

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ПОДВОДНЫЕ
ДИВЕРСАНТЫ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

ПОДВОДНЫЕ ДИВЕРСАНТЫ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

ЮНИО В. БОРГЕЗЕ
КАЙНОС БЕККЕР



ЮНИО В. БОРГЕЗЕ КАЙНОС БЕККЕР

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ПОДВОДНЫЕ ДИВЕРСАНТЫ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

**ЮНИО В. БОРГЕЗЕ
МОРСКИЕ ДЬЯВОЛЫ**

**КАЙЮС БЕККЕР
НЕМЕЦКИЕ МОРСКИЕ
ДИВЕРСАНТЫ**

ИЗДАТЕЛЬСТВО **act** МОСКВА 2002

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62
П44

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А.А. Кудрявцева

Составление, комментарии, приложения А.Г. Больных

Подписано в печать 6.09.02. Формат 84×108 1/32.
Усл. печ. л. 33,60. Тираж 5000 экз. Заказ № 1748.

Подводные диверсанты во Второй мировой войне. — М.: П44 ООО «Издательство АСТ», 2002. — 636, [4] с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).

Содерж.: Морские дьяволы / Ю.В. Боргезе. Немецкие морские диверсанты / К. Беккер.

ISBN 5-17-016417-3

Две книги, вошедшие в данный сборник, знакомят читателя со специальными штурмовыми средствами итальянского и германского флотов во время Второй мировой войны. Это малые подводные лодки, человеко-торпеды, человекоуправляемые торпеды и взрывающие катера.

Первая книга «Морские дьяволы» рассказывает о создании специальных отрядов, разработке и применении штурмовых средств в Италии. Ее автор — легендарная личность, «черный князь» Юнио Валерио Боргезе, возглавлявший итальянскую группу подрывников-подводников.

Вторая книга «Немецкие морские диверсанты» Кайюса Беккера посвящена деятельности подразделений «К» — диверсионно-штурмовых соединений германских ВМС.

Сборник снабжен подробными приложениями и будет интересен специалистам и любителям военной истории.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

© Составление, комментарии,
приложения. А.Г. Больных, 2001
© Оформление.
ООО «Издательство АСТ», 2001

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга рассказывает о действиях специальных штурмовых средств двух флотов Оси — итальянского и германского. Под довольно неопределенным термином — специальные штурмовые средства — может скрываться все, что угодно, в зависимости от фантазии конкретного адмирала. В годы Второй Мировой войны сюда относили сверхмалые подводные лодки, человеко-торпеды и человекоуправляемые торпеды, взрывающиеся катера. Немного неожиданным доведением к чисто техническим средствам выглядят отряды боевых пловцов, однако они тоже числились по данному ведомству.

Родоначальниками практически всех разновидностей специальных штурмовых средств были итальянцы. В годы Первой Мировой войны они создали гусеничный катер «Грилло» и человекоуправляемую торпеду «Миньятта» и успели применить их в боях против австрийцев. Итальянские боевые пловцы достигли определенных успехов, хотя самая громкая их победа — потопление линкора «Вирибус Унитис» — была одержана уже после заключения перемирия. Впрочем, участники операции об этом не подозревали. Немцы создали беспилотные взрывающиеся катера, однако не сумели добиться практически ничего.

После окончания войны итальянцы продолжали работы, пытаясь найти средство борьбы с гораздо более сильными флотами. Все-таки, несмотря на все признания в вечной и неизменной любви к британскому флоту,

похоже, что сразу после подписания Версальского мира Италия начала готовиться к войне с бывшими союзниками. Для уничтожения какого-нибудь там греческого или турецкого флота не требовалось изобретать нечто сверхъестественное, вполне хватило бы имеющихся линкоров. Но итальянцы создали сверхмалые подводные лодки и пилотируемые взрывающиеся катера. Против кого?

Как и все остальные специальные штурмовые средства, это были крайне рискованные системы оружия. Их экипажи ходили по самому краю пропасти. Но все-таки это не были отряды самоубийц, как иногда любят представлять западные авторы. Японцы могли совершенно хладнокровно обречь своих пилотов на гибель, но итальянцы и немцы предоставляли человеку возможность спастись. Впрочем, довольно часто эта возможность выглядела чисто теоретической, особенно для пилотов взрывающихся катеров, но все-таки она существовала.

Боевая карьера сверхмалых лодок — миджетов — оказалась довольно недолгой, и как боевые корабли они прекратили свое существование 16 августа 1945 года. Ряд флотов продолжил разработку и совершенствование миджетов, но теперь термин «специальные операции» приобрел новый смысл. Если в годы войны эти лодки предназначались для ударов по вражеским кораблям, то теперь миджеты стали оружием исключительно шпионско-диверсионным. Именно в эту категорию входят русская «Пиранья» и шведская «Спигген II».

Хочется немного поспорить с зарубежными историками, которые смело относят к классу миджетов первые подводные лодки, вроде лодок Хенли, Джевецкого и других. Это чисто механическое определение, исходящее из размеров корабля, которое не учитывает концепции его оперативного использования. Просто в то время не строили более крупных подводных судов, и эти крошки, по замыслу создателей, были самыми настоящими «эскадренными» лодками. Дело в том, что миджеты Второй Мировой создавались для решения специфических задач,

и действия в открытом море, как правило, были не их стихией. Было бы крайне любопытно посмотреть, во что вылилось бы планировавшееся японцами участие лодок Тип А в эскадренном бою с американским флотом. Наиболее законченное выражение концепция «специальных операций» приобрела в английских лодках X-craft. Даже выбор оружия был специфическим. 2 тонны взрывчатки гораздо действеннее 2 торпед. И как ни странно, эти лодки оказались наиболее живучими, несмотря на крайне рискованные вояжи. Если вспомнить чудовищные потери немецких сверхмалых лодок, следует признать, что даже как средство береговой обороны миджет оказался неэффективным. А дальнейшее совершенствование систем ПЛО полностью поставило крест на боевой карьере сверхмалых лодок. Если в открытом океане на больших глубинах у подводных лодок появлялись шансы уцелеть в ходе боев, то на замкнутой акватории и малых глубинах у миджета не было даже тени возможности добраться до цели. Не говоря уже о выполнении атаки и возвращении после нее.

История сверхмалой лодки как оружия флота была недолгой, но достаточно яркой. Прежде всего следует отметить атаку английских миджетов в Каа-фиорде, потопление миноносца «Ла Комбатан» немецким «Бибером», уничтожение нашей С-32 итальянской сверхмалой лодкой СВ-3 26.6.42. Одновременно хочется в очередной раз указать, что не следует слишком верить западным источникам в отношении рассказов о делах советских. Щ-208, об уничтожении которой говорится в ряде источников, подорвалась на mine, а Щ-207 вообще благополучно дожила до разделки на металл.

В категорию человеко-торпед включают много различных аппаратов, но только японские кайтэн заслуживают этого названия. Германские «Негер», «Мардер» и «Хай» скорее относятся к мини-сверхмалым подводным лодкам или к торпедам, имеющим экипаж. Итальянские «Майале» и британские «Черриоты» вообще стоят немно-

го особняком, так как являются транспортным средством боевых пловцов, а не торпедами, несмотря на свою торпедообразную внешность. Человеко-торпедой мы будем называть ту, в которой пилот становится центральным узлом «системы наведения», а все остальные отнесем к человекоуправляемым торпедам.

Наверное, самым рискованным оружием были взрывающиеся катера. Громкий успех катеров 10-й флотилии МАС, которые потопили британский тяжелый крейсер «Йорк», стал и последним их успехом. Уже попытка атаки Мальты завершилась провалом. А после того, как катерами всерьез заинтересовалась авиация союзников, они потеряли всякое боевое значение.

Интересно отметить, что довольно быстро итальянцы, создатели нового оружия, отошли на второй план. Десяток сверхмалых лодок и пара десятков «Майале» ни в какое сравнение не идут с сотнями «Биберов», «Мардеров», «Зеехундов» выпущенных германскими заводами. Но вот что странно — все эта армада не принесла немцам особенных дивидендов. И сразу возникает вопрос: а не лучше ли было вместо сотни миджетов построить десяток нормальных подводных лодок? Особенно, если учесть, что уровень потерь специальных штурмовых средств был все-таки заметно выше, чем в операциях обычных подводных лодок и торпедных катеров. Задуманные как дешевые «уровнители» или «нейтрализаторы», которые должны были компенсировать слабость флотов Оси, сверхмалые лодки и человекоуправляемые торпеды с такой задачей не справились. Пара эффектных операций и громких вылазок не могла изменить общую стратегическую ситуацию, хотя однажды итальянцы вплотную подошли к этому рубежу. Впрочем, это было лишь следствием слабости британского Средиземноморского флота в тот период.

Но, несмотря ни на что, боевые пловцы получали свои награды вполне заслуженно. Можно напомнить довольно интересный случай, когда вернувшимся в 1943 году из

британского плена итальянцам награды вручил... командир подорванного ими линкора «Вэлиант». Еще добавим, что высшую германскую военную награду — Бриллианты к Рыцарскому Кресту — за годы войны получили только два моряка. Первым стал известный ас-подводник Вольфганг Лют, а вторым — капитан 2 ранга Альбрехт Бранди, командовавший подразделениями специальных штурмовых средств Кригсмарине в Голландии.

Автор первой из книг нашего сборника капитан 2 ранга Королевского Итальянского Флота князь Юнио Валерио Боргезе у нас более известен как «черный князь». Причем самую громкую известность ему принесли не военные подвиги, хотя он был кавалером высшей итальянской военной награды — Золотой Медали «За доблесть», а два события послевоенной истории. Боргезе подвергся массированному обстрелу советских газет после невероятной и непонятной попытки фашистского переворота в Италии в 70-х годах. Или он просто сошел с ума, или его вдохновили действия греческих «черных полковников» — так и осталось неясно. Заговор, разумеется, провалился, и Боргезе был вынужден бежать во франкистскую Испанию. Самое любопытное, что потомок одного из древнейших итальянских родов действительно был фанатичным фашистом, сражавшимся на стороне Рейха до самого конца уже после капитуляции Италии в 1943 году.

Второй не менее громкий «подвиг» Боргезе, который приписывают ему наши историки, тоже приходится на послевоенный период. Разумеется, мы говорим о «потоплении» 29 октября 1955 года линкора «Новороссийск». Об этом инциденте написано несколько книг и огромное множество статей, поэтому мы не будем вдаваться в ненужные подробности столь темной и запутанной истории. Архиглупейший фильм «Гибель линкора», вышедший на телеэкраны в 2000 году, утверждает, что несколько итальянских боевых пловцов тайно (!?) получили звание «Национальный герой Италии» (?!!) за этот «подвиг».

Так и хочется добавить: «С вручением медали «Золотая Свастика» (или фасция, учитывая итальянскую специфику?) и Ордена Муссолини». Я уже и не говорю о том, что, по мнению горе-историков, немецкая донная мина с зарядом в 1 тонну такой пробоины сделать не могла, зато итальянская торпеда с 250 кг взрывчатки, разумеется, просверлила линкор насквозь. Видимо, всей правды мы так и не узнаем, как, впрочем, и правды о гибели линкора «Императрица Мария». Я могу лишь повторить вслед за рядом историков, что уничтожение груды металлолома, справившей полувековой юбилей, не имело никакого смысла, хотя легко могло привести к новой мировой войне, попадись мифические итальянские диверсанты. Если, я повторяю, если принять эту невероятную гипотезу, то следует сказать, что флот, в главной базе которого спокойно орудуют вражеские подрывники, ничего лучшего и не заслуживает.

Вероятно, читатель удивится немного непривычному названию воспоминаний Боргезе. В свое время Воениздат выпустил ее как «Десятую флотилию МАС», что было названием итальянского варианта. В Соединенных Штатах она вышла под названием «Морские дьяволы», что более подходит для описания действий храбрых до полного сумасшествия вояк. Книге известного германского историка Кайюса Беккера тоже не повезло с переводным названием. Фразу «...und liebten doch das Leben» перевести крайне трудно, если только это не обрывок какого-то громкого изречения, мне, к сожалению, не известного. «Немецкие морские диверсанты» предельно точно соответствуют предмету разговора, но совершенно не передают отвлеченно-философского смысла типично немецкого названия, которое пытается передать настроение людей, каждую минуту игравших со смертью. «Они все-таки любили жизнь»? «Они тоже любили жизнь»? Или даже знаменитое «Никто не хотел умирать»? Не знаю...

МОРСКИЕ ДЬЯВОЛЫ

В. Боргезе

ГЛАВА 1

КАК ЗАРОЖДАЛОСЬ НОВОЕ ОРУЖИЕ

Причины возникновения. Санкции и враждебность англичан во время войны в Абиссинии. Предшественники: «Грилло» — Пеллегрини и «Миньята» — Паолуччи Россетти. Тоски и Тезеи. Появление управляемой торпеды. Первые опыты. Школа в Серкио. Первые водители торпед. Появление взрывающегося катера. Герцог д'Аоста. Два потерянных года. Возобновление работ в 1938 году. Командир Алоизи. Усовершенствования 1940 года. Первое учение, проведенное при участии подводной лодки «Аметиста». Что можно было бы сделать и что не было сделано.

2 октября 1935 года. Италия прокладывает путь к Восточной Африке. Флот находится в боевой готовности, так как события могут развернуться в любой момент. Возможно, мы к этому не готовы, но нас не тревожит перспектива столкновения с английским флотом, самым сильным флотом в мире, поскольку каждый офицер, каждый матрос находится на своем посту и готов выполнить свой долг.

Чтобы изложить историю штурмовых средств и причины их возникновения, я должен обратиться не столько к событиям, связанным с первой мировой войной, сколь-

ко к событиям, предшествовавшим вновь надвигающейся войне, потому что именно последние вызвали необходимость применения нового оружия.

Что могла бы Италия противопоставить англичанам при их попытке сломить ее силой своего мощного флота? В предстоящей воздушно-морской войне мы будем значительно слабее противника. Наши слабости были заранее известны: огромное неравенство в силах как на море, так и в воздухе; меньшие производственные мощности промышленности и возможности снабжения. Мы окажемся запертыми на нашем маленьком и неудобном полуострове, и английская блокада вскоре заставит нас голодать. Как избежать этого? И вот появилась мысль: нужно создать какое-то оружие разрушения, внезапное применение которого в удачно выбранный момент вызвало бы «значительное ослабление морских сил противника в начальный период войны, благодаря новизне средства и решительности атакующих»¹.

Такое новое, необычное оружие, которое можно быстро изготовить и немедленно пустить в ход, — оружие, дающее возможность нанести сильные удары противнику в самом начале военных действий, обеспечило бы нам равенство сил или по крайней мере поставило бы нас в менее невыгодные условия. Эффективность этого оружия будет зависеть от неожиданности его применения, т. е. от сохранения в секрете самого факта его существования, однако применение оружия должно быть массовым. Им нужно бить одновременно по многим объектам, так как с раскрытием секрета возможности его использования будут ограничены, а само применение станет значительно более трудным и рискованным.

Тезео Тезеи и Элиос Тоски — два инженер-лейтенанта военно-морского флота с флотилии подводных лодок, находящейся в Специи, уже давно, в течение несколь-

¹ Toschi E., *In fuga oltre l'Himalaya*, Ed. Europee, Milano.

ких лет занимались этой проблемой. Они с особым интересом изучали материалы, касающиеся работ в области создания и применения нового оружия в годы первой мировой войны. Так, например, было известно, что капитан 3 ранга Пеллегрини на торпедном катере «Грилло», оборудованном гусеницами для преодоления боновых заграждений, пытался проникнуть в порт Пола, но в критический момент, когда катер проходил через заграждение, Пеллегрини был схвачен и не смог приблизиться к цели. В 1918 году молодой лейтенант медицинской службы Рафаэле Паолуччи (получивший впоследствии большую известность как хирург) вместе с инженер-капитаном 3 ранга Рафаэле Россетти положил начало действиям по одиночному проникновению в порт противника. Вот что рассказывает Паолуччи о том, как зародилась его идея:

«В феврале 1918 года я намеревался проникнуть в порт Пола и подорвать один из стоявших там кораблей. Я хотел подойти на моторном катере как можно ближе к входу в порт, перекрываемому боновыми заграждениями, и затем вплавь, буксируя мину, приблизиться к ближайшему, стоявшему непосредственно за заграждениями кораблю типа «Радецкий». Моя мина должна была иметь сигарообразную форму, длину — 160 см, диаметр — около 60 см. Взрывчатое вещество — 100 кг прессованного тротила — должно было находиться в средней части мины, а между ним и носовой оживальной частью — часовой механизм для взрыва детонатора, а следовательно, и для взрыва мины. Подведенной к борту корабля мине нужно было придать вертикальное положение, для чего следовало открыть ее кормовую воздушную камеру. Затем при помощи линя длиной немногим больше четырех метров подвесить мину под корпусом корабля. После этого оставалось завести часовой механизм с расчетом, чтобы взрыв произошел примерно через час, и повторить уже пройденный путь, на этот раз налегке, без мины, снова перелезть через сетевые и боновые заграждения и здесь ждать

результата взрыва. Проплыв несколько дальше, можно было просигналить электрическим фонариком ожидавшему меня итальянскому катеру»¹.

От этого примитивного проекта отказались после того, как его автор упорно тренировался по ночам уже в течение месяца. Паолуччи плавал на дистанции до 10 км, буксируя при этом бочку, которая изображала мину. Капитан 1 ранга Костанцо Чиано приказал Паолуччи объединить свои усилия с Россетти, который с самого начала войны работал над созданием аппарата для проникновения в базу Пола с целью потопления находившихся там вражеских кораблей.

