

Метцлер Йост

История подлодки «U-69»

ББК 63.3(0)62
М54

Охраняется Законом РФ об авторском праве.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.

Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

Метцлер Й.

М54 История подлодки «U-69». «Смеющаяся коро-
рова» / Пер. с англ. А.Ю. Фроловой. — М.: ЗАО
Центрполиграф, 2005. — 238 с.

ISBN 978-5-521-85564-3

Йост Метцлер был одним из ведущих командиров немецкого подводного флота времен Второй мировой войны. С февраля 1941 года по февраль 1943-го на подлодке «U-69» с экипажем из сорока четырех человек он участвовал в подводной войне в Северной Атлантике и у побережья Африки. В своей книге Метцлер рассказывает о работе членов экипажа подлодки и боевых операциях, которые они осуществляли.

ISBN 978-5-521-85564-3

© Перевод,
ЗАО «Центрполиграф», 2005
© Художественное оформление,
ЗАО «Центрполиграф», 2005

Глава 1

РАЗВЕ БЫВАЕТ ЧТО-ТО БОЛЕЕ УЗКОЕ?

Первым человеком, поднявшимся на борт новой субмарины, которая долгие месяцы простояла на стапелях судовой верфи Круппа в Киле, был старший механик. Он наблюдал за медленным строительством подводной лодки, за установкой различных приборов, электропроводки, топливных баков и балластных цистерн.

Затем свои места на борту подлодки заняли механики — машинные унтер-офицеры.

Непосвященным трудно объяснить принцип действия подводной лодки. Снаружи она похожа на длинный сигарообразный цилиндр, на корпусе которого расположены боевая рубка, дифферентные цистерны, обшивка легкого корпуса и так далее. С точки зрения большинства людей, самой главной особенностью субмарины является недостаток пространства внутри.

Подлодка поделена на четыре водонепроницаемых отсека. И если один из них даст течь, то стальные двери предотвратят поступление воды в другой. Это чисто гипотетическое утвер-

ждение, потому что на практике, когда субмарина получает повреждение, затопление происходит так быстро, что двери просто не успевают задрать¹.

На корме располагается кормовой торпедный аппарат и столовая для старшин. Напротив торпедного отсека находится отделение гребных электродвигателей с двумя электромоторами — электродвигателями, предназначенных для движения лодки под водой. На нескольких кубических футах теснятся камбуз и кладовая с продовольственными запасами.

За очередной переборкой находится машинное отделение — сердце подводной лодки. Это владения старшего механика. Непрофессионал же здесь обнаружит беспорядочное скопление разнообразных кнопок, рычагов и колесиков, измерительные приборы, манометры и настоящий лабиринт из проводов. Каюта капитана располагается рядом с машинным отделением; от остальной лодки она отделена занавеской. Там места хватает только для очень маленького складного столика и комода, идеально подходящего для кукольного домика.

Весь следующий отсек занимают аккумуляторные батареи, вырабатывающие энергию для подводных маневров. Над ними расположены каюты офицеров и главных старшин. Чтобы экипаж подводной лодки с уважением относился к этим крошечным непрезентабельным помещениям, им присвоили гордые названия каюта капитана, офицерская кают-компания, столовая

¹ На практике в немецком флоте (в отличие от советского) переборочные двери не закрывали даже по тревоге.

для старшин. Все отделения там столь узкие и маленькие, что во время строительства субмарины невозможно было себе представить, как смогут люди жить на этом корабле несколько недель подряд. 500-тонная подводная лодка такого типа имеет длину примерно 210 футов, а в ширину — не более 50.

В носовой части находится главный торпедный отсек с четырьмя торпедными аппаратами, которые и являются смертоносным оружием этого корабля. Здесь также хранятся запасные торпеды. Таким образом, несколько тон спрессованной взрывчатки находится в жилых помещениях и без того пребывающего в стесненных условиях экипажа.

