

**Д. Райнер**

# **Битва за Атлантику**

ББК 63.3(0)62  
P18

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.

**Райнер Д.**

P18 Битва за Атлантику. Эскорты кораблей  
британских ВМС / Пер. с англ. С.В. Лисогорс-  
кого. — М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. — 351 с.

ISBN 978-5-521-85593-3

Эта книга — воспоминания командера британских ВМС Д.А. Райнера, который в течение пяти лет командовал различными кораблями эскорта, пройдя путь от командира крошечного траулера до командира группы современных эскортных кораблей. Он рассказывает о людях, служивших в Британском флоте на небольших кораблях, и о морских сражениях Второй мировой войны в Атлантике.

ISBN 978-5-521-85593-3

© Перевод,  
ЗАО «Центрполиграф», 2004  
© Художественное оформление,  
ЗАО «Центрполиграф», 2004

---

## ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА

После войны я часто встречался с командером Райнером и всякий раз с удовольствием слушал его замечательные рассказы. Но до недавнего времени ни одному из нас не приходило в голову, что на их основе можно написать книгу. Много переживший человек зачастую очень неохотно идет на это. Да и в любом случае должно пройти время, которое, как известно, позволяет смотреть в прошлое более беспристрастно. Шрамы, конечно, все равно остаются, но раны уже затягиваются, и воспоминания о былом уже не доставляют сильной боли. Признаюсь честно, это я предложил командеру Райнеру описать войну на море такой, как ее видел он. Обдумав мое предложение, Райнер согласился.

Я вовсе не считаю, что эта история уникальна и неповторима. Были командиры эскортных групп, которые провели намного больше конвоев, чем Райнер, и потопили несравненно больше немецких подводных лодок. Однако я уверен, что в одной его истории если и не уникальна, то, во всяком случае, очень близка к этому. Я не знаю ни одного другого морского офицера, не

говоря уже о резервистах, которые находились в море, командуя разными кораблями эскорта непрерывно в течение более пяти лет. Также я не знаю другого человека, прошедшего путь от командира крошечного траулера до командира группы новых современных эскортных кораблей так стремительно. Именно этот редкий опыт и удивительная выносливость дали командиру Райнеру право говорить о войне на море от своего имени, и это право вряд ли может быть подвергнуто сомнению.

В течение длительного времени Райнер входил в грозную 12-ю эскортную группу командера Говарда-Джонстона, его корабли прошли все испытания под контролем коммодора (вице-адмирала в отставке) Г.О. Стефенсона в Тобермори. Райнера уважал, даже испытывал привязанность выдающийся флотоводец и чрезвычайно взыскательный командир адмирал сэра Макс Хортон.

У меня есть и другая причина радоваться тому, что этот рассказ станет доступным широкому кругу читателей. Мы, англичане, не любим, когда нам напоминают, как близко мы были к страшной катастрофе, причем благодаря собственной недальновидности и преступной халатности. Не радует нас и упоминание о беспечном эгоизме, с которым мы доверяли свою безопасность небольшой горстке людей. Но ведь это были специалисты высокого класса, обладавшие проницательностью, чтобы понять, что нужно делать, и самоотверженностью, чтобы претворить это в жизнь. Не подлежит сомнению, что офицеры, пришедшие перед войной в Королевский военно-морской добровольческий резерв (далее КВДР), а Райнер — один из них, были именно такими людьми. Он и его товарищи — первые

обученные резервисты, из которых формировали команды небольших кораблей, образовали ядро, вокруг которого оформился и разросся КВДР. Даже если бы эта книга явилась только напоминанием об этих простых фактах, ее все равно стоило бы написать.

Я не добавил ничего важного в рассказ командера Райнера и ничего оттуда не вычеркнул. Я лишь уточнил время и место отдельных событий, а также внес некоторые редакторские правки. Книга командера Райнера исторически достоверна и абсолютно правдива, хотя, конечно, он описывает события такими, как видит участвующий в них человек, взгляд которого не может охватить всей их грандиозности и масштабности. И еще я должен подчеркнуть, что, когда отношение к происходящему неоднозначно, приведенная в повествовании точка зрения всегда принадлежит командиру Райнеру и вовсе не обязательно совпадает с моей. Я не считаю, что обязанностью редактора является изменение или приукрашивание честно изложенного мнения по таким вопросам, как противолодочная тактика и оружие, предвоенная политика или конструкция отдельных типов кораблей. И хотя я далеко не всегда согласен со спорными взглядами Райнера, но все равно твердо убежден, что, проведя столько лет в море, он завоевал право их иметь, и они достойны уважения, даже если кто-то с ними не согласен.