Этот аппарат представлял собой торпеду, двигавшуюся посредством сжатого воздуха и имевшую наружное управление. «К головной части торпеды прочно прикреплялись два заряда, каждый из которых содержал 170 кг тротила. Взрыв осуществлялся при помощи часового механизма. Для автоматического прикрепления зарядов к металлическому корпусу корабля имелось специальное магнитное устройство. Магниты длиной около 20 см и толщиной 6—7 см помещались в специальной выемке внутри каждого заряда. Коснувшись подводной части корпуса корабля, заряды как бы присасывались к нему. Отсоединение зарядов от торпеды производилось чрезвычайно просто. Мощность двигателя торпеды равнялась 40 л. с., что позволяло развивать скорость 3—4 мили в час при дальности плавания с полным запасом сжатого воздуха максимум 8—10 миль»².

Проведенная Паолуччи и Россетти 31 октября 1918 года операция вошла в золотую книгу морских подвигов. После нескольких месяцев тренировки и окончательной отработки нового оружия они отбыли из Венеции на миноносце «65 PN» вместе с руководившим операцией Ко-

¹ R. Paolucci di V., *Il mio piccolo mondo perduto*, Ed. fuori commercio.

² R. Paolucci di V., *Il mio piccolo mondo perduto*, Ed. fuori commercio.

станцо Чиано. Вечером у входа в базу Пола их спустили на воду. Преодолев сильное течение и разного рода заграждения, Паолуччи и Россетти сумели минировать линейный корабль «Вирибус Унитис» водоизмещением 22 000 т. В результате на рассвете 1 ноября произошел взрыв — корабль переломился и затонул.

Этот случай был вдохновляющим примером для Тезеи и Тоски. Товарищи по совместной учебе, следуя общим идеалам, оба они любили свою профессию и отдавали работе все силы. И тот, и другой были проникнуты духом здоровых принципов, считали своим долгом и самой высокой честью служить родине.

Тоски — высокий, сильный, хорошо сложенный человек, с открытым, честным лицом, на котором блестят живые и острые глаза. Тезеи — ниже ростом, такой же сильный, но более нервный, с резко очерченным профилем, смягченными глубокими темными глазами, в которых читается зрелость мысли и твердость характера.

Тезеи и Тоски занялись решением технической стороны проблемы. Взяв за основу аппарат Россетти, они намеревались создать более совершенное оружие, которое давало бы возможность двум человекам — водителю и его помощнику — плавать, двигаться к цели, нападать на нее, находясь под водой, и самим оставаться в живых.

Закрывшись в своей небольшой комнате на базе подводных лодок в Специи, они ночами напролет обсуждали и обдумывали тактические и технические детали. Наконец, мысль облеклась в определенную форму.

«Новое боевое средство, по размерам и по внешнему виду похожее на торпеду, в действительности представляет собой миниатюрную подводную лодку с электрическим двигателем и с рулевым устройством, напоминающим управление на самолетах. Особенно важным новшеством является то, что экипаж этой лодки не находится запертым внутри ее, а размещается снаружи. Два человека — подлинными пилоты морских глубин — верхом на маленьком подводном «самолете», едва защищен-

ные от ударов встречной волны овальным щитом из органического стекла, оставаясь совершенно невидимыми среди густого мрака ночи и ориентируясь по светящимся навигационным приборам, могут двигаться и нападать. Экипаж, не связанный в своих действиях стальной коробкой, подвижный, проворный, может опуститься на морское дно и передвигаться по нему в любом направлении, может разрезать сети и удалять другие препятствия при помощи находящихся в его распоряжении пневматических инструментов, т. е. может преодолевать любое заграждение. Снабженные дыхательными приборами с большим запасом кислорода, члены экипажа могут без какой-либо связи с поверхностью плавать на торпедо под водой на глубинах до 30 м, неся с собой к порту противника тяжелый заряд большой взрывной силы. Совершенно невидимые, вне пределов чувствительности любого ультразвукового прибора, они могут маневрировать внутри гавани, пока не приблизятся к подводной части какого-нибудь большого судна и не прикрепят к нему заряд. От взрыва заряда судно затонет»¹.

Законченные расчеты и чертежи проекта были представлены на утверждение, при этом испрашивалось разрешение построить одну или две торпеды для практических опытов. Ответ начальника морского генерального штаба адмирала Каваньяри был незамедлительный и благоприятный. Решено было в кратчайшие сроки построить два опытных образца, для чего выделили 30 рабочих завода подводного вооружения в Сан-Бартоломео (Специя). Поскольку изобретатели не были освобождены от своих основных обязанностей инженер-механиков лодок, они могли заниматься специальным заданием только в свободные от корабельной службы часы. Несмотря на это, после преодоления больших трудностей, используя случайные средства (первый двигатель взяли из деталей ра-

¹ Toschi E., In fuga oltre l'Himalaya, Ed. Europee, Milano.

зобранного подъемника!), за короткий срок, не свыше двух месяцев, два образца были построены. «Первые испытания прошли удовлетворительно, — писал Тоски. — Проведенные в холодных водах залива в январе месяце, они дали положительные результаты. Находясь под водой, коченея от холода, мы все же испытывали радость от сознания того, что созданная нами торпеда легко несет нас на себе и послушно бороздит море».

После первой демонстрации было проведено официальное испытание в присутствии представителя морского министерства адмирала Фалангола. Это испытание проводилось в одном из ремонтных доков арсенала в Специи, который в интересах сохранения тайны был оцеплен карабинерами. Несмотря на холод и различные неполадки из-за еще не отработанной окончательно материальной части и ограниченные размеры дока, испытания на маневренность и погружения прошли в соответствии со строгими требованиями. Результаты рассеяли существовавшие до того сомнения и недоверие. В самом деле, эти два настойчивых и смелых человека действительно создали новое боевое средство. В этом нельзя было сомневаться, наблюдая, как их головы то появляются, то бесследно исчезают в мутной воде в зависимости от движения аппарата, невидимого, но, несомненно, послушного и подчиняющегося воле управляющих им людей.

Адмирал Фалангола должным образом оценил преимущества нового оружия и дал разрешение на изготовление некоторого количества торпед, которые вскоре были заказаны. В первые месяцы 1936 года несколько офицеров-добровольцев, обладавших незаурядными физическими и моральными качествами, начали обучаться нелегкому искусству управления торпедой. Хочу напомнить их имена. Кроме Тоски и Тезеи, новое оружие осваивали старший лейтенант Франдзини, лейтенант Стефанини и гардемарин Чентурионе.

Это было зародышем того, что затем стало 10-й флотилией МАС, предназначенной заниматься вопросами



*Капитан 2 ранга
князь Юнио
Валерио Боргезе*



*Капитан 2 ранга
Витторио
Моккагатта*

исследования, строительства, обучения и боевого применения штурмовых средств итальянского военно-морского флота.

Но не все проходило гладко и спокойно. Новое изобретение неизбежно встретило противодействие, недоверие и скептицизм. С одной стороны, были фанатики, сторонники прогресса, которые считали, что флоты — уже пройденный этап, что они не могут существовать при наличии нового оружия. С другой стороны, были консерваторы, полагавшие, что в будущем, как и в прошлом, только корабельная артиллерия сможет разрешать проблему превосходства на море. «Что могут, — спрашивали они, — сделать два человека, погруженные в холодную воду и мрак ночи, при наличии непреодолимых средств обороны морской базы, в которой стоят на якоре корабли флота? Следует ли тратить время и деньги и отвлекать офицеров (в которых ощущался большой недостаток из-за несоответствия штатов растущим потребностям флота) для обучения новому делу, которое вряд ли даст хорошие результаты? Можно ли удовлетворить желание двух молодых офицеров военно-морской инженерной службы стать первыми водителями созданных ими торпед в операциях будущей войны?» Согласно уставу, это категорически запрещалось. Управляемая торпеда являлась боевой единицей итальянского королевского военно-морского флота, а право быть командиром любого корабля является привилегией офицеров строевой службы. Офицеры инженерной службы могли проектировать торпеду, но не могли выполнять командных функций.

Итак, первый маленький отряд водителей управляемых торпед формировался под командованием капитана 2 ранга Каталано Гонцага из флотилии подводных лодок, дислоцирующейся в Специи, а изобретатели Тоски и Тезеи на своих подводных лодках часто находились в плавании, вдали от места дислокации флотилии. Они могли заниматься усовершенствованием своего изобретения и обучением офицеров только в те немно-

гие часы, которые оставались свободными от их основной службы.

В устье реки Серкио, в имении герцогов Сальвиати, вдали от всех дорог, от всякого любопытного взгляда, среди столетних сосен, спускавшихся почти к самому берегу моря, сначала в палатках, а потом в крестьянских домах размещалась учебная база управляемых торпед. Здесь, на лоне величественной и красивой природы, проводилась молчаливая, скрытная, кипучая и упорная деятельность горсточки моряков, которым в один прекрасный день предстояло действовать против кораблей британского флота и своей отвагой заслужить безграничное восхищение всего мира.

Тем временем генерал авиации герцог Амедео д'Аоста из тех же побуждений, которыми руководствовались Тезеи и Тоски, решил достигнуть таких же результатов, но совершенно иными средствами. По его мнению, сразу же после начала военных действий следовало на летающих лодках доставить к базам противника маленькие, быстроходные катера, несущие заряд взрывчатого вещества. Эти катера после спуска их на воду должны были проникать в порт и производить атаку кораблей противника. Атаку следовало прикрывать ударом авиации, отвлекающей внимание средств обороны. Свою идею герцог д'Аоста сообщил брату Аймоне — адмиралу и страстному любителю водно-моторного спорта. Тот заинтересовался ею, и при участии инженеров-специалистов (Джорджис — по корпусам, Гуидо Каттанео — по механической части кораблей) быстро построил два образца катера, отвечающего по размерам и весу особым требованиям, которые имелись в виду при проектировании. Катер имел очень легкий корпус (деревянный набор, обтянутый плотным брезентом) и подвесной мотор. В носовой части помещался заряд взрывчатого вещества, который при ударе катера о корабль противника должен был взорваться и потопить его. Рулевой, убедившись в точности наведе-

ния катера на цель, выбрасывался в море за несколько секунд до столкновения.

Так появился первый штурмовой моторный катер, из которого после многих переделок и усовершенствований получилось прекрасное боевое средство, принесшее нам блестящую победу в бухте Суда.

В связи с окончанием войны в Африке, быстро завершившейся поражением Эфиопии и провозглашением империи, ответственным военным руководителям показалось, что обстановка улучшилась и угроза нарастающего европейского конфликта значительно уменьшилась. В результате небольшое, недавно созданное подразделение, осваивавшее новое специальное оружие, было молча расформировано. Это явилось большой ошибкой, последствия которой мы ощутили в самом начале войны с Англией. Мы не должны были допускать такой ошибки, имея в виду, что укрепление наших позиций в Восточной Африке не только не могло уменьшить недружелюбия Англии по отношению к нам, но еще больше усиливало его.

Получилось так, что с конца 1936 до 1938 года сравнительно небольшое количество нового оружия, требовавшего еще окончательной доработки в целях его совершенствования, было заперто на складах, хорошо укрытых от любопытных взглядов. Немногие добровольцы, уже подготовленные для смелой деятельности, казавшейся одно время неминуемой, были использованы по другому назначению. Технические исследования и соответствующая подготовка планов — прекращены.

В 1938 году командиром 1-й флотилии быстроходных МАС¹ в Специи был назначен энергичный офицер, капитан 2 ранга Паоло Алоизи, которому министерство поручило заниматься специальными средствами. Получив

¹ МАС — мотоскафо антисоммерджибиле — противолодочный моторный торпедный катер. — *Прим. перев.*

со складов старую материальную часть, он энергично взялся за усовершенствование. Примитивная управляемая торпеда Тоски и Тезеи была значительно улучшена, а катера с брезентовой обшивкой заменены другими, с полностью деревянными корпусами. Алоизи активно помогал инженер Каттанео; работа велась на верфи Бальетто в Варацце.

Только в июле 1939 года, ввиду быстрого ухудшения международной обстановки и совершенно очевидного приближения европейского конфликта, морской генеральный штаб отдал следующее распоряжение: «Командованию 1-й флотилии МАС поручается организовать обучение группы личного состава применению специальных средств и провести под наблюдением адмирала Гойрана несколько опытов и испытаний в целях улучшения и окончательной отработки этих средств».

После этого, в первые месяцы 1940 года, получившие ранее опыт водители торпед периодически направлялись в Серкио, однако основные должности на кораблях за ними сохранялись. В учебную группу Тоски, в которую входили Тоски, Тезеи, Стефанини, Каталано, Чентурионе, включили также офицеров: де Джакомо, ди Доменико, Веско, Виринделли, Бертоцци, де ла Пенне и Алоизи.

Начальник морского генерального штаба адмирал Каваньяри, которому тем временем был показан документальный фильм о новых взрывающихся катерах, учитывая потенциальные возможности нового оружия, приказал построить 12 катеров и в оперативном отделе штаба создать бюро по изучению специальных средств под руководством капитана 1 ранга де Паче. Таким образом, новая идея начала постепенно принимать конкретную форму.

Алоизи, как бы пробудивший новое оружие от летаргического сна, много сделал для его совершенствования. Формируя первое подразделение и организуя обучение личного состава, он стремился главным образом к тому,

чтобы ослабить недоверие и сломить сопротивление многих лиц, усматривавших в факте формирования отряда если не бесполезную трату сил, то благоприятные возможности для кое-кого уклоняться от строгой службы и жить в свое удовольствие. И хотя в высших военных кругах укреплялась мысль о решительном использовании в самый начальный момент войны этого оружия как фактора, определяющего исход конфликта, из-за двух потерянных лет не были готовы ни материальная часть, ни личный состав. Между тем события неумолимо надвигались, а следовательно, и приближался день испытания нового оружия.

В начале 1940 года я получил возможность лично познакомиться с группой водителей управляемых торпед. В то время я командовал подводной лодкой «Аметиста», которая была выделена для первого учения с применением таких торпед. О транспортировке их самолетами уже не думали. Нехватка морской авиации, отсутствие действенного, тесного сотрудничества между флотом и авиацией заставили отказаться от этого способа. (Один из примеров того, как в результате отсутствия согласованности в действиях снижались возможности наших вооруженных сил.) Самолет был заменен подводной лодкой.

«Аметиста» вышла в море, имея на борту командующего Верхне-Тирренским морским округом адмирала Гойрана, офицеров де Паче и Алоизи, а также весь личный состав нового отряда. Три торпеды были закреплены на палубе. Южнее острова Тино, в заливе Специи, с подводной лодки, находившейся в позиционном положении, начался выход водителей торпед. Высвободив торпеды, они сели на них верхом — по два человека на каждую, и мы увидели, как три маленьких «суденышка» быстро пропали в темноте ночи. Некоторое время еще виднелись шесть черных точек — головы, едва показывавшиеся над водой, но скоро исчезли и они. Водители торпед должны были, приблизившись к порту, проникнуть в восточные ворота и атаковать стоявший на рейде корабль «Кwarto».

Учение продолжалось всю ночь. На рассвете задачу выполнил один из трех экипажей (у других торпед оказались механические неполадки); к подводной части корабля прикрепили сильный заряд (имитация). В условиях настоящей войны корабль наверняка был бы либо уничтожен, либо серьезно поврежден. В этом учении применили систему радиосвязи на ультракоротких волнах. С подводной лодки водителям торпед, снабженным приемниками, указывался путь возвращения по выполнении операции. Связь себя не оправдала, и от нее отказались. Да и сами водители торпед настаивали на этом. Они считали, что возвращение на лодку не следует даже планировать. Водители должны заранее знать, что с момента спуска торпед на воду всякая связь с лодкой прерывается. О спасении не следует даже думать, нужно все силы использовать для того, чтобы любой ценой выполнить задание. Этот принцип особенно отстаивал участвовавший в ночном учении Тезеи, доходя до фанатизма. «Исход операции, — говорил он, — не самое главное. Важно то, что есть люди, готовые умереть, и действительно умирают, жертвуя собой. Последующие поколения будут брать с нас пример и черпать силы для того, чтобы побеждать». Этими словами Тезеи как бы предсказывал свою гибель. Своей решимостью он завоевал большой авторитет среди товарищей по отряду, которые считали его не только опытным техником, но также своим вожаком и совестью.

Как первое, так и последующие учения, в которых я принимал участие, произвели на меня глубокое впечатление. Будучи достаточно опытным специалистом по подводному оружию, а также дипломированным водолазом, я хорошо представлял себе возможности нового боевого средства. Применение этого оружия, несомненно, было связано с трудностями, но при помощи его люди с высокими физическими и моральными качествами, действуя на пределе человеческих сил, выносливости и воли, могли выполнять то, что по своей неожиданности ни с чем несравнимо. Имея управляемую торпеду и взрывающийся

катер, итальянский флот, и только он один, владел средствами, которые могли бы при внезапном и массовом применении их, одновременно в различных портах, принести Италии весьма ошутимую победу в самом начале военных действий. Эта победа уравнила бы потенциальные возможности противостоящих флотов.