Все знают, как подводная лодка выглядит снаружи. В центре лодки возвышается бронированная боевая рубка. Внутри нее вверх-вниз двигается перископ. На боевой рубке находится так называемый мостик, который, когда лодка идет в надводном положении, заполнен людьми и с которого экипаж при помощи специальных длинных полевых биноклей неумоимо изучает горизонт, небо и воду. Спуск из боевой рубки осуществляется через люк, по которому в случае тревоги люди скатываются вниз в центральный пост вверх тормашками. Происходить это должно за считанные секунды. На носу субмарины находятся пилы для резки сетей, так как большинство вражеских портов оснащено противолодочными сетями. И наконец, артиллерия: в носовой части — орудие калибром 8,8 см, а в так называемом «зимнем саду» — специальной орудийной платформе, находящейся за мостиком, — 20-мм зенитный автомат. Непрофес-

сионалу трудно понять, почему орудия, когда лодка находится под водой, не получают повреждений, ведь никаких затычек у них нет. Вода, естественно, попадает в дула, но, тем не менее, орудие всегда готово к ведению огня сразу же, как только субмарина всплывает.

У каждого члена экипажа подводной лодки «U-69», состоящего из 44 человек, были свои обязанности, поэтому отсутствие нескольких моряков может сильно снизить боеспособность субмарины. На подводной лодке запасных людей нет. Каждого матроса можно считать незаменимым. Вот примерная картина их обязанностей: «электрики» из Гамбурга во время строительства наблюдали за установкой всей радиоаппаратуры, эхолота и GHG (группы приемных устройств со сложной аппаратурой усиления звуков). Также там были торпедный старшина из Саксонии, отвечавший за взрыватели; старший механик Роудер из Киля, который должен был знать лодку вдоль и поперек до последнего винтика, чтобы на глубине поддерживать субмарину в боеспособном состоянии и предотвращать поломки; офицеры, отвечающие за торпеды и орудия; главный рулевой, несший ответственность за навигацию и карты, и, наконец, первый номер, старший помощник, который должен был следить за порядком на корабле. Так каждый из этих 44 человек занимался определенным делом и каждый проходил специальную подготовку.

Вся корабельная команда подводной лодки «U-69» состояла сплошь из добровольцев, так как многие стремились на службу в подводный флот, который, в отличие от армии, обещал определенную романтику и, казалось, давал

возможность добровольцам сыграть решающую роль в битве с врагом. Экипаж по большей части состоял из молодых ребят, которые никогда раньше не видели моря. Другие пришли с надводных кораблей и с торгового флота. Но было и несколько старых подводников, служивших еще с Прином и Кречмером.

Они приехали со всех уголков Германии: из Вестфалии, Рейнланда, Швабии, Баварии, Тюрингии и с побережья — 44 человека оказались втиснутыми в маленькую узкую трубку, под завязку набитую приборами и смертоносным оружием. Можно себе представить моральные трудности, с которыми сталкиваются люди, живущие вместе на таком ограниченном пространстве, и какая трудная задача стоит перед капитаном, который хочет сохранить свой маленький экипаж в хорошем состоянии. Командир подводной лодки может быть опытным, мужественным и смелым моряком, но если он плохой психолог, то эта работа не для него. Сейчас эти 44 человека ждали прибытия своего нового командира.

Глава 2

ИДИ НА ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ, И ОН СТАНЕТ ТВОЕЙ СУДЬБОЙ

Спустя пять недель я вместе с последними членами боевого экипажа прибыл на субмарину. Это произошло сразу после сдачи экзаменов в школе подводников. Я был моряком с шестнадцати лет. Будучи учеником средней школы, я ушел в море на паруснике, чтобы избавиться от очень эрудированного, но педантичного и неве-