В книге интересно представлены характеры людей, служивших на небольших кораблях. Их выносливость, упорство в достижении поставленной задачи, неиссякаемый оптимизм и острое чувство юмора, великодушие, человечность. Конечно, не обходилось без недовольного ропота. Да и какой британский моряк не любит повор-

чать? Правда, жаловались они редко и никогда не унывали. Очевидно, именно эти человеческие качества, которые так живо описывает командер Райнер, помогли англичанам выиграть сражение за Атлантику.

Я был очень польщен, когда мне оказали честь, предложив отредактировать эту книгу — отличное дополнение к истории Королевского военно-морского флота в 1939—1945 годах.

Капитан *С.У. Роскилл*,  
кавалер креста «За выдающиеся заслуги»,  
автор официального труда «Война на море»  
1939—1945 гг., Королевский флот

---

## ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Я уже давно собирался написать книгу о кораблях, воевавших на Западных Подходах к Британским островам, но тема казалась необъятной, и я попросту не знал, как к ней подступиться.

На мой взгляд, существовало три альтернативных подхода: роман, документальная повесть о войне на море и автобиография. Роман — это произведение художественной литературы, в котором всегда присутствует доля вымысла. Читатель никогда не знает, как велика эта доля, где заканчивается правда и начинается вымысел, поэтому не воспринимает роман как исторически достоверное произведение. Пытаться написать серьезное историческое исследование на тему Западных Подходов — значит вторгнуться на заповедную территорию официальных историков адмиралтейства. Но даже если бы я на это решился, то не смог бы упомянуть о многих личностях, которых считал достойными этого, потому что никак не мог представить их персонажами исторической монографии. Поэтому я хотя и весьма неохотно, но все же склонился к третьему варианту. Я говорю «неохотно», поскольку

предпочел бы писать о ком угодно, только не о себе. Но если я наделю своими чертами характера и опытом кого-то другого, сразу же создается впечатление, что я пишу роман.

Итак, перед вами история войны на море в том виде, в каком она затронула лично меня. Я не включил в свою книгу ни одного эпизода, в котором не участвовал бы лично. Если бы я хотел написать обо всем том, что, насколько мне известно, случалось с другими людьми, понадобилось бы не менее двух десятков книг. А если бы я включил в повествование хотя бы один эпизод, в котором не участвовал сам, это было бы несправедливо по отношению как к себе, так и ко всем тем, кому повезло меньше, чем мне, и они остались в море навечно.

Имена и звания людей я оставил такими, какими они были во время описываемых событий. Иными словами, я почти всегда воздерживался от прерывания рассказа, вставляя, к примеру, после имени командера Блэнка слова «сейчас адмирал сэр Джон Блэнк, кавалер...». Вполне понятно, что с возрастом офицеры Королевского флота приобретали новые звания и награды.

Во многих официальных изданиях после названия корабля, встречающегося в тексте впервые, в скобках помещают фамилию его капитана. Я так поступал только если такой человек фигурировал в моем рассказе. Моя книга о кораблях и о людях, которых я знал лично. Я не пишу о море, ибо море не бывает ни жестоким, ни добрым. Оно совершенно бесчувственно и безразлично ко всем и ко всему. Гигантская водная поверхность приходит в движение только под влиянием ветра, но и тогда она только кажется взволнованной. Самый большой корабль, когда-

либо построенный человеком, — жалкая щепка на его безбрежных просторах. Конечно, морская стихия может быть и разноликой. В Северной Атлантике она показывает одно лицо, в Индийском океане являет людям другое, но только ее суть от этого не меняется. Ее достоинства и пороки видны только в связи с душевным состоянием человека, который, находясь на корабле, противопоставляет себя ее бездушной мощи. Считать иначе — значит приуменьшить величие этой вечной борьбы.

Книга посвящена всем тем, кто сложил свои головы или лишился здоровья в Западных Подходах, и в первую очередь офицерам и матросам, погибшим 20 февраля 1944 года на эсминце «Уорвик».

*Бургхклер, июнь 1955 года*

*Д.А. Райнер*

---

## К ЧИТАТЕЛЮ

В книгах глоссарий обычно помещают в конце. В результате читателям только на последних страницах становится ясен смысл прочитанного.

В процессе написания этой книги я заметил, что некоторые сокращения и термины, вполне понятные специалисту, могут стать загадкой для сухопутного читателя. Если объяснять их по ходу дела, придется прерывать повествование, что не очень удобно. Поэтому, поскольку специальных терминов и аббревиатур в моей книге немного, я решил дать соответствующие пояснения сразу и поместить «глоссарий» вначале, чтобы читатель получил возможность познакомиться с непонятными словами раньше, чем приступит к ознакомлению с рассказом.

*Командующий флотом.* Осуществляет командование в морском районе или на флоте.

*Ответственный флаг-офицер (адмирал, коммодор, командующий в звании адмирала).* Осуществляет командование в конкретном порту.

*Ответственный военно-морской офицер.* Осуществляет управленческие функции в порту.