Взрывающийся катер был настоящим штурмовым средством, тогда как к управляемой торпедо больше подходило название «коварное средство». Сами названия показывают, сколь противоположными были требования, предъявляемые к добровольцам одного и другого видов оружия. Насколько для одного нужна стремительность, настолько для другого — сдержанность. Один собирает все свои силы, чтобы использовать их в течение нескольких секунд, другой должен расходовать их часами; один в решительный момент смело бросается навстречу противнику, которого он видит, другой движется во мраке морских глубин, руководствуясь показаниями светящихся приборов, и определяет цель, только нащупывая голыми руками днище корабля противника; наконец, один подобен стрелку, попавшему под перекрестный огонь противника и выскакивающему из окопа в атаку с ручной гранатой или со штыком, другой — минер, прокладывающий через препятствия дорогу в неприятельских водах; он окружен ловушками и опасностями, доверился весьма уязвимому механизму и защищен от леденящего холода морской воды только легким комбинезоном из прорезиненной ткани.

Нужны были разные люди с различными характерами, разные методы подготовки.

Однако их общими отличительными признаками являлись: высокие моральные качества, твердость характера, решительность и смелость, презрение к опасности, серьезность намерений, беззаветная преданность родине.

Взрывающиеся катера находились в Специи, при школе, где люди изучали моторы, управление катером, навигацию, способы преодоления препятствий и осуще-

ствления атак. Управляемые торпеды имелись в Серкио, где обучали пользоваться кислородно-дыхательным прибором под водой, управлению торпедой, навигации, преодолению препятствий при помощи сетепрорезателя или сетеподъемника и, наконец, подготовке взрыва корабля.

Таков был в начале 1940 года этот маленький отряд офицеров и матросов. Люди обладали прекрасными личными качествами, но у них не хватало средств, не было еще достаточно ясного представления о реальных возможностях нового оружия, высказывались сомнения в успешности его применения и, наконец, отсутствовал перспективный план. Так закрывался путь к большому успеху Италии, который мог бы изменить, а может быть, и повернуть весь ход войны. Утверждение о том, что своевременный массированный удар в начале военных действий имел бы полный успех, подтвердилось результатами применения в середине войны наших еще несовершенных средств против английского флота в его хорошо укрепленных базах, т. е. когда уже существовали действенные меры предосторожности и защиты. И даже после того, как англичане завладели нашим новым оружием и оно для них не составляло больше секрета, их корабли в Александрии и Гибралтаре много раз подвергались нападениям, дававшим положительные результаты.

Не из любви к полемике мы вспоминаем о совершенных ошибках и упущенных возможностях, а только потому, что история должна быть написана объективно для будущих поколений. Они должны учиться на ошибках предшественников и не повторять их.

ГЛАВА 2

ШТУРМОВЫЕ СРЕДСТВА

Описание специальных средств. Сверхмалая подводная лодка типа СА. Управляемая торпеда SLC и ее применение. Торпеда Сан-Бартоломео SSB. Взрывающийся катер МТМ. Однотипный ему МТR, перевозимый на подводной лодке. Торпедный катер МТS и однотипные ему МТSM и SMA. «Миньятте», «Чимиче» и «Баулетти»¹, применяемые боевыми пловцами.

В ходе войны штурмовые средства итальянского флота подвергались различным изменениям и усовершенствованиям, которые вызывались тем, что противник противопоставлял средствам нападения, по мере ознакомления с ними, все новые и новые средства защиты. Основными видами штурмовых средств были:

1. Сверхмалая подводная лодка типа СА водоизмещением около 12 т, построенная фирмой «Капрони» по первоначальной модели, относящейся к периоду войны 1915—1918 гг. Она была вооружена двумя торпедами (диаметр 450 мм) и имела экипаж из двух человек. По идее

¹ Условные названия разновидностей подрывных зарядов. — *Прим. ред.*

Анджело Беллони, предусматривалось использование такой лодки для проникновения в подводном положении в порт противника и высадки диверсантов — боевых пловцов с целью минирования кораблей.

Достижения техники в области средств подводного поиска, большие расстояния от наших исходных баз до баз противника (в отличие от обстановки в предыдущей войне), незначительная автономность подводной лодки СА и появление управляемой торпеды — более подвижного, обладающего лучшими тактико-техническими данными для проникновения в порт противника и более экономичного оружия, заставили отказаться от указанной выше идеи применения подводной лодки. Такие лодки готовились использовать для удара по кораблям в порту Нью-Йорк, но этому помешало заключенное перемирие.

Было также построено несколько подводных лодок типа СВ, более мореходных и обладавших значительно большей автономностью. Они имели водоизмещение 30 т и экипаж 4 человека. Эти лодки успешно действовали на Черном море, но не в качестве штурмовых средств.

2. Тихоходная управляемая торпеда SLC, названная «Майяле» (проект Тезеи-Тоски). «Майяле» — это разновидность торпеды длиной 6,7 м, диаметром 53 см, на которой верхом располагались два человека: впереди — водитель (обычно офицер), позади его — помощник, как правило, квалифицированный водолаз, их ноги упирались в подножки; установленный перед водителем козырек из стекла служил волноотводом. Максимальная скорость хода торпеды не превышала 2,5 мили в час; радиус действия — около 10 миль; глубина погружения — до 30 м (предел, который в боевых операциях часто превышали); погружение и всплытие осуществлялись заполнением и продуванием цистерн. Двигатель — электрический, который обеспечивался энергией от аккумуляторной батареи, состоящей из 30 элементов общим напряжением в 60 вольт. Он мог давать 4 скорости хода, которые регулировались посредством маховичка, связанного с реостатом. Управ-

ление рулями осуществлялось так же, как на самолетах. На приборной доске перед водителем имелись контрольные приборы: глубиномер, магнитный компас, вольтметр, амперметр, манометр, показывающий давление в цистернах, и дифференциальный манометр. Все контрольные приборы — светящиеся, чтобы можно было пользоваться ими ночью в подводном положении.

Рассмотрим теперь «Майяле» с носа до кормы. Головная часть — зарядное отделение, содержащее 300 кг взрывчатого вещества, соединено с корпусом торпеды посредством муфты и может легко отделяться. Далее в корпусе находится носовая дифференциальная цистерна и над ней — сиденье для водителя, защитный козырек и доска с приборами управления и контроля. В средней части торпеды помещаются аккумуляторные батареи и электромотор, а над ними — цистерна быстрого погружения и воздушный патрубков с клапаном. Продувание цистерны производится сжатым воздухом из баллона, расположенного сзади нее. Затем имеется сиденье для второго члена экипажа, который спиной прислоняется к ящику с рабочим инструментом (пневматический сетеподъемник и сетепрорезатель, ножницы, зажимы, именуемые «сержантами», для подвески зарядного отделения под килем корабля противника, достаточной длины трос, намотанный на доску, который на нашем языке называется «подъемник»). Дальше в корпусе торпеды помещается кормовая дифференциальная цистерна, отделение гребного вала, гребной винт с оградительной решеткой, горизонтальный и вертикальный рули.

Водители торпед надевали специальные водолазные костюмы из прорезиненной ткани, полностью закрывающие тело, за исключением головы и кистей рук. Костюм Беллони (по имени изобретателя Анджело Беллони) представляет собой герметический комбинезон, надеваемый через отверстие в средней его части, закрываемое затем искусно придуманной водонепроницаемой застежкой. Для дыхания под водой каждый член экипажа

имеет кислородно-дыхательный прибор, рассчитанный на шестичасовое действие. Кислород поступает из стального баллона в резиновую сумку, а оттуда — через гофрированную трубку в маску. Выдыхание происходит через ту же трубку в патрон, который поглощает выдыхаемый углекислый газ.

Теперь посмотрим, как применяется эта материальная часть. Представим себе, что мы находимся внутри большой подводной лодки — носителя. Наши торпеды помещены на палубе в специальных герметических цилиндрах. После нескольких дней плавания подходим к району базы, где намереваемся произвести атаку. Подходим возможно ближе, насколько позволяют естественные препятствия и средства обороны базы.

Выйдя из лодки через люк и очутившись на палубе, каждый экипаж извлекает свою торпеду из цилиндра и проверяет ее, чтобы удостовериться в отсутствии повреждений за время перехода. Если все в порядке, то, включив двигатель и следя за светящейся стрелкой компаса, экипажи с максимальной скоростью хода торпеды двинутся заранее намеченным курсом к входу в гавань. Вначале, в целях ориентировки, водители будут держать головы над водой и дышать наружным воздухом. Это позволяет сохранять силы, что очень важно, так как иногда при длительном пользовании кислородным прибором люди теряют сознание.

По мере приближения к зоне наблюдения часовых противника скорость хода торпед уменьшается. Если возникает опасность быть обнаруженным сторожевым катером или потребуется ускользнуть от луча прожектора, то, используя цистерну быстрого погружения, экипаж скроется под водой, продолжая сближение. И вот торпеда ударяется в сетевое заграждение. Если можно, она пройдет под заграждением, в противном случае будет сделан проход при помощи сетеподъемника или сетепрорезателя. Наконец она в гавани. Движемся к предназначенной цели малым ходом, чуть высовывая над водой голову (гла-

за на уровне воды). Расположение цели хорошо известно, а следовательно, и курс подхода, силуэт же цели тщательно изучался заранее.

Вот и корабль. Как происходит атака? Хочу рассказать об этом словами одного человека, неоднократно участвовавшего в подобных операциях:

«Вы видите силуэт вашей цели; она, как скала, возвышается на фоне неба. Об этом вы мечтали месяцами, готовились к этому годами. Настали решающие минуты. Успех означает славу, неудача — потерю исключительной возможности. Держа глаза на уровне воды, приближаетесь к цели на расстояние до 30 м. Может быть, какой-нибудь свет на палубе, яркая вспышка спички, поднесенной к сигарете, или отрывок песни из помещений команды напомнят вам, что вы собираетесь погубить людей. Ложитесь на курс по компасу, открываете цистерну быстрого погружения и скрываетесь под водой.

Кругом холод, мрак и тишина. Погрузившись на достаточную глубину, закрываете клапан цистерны, даете малый ход и скользите вперед. Неожиданно темнота сгущается: значит, вы уже под кораблем. Останавливаете мотор и открываете клапан продувания цистерны быстрого погружения. Во время всплытия держите одну руку над головой и думаете о том, чего коснетесь — гладкой листовой стали или острых зубьев, которые могут повредить пальцы или, еще хуже, разорвать резиновый комбинезон, и вода проникнет внутрь его.

Вот и киль. Теперь вы отталкиваете торпеду назад так, чтобы ваш помощник мог ухватиться за боковой киль, который имеется на каждом борту любого большого корабля. Чувствуете слабый толчок в спину: это помощник подает знак, что нашел боковой киль и закрепляет зажим. Два толчка в спину — зажим закреплен. Теперь вперед, чтобы добраться до бокового киля другого борта. Помощник протягивает трос от одного бокового киля до другого и прикрепляет к последнему второй зажим. Снова назад, вдоль натянутого под днищем троса, до киля.



*Луиджи Дюран
де ла Пенне*



Тезео Тезеи



Личо Визинтини



Луиджи Ферраро

В то время как вы руками держитесь за трос, а ногами удерживаете торпеду, помощник оставляет свое место и проходит мимо вас к зарядному отделению торпеды. Хотя и темно, но вы знаете, что он отсоединяет зарядное отделение и подвешивает его на тросе, протянутом под днищем корабля.

Наконец, работа закончена; начинает отсчитывать секунды часовой механизм взрывателя, который сработает через два с половиной часа. Помощник возвращается на свое место. Три толчка в спину — все сделано. Включаете мотор, уходите из-под корабля и плавно поднимаетесь наверх. Теперь можно подумать и о своем спасении». Просто, не правда ли?

Позднее мы увидим, как в действительности развертывались события и какие на самом деле трудности встречали водители управляемых торпед, которые часто добивались успеха. Но прежде чем рассказывать об этих событиях, насыщенных драматическими моментами, мы хотели показать вам действия, протекающие в исключительно благоприятных условиях. Даже простое их описание может дать читателю представление о том, с какой оценкой должен подойти к себе каждый, кто добровольно вызвался действовать ночью в открытом море, за тысячу километров от собственных баз, от своего дома; в легком костюме из прорезиненной ткани, верхом на хрупком аппарате, с ужасным грузом — в 300 кг взрывчатого вещества, чтобы под водой проникнуть внутрь гавани и своими руками заложить или подвесить заряд под корпус вражеского корабля.

Это оружие было применено в Гибралтаре, на Мальте, в Алжире и принесло Италии большую победу в Александрии.

3. Торпеда SSB. Это усовершенствованная модель торпеды SLC. Она имела значительно большую глубину погружения, автономность, скорость хода и лучшую мореходность. Изготовленная в секретном цехе завода в Специи по проекту майора Марио Машулли и при содей-

ствии капитана Травальни, она так и не была использована во время войны. Намеченное применение ее не осуществилось в связи с заключением перемирия.

4. Катер МТМ¹ («взрывающийся катер»). Ширина — 1,90 м, длина — 5,20 м, мотор — «Альфа Ромео» 2500 л. с., скорость хода — 32 мили в час. Автономность при максимальной скорости хода — 5 часов. Комбинированный винт-руль составляет внешний блок, как у подвесного мотора. При преодолении заграждений, чтобы не задеть их он легко поднимается. В передней части моторного катера находится заряд взрывчатого вещества весом в 300 кг с ударным и гидростатическим взрывателями. Катером управляет один человек. Осторожно преодолев препятствия и противоторпедные сети, он определяет курс к объекту атаки и наводит на него катер. Затем дает полный ход, закрепляет руль и тотчас выбрасывается в море. Чтобы не быть в воде в момент взрыва, он быстро взбирается на спасательный деревянный плотик, служивший на катере заспинной доской (плотик выбрасывается в море поворотом рычага, перед тем как покинуть катер). Катер, продолжая свой путь, ударяется о цель, в результате чего взрываются пороховые заряды, расположенные кольцом вокруг корпуса катера, разрезая корпус надвое. Кормовая часть отделяется от носовой и быстро тонет. В то же время носовая часть с основным зарядом, достигнув установленной глубины, равной осадке корабля, взрывается под действием гидростатического давления. От взрыва в подводной части корабля образуется большая пробоина.

Этими штурмовыми катерами и были произведены атаки в бухте Суда и на Мальте.

5. Моторный катер МТР². Имеет те же данные и особенности применения, что и предыдущий, но он мень-

¹ Измененный туристский моторный катер. — *Прим. перев.*

² Туристский уменьшенный моторный катер. — *Прим. перев.*

ших размеров для того, чтобы его можно было помещать в цилиндр для перевозки на подводной лодке.

6. Торпедный катер MTSM. Предназначен для нападения на корабли, находящиеся не только в гавани, но и в открытом море, в движении. Размеры: длина — 7 м, ширина — 2,3 м. Два мотора (2500 л. с. «Альфа Ромео»), расположенных по бортам, позволяют катеру развить скорость хода около 30 миль в час. Торпеда диаметром 450 мм находится в специальном торпедном аппарате расположенном в диаметральной плоскости катера. Она выстреливается с кормы сжатым воздухом. Погрузившись в воду, торпеда начинает свой путь, меняя направление движения и проходя под корпусом катера. Две специальные мины с гидростатическим взрывателем дополняли вооружение катера, являясь единственным средством защиты от преследующих его кораблей. Катер MTSM имел экипаж из двух человек: первый и второй рулевые. Он являлся модификацией катеров типа MTS (один мотор и две торпеды), которые участвовали в операциях в Санти Куаранта и в Порто Эдда. К концу войны был создан еще один тип катера — SMA. Катера MTSM широко применялись на Черном море в «колонне Моккагатта», в Северной Африке в «колонне Джоббе», в Тунисе, Сицилии, Сардинии.

7. «Миньятта», или «Чимиче». Подрывной заряд небольших размеров весом 2 кг, присоединяемый к подводной части корабля путем присасывания. Четыре или пять таких зарядов носил на поясе «боевой пловец», снабженный небольшим кислородным аппаратом, который позволял работать под водой в течение 40 минут. Заряд имел взрыватель с часовым механизмом.

«Боевой пловец» — это морской диверсант. В специальном плотно облегающем тело прорезиненном комбинезоне он может проплыть 6—7 тыс. м со скоростью 1500 м/час и незаметно, не вызывая подозрений, приблизиться к кораблю противника. Невидимо и неслышно движется он под водой, под днищем корабля. Движение облегчают

резиновые ласты, надетые на ноги. На голове у пловца сетка, к которой прикреплены водоросли или другие предметы, маскирующие его.

8. «Баулетти». Это усовершенствованный «Чимиче», т. е. подрывной заряд, в корпусе которого помещается 4,5 кг очень сильного взрывчатого вещества. Пловец присоединяет заряд к боковому килю корабля двумя зажимами. Чтобы взрыв произошел не в порту, а в открытом море, заряды имеют взрыватели, устанавливаемые не только «на время», но также «на расстояние». Взрыватель представляет собой маленький винт, приводимый в действие в море от движения судна и только после того, как скорость хода превысит пять миль. После некоторого установленного числа оборотов, соответствующих определенному отрезку пути, винт освобождает стопор часового механизма, что вызывает взрыв. Когда в целях борьбы с этим оружием англичане начали широко применять своеобразный метод, протягивая стальной трос по днищу кораблей, заряд стали снабжать дополнительно защитной скобой, по которой трос скользил, не зацепляясь. В дальнейшем, когда англичане начали систематически обследовать подводную часть своих кораблей при помощи водолазов и подводных пловцов, был применен механизм, вызывавший взрыв при отвинчивании зажимов с целью отделить заряды от корпуса судна.

