовали лишь подводные лодки.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.