роятно скучного профессора — настоящего зануды. Я закалился, пройдя суровую школу на последних немецких парусниках, а в 1906 году я впервые обошел мыс Горн. Прин взял меня под свое крыло как обычного матроса на судно «Ольденбург». Вначале отношения между нами были очень натянутыми. Прин, недавний герой Скапа-Флоу, хотя был еще доволен молод, в определенных обстоятельствах мог быть очень жестоким и несправедливым. Нам потребовалось довольно много времени, чтобы познакомиться поближе. Однако позже мы лучше узнали друг друга и даже подружились. Когда наши пути разошлись, мне, тогда рулевому, пришлось стать членом мятежной команды на лайнере «Рейн». Позже я был вторым помощником на судах германо-африканской линии, а Прину в то время не повезло. В тяжелые послевоенные годы он остался без работы. В конце концов мы оба поступили на службу в новый германский военно-морской флот, потому что после гибели «Ниобе» возникла необходимость заполнить брешь в офицерском корпусе. Затем я был вторым помощником капитана на «Вангони» и, когда мечта моей юности почти осуществилась, бросил свою безопасную работу на торговом флоте, снова вернулся в ВМФ и начал с самого начала. Опытный офицер торгового флота не скажет, что это очень просто — начать все сначала в качестве новобранца.

Будучи морским офицером еще в мирные годы, я приобрел богатый опыт. Я совершил кругосветное путешествие на крейсере, в начале войны побывал призовым офицером на борту «Грилле», находившегося в Балтийском море.

Я также присутствовал, когда экипаж «Грилле» устанавливал свои первые мины в Северном море. Наконец, после длительных курсов в специальных школах я смог стать командиром подводной лодки.

Последними словами, которые сказал мне профессор, были:

— Иди на военно-морской флот, и он станет твоей судьбой.

Очевидно, он смотрел на моряка как на подозрительное существо, которое повсюду таскает с собой складной нож. Хороший человек, он, наверное, верил в то, что вся жизнь моряка — это постоянные ссоры, пьянки и любовные интрижки в гавани.

Однако настоящая жизнь моряков сильно отличается от того, что показывают в фильмах и о чем поют матросы. Жизнь на последних немецких парусниках была очень тяжелой и полной лишений, и она оставила свой след в моей судьбе, но она же подарила мне определенное мужество и желание жить. Чтобы быть абсолютно честным по отношению к старому профессору, я должен сказать, что он изменил свое мнение о мореплавании вообще и о своем бывшем ученике в частности, когда увидел меня в роли блестящего молодого офицера на «Вангони».

Глава 3

ПОДНЯТЬ ФЛАГ

После прибытия капитана у команды почти не осталось свободного времени. И раньше, конечно, тоже никто без работы не сидел, но те-

перь начался настоящий «сумасшедший дом». Прерывались только на еду и сон. За четырнадцать дней субмарину нужно было подготовить к выходу в море. А это означало, что у всего экипажа дел хватало с избытком. Причем необходимо было следить, чтобы каждый подводник до мельчайших деталей знал свои обязанности. Должно быть отработано каждое движение. Правда, впоследствии оказалось, что первые тренировки по сравнению с тем, что нас ожидало позже, были всего лишь детской забавой.

Прежде чем лодка покинет верфь, ей дают индивидуальную эмблему, которую изображают на боевой рубке. Я выбрал для эмблемы изображение флажной группы Люси-Макс-Антон и охотничий крик «Хорридо!». ЛМА — это были первые буквы слов известной реплики Гетца фон Берлихингена.

К 2 ноября 1940 года мы уже продвинулись достаточно далеко, чтобы «U-69» можно было считать готовой к вводу в эксплуатацию. В своей короткой речи, произнесенной перед собравшимся экипажем, я вспомнил легендарные лодки Первой мировой войны. Экипаж нашей предшественницы, первой «U-69», потопил 73 733 тонны британского регистрового тоннажа. В самых суровых условиях команда подлодки «UB-69» предприняла путешествие в Средиземное море и была потоплена врагом. Экипаж «UC-69», которой командовал капитан 3-го ранга Васснер, достиг самого выдающегося успеха, потопив за восемь походов 90 583 британские регистровые тонны (брт). И вот наконец прозвучала долгожданная команда:

— Поднять флаг!