Было исследовано много других типов штурмовых средств, изготовлялись опытные образцы. Однако я считаю ненужным описывать их, поскольку они не применялись, а также по ряду других причин. Очень много «изобретений» поступило к нам во время войны от частных лиц. В большинстве своем «изобретения» сумасбродные и неосуществимые. Только очень немногие можно было как-то использовать для усовершенствования морских средств нападения.

В общем, подобного рода изобретательность не принесла пользы этой отрасли военного производства.

Все описанные выше средства имели ограниченный радиус действия и требовали предварительной транс-

портировки к району, где находились объекты атаки. В связи с недостатком самолетов, которые во многих случаях были бы идеальным транспортным средством, пришлось переоборудовать некоторые корабли, в частности эскадренные миноносцы и подводные лодки, приспособив их для транспортировки штурмовых средств. Миноносцы со специальным оборудованием (кильблоки на палубе, электрокран для спуска на воду) оказались подходящими для транспортировки взрывающихся катеров, а некоторые подводные лодки были приспособлены для перевозки управляемых торпед. Такие торпеды помещались в находящиеся на палубе лодки большие герметически закрытые металлические цилиндры с легко открывающимися дверцами.

Пловцов, снабженных «Миньятте» или «Баулетти», можно было доставить к объектам атаки различными средствами: одни высаживались с обычных или торпедных катеров, другие — с подводных лодок. В некоторых случаях, когда позволяли обстоятельства, они действовали с побережья нейтральных стран.

ГЛАВА 3

МЫ ВОЮЕМ. ПЕРВЫЙ ПОХОД ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «ИРИДЕ» В АВГУСТЕ 1940 года

Вступление в войну. Штурмовые средства не подготовлены к событиям. Школа боевых пловцов и командир Беллони. Военная тайна. Поход подводной лодки «Ириде» к Александрии. Торпедирование «Ириде» самолетом-торпедоносцем в заливе Бомба. Спасение заживо погребенных. Печальный итог.

10 июня 1940 года Италия вступила в войну против Англии и Франции на стороне Германии, которая имела с Россией договор о ненападении. Естественно, что итальянский флот испытывал всю тяжесть английского превосходства на море, все более ощущаемую, поскольку задача флота заключалась в обеспечении непрерывного снабжения вооружением и людьми нашего фронта в Ливии.

Как же мы начали войну? Как использовалось преимущество выбора нами момента вступления в войну? Каковы были наши планы ведения военных действий? Учитывали ли они элементы быстроты и внезапности и как мы использовали преимущества внезапности? В действительности оказалось, что в военном отношении мы

находились на прежних исходных позициях, с ранее существовавшим соотношением сил. Ни плана действий, ни цели. Мы выжидали.

На французском фронте мы держали оборону; на ливийском фронте велись лишь незначительные действия мелких разведывательных групп (Египет в то время почти совершенно не защищался английскими войсками); Мальта — английская военная морская база (расположенная в центре Средиземного моря на пути из Италии в Ливию), нейтрализация которой должна была бы в течение многих лет быть объектом изучения и планов генеральных штабов, средства воздушной обороны которой состояли на 10 июня 1940 года из 4 самолетов «Гладиатор», не потревожена. Английский флот на Средиземном море, разделенный между базами Гибралтар и Александрия, был недоступен.

Таковы факты. Кто несет за это ответственность, установят будущие историки¹.

На штурмовых средствах при вступлении в войну также отразилась эта общая ситуация. Из нескольких десятков людей был создан маленький отряд, располагавший весьма незначительным количеством оружия, еще не отработанного окончательно. Многие недостатки в материальной части и организации восполнялись в пределах человеческих возможностей упорством, уверенностью, стойкостью и решительностью добровольцев — людей, для которых не было непреодолимых препятствий, трудностей и опасностей.

Столкнувшись с необходимостью набора и обучения добровольцев, командование 1 сентября 1940 года орга-

¹ В одной беседе, имевшей место в 1942 году в Палаццо Киджи (Министерство иностранных дел), Галеаццо Чиано сказал мне: «Когда дуче решил вступить в войну, он спросил Бадольо: «Какие у вас планы относительно Мальты?» «Никаких», — ответил тот». (Чиано был министром иностранных дел, Бадольо — начальником генерального штаба армии. — *Прим. перев.*)

низовало наконец в С. Леопольде, вблизи от военно-морского училища в Ливорно, школу подводных пловцов, идею создания которой тщетно защищал уже много лет Беллони, один из тех в Италии, кто посвятил себя изучению подводного дела. Несмотря на преклонный возраст и полную глухоту, он был призван на военную службу, назначен начальником учебной части школы и техническим советником отряда «коварных» средств. Сюда принимались по личному желанию офицеры всех видов вооруженных сил, унтер-офицеры и матросы всех категорий. Здесь обучали пользоваться кислородно-дыхательным аппаратом, позволяющим часами находиться под водой без ограничения свободы передвижения в отличие от обычного водолаза, получающего воздух с поверхности от насоса, с которым он связан посредством резинового шланга.

В процессе обучения происходил первый строгий отбор. Всякого, кто не вызывал уверенности в том, что он обладает высокими физическими или моральными качествами и твердостью характера, вскоре возвращали из школы в часть как «подготовленного специалиста-водолаза». Для кандидата в водители штурмовых средств после наведения тщательных справок о его прошлом, о семье, о личных мотивах, толкнувших его подать заявление (денежные затруднения, разочарование в любви, семейные раздоры — мотивы, достаточные для того, чтобы забраковать кандидата), наступал самый ответственный момент: непосредственная беседа с командиром отряда, который ставил обучающемуся вопросы, чтобы узнать его внутреннюю жизнь, идеи и характер. После тщательного медицинского осмотра командир на основе своих впечатлений, ознакомления и изучения людей, исходя из своего личного опыта и служебной практики, давал окончательное заключение. Затем в соответствии с психофизическими данными кандидата его направляли либо в надводный, либо в подводный отряд.

Начинался долгий курс обучения (опыт показывал, что для подготовки хорошего водителя управляемой тор-

педы требовалось не менее года), чтобы постепенно выработать у добровольца профессиональные навыки и прежде всего воспитать в нем «готовность пойти на все», которая уже была свойственна его старшим товарищам по оружию.

Сохранение в абсолютной тайне не только всего, что касалось вооружения, учений, численности и дислокации отряда, фамилий товарищей и начальников, но даже и своей принадлежности к отряду было первым требованием к добровольцам и первым испытанием, которому они подвергались. Никто не должен был знать о фактической специальности, которую доброволец выбрал для себя, даже родители, даже невеста. Имея в виду характерную для итальянцев склонность болтать и хвастаться своей осведомленностью, можно представить, какие особые качества требовались от этих молодых людей. Ведь итальянец способен скорее жертвовать жизнью, чем обречь себя на молчание. Однако это достигается обучением, примером и тренировкой. Мне кажется, во время войны среди добровольцев штурмовых средств не было ни одного, который дал бы повод для замечаний за болтливость как в Италии, в течение долгих месяцев подготовки и ожидания, так и в плену во время непрерывных допросов.

В Серкио готовилась первая боевая операция с применением штурмовых средств. Каждый человек в отряде чувствовал все нарастающее напряжение.

Действия экипажей управляемых торпед против кораблей английского флота, обычно стоявших тогда на якоре в базе Александрия (два линейных корабля и один авианосец), должны были проводиться в ночь с 25 на 26 августа 1940 года, когда взойдет луна.

Подводная лодка «Ириде» должна была выйти из Специи в залив Бомба (западнее Тобрука) для того, чтобы принять там с миноносца «Калипсо» управляемые торпеды и их экипажи. Торпеды были те же самые, которыми пользовались при обучении, но тщательно отрегули-



Офицеры 10-й флотилии МАС



Один из первых образцов «Майале»

рованные (новые, боевые торпеды находились еще в постройке). В заливе Бомба их следовало перегрузить на подводную лодку и закрепить на палубе на специальных блоках.

После испытаний на погружение с торпедами на борту «Ириде» должна была вечером 22 августа выйти к Александрии, рассчитав путь так, чтобы в ночь на 25 августа быть в 4 милях от базы. Поскольку управляемые торпеды рассчитаны на давление воды максимум на глубине 30 м, постольку лодка не могла погружаться на большие глубины. Это было очень серьезным ограничением, так как прозрачность воды позволяла воздушной разведке противника обнаруживать подводные лодки даже на глубине 50 м. Получив по радио из Рима подтверждение, что корабли английского флота, согласно данным авиаразведки, стоят на якоре в базе, «Ириде» должна была спустить торпеды с экипажами, которым следовало проникнуть в гавань. На борту лодки должны были находиться 5 экипажей — по одному на каждую управляемую торпеду и один резервный. Для участия в операции были назначены: водитель Джино Биринделли с водолазом Дамос Пассаньини; водитель Тезео Тезеи с водолазом Алчиде Педретти; водитель Альберте Францини с водолазом Эмилио Бьянки; водитель Элиос Тоски с водолазом Энрико Лаццари. В резерве остались водитель Луиджи Дюран де ла Пенне и водолаз Джованни Лаццарони.

Подводной лодкой «Ириде» командовал старший лейтенант Франческо Брунетти. Руководил операцией капитан 3 ранга Марио Джорджини, принявший перед началом военных действий командование 1-й флотилией МАС и отрядом специальных средств.

«Ириде» (которую я хорошо знал, так как в 1937 году во время войны в Испании плавал на ней) прибыла благополучно в залив Бомба утром 21 августа; вскоре там же встал на якорь миноносец «Калипсо», имея на борту управляемые торпеды и их экипажи. В заливе уже стояли моторное судно «Монте Гаргано» под флагом командую-

шего морскими силами в Ливии адмирала Бруно Бривонези, небольшой пароход, с которого выгружали бочки с бензином, и несколько моторных шхун.

После полудня 21 августа английские самолеты бомбардировали гидроаэродром Менелао, расположенный в заливе Бомба. Они, конечно, не могли не заметить сосредоточение кораблей в этих обычно пустынных водах. На следующее утро появился английский самолет-разведчик, по которому зенитная артиллерия кораблей открыла сильный, но безрезультатный огонь. В 11 час. 30 мин., когда была закончена погрузка торпед с «Калипсо» на палубу «Ириде» и миноносец ошвартовался у борта «Монте Гаргано» для пополнения запасов, а «Ириде» вышла с рейда для пробного погружения с управляемыми торпедами на палубе, на расстоянии 6000 м были замечены три английских самолета-торпедоносца, летевших строем клина на высоте 60—70 м. Самолеты также заметили лодку и устремились на нее.

Поскольку малая глубина (15 м) не позволяла произвести быстрое погружение, командир Брунетти отдал следующие приказания: «Полный вперед! Задраить переборки! Боевая тревога!» Надеясь затруднить прицельное сбрасывание торпед с самолетов, он повел лодку контркурсом по отношению к среднему самолету. На дистанции, немного превышающей тысячу метров, лодка открыла пулеметный огонь по крайним самолетам, которые между тем снизились до 10—15 м. Эти два самолета, пролетая справа и слева от лодки, торпед не сбрасывали, но обстреливали ее из пулеметов, в результате часть орудийной прислуги была убита; средний самолет с дистанции 150 м сбросил торпеду. Торпеда пробила правый борт в носовой части лодки и взорвалась в кают-компании. «Ириде» тут же затонула. На поверхности воды остались 14 человек из числа тех, кто был на палубе и на мостике (среди них Тоски и Биринделли).

Оказавшись в воде, командир лодки Брунетти, несмотря на то, что сам был ранен, собрал при помощи Би-

ринделли оставшихся в живых и позаботился об оказании помощи раненым, среди которых находился штурман Убалделли. Между тем самолеты, продолжая дерзкий налет, успешно атаковали «Монте Гаргано». Направленная в миноносец «Калипсо» торпеда по счастливой случайности не достигла цели. И все это произошло за несколько секунд!

Командир «Калипсо», приказав обрубить швартовы, поданные на «Монте Гаргано», который начал тонуть, направил миноносец к месту, где исчезла «Ириде», и подобрал пострадавших. Экипажи торпед без подводного снаряжения (оно все осталось на «Ириде») сразу же начали нырять с борта корабля все глубже и глубже, пока не достигли корпуса лодки, который был очень хорошо виден, и не закрепили лить с буйком.

«Ириде» лежала на дне на глубине 15 м, сильно накренившись; в корпусе лодки зияла громадная пробоина. Как только «Калипсо» доставил из Тобрука водолаза и несколько кислородных приборов, началось тщательное обследование затонувшего корабля. Биринделли, Тезеи, Тоски, Францини, де ла Пенне и их помощники поочередно опускались на дно в надежде, что кто-нибудь из экипажа лодки еще остался жив. Наконец Тезеи доложил: «Слышны голоса!» Немедленно была установлена звуковая связь; выяснилось, что в живых осталось только 9 человек и все они находятся в кормовом торпедном отсеке.

С этого момента развернулась напряженная борьба. 10 человек — экипажи управляемых торпед, направлявшихся в порт Александрия, использовали все свои силы, весь опыт для спасения оставшихся в живых на затонувшей лодке. Борьба длилась без перерыва 20 часов и полна драматических моментов. Люди — против стали. Кормовой люк лодки — единственный путь спасения — заклинило при взрыве. Для того чтобы снять крышку люка, водолазы работали всю ночь при свете подводных прожекторов. Только на рассвете удалось при помощи лебед-

ки моторной шхуны вырвать крышку люка и открыть таким образом выход для личного состава лодки. Подводным пловцам представилось ужасное зрелище: в горловине люка находились окоченевшие трупы двух унтер-офицеров, которые хотели спастись, но не смогли открыть крышку и погибли. Между тем положение 7 оставшихся в живых становилось все труднее, несмотря на то, что удалось обеспечить их воздухом при помощи шланга. У некоторых появились признаки потери рассудка, другие выражали неуверенность в успехе работ по их спасению: с течением времени увеличивалось отравление газом, выделяемым аккумуляторными батареями. Снаружи спасающие отдали приказание: «Откройте внутреннюю крышку люка и затопите весь отсек. Крепко держитесь друг за друга, чтобы не быть опрокинутым потоком ворвавшейся воды. Как только отсек будет затоплен, выбирайтесь через горловину люка и поднимайтесь наверх».

В лодке приказание долго обсуждалось людьми, уже потерявшими способность здраво рассуждать. Они отказывались выполнить его, несмотря на то, что это был единственный путь к спасению. Они, кажется, предпочитали медленную и верную смерть в своем стальном гробу. В конце концов пришлось прибегнуть к сильному средству, которое оправдало себя: спасавшие предупредили: «Если вы не выполните приказа в течение получаса, мы прекратим работы и уйдем». Чтобы усилить угрозу, все поднялись на поверхность.

Предоставим теперь слово одному из присутствовавших во время этой трагической сцены:

«С маленькой шхуны, на которой мы находимся уже второй день, пристально всматриваемся в воду и ждем, когда появится признак того, что люк отдраен. Ничего не заметно. Медленно тянутся минуты; установленный срок (полчаса) уже почти истек. Вдруг над поверхностью моря вздымается водяной столб и вырывается воздушный пузырь. Сильный всплеск. Открыли! Готовимся ны-

рять, чтобы в случае необходимости оказать помощь. Между тем поверхность воды постепенно успокаивается.

Резкий крик человека, вынырнувшего со дна и показавшегося на поверхности, нарушил только что установившуюся тишину. Это первый спасшийся человек. Видя солнце и море, видя природу после 24 часов пребывания в стальном гробу, среди вредных испарений и мрака, избежав мучительной смерти, он испустил этот потрясающий крик. Это крик новорожденного, но в сто раз сильнее, так как он исходил от двадцатилетнего матроса. Вскоре один за другим появляются остальные. На глазах некоторых из присутствующих от волнения выступают слезы»¹.

Так вышли все. Последнего, наиболее упрямого, буквально вырвал из могилы де ла Пенне, который проник в кормовой торпедный отсек «Ириде». К несчастью, из-за внутреннего кровоизлияния (результат, главным образом, неспособности переносить высокое давление) двое из спасшихся вскоре умерли, несмотря на помощь врачей и энергично проделанное искусственное дыхание.

Наконец, после того как экипажи управляемых торпед подняли 4 торпеды и в скорбном молчании отдали честь павшим товарищам, шхуна со своим вызывавшим печаль грузом покинула этот район.

На том же «Калипсо» группа, отбившая месяц назад с такими большими надеждами, возвратилась в Серкио. Это была неудача, причины которой следовало проанализировать, но она оказала стимулирующее воздействие на экипажи управляемых торпед. Люди, испытавшие тяжелое разочарование, будучи вынужденными напрягаться до последнего предела человеческих сил, но не для нанесения удара по противнику, а для спасения своих собратьев, находящихся в опасности, немедленно вновь принялись за работу с целью как можно быстрее подготовиться к новой попытке.

¹ Toschi E., *In fuga oltre l'Himalaya*, Ed. Europee, Milano.

В связи с изложенными выше событиями офицеры штурмовых средств, командир группы Джорджини, командир «Ириде» и командир «Калипсо» были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть»; те, кто остался на дне моря, почти вся команда «Ириде» — крестом «За воинскую доблесть» — посмертно; двое из оставшихся в живых, проявившие высокую выдержку в трагические часы пребывания в затонувшей подводной лодке, получили бронзовые медали.

Итак, потерей подводной лодки, одного парохода и многих человеческих жизней закончилась первая робкая, импровизированная попытка применения нового оружия военно-морского флота. Из-за поверхностного и легкомысленного отношения к подготовке материальной части и недостаточно четкой организации было маловероятно, что использование нового оружия принесет успех, даже если бы торпеда противника и не прервала поход лодки в самом начале.

Операция проводилась по приказанию адмирала де Куртена, в ведении которого в тот период находились штурмовые средства.

ГЛАВА 4

СЕНТЯБРЬ 1940 года. ПОХОДЫ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК «ГОНДАР» И «ШИРЕ»

«Веттор Пизани» дает течь. На Балтийском море. Меня назначают командиром подводной лодки «Ширé». Поход подводной лодки «Гондар» к Александрии. Потопление «Гондар». «Ширé» направляется к Гибралтару; в базе кораблей нет. Неужели шпионаж?!

Вступление Италии в войну застало меня на должности командира подводной лодки «Веттор Пизани», приданной флотилии, базирующейся на Аугусту¹. Это был старый корабль с сильно изношенными механизмами и корпусом, через который повсюду просачивалась вода. Плавать на нем и вести боевые действия было настоящим подвигом. В каждом отсеке лодки мы имели запас резиновых шлангов, которые использовались для того, чтобы отводить проникающую воду непосредственно в заместительные цистерны. В результате после нескольких часов пребывания в подводном положении помещения

¹ Военно-морская база на Сицилии. — *Прим. перед.*

лодки походили на девственный лес, где нелегко было пробраться среди переплетавшихся во всех направлениях, как упругие лианы, резиновых шлангов. Только после неоднократных предупреждений о возможной катастрофе военно-морское министерство признало подводную лодку «Веттор Пизани» «непригодной к боевым операциям» и передало ее созданной в Пола школе подводного плавания.

В августе 1940 года я с двумя другими офицерами, Маззи и Буонамичи, был направлен на специальные курсы, где обучали боевым действиям против атлантических конвоев. Курсы были организованы при немецкой школе подводников в Мемеле на Балтийском море. Обучение носило исключительно практический характер и заключалось в интересном десятидневном походе, во время которого я находился сначала на борту плавучей базы подводных лодок, а затем на некоторых лодках. Благодаря этому я мог убедиться, что личный состав немецких подводных лодок — от командира до матросов — ни по индивидуальным качествам, ни по слаженности действий не был выше нашего. Но он получал длительную прекрасную теоретическую и практическую подготовку, позволявшую немцам уже в период обучения накапливать необходимый опыт и развивать у них качества, которые наши командиры и экипажи приобретали лишь в ходе боевых операций.

Как офицер, прошедший курс обучения боевым действиям в Атлантике, я ожидал, что по возвращении в Италию меня назначат командиром одной из наших океанских подводных лодок, которые в те дни уходили в море, направляясь в нашу новую базу в Бордо. Но вместо этого я был вызван в морской генеральный штаб, где меня принял адмирал де Куртен. Он предложил мне командовать подводной лодкой «Ширé», находившейся в распоряжении командира флотилии специальных средств флота. Я с радостью принял это предложение.

Вскоре я прибыл в Специю. «Ширé» находилась в доке. Это была самая современная лодка водоизмещением 620 т,

относившаяся к хорошо зарекомендовавшему себя типу лодок, известному мне еще с того времени, когда я был командиром «Ириде».

После неудачного похода в августе к Александрии, который стоил нам подводной лодки «Ириде», торпедированной самолетом в заливе Бомба, шла активная подготовка к новой операции. Две подводные лодки, «Гондар» и «Ширé», были переоборудованы в «транспортеры штурмовых средств». На их палубах было установлено по три металлических цилиндра (два рядом — на корме и один — на носу), способных выдержать давление воды на предельных для подводной лодки глубинах и оборудованных для размещения в них управляемых торпед. С лодок сняли орудия, для которых уже не осталось места; были произведены некоторые работы, обеспечившие вентиляцию батарей управляемых торпед и систему заполнения и осушения самих цилиндров. Исходя из личного опыта, я внес ряд других усовершенствований. Рубка стала меньше и уже, что делало лодку менее заметной на поверхности воды. После долгих изысканий и экспериментов с окраской лодки я выбрал матовую светло-зеленую краску, которая казалась наиболее пригодной для маскировки в ночных условиях. С такой окраской лодка как бы сливалась с ночным небом.

Командиром подводной лодки «Гондар» назначили Брунетти, приняв во внимание его просьбу довести до конца внезапно прерванную операцию. Мое же назначение на «Ширé» было вызвано, вероятно, тем, что в предшествующие годы я как водолаз много занимался подводными проблемами.

На основании приказа адмирала де Куртена был разработан план операции, который предусматривал при благоприятной фазе луны в сентябре одновременный удар по двум большим английским военно-морским базам на Средиземном море: «Гондар» под командованием Брунетти, на глазах у которого затонула торпедированная «Ириде», должна была направиться к Александрии, а



«Майяле»



Боевые пловцы идут к цели



Поднятая англичанами «Майяле»

«Ширé» — нанести удар по кораблям эскадры в Гибралтаре. Одновременность действий диктовалась желанием использовать элемент внезапности. До сих пор еще не был потоплен ни один корабль противника при помощи нового секретного оружия, оружия мощного, но использование которого требовало больших усилий и риска. Естественно было предположить, что, как только противник после первого удара поймет, какую угрозу представляет для его кораблей это оружие, он немедленно постарается отыскать и применить для обороны своих баз новые средства. Поэтому возобновить нападение будет значительно труднее или даже невозможно.

Вечером 21 сентября «Гондар» с управляемыми торпедами, надежно укрытыми в цилиндрах, вышла из Специи. В Мессинском проливе у виллы Сан-Джованни она приняла на борт экипажи торпед. Задержка с приемом экипажей была умышленной, чтобы сократить время пребывания их на лодке, т. е. не утомлять людей физически накануне предстоящего им исключительного напряжения сил. Кроме капитана 2 ранга Марио Джорджини, старшего начальника при выполнении операции, на борт были приняты: водитель торпеды Альберте Францини и водолаз Альберте Качоппо; водитель Густаве Стефанини и водолаз Александре Скаппино; водитель Элиос Тоски и водолаз Умберто Руньяти; водитель Аристиде Кальканьо и водолаз Джованни Лаццарони (последние два человека составляли резервный экипаж).

Переход до Александрии проходил нормально. Вечером 29 сентября «Гондар» всплыла и пошла самым полным надводным ходом, чтобы вовремя прибыть к намеченному месту выпуска управляемых торпед. Однако водителей торпед, нетерпение которых росло по мере приближения решительного момента, постигло разочарование. В полученной из Рима телеграмме говорилось: «Английский флот в полном составе покинул базу. Возвращайтесь в Тобрук».

Горькое разочарование и бессильный гнев испытывали водители торпед, когда «Гондар» меняла курс, удаля-

ясь от Александрии. Пребывание в этом, тщательно охранявшемся районе, как, впрочем, в районе всякой военно-морской базы, было опасным. Это вскоре подтвердилось. В 20 час. 30 мин. 29 сентября во всех отсеках лодки прозвучал резкий сигнал срочного погружения. Через несколько секунд после того, как был задраен единственный оставшийся открытым во время плавания в боевой обстановке рубочный люк, лодка послушно развернулась и с чрезвычайной быстротой начала погружаться.

Брунетти, немедленно спустившись из рубки в центральный пост, объявил: «Корабль противника на расстоянии менее 800 метров».

Неужели лодку заметят? Неужели ее обнаружат при помощи точных приборов поиска, которыми наука уже снабдила все английские корабли?

Этот вопрос тревожил всех членов экипажа, которые молча стояли на боевых постах, в то время как лодка, в которой они находились, быстро погружалась на максимальную глубину — 80 м. Шум винтов проходившего прямо над ними корабля, ясно различаемый ухом, не предвещал ничего хорошего. Через несколько секунд все сомнения исчезли: пять сильных взрывов, раздавшихся вблизи лодки, подбрасывали ее, как листик, очутившийся во власти урагана. Внутри лодки все погружено во мрак. Экипаж спокоен. Люди готовы использовать все силы, весь свой опыт на то, чтобы выдержать неизбежное — долгий и смертельно опасный поединок. Включено аварийное освещение; исправлены некоторые приборы, поврежденные страшными взрывами; каждый на своем боевом посту следит за приборами и различными механизмами. Это не борьба людей против людей, а борьба с яростными силами моря, потревоженного подводными взрывами.

Подводная лодка погрузилась на глубину 125 м; все корабельные механизмы остановлены, чтобы устранить всякий источник шума, который мог бы облегчить противнику поиск. Внутри лодки царит абсолютная тишина.

Люди, затаив дыхание, стоят или присели на корточки у своих постов; они передвигаются лишь в случае крайней необходимости, выполняя приказания спокойными, бесшумными движениями. Они ждут. Это напряженная игра нервов, игра в терпение — обычная жизнь подводников в военное время. Тишина, неподвижность — единственная мера защиты от преследования противника. За его действиями следит корабельный гидроакустик, голос которого время от времени нарушает мертвую тишину: «Корабль с турбинной установкой на подходе, курс 320... приближается... приближается... прямо над нами...» Снова грохочут ужасные взрывы, которые, кажется, нельзя перенести. В клепанных швах стальных листов от ударов и огромного давления начинает просачиваться вода.

И так час за часом, в течение всей ночи. За подводной лодкой охотятся три корабля, через каждый час сбрасывается серия глубинных бомб. Экипаж с изумительным спокойствием выдерживает разгул страшных сил, борьба с ними ведется всеми возможными способами: используются аварийные средства, откачивается вода, которая уже накопилась в разных местах. Но это неравная борьба. Лодка теряет устойчивость, ее то подбрасывает вверх, то она погружается, подвсплывает и вновь погружается, становясь все менее послушной воле человека. Постепенно истощаются запасы сжатого воздуха и электрической энергии.

И вот, в 8 часов утра, после 12-часовой охоты противника за лодкой, «Гондар» начинает погружаться все глубже и глубже, как кусок свинца. Кажется, что она уже не может остановиться, видимо, это конец. Короткое совещание офицеров: жертвовать людьми бессмысленно, нужно попытаться спасти их. Начали продувать балластные цистерны, используя остаток сжатого воздуха. Хватит ли его, чтобы прекратить погружение и всплыть на поверхность? Глаза следят за стрелкой глубомера: на глубине 155 м погружение прекратилось. Сначала очень медленно, потом все быстрее и быстрее лодка поднимается

из глубины и затем, как воздушный пузырь, выскакивает на поверхность.

На борту все подготовлено для последующего затопления лодки. Мгновение — и команда, отдраив люки, очутилась на палубе. Оставив люки открытыми, люди бросаются в воду. Лодка вскоре снова погружается, исчезая в волнах, — теперь уж навсегда.

Люди, которые, казалось, были осуждены на гибель, снова очутились на поверхности голубого моря в лучах солнечного света. Они полной грудью вдыхали чистый воздух, так непохожий на тот, насыщенный парами масла и углекислоты, которым они дышали столько времени. Они живы! Неважно, что два английских миноносца, «Стюарт» и «Н-22», и корвет продолжают вести огонь. Неважно, что самолет типа «Сандерленд», снизившись до 50 м, сбрасывает на опустевшую лодку несколько бомб. Теперь это не страшно, а если суждено, то уж лучше умереть под открытым небом, глядя на солнце. Через некоторое время английские корабли подбирают моряков. Таким образом, вместе с другими попали в плен Тоски, Францини, Стефанини, Джорджини, Брунетти и все остальные члены экипажей управляемых торпед. Подводная лодка «Гондар» погибла. Так закончилась вторая попытка напасть с помощью штурмовых средств на английский флот в Александрии.

Между тем «Ширé» 24 сентября тоже покинула Специю, имея на борту три управляемые торпеды и их экипажи в составе: водителя Тезео Тезеи и водолаза Альчиде Педретти; водителя Джино Биринделли и водолаза Дамос Пакканьини; водителя Луиджи де ла Пенне и водолаза Эмилио Бьянки. В резервный экипаж входили: водитель Джангастоне Бертоцци и водолаз Арио Лаццари.

Согласно плану, «Ширé», войдя в Гибралтарский пролив, должна была проникнуть в бухту Альхесирас, в которой, как известно, находится английская военно-морская база. Командиру лодки следовало выбрать удобное место для выхода экипажей управляемых торпед. После-

дни должны, преодолев препятствия, атаковать в базе корабли, которые им предварительно укажет командир лодки в соответствии с полученными по радио из Рима данными относительно расположения кораблей. Был установлен порядок очередности выбора целей: линкоры, авианосцы, крейсера, ворота доков, если доки заняты. Экипажи торпед, прикрепив заряды к корпусам кораблей, должны попытаться покинуть бухту и добраться до нейтральной территории (испанский берег находится всего в нескольких километрах от Гибралтара). Были приняты меры для обеспечения им быстрого передвижения по Испании и возвращения воздушным путем в Италию.

Этот поход лодки дал возможность испытать оборудование, предназначенное для транспортировки управляемых торпед. Подводная лодка «Ширé» с тремя цилиндрами на палубе, окрашенная в светло-зеленый цвет, на фоне которого выделялся нарисованный более темной краской силуэт траулера, выглядела довольно нелепо. Трудно было представить себе что-либо более неуклюжее. На определенном расстоянии она не походила ни на подлодку, ни на надводный корабль; ее можно было принять за лихтер или баржу. Но человек быстро привыкает ко всему, и вскоре она стала для меня самой лучшей подводной лодкой флота, такой же, какими в свое время были те 9 подводных лодок, на которых я плавал до этого.

Во время похода к Гибралтару я ближе познакомился с экипажем. Он весь состоял из старых подводников, которые обладали основными необходимыми качествами: спокойствием, хладнокровием в любой обстановке и терпением. Им были присущи дух самопожертвования, возведенный в жизненное правило, глубокое чувство долга, скромность и сдержанность, особая вдумчивая методичность во всех движениях и, наконец, уверенность в командире, слово которого было для них законом.

В состав экипажа входили: мой старший помощник неаполитанец Антонио Урсано, умевший хорошо наладить внутрикорабельную службу, штурман Ремиджо Бе-

нини, пришедший из торгового флота, невысокого роста, всегда спокойный, хладнокровный, прекрасный моряк, минер Армандо Ольчезе, лигуриец, тоже из торгового флота, сильный человек, смелый и опытный моряк, инженер-механик Бонци (которого впоследствии сменил Антонио Тайер), красивый молодой человек с открытым и честным лицом, прекрасный специалист. Унтер-офицеры были надежные люди — старые морские волки, проплававшие на подводных лодках по нескольку лет. Среди них: Равера — отличный и надежный старшина-машинист; старшина-электрик Рапетти — культурный и вежливый, обладающий всеми качествами, необходимыми для того, чтобы стать офицером; Фарино — старшина-торпедист, скромный и энергичный. Все остальные старшины-специалисты и матросы являлись также отважными, способными, знающими свое дело моряками. Это был замечательный экипаж, состоявший из обычных моряков, а не из специально подобранных людей. Своими подвигами во время войны и своей гибелью он показал, на какой героизм способны итальянцы, когда ими руководят командиры, учитывающие физические и духовные запросы подчиненных. Незабвенные моряки, спящие вечным сном в подводной лодке «Ширé», лежащей на дне Средиземного моря, вам я посвящаю эти строки! Я хочу, чтобы ваши действия и ваша гибель стали известны итальянцам, чтобы они выразили вам заслуженную признательность и сохранили бы о вас вечную память.

Благополучно совершив переход, 29 сентября мы оказались в 50 милях от Гибралтара. В это время от высшего военно-морского командования была получена радиogramма, предписывавшая возвратиться в Ла Маддалена, так как, согласно достоверным сведениям, английский флот из Гибралтара ушел. 3 октября «Ширé» ошвартовалась в Ла Маддалена.

Как было сказано ранее, 29 сентября на основании имевшихся сведений о внезапном уходе английских кораблей из Александрии за несколько часов до планируе-

мого нападения аналогичный приказ был отдан подводной лодке «Гондар». Были ли англичане предупреждены? Может быть, шпионаж? Интеллидженс сервис? Или это было всего-навсего случайное совпадение выхода английских кораблей из баз независимо от наших планов? Все это остается загадкой.

Но некоторые обстоятельства и, в частности, тот факт, что при последующих действиях наших штурмовых средств английские корабли не были подготовлены к отражению нападения и, стоя на якоре на обычных местах, спокойно ожидали своей участи, дает право предположить, что речь идет о неблагоприятном стечении обстоятельств. Человек всегда стремится отыскать причину неудачи, но зачастую ход событий зависит только от судьбы.

Не сдаваться, не останавливаться, не отступать: «Терпение и настойчивость могут сделать многое», — говорил Нельсон.

ГЛАВА 5

МОККАГАТТА СОЗДАЕТ 10-ю ФЛОТИЛИЮ МАС

Моккагатта — командир флотилии. Организационные вопросы. Подводный и надводный отряды. Тотальная мобилизация. Взаимоотношения между офицерами и матросами. Обучение. Радиоуправляемый корабль «Сан-Марко». Жизнь в Серкио. Наши матросы. Адмиралы де Куртен, Джартозио, Вароли Пьяцца. Рост активности 10-й флотилии. Трезвое решение Моккагатта

Нашим командиром вместо Джорджини был назначен капитан 2 ранга Витторио Моккагатта, очень способный и знающий офицер, настойчивый в осуществлении своих целей. До этого он служил главным образом на больших кораблях и ему не хватало специальных технических знаний в области нового оружия. Однако благодаря своей неиссякаемой энергии и исключительной работоспособности он быстро вошел в курс дела. Прекрасный организатор, он разработал такую организационную структуру, которая должна была превратить отряд штурмовых средств в высокоэффективную военно-морскую часть, занимающуюся исследованиями, созданием и применением оружия, способного «поражать противника всюду, где бы он ни находился».

15 марта 1941 года штурмовые средства выделили из состава 1-й флотилии МАС, куда они входили с 1938 года. В целях маскировки действительного назначения вновь созданной части ее по предложению Моккагатта назвали 10-я флотилия МАС. Штаб флотилии имел оперативный и исследовательский отделы и канцелярию. Флотилия включала в себя подводный отряд, командовать которым был назначен я, и надводный отряд, вверенный капитану 3 ранга Джордже Джоббе.

В подводный отряд входили: школа подводных пловцов в Ливорно, школа водителей управляемых торпед в Бокке ди Серкио, подводные лодки — носители управляемых торпед и, наконец, диверсионные группы. В надводный отряд входили: взрывающиеся катера и школа их водителей в Специи (в Балипедио Коттрау дель Вариньяно), а также катера других типов, которые постепенно вводили в строй по мере того, как это вызывалось необходимостью, в том числе взрывающиеся катера, транспортируемые на подводных лодках в цилиндрах вместо управляемых торпед. Кроме того, имелись другие плавсредства (МТJ, МТG и др.), о которых скажем ниже.

Были значительно расширены источники комплектования. Министерство военно-морского флота разослало циркуляр командирам всех военно-морских частей, предлагая не задерживать добровольцев, желающих выполнять «специальные военные задания». Это давало возможность производить более тщательный отбор людей. Водителей штурмовых средств подвергали всесторонним обследованиям в специально созданном «Биологическом центре», куда были приглашены наиболее видные специалисты итальянской медицины, чтобы помочь командованию флотилии отобрать людей, обладающих качествами, позволяющими им действовать в особых условиях.

Беллони руководил так называемым «Подводным центром», в задачу которого входило изучение круга вопросов, связанных с длительным пребыванием человека под

водой. Министерство отпустило дополнительные фонды и, что особенно важно, предоставило большую самостоятельность в их распределении в рамках директив генерального штаба. Командование флотилии установило более тесные, непосредственные отношения с отделом подводного оружия арсенала в Специи. Опытный инженер — майор Марио Машулли — был назначен начальником цеха секретного оружия, из которого продолжали поступать более усовершенствованные управляемые торпеды. Другие средства находились в стадии разработки. Флотилия имела полномочия заключать договоры непосредственно с частными фирмами на поставку необходимой материальной части. Особо тесное сотрудничество поддерживалось с фирмой «Пирелли», поставлявшей кислородно-дыхательные приборы и другую материальную часть для подводных пловцов, и с фирмой «Каби», которая производила специальные детали для взрывающихся катеров. Один из бывших работников последней — инженер Каттанео, призванный из запаса, — служил техником на флотилии.

Так в этой маленькой части военно-морского флота произошло объединение военных и штатских специалистов, наладилось сотрудничество медиков, ученых, изобретателей, инженеров, моряков и представителей промышленности, необходимое для получения максимального успеха. Такое сотрудничество было бы желательно распространить на все вооруженные силы, однако 10-я флотилия была редким и, может быть, единственным примером этому в Италии. Между тем другие страны, лучше нас обеспеченные природными богатствами и более сильные в промышленном отношении, встретили войну, мобилизовав все свои силы и направив к одной цели согласованные усилия всей научной и производственной деятельности нации.

Произошли изменения также и в области планирования. Представители высшего командования, убедившись наконец в огромных возможностях новых боевых средств,

предоставляли командованию 10-й флотилии МАС все большую инициативу в отличие от положения, существовавшего до этого в итальянском флоте. (Это была своего рода децентрализация в противоположность централизации, практикуемой высшим военно-морским командованием.) Она дала исключительно хорошие результаты: стимулировалась инициатива отдельных лиц, ускорялся процесс реализации ценных предложений, лучше сохранялась военная тайна.

10-я флотилия жила своей внутренней жизнью, не подвергаясь никаким внешним влияниям. Вопросы политики, иллюзии о скором окончании войны, внезапный восторг по поводу успеха, подавленность в связи с неудачей — все это не занимало наши умы и не отвлекало нас от дела. Нас вдохновляли одна мысль, одно страстное желание, одно стремление: подготовить людей и оружие и найти способ как можно сильнее ударить по противнику. Все остальное нас не интересовало.

От командира флотилии до офицеров, от унтер-офицеров до матросов — все мы были связаны узами, несомненно, более тесными, чем те, которые требует воинская дисциплина. Это было уважение по отношению друг к другу: матрос видел в офицере начальника, а офицеры в свою очередь вели себя во всех случаях, и особенно в боевой обстановке, так, чтобы заслужить уважение подчиненных и увлечь их за собой больше личным примером, чем командой.

По мере того как флотилия росла и расширяла свою деятельность, увеличивалась численность личного состава. Становилось все труднее сохранять военную тайну. Для этого применили систему разделения на отдельные ячейки. Личный состав каждой специальности был отделен как бы непроницаемой переборкой, так что люди, входившие в одну группу, не знали ничего о том, что делается в смежных группах, и, конечно, о том, что делается в масштабе всей флотилии. Случалось так, что два матроса, служившие в 10-й флотилии, но в разных отрядах,

встретившись, скрывали свою причастность к работам со специальными средствами.

Командование флотилии усилило практические занятия, что являлось ключом к наибольшей эффективности нового оружия, представляющего собой комплекс из людей и материальной части. Водители управляемых торпед, закончившие курс обучения в Серкио, два раза в неделю прибывали в Специю, где с баркаса или с подводной лодки спускались в море и проводили в ночное время учение, включающее: подход к гавани; преодоление сетевых заграждений; скрытное плавание внутри гавани; сближение с целью; подход к подводной части судна; присоединение зарядного отделения торпеды и отход. Целью при подобных учениях являлся выделенный в наше распоряжение старый крейсер «Сан-Марко», переоборудованный в радиоуправляемую мишень для артиллерийских стрельб.

Он стоял на якоре в бухте Вариньяно, окруженный противоторпедными сетями, которые, являясь реальной защитой корабля от возможных атак противника, приближали учение в целом к действительности. Иногда объектом «нападения» был не «Сан-Марко», а отдельные корабли, временно находившиеся в Специи. Вспоминаю, в частности, случай с линейным кораблем «Чезаре». Водителям торпед удалось присоединить зарядные отделения незаметно для находившихся на борту корабля людей, хотя предварительно командование и вахтенные были предупреждены и поэтому элемент внезапности отсутствовал. Только когда на «Чезаре» после нескольких часов внимательного изучения поверхности моря скептически заключили: «Они не смогут это сделать», вблизи борта показались попарно шесть черных голов, и водители, сделав жест рукой, означавший «Все готово», исчезли в ночной темноте.

Во время этих упражнений я сопровождал в море экипажи на небольшом катере с электромотором, работа которого не мешала слышать любой звук, исходящий от

подводных пловцов, и, в частности, возможные призывы тех, кто почувствовал себя плохо. Это было неизбежно и случалось часто: нужно помнить, в каких условиях вынужден работать человек, погруженный надолго в воду, когда нарушается дыхание в результате повышенного давления или из-за неисправности маски, или из-за отравления чистым кислородом при длительном пользовании кислородным прибором.

Имели место повреждения и материальной части, к сожалению, также неизбежные. Следовательно, неожиданное недомогание водителя торпеды, вызванное случайными причинами или холодом, против которого шерстяная одежда и специальные жиры были только паллиативом, требовало немедленного моего вмешательства или помощи врача, всегда сопровождавшего нас.

По окончании учения, около четырех часов утра, мы все собирались на «Сан-Марко», где нас ожидал плотный горячий завтрак, всегда начинавшийся с вкусных макарон. В моей памяти сохранилась много раз повторявшаяся картина этих завтраков в скромной кают-компании с единственным столом, за которым занимали места бок о бок офицеры, унтер-офицеры и матросы, только что испытывавшие длительное напряжение сил, на лицах которых еще не исчезли следы от маски, славные парни с благородными сердцами, стальными кулаками, крепкими легкими; руки у них были красные и распухшие от задержки кровообращения, вызванной манжетами резинового костюма. Среди них — врач, незабвенный Фалькомата, который следил за каждым из них во всякой обстановке, чтобы вовремя заметить малейшие признаки переутомления или возможного недомогания.

«Ну как прошло ученье сегодня, командир?» — спрашивал с легким лигурийским акцентом де ла Пенне. Тосканец Биринделли был немногословен: «Надо бы еще лучше!» «На Мальту, взрыватель на ноль и врагов на воздух!» — твердил уроженец острова Эльбы Тезеи, а триестинец Марчелья молчаливо с ним соглашался. Спорили



*Боевой пловец
готовится к выходу в море*



Установка магнитной мины на скуловой киль

о женщинах, об охоте, пока Мартеллотта из Таранто не изрекал: «Мир и благодать!», подводя итог нашему душевному состоянию. С наступлением рассвета, утолив голод, полусонные водители торпед возвращались на автобусе в Серкио, чтобы, наконец, забыться в безмятежном, восстанавливающем силы сне.

В Серкио текла самая нормальная, здоровая и непринужденная жизнь, какую только можно представить. После занятий все находили развлечения: спортивные игры на открытом воздухе, бесконечные ожесточенные партии в волейбол, купанье в море, прогулки по сосновой роще, охота на кабанов (землевладельцы о ней, к счастью, ничего не знали), иногда чтение, споры по самым различным вопросам и песни. Пели старые матросские песни и новые, сложенные во время прогулок.

И никаких газет, никакой политики, ни одной женщины, вход которым был строго-настрого воспрещен. В разговорах чаще всего затрагивалась тема о боевых операциях. Каждый говорил о том, где бы ему хотелось действовать, как преодолеть препятствия, как избежать неожиданных помех. На их столах были, помимо неизбежных фотографий красивых девушек, снимки и географические карты баз противника, главным образом Александрии, Мальты и Гибралтара, которые исследовались с лупой и корректировались по последним данным разведывательных сводок и авиаразведки. Для водителей торпед эти базы с их молами, заграждениями, набережными, доками, местами якорных стоянок и их системой обороны не являлись загадкой; экипажи так хорошо изучили ориентиры, глубины, что на своих торпедах могли действовать ночью с такой же уверенностью, как человек в своей собственной комнате.

Много желаний возникало при просмотре ежегодных справочников корабельного состава; разглядывая силуэты самых больших кораблей противника, входящих в состав Средиземноморского флота, водители торпед думали: «Удастся ли когда-нибудь увидеть их ночью в натуре?»

Когда будет назначена следующая операция и кого из них пошлют? Что явится объектом атаки?» Однако они делали вид, что не проявляют беспокойства, хотя всякий знал, что нужно быть готовым, каждый надеялся, что пошлют его. Они верили в свои силы и свою подготовку.

Некоторые уже понесенные потери в людях огорчали, но не пугали. Это служба, которую они все добровольно избрали; может быть, завтра придет их черед, и они не боятся. Какая же внутренняя сила воодушевляла их и поддерживала? Что же делало этих людей так непохожими на многих других, отрешенными от личных материальных интересов, что так облагораживало их? У них не было стремления к честолюбию; они не принимали даже искреннего признания их заслуг и избегали почестей и похвал. Богатство их не прельщало; они не получали никакой премии за свои подвиги. Они не получали и повышения в звании и должности, чего легче добиться сидя в министерстве. Не тщеславие руководило ими в стремлении быть участниками исключительных подвигов, поскольку на пути к цели их ждала смерть, а какая польза от того, что тебя отметят после смерти? Одно только вдохновляло их — верность долгу! Как много моряков считают своим долгом целиком посвятить себя службе своей стране. Это безграничное самопожертвование является результатом инстинктивного и глубокого чувства — любви к родине.

Отрядом надводных средств, которому командир Моккагатта отдал много сил, командовал опытный и энергичный офицер Джоббе. Материальная часть отряда непрерывно обновлялась и совершенствовалась в процессе исследований и практических испытаний в море, личный состав усиленно совершенствовал боевую подготовку.

Проводились длительные ночные плавания вдоль Лигурийского побережья с последующей высадкой в намеченных пунктах. При этом задача заключалась в том, чтобы не вызвать тревоги у нашей обычно не предупреждаемой береговой обороны. Тревога, поднятая бдительным

сторожевым постом, огонь пулеметных установок и стрелков — вот что влекла за собой неосторожность. Трудно придумать учения, более приближенные к боевой действительности, чем эти. Водители штурмовых средств обучались не только осторожности в целях использования тактической внезапности, но одновременно учились в случае обнаружения бесстрашно продолжать атаку под огнем так, как этого требовали условия применения нового оружия.

Эти необходимые и, несомненно, связанные с риском учения стоили жизни некоторым добровольцам: один рулевой катера во время учений, проводившихся недалеко от устья реки Магра, утонул, когда катер перевернуло неожиданно набежавшей волной; младший лейтенант Реньони также утонул во время учебной групповой атаки корабля «Кварто» в порту Ливорно. Эти двое и другие погибли на боевом посту, но не напрасно: без жертв не достичь успеха.

В целях включения деятельности 10-й флотилии МАС в общий план военных операций и для поддержания связи с другими частями флота и координации действий с другими видами вооруженных сил, а также с нашими союзниками немцами, назначались по очереди три адмирала: де Куртен, Джартозио и Вароли Пьяцца. Они являлись связующим звеном между 10-й флотилией и военными властями; они представляли для нас осязаемое олицетворение того туманного, абстрактного и неуловимого, что называлось «министерством». Они были нашими покровителями, защитниками перед высшим военно-морским командованием наших интересов и нужд. Они были, наконец, единственными хранителями многих наших секретов, прежде всего в области применения штурмовых средств, принимая иногда на себя ответственность за утверждение предложенных нами действий и сообщая о них другим, заинтересованным властям только тогда, когда это не могло нанести ущерба ходу операции.

С указанными выше адмиралами, весьма различными по характеру, у нас всегда устанавливалось хорошее сотрудничество. Оно укреплялось с течением времени и все больше поднимало значение 10-й флотилии среди других действующих частей флота.

Командиру Моккагатта принадлежит большая заслуга в деле ее создания и поддержания в размерах, отвечающих постоянно растущим, выдвигаемым перед ней требованиям.

В своем дневнике 29 ноября 1940 года он писал: «Я целиком посвятил себя специальным средствам; почти ничего не читаю и больше ничем не отвлекаюсь. Для того чтобы достигнуть конкретных результатов, необходима твердая решимость».

Вскоре Моккагатта представился случай показать образец выдержки и твердой решимости.

ГЛАВА 6

ВТОРОЙ ПОХОД «ШИРÉ» В ГИБРАЛТАР В ОКТЯБРЕ 1940 года

Начало трехлетней борьбы между 10-й флотилией и Гибралтаром. «Ширé» снова выходит в море. Выбор места спуска на воду. Течения в проливе. «Ширé» в бухте Альхесирас. Тяжелая жизнь на «Ширé». Действия Тезеи и де ла Пенне. Биринделли проникает в гавань. Англичане открывают наш секрет. Подводники в горах. Золотая медаль Боргезе и Биринделли. Доклад в Палаццо Венеция.

Потоплением подводной лодки «Гондар» и неудачным походом «Ширé» закончилась первая серьезная, согласованная попытка нанести удар противнику новым оружием. Но неудача не поколебала нашей веры в будущие успехи. Наоборот, она послужила стимулом к дальнейшим действиям. Железная настойчивость в достижении цели и желание поразить корабли противника, находящиеся в тщательно охраняемых базах, несмотря на трудности и вопреки им, стали главным, что характеризовало моряков 10-й флотилии.

И вот, при очередном новолунии в октябре, «Ширé» снова вышла к Гибралтару. Это была первая доведенная до конца операция из всех тех, которые с неисчерпае-

мым упорством и непревзойденной храбростью вела 10-я флотилия МАС в течение войны против удаленной и неуязвимой базы флота противника в западной части Средиземного моря, т. е. Гибралтара.

Один офицер английского флота, принадлежащий к секретной военно-морской службе, находившийся во время войны в Гибралтаре, говорит: «Ширé» под командованием князя Валерио Боргезе доставила три экипажа штурмовых средств для атаки английских линейных кораблей в Гибралтаре. Так началась война, длившаяся три года и развертывавшаяся под водой в бухте Гибралтара. Ценой гибели трех человек и трех попавших в плен итальянские штурмовые средства потопили или повредили там 14 кораблей союзников общим водоизмещением в 73 000 т.

Постоянная угроза бесшумной ночной атаки требовала от личного состава флота и армии непрерывного наблюдения. История этой «войны в войне» — это хроника хитростей и ловушек. Ни одна из семи проведенных итальянцами операций не нарушила испанский нейтралитет. Каждая из них требовала от атакующих столько смелости и физической выносливости, что могла вызвать уважение любого флота мира»¹.

Попытку нападения на Гибралтар решили повторить те же самые экипажи (за исключением заболевшего водолаза Джузеппе Вильоли, которого заменил Лаццари).

21 октября «Ширé» покинула Специю. На борту лодки царили спокойствие и уверенность, несмотря на то, что никто не скрывал трудностей задачи.

Экипажи управляемых торпед большую часть времени проводили лежа на диванах: нужно сохранить силы и как можно меньше подвергаться неизбежным неприятностям, вызываемым неблагоприятными условиями (скученность и духота) на лодке. Питание обильное, настроение пре-

¹ Фрэнк Голдсуорси, Санди экспресс, 25 декабря 1949.

красное. Через несколько дней настанет их черед, а пока все заботы лежат на экипаже лодки, который должен доставить их целыми и невредимыми в пункт, наиболее близко расположенный к кораблям противника, и он эту задачу отлично выполняет. Плавание доставляло обычные «развлечения» военного времени: 22 октября была обнаружена дрейфующая мина, которую несколькими выстрелами из пулемета отправили на дно; 23-го — сильное волнение на море; 26-го — самолеты противника вынудили нас двигаться подводным ходом. Наконец, 27-го мы были у входа в пролив. Ночью попытались приблизиться к Гибралтару в надводном положении, затем повторили такую попытку 28 октября, но оба раза напрасно: эсминцы противника беспокоят и преследуют нас. Наконец, 29-го, следуя в подводном положении против течения, по направлению к Атлантике, нам удалось проникнуть в пролив и затем пройти в бухту Альхесирас.

Мы долго выбирали место, наиболее пригодное для сложного маневра выпуска экипажей управляемых торпед. Оно должно удовлетворять различным, весьма противоречивым требованиям: быть как можно ближе к базе, чтобы люди не утомились, не потеряли бы много времени и не подвергались большому риску при подходе к цели; глубина должна быть около 15 м, что позволит подлодке лежать на грунте, в то время как водители будут извлекать торпеды из цилиндров; место должно находиться в зоне, по возможности удаленной от вероятного пути сторожевых кораблей, иначе последние могут неожиданно протаранить лодку, маневрирующую на малой глубине.

Наиболее подходило для этой цели место у испанского побережья в глубине бухты Альхесирас, там, где река Гуадарранке впадает в море.

Оно было выбрано с согласия водителей и имело то преимущество, что благодаря характерным течениям в бухте подход управляемых торпед облегчался слабым попутным течением. Чтобы подойти к этому месту, подлодка должна была в трудных условиях осторожно просколь-



знуть в глубь бухты, т. е. проникнуть в самую пасть льва, по возможности еще в светлое время суток, так, чтобы выход водителей мог начаться сразу же после захода солнца и чтобы они имели в своем распоряжении целую ночь для выполнения смелой и сложной задачи.

Хорошо известное сильное течение в проливе постоянного направления (из Атлантического океана в Средиземное море) затрудняло маневр. Пройти проливом в подводном положении при попутном или встречном течении не трудно, хотя там часто встречаются водовороты, требующие большого внимания при маневрировании. Но пересечь пролив поперек, когда лодка повернута бортом к направлению течения, действительно трудно и прежде всего потому, что скорость течения около 1,5 мили в час равнялась половинной скорости подводного хода лодки. Поэтому я считал более удобным попытаться (прецедентов не было, ни одна итальянская подводная лодка не проникала на рейд Альхесирас в подводном положении ни во время войны и, насколько мне известно, ни в мирное время) сначала идти против течения, имея его затем попутным при маневрировании у входа в бухту. Вот почему в полдень 29 октября «Ширé» оказалась в Гибралтарском проливе, пройдя в подводном положении мимо входа в бухту Альхесирас. Она лежала на дне, на крутом скалистом откосе испанского берега в ожидании вечера. Так провели мы весь день на 70-метровой глубине. Время от времени вихревые движения подводного течения подбрасывали лодку и швыряли на лежащие под ней камни с глухим гулом, который зловеще отдавался в сигарообразном корпусе, вызывая у нас сильное беспокойство, поскольку лодка могла получить повреждение, а противник при помощи гидрофонов мог обнаружить ее присутствие.

Наконец, наступил вечер, и мы всплыли. Море спокойное, ветер западный, видимость прекрасная. Лодка была в 500 м от берега бухты Тольмо. Направились в позиционном положении к Гибралтару. Хорошо освещен-

ный, он вырисовывался слева по носу. В 21 час мы попали в луч прожектора; погрузились и, ориентируясь или по глубинам, или, периодически поднимая перископ, по испанским маякам (все они были зажжены), вошли в бухту Альхесирас. Сильное течение могло причинить неприятности. Непосредственно вокруг точки поворота в направлении берега имеется ряд очень опасных подводных камней и мелей (Лас Бахас). Около этих камней образуются водовороты во всех направлениях. Бедная «Ширé» кружилась, как сухой лист, подхваченный ветром; она то бросалась вниз, то стремилась во что бы то ни стало всплыть, то приближалась к берегу, не слушаясь руля (кстати, действие руля почти не ощущается на таких малых скоростях). Чтобы избежать дрейфа, вызванного течением, я вел лодку курсом с поправкой на 40° влево от истинного курса. Наконец удалось усмирить «непослушного коня» и, удерживая его в руках, медленно продвигаться прямым курсом к цели.

А противник? Мы приближались к его базе и находились уже в нескольких тысячах метров от Гибралтара. Через гидрофоны было слышно движение кораблей на рейде: среди них эскадренные миноносцы в дозоре, сторожевые катера, крейсирующие перед входом в порт, слышались шумы работающих двигателей внутреннего сгорания (возможно, это были испанские рыболовные суда из Альхесираса) — вся жизнь на поверхности отражалась в нашем акустическом приборе. Руководствуясь этими звуками, зная их характер, интенсивность и направление, мы ясно представляли, что происходило наверху над нами, и соответственно определяли наши действия.

Сколько звуков слышишь под водой, когда плаваешь в военное время в подводном положении на лодке! В это время все внимание концентрируется на акустическом приборе.

Турбина... Это эсминец: сейчас он приближается, мы без гидрофона отчетливо слышим, как его винты разрезают воду. Вот он проходит над нами, все прислушива-

ются, затаив дыхание; затем он удаляется. Курсы кораблей случайно пересеклись: миноносец наверху шел в направлении пролива, а лодка на глубине бесшумно пробиралась в бухту. Бывают же такие совпадения!

В лодке стояла полная тишина, так как мы находились совсем близко от Гибралтара — на расстоянии около двух миль. У всех на обуви веревочные подошвы, металлические ключи обернуты ветошью; все корабельные механизмы, кроме главных электромоторов, остановлены; приняты всевозможные меры предосторожности, с тем чтобы противник, который находился очень близко, не мог нас обнаружить. Экипажи управляемых торпед были спокойны и готовы к выполнению задачи; они, кажется, очень желали бы ускорить переход. Командир группы водителей Биринделли активно помогал мне в управлении лодкой.

«Ширé» медленно и скрытно продолжала свой путь. Глубины начали уменьшаться, лодка задевала за склон берега. Неожиданно над нами послышался шум двигателя внутреннего сгорания, который затем внезапно прекратился. Все посмотрели друг на друга: что будет? Имеет ли противник гидрофоны? Есть ли у него глубинные бомбы? Моя шутка по адресу нарушителя нашего покоя разорвала гнетущую тишину, воцарившуюся на лодке; на лицах появляются улыбки, момент неуверенности прошел. И вот, в 1 час 30 мин. 30 октября мы оказались в намеченном пункте у устья реки Гуадарранке на глубине 15 м. Трудности подхода преодолены. Водители надевали специальное снаряжение и заканчивали последние приготовления.

Между тем корабельный радист принял сообщение высшего военно-морского командования — подтверждение того, что два линейных корабля находятся в гавани. Распределив цели, я в два часа подвсплыл, чтобы, сердечно попрощавшись и пожелав успеха экипажам управляемых торпед, спустить их на воду. Затем сразу же лодка погрузилась. Через несколько минут мы услышали в гид-

рофоны характерный шум удаляющихся торпед. Их действия начались. «Ширé», выполнив свою задачу, изменила курс. Самым малым ходом в подводном положении, почти скользя по дну, чтобы не поднять тревоги, которая роковым образом сказала бы на исходе всей операции, мы вновь пересекли в обратном направлении бухту Альхесирас. В 7 час. лодка вышла из нее при попутном течении и весь день шла курсом на Италию. Поскольку мы находились в радиусе действия английских сторожевых кораблей, нужно было идти в подводном положении, но это мучительно: электрическая энергия на исходе — батареи почти разряжены, хотя мы шли все время самым малым ходом; сжатый воздух почти весь израсходован; воздух внутри лодки был в такой степени беден кислородом и насыщен углекислым газом, что у всех тяжело голова и появлялось неудержимое желание подышать чистым, свежим воздухом.

Но сделать этого пока нельзя. Всплыть — значит погибнуть. Весь день продолжались мученья. К 6 час. вечера появились первые случаи потери сознания. Физическое напряжение людей достигло предела; лодка находилась под водой ровно 40 часов. В 19 час. 00 мин., несмотря на то, что солнце еще не скрылось за горизонтом, я принял решение всплывать. Поток свежего воздуха, ворвавшийся в лодку, создал ощущение опьянения. Поднимаюсь на мостик и дышу полной грудью. На безоблачном синем небе огненное солнце перед закатом освещает скалу Гибралтар, похожую на льва, припавшего к воде.

Вечером 3 ноября с попутным западным ветром вошли в Специю.

Из сообщений, полученных нами по радио из Рима, следовало, что в гавани находятся два линейных корабля. Я распределил цели между водителями торпед следующим образом: Биринделли — ближайший линкор, Тезеи, у которого была торпеда с большим радиусом действия, — линкор, стоящий дальше, а де ла Пенне должен был разведать место якорной стоянки авианосцев и крейсе-

ров. В случае их отсутствия он должен был прикрепить зарядное отделение торпеды под гребные винты ближайшего к выходу из гавани линкора в надежде, что это также может причинить повреждение носовой части соседнего линкора.

Кроме того, всем трем водителям были даны следующие указания: в случае отсутствия больших кораблей атаковать эскадренные миноносцы и портовые сооружения (путепроводы торгового порта, сторожевой корабль у заграждений, батопорты сухих доков и т. д.). Ни в коем случае не оставлять никаких следов в руках противника о том, какие средства принимали участие в нападении на базу.

Проследим теперь, как разворачивались события после того, как управляемые торпеды были спущены с подводной лодки на воду в 350 м от испанского берега и в трех милях от Гибралтара. Водители верхом на торпедах, содержащих по несколько сотен килограммов взрывчатого вещества, должны были приблизиться к месту стоянки огромных кораблей водоизмещением по 35 000 т — чудовищ, дремлющих под защитой оборонительных сооружений базы, — и прикрепить к их корпусам заряды.

Де ла Пенне — Бьянки. Выйдя из люка подводной лодки, они направляются к левому кормовому цилиндру, открывают дверку, вытягивают свою торпеду и начинают проверку. Убедившись, что все в порядке, они всплывают на поверхность. Здесь они сталкиваются с первой неприятной неожиданностью: компас не действует. Однако это не имеет большого значения, пока торпеда движется на поверхности и направляется к такой отлично видимой цели, как освещенный город Гибралтар, отчетливо выделяющийся на фоне скал. Де ла Пенне, держа голову над водой, решительно устремляется к цели. Вот как он описал свои действия:

«Через 20 мин. плавания я был освещен четырьмя сильными прожекторами сторожевого судна; погружаюсь и продолжаю движение на глубине 15 м. Спустя 10 мин. слышу треск и обнаруживаю, что мотор остановился. Торпе-

да быстро погружается, и мне не удастся задержать ее падение. Достигнув глубины предположительно 40 м, касаясь грунта и обнаруживаю, что торпеда от давления деформировалась. Продувая цистерну, пытаюсь подняться на поверхность. Убедившись, что торпеда имеет чрезмерный вес, прихожу к заключению, что она получила пробоину и заполнена водой. Пробую завести мотор и пустить помпы — ничего не выходит. Тогда я покидаю уже непригодную торпеду и всплываю на поверхность, где нахожу Бьянки, который всплыл раньше меня. Мы освобождаемся от кислородных приборов, топим их и плывем к берегу, до которого, по моим подсчетам, около двух миль.

Пока мы плыли, сторожевой катер приближался к нам несколько раз на расстояние меньше 30 м, освещая поверхность воды сильными прожекторами. Но нам удалось остаться незамеченными, и через два часа, т. е. около 5 час. 30 мин. по местному времени, мы вышли на берег в одной миле севернее Альхесираса.

Снимаем наши водолазные костюмы и направляемся в район встречи с агентом N, которого находим на дороге в 7 час 30 мин.»¹

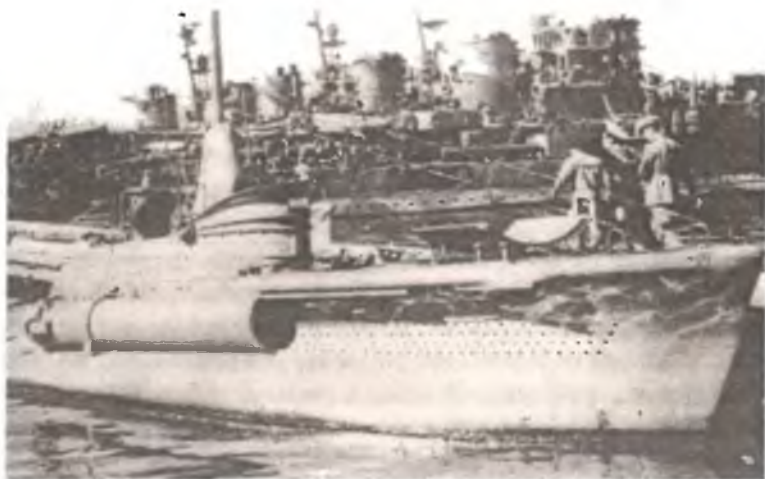
Тезеи — Педретти. «Около 2 час. 30 мин. 30 октября я выхожу из подводной лодки «Ширé» и вдоль палубы добираюсь до носового цилиндра. Извлекаю мою торпеду и произвожу ее проверку при помощи водолазов Вильоли и Педретти. При этом обнаруживаю: 1) сильное потемнение циферблатов приборов на приборной доске; 2) водяная помпа работает ненормально. Заняв с Педретти места на торпеде, мы покидаем подводную лодку и следуем на восток. Приблизительно через 5 мин. уменьшаю скорость, поджидая других участников операции. До берега около 500 м, ясно слышен шум прибоя. Быстроходный катер (по-видимому, сторожевой), имеющий прожектора, и один рыболовный идет прямо на нас. Немедленно

¹ Донесение де ла Пенне.

погружаюсь на глубину до 15 м, чтобы не быть обнаруженным по свечению воды, которое здесь очень сильное. С этого момента теряю связь с другими участниками. Город Гибралтар освещен, порт же полностью затемнен. По направлению к северному молу вижу зеленый огонь, а над ним белый. Правлю на эти огни и примерно через час, находясь вблизи них, устанавливаю, что это освещенный пароход и на нем вахта. Оставив пароход справа, держу курс на восток, пересекая широкое пространство, где расположены десятки различных транспортов. Некоторые из них были частично освещены, на палубах работали люди. Здесь же были и сторожевые корабли (очевидно, формировался конвой). Такая обстановка обязывала часто отклоняться от курса и преодолевать большие участки пути в подводном положении.

Около 5 час. различаю северный мол. Достигнув входа в порт и начав пользоваться кислородно-дыхательным прибором для того, чтобы пройти под водой через препятствия, обнаруживаю, что мой респиратор заполнен водой. Достая из ящика, расположенного на корме, запасной кислородный прибор, заряженный 10 дней назад, но и он не пригоден к использованию, так как при дыхании вызывает рвоту.

Кислородный прибор моего помощника также действует плохо. Учитывая, что: 1) без кислородного прибора я не смогу погрузиться; 2) торпеда имеет большой дифферент на корму и тяжела и 3) вода сильно фосфоресцирует, прихожу к заключению о бесплодности дальнейших моих попыток действовать на поверхности. Кроме того, они принесут вред другим участникам операции. В силу этих причин решаю отказаться от выполнения задачи и направляюсь к испанскому берегу. Через 15 мин. отсоединяю и топлю головную часть торпеды и продолжаю движение курсом норд на западные огни Ла-Линеа. В 7 час. 10 мин. касаюсь грунта. Уничтожаю кислородные приборы и, открыв систему затопления торпеды, даю ей ход в южном направлении.



Две итальянские лодки типа СВ, захваченные в Таранто в сентябре 1943 года



Итальянская подводная лодка «Леонардо да Винчи», подготовленная для установки сверхмалой лодки СА

Достигнув берега и сняв наши водолазные комбинезоны, мы поднимаемся на дорогу и, обойдя контрольный полицейский пост, направляемся к месту встречи с агентом N»¹.

Итак, из-за неисправной работы материальной части и второй экипаж не достиг успеха, который, казалось, был так близок.

Проследим теперь за действиями третьего экипажа.

Биринделли — Пакканьини. Из подводной лодки они вышли вместе с остальными, но сразу же столкнулись с трудностями при извлечении торпеды из цилиндра, на что они потеряли 40 мин. Всплыв на поверхность, Биринделли вдруг обнаружил, что водяная помпа не работает и торпеда очень тяжела — она с трудом удерживалась на плаву. Одновременно водолаз Пакканьини обнаружил неисправность кислородного прибора. Он бросил его в море и взял запасной прибор. Кроме того, выяснилось, что скорость хода торпеды очень мала; весьма вероятно, что в батарее попала вода, и этим объяснялось прибавление в ее весе.

«Торпеда не имеет запаса плавучести и едва удерживается на поверхности воды. Она камнем пойдет на дно, если заполнить балластную цистерну. Несмотря на это, решаю продолжать выполнение задания в расчете, что если удастся проникнуть в гавань в надводном положении, я найду такие глубины, которые позволят подойти по дну к указанному мне линейному кораблю «Бархэм». Поэтому начинаю сближение, правя на огни города. Примерно через час оказываюсь между двумя пароходами — первыми в двух длинных линиях стоящих судов. Проходя между ними, слышу голоса вахтенных... Так как торпеда имеет дифферент на корму, моя голова и часть зарядного отделения торпеды немного выступают из воды. Продолжаю таким образом плавание среди кораблей еще около двух часов и затем обнаруживаю, что нахожусь перед окончательностью

¹ Донесение Тезен.

Северного мола. Плыву параллельно угольной пристани на расстоянии примерно 100 м от нее, направляясь к входу в гавань. Через 3 час. 40 мин. после выхода с подводной лодки мы оказываемся у заграждений. Они представляют собой большие четырехугольные плавучие боны, расположенные друг от друга на расстоянии около 5 м и соединенные толстыми железными полосами. На каждой из этих полос имеется по три железных шипа высотой около 20 см; интервалы между шипами — 1,5 м. Я слышу голоса часовых и вижу их тени, но нас никто не замечает. В надводном положении мы проходим через первое и второе заграждения. Вскоре после преодоления второго заграждения обнаруживаю, что нахожусь на траверзе «Бархэма» на расстоянии около 250 м от него. Приближаюсь еще немного к кораблю и затем, заполнив балластную цистерну, погружаюсь на дно, на глубину 14 м. Едва мы коснулись дна, как Пакканьини предупредил меня, что в его респираторе кончился кислород. Это произошло из-за недостаточной емкости баллона кислородного прибора и оттого, что мой помощник находился все время под водой, даже при плавании в надводном положении. Зная, что его прибор уже не пригоден, я приказываю ему подняться на поверхность и оставаться там неподвижным, чтобы не привлечь внимания экипажа корабля. Медленно передвигаюсь по дну, усыпанному мелкими обломками камней, о которые иногда сильно ударяется торпеда. Через 10 мин. она неожиданно останавливается. Выключив мотор и предполагая, что заклинило винт, я произвожу осмотр. Но винт совершенно чист. Снова включаю мотор и пробую его на разных оборотах — он работает вполне нормально, но торпеда остается неподвижной. Убедившись в бесполезности всякой попытки заставить ее сдвинуться, всплываю на поверхность, чтобы посмотреть, на каком расстоянии я нахожусь от цели. Я в 70 м от корабля. Вновь спустившись на дно, решаю подтащить торпеду к цели. Через 30 мин. невероятных усилий чувствую первые признаки обморока вследствие недостатка кислорода и боль-

шой концентрации углекислого газа в респираторе прибора. Тогда я, включив часовой механизм взрывателя, поднимаюсь на поверхность и вижу, что нахожусь от цели почти на таком же расстоянии, что и раньше. Остается только попытаться выбраться из гавани и вплавь достичь испанского берега. Двигаясь осторожно, минуя первое и второе заграждения. Здесь я взбираюсь на бон, ложусь и снимаю с себя комбинезон и кислородный прибор. Между тем на молу включается прожектор, луч которого скользит по заграждению и затем гаснет. Топлю кислородный прибор... Затем ныряю около бона, чтобы привязать комбинезон к цепи, иначе он всплывет, и удаляюсь вплавь. Я пытался отыскать Пакканьини, но безрезультатно. После того как я проплыл 200 м параллельно угольной пристани, у меня начались судороги, которые постепенно увеличиваются до такой степени, что я уже не могу держаться на поверхности. Приближаюсь к пристани, намереваясь подняться на нее, пешком дойти до Северного мола и снова плыть в направлении Испании. Влезаю на пристань по стальному тросу и минут двадцать отдыхаю. Потом начинаю пробираться дальше. Прячась за мешками с углем и перебравшись через две ограды, я незаметно для часовых подхожу к середине Северного мола, где имеется узкий мост, охраняемый часовым. Здесь я спускаюсь на сетку, которая закрывает пролет моста, и таким образом миную пост. Между тем начинает светать. Считая, что больше прятаться нельзя, засучиваю рукава рабочей одежды, чтобы не было видно нашивок, и смешиваюсь с толпой рабочих и солдат, которые уже движутся в большом количестве по молу. Моряки и солдаты обращают внимание на мою грязную и мокрую одежду, подозрительно присматриваются, но не останавливают. На внешней стороне мола ошвартовано много паровых баркасов и английских моторных катеров. Так как уже совсем рассвело, добраться вплавь до испанского берега, оставаясь незамеченным, невозможно. Иду по внутренней стороне мола и замечаю небольшое судно под названием «Сант'Анна». Предполагая, что оно

испанское, поднимаюсь на борт и пытаюсь спрятаться там до наступления ночи. Матросы экипажа заметили меня и начали задавать вопросы. Даю им понять о моем желании остаться на борту. Они говорят, что судно контролируется и никто не может подниматься на него и сходить без разрешения англичан. Я предлагаю им 200 песет, и они готовы взять их, но на борт поднимается английский матрос и спрашивает, являюсь ли я членом экипажа. Они мнутя и ничего не говорят. Матрос уходит и вскоре возвращается с двумя полицейскими, которые задерживают меня и ведут на военно-морской контрольный пункт. Здесь один лейтенант спрашивает меня, кто я. Показываю свое удостоверение личности. Он явно удивлен, звонит по телефону, и вскоре прибывает другой офицер в чине капитана 3 ранга. В это время происходит взрыв заряда торпеды. Поднимается большая суматоха. Несколько эсминцев отдают швартовы и выходят из гавани. Теперь уже капитан 3 ранга спрашивает меня, кто я. В ответ я показываю ему удостоверение личности. Он мне говорит по-французски следующее: «Если вы тот, за кого я вас принимаю, то вы опоздали на три дня. Ваши друзья уже три ночи гуляют по побережью Ла-Линеа. Один жил в отеле «Принчипе Альфонсо». Я молчу, и меня отправляют в гибралтарскую тюрьму. Вечером меня вызывают, и группа из шести офицеров флота, армии и авиации начинает допрос. Отвечаю, что не могу сообщить ничего, кроме моего имени и чина. Они продолжают задавать вопросы самого различного характера до 5 час. утра; затем меня вновь отправляют в одиночную камеру, говоря, что, поскольку я не объяснил, как и с какими целями прибыл в Гибралтар, они считают меня диверсантом. На следующий вечер меня опять вызывают и говорят, что считают меня военнопленным. Что касается Пакканьини, то он был обнаружен в море утром 30 октября и схвачен. Вел себя он отлично»¹.

¹ Доклад Биринделли.

Так Биринделли рассказывает о необычайном приключении, стоившем ему трех лет тяжелого плена, вспоминая о боевом задании, выполненном с исключительным мужеством, достоинством и гордостью.

Несмотря на упорное желание участников, и эта операция не имела успеха из-за явного несовершенства еще не отработанной до конца материальной части. Но по сравнению с предыдущей попыткой были достигнуты определенные успехи, ибо впервые управляемые торпеды были доставлены в назначенный пункт для спуска на воду, преодолели естественные препятствия и оборонительные заграждения противника, а одному из экипажей удалось проникнуть внутрь гавани и подойти на 70 м к цели.

У нас не было недостатка в сообщениях об исходе операции. Благодаря хорошей организации, предварительно созданной на испанском берегу, два экипажа — де ла Пенне и Тезеи — немедленно вернулись на родину. От них мы узнали о технических причинах, побудивших их отказаться от выполнения заданий. Даже Биринделли, находясь уже в плену, вскоре прислал свое донесение. Каждый водитель торпеды должен был запомнить секретный код (различный для каждого). Пользуясь этим кодом, они в обычных, дозволенных военнопленным письмах домой сообщали об исходе операции, сведения о базе противника и о том, с какими непредвиденными трудностями там можно встретиться, а также выражали свое мнение о возможности повторных попыток.

«Скажите моему брату, чтобы он вторично сдавал экзамены! — писал своим родным Биринделли. — Если провалится снова, пусть не отчаивается: хорошо подготовившись, он не встретит непреодолимых препятствий и добьется успеха». Эти слова были понятны командованию 10-й флотилии.

Но, как всегда, имелась и обратная сторона медали. Впервые проникнув в английскую базу, итальянские водители управляемых торпед раскрыли секрет применения нового оружия, представлявшего собой новую угрозу. Было

логичным ожидать, что во избежание повторного нападения противник примет меры предосторожности.

В первый момент англичане приняли взрыв заряда торпеды за взрыв авиационной бомбы. Но после захвата Биринделли и Пакканьини у них уже не было больше сомнений о действительном характере нападения, произведенного на их базу. Кроме того, покинутая Тезеи торпеда, побродив по бухте (двигатель не был выключен), приткнулась к песчаному берегу на испанской территории, вблизи от Гибралтара. Правда, испанцы сразу же завладели ею и отвезли в свой арсенал. Но это не укрылось от англичан. Тем более что об этом упоминалось в прессе. Газета «Информасионес» 31 октября в статье под заголовком «Итальянская подлодка вблизи Гибралтара» сообщала: «Ла Линеа, 31. — Упорные, циркулирующие среди населения слухи подтвердились: утром 30 октября итальянской подводной лодке удалось приблизиться к входу в гавань и выпустить торпеду, которая повредила металлические сети, прикрывающие вход в гавань». Мадридская газета «А. В. С.» поместила 2 ноября следующее сообщение: «Альхесирас, 1 ноября 1940 г., 23 часа. Через Альхесирас в С. Фернандо провезли найденный на побережье Эспигон в Ла Линеа аппарат для осмотра и изучения его в арсенале Ла Каррака. Аппарат длиной 5 м напоминает обычную торпеду, но имеющую два сиденья и несколько рукояток. Относительно экипажа ничего не известно, но предполагают, что аппарат аналогичен тому, который взорвался в заградительных сетях гавани у Гибралтара. Он был скрытно выпущен с подводной лодки, надводного корабля или с самолета. Когда на берегу обнаружили эту странную торпеду, ее винт все еще вращался».

Командование английской военно-морской базы в Гибралтаре 31 октября опубликовало следующее сообщение: «Сегодня утром офицерами итальянского военно-морского флота была произведена неудачная попытка взорвать находящиеся в базе корабли при помощи тор-

пед специального устройства. Одна торпеда взорвалась при входе в гавань, не причинив, однако, ущерба, вторая выбросилась на побережье на испанской территории».

Вскоре подтвердилось, что попытка совершить нападение вызвала тревогу среди англичан. Один осведомитель 6 ноября сообщил: «В истекшие дни с некоторых кораблей в гавани стали неожиданно сбрасывать глубинные бомбы; делается это с нервозностью, которая царит на борту кораблей после случая с появлением управляемых торпед... Общественное мнение Гибралтара встревожено появлением нового загадочного оружия.

Распространился слух, что подводная лодка, выпустившая торпеды, будто бы произвела выпуск их из пролива. Вероятно, этот слух распространяется искусственно с целью показать, что лодке никогда не удалось бы безнаказанно войти в бухту. Экипажи торговых судов, которые всегда стоят на внешнем рейде, в связи с этим очень обеспокоены».

В итоге эта операция явилась ценным опытом, полезным на будущее. Выяснилось, что подход подводной лодки к базе противника на дистанцию дальности действия управляемой торпеды был вполне осуществимым делом; подводная материальная часть (торпеды и кислородно-дыхательные приборы) до конца еще не отработаны; заграждения Гибралтара проходимы; экипажи могут выполнить задание при условии безотказной работы материальной части; экипажи торпед значительно утомлялись при плавании на подводной лодке, будучи вынужденными находиться несколько дней в неблагоприятной обстановке; наконец, противник был встревожен опасностью, представляемой новым средством ведения войны, вследствие чего, вероятно, ввел новые меры предосторожности. С другой стороны, у экипажей вражеских кораблей создавалось нездоровое настроение, т. е. не было уверенности в собственной безопасности, даже когда корабли стоят в гавани. Это само по себе уже являлось успехом, так как влекло за собой расход сил и средств противника

в большем объеме с целью предотвратить угрозу даже в гаванях, считавшихся до сих пор недосыгаемыми для наших нападающих сил и средств.

После возвращения в базу я был приглашен к заместителю морского министра и начальнику морского генерального штаба адмиралу Каваньяри. Он выразил свое удовлетворение нашими действиями в связи с выполнением задания и спросил, что меня особенно беспокоит и что он мог бы для меня сделать. Я ответил, что хотел бы организовать отдых в горах для всего моего экипажа, в хороших отелях, где вне рамок военной дисциплины моряки могли бы восстановить свои силы и развлечься. Все связанные с этим расходы я просил отнести за счет средств флота. Адмирал с готовностью удовлетворил мою просьбу. Через несколько дней половина команды «Ширé» прибыла в Ортизеи в Валь Гардена. Для меня не было ничего более приятного, чем знать, что мои моряки пользуются заслуженным отдыхом в этой веселой местности. Они просыпались в своих мягких кроватях, когда хотели, и приказывали: «Шоколад со сливками — буду завтракать в постели»; потом катались на лыжах, спускаясь с самых крутых снежных склонов. Вечером, отличные кавалеры, какими умеют быть моряки, они составляли приятную компанию грациозным дачницам и самым красивым здешним девушкам. Этим признанием заслуг моего экипажа я был удовлетворен, пожалуй, больше, чем золотой медалью «За воинскую доблесть», которой я был награжден как командир подводной лодки, проникшей в Гибралтар.

Впоследствии мои коллеги, командиры подводных лодок, тоже решились претендовать на подобное отношение и к их экипажам; таким образом, льгота, полученная для команды «Ширé», распространилась, стала правилом для всего подводного флота Италии.

После своего возвращения на родину Биринделли был награжден золотой медалью. Пакканьини и 4 человека, составлявшие два других экипажа, были награждены серебряными медалями.

В ноябре, сопровождаемый адмиралом Каваньяри, я был принят дуче, являвшимся Главнокомандующим вооруженными силами в военное время. Первый и последний раз я прошел по знаменитому салону Маппамондо в Паллаццо Венеция. Со мной были Тезеи, Педретти, де ла Пенне и Бьянки.

Дуче стоял за письменным столом, руки по швам, одетый на сей раз в штатский костюм — серые брюки в полоску и черный пиджак. Он выглядел усталым и рассерженным (перед нами он принял генерала Содду, возвратившегося из инспекционной поездки по Албании, где находились наши войска и где война с Грецией принимала трагический оборот).

Аудиенция была короткой. После представления, сделанного адмиралом Каваньяри, дуче пожелал заслушать доклад об операции. Я кратко доложил, пользуясь навигационной картой, которую имел при себе. Он заинтересовался, в частности, фактом, что Гибралтар был освещен, как в мирное время; призвал нас к настойчивости и выразил свое удовлетворение «от имени всех итальянцев». Фразой «можете идти» аудиенция была окончена. Я имел возможность лично познакомиться с Муссолини за несколько лет до этого случая на завтраке, устроенном морским министерством для награжденных за участие в войне в Испании; три года спустя, в сентябре 1943 года, я вновь увидел его в Рокка делле Каминате в чрезвычайно драматической для нашей страны обстановке.

ГЛАВА 7

ПЕРВЫЙ УСПЕХ ШТУРМОВЫХ СРЕДСТВ. ПОБЕДА В БУХТЕ СУДА В МАРТЕ 1941 года

Греция вступает в войну. Походы к Санти Куаранга и Корфу. Организация английской военно-морской базы в Суде (о. Крит). Катера базируются на Берос. Тщетные попытки в январе и феврале. Наконец создается благоприятная обстановка. Атака катеров. Донесения лейтенантов Фаджони и Кабрини. Потопление крейсера «Йорк» водоизмещением 10 000 т. Шесть золотых медалей. Немецкая ошибка и упорство английского адмиралтейства. Два документа командира крейсера «Йорк».

Со вступлением Греции в войну (28 октября 1940 года) англичане сразу использовали якорные стоянки, которых так много вдоль побережья этой страны, в особенности вдоль берегов ее многочисленных островов. Заливы и открытые бухты в южной части Адриатического моря находятся сравнительно на небольшом расстоянии от наших берегов. Как якорные стоянки кораблей, они имели относительно слабые оборонительные сооружения, и потому осуществить нападение при помощи наших надводных средств не представляло большого труда.

В начале апреля 1941 года были организованы походы катеров в районы портов Санти Куаранта (Саранде) и Корфу. «Эти походы не относятся к числу особо важных, — писал в своем военном дневнике Моккагатта, — так как в названных портах вряд ли могло быть много кораблей противника, но речь идет об испытании средств и тренировки экипажей. Позднее мы перейдем к решению более серьезных задач...»

3 апреля катера МТМ, предварительно сосредоточенные в Бриндизи, были отбуксированы на островок Сасено, который мы избрали в качестве нашей операционной базы в связи с тем, что он расположен вблизи от намеченных объектов для атаки.

«Мы вышли в море 4 апреля вечером. Погода безветренная, луна слегка закрыта облаками, — описывал события Моккагатта, который непосредственно руководил действиями катеров. — Катера шли полным ходом к Саранде. Однако в ночной тишине они создавали много шума, и когда мы были на расстоянии 200—300 м от мыса Ферруччо, зажегся прожектор, и противник открыл частый пулеметный огонь. Как выяснилось позже, катер Джоббе получил два попадания, катер Массарини — ни одного. Я стал разыскивать их и вскоре нашел один катер, а второй обнаружил утром в Сасено. Я был удовлетворен, представив себе, на что способны катера этого типа, и наметил даты будущих боевых походов. Было бы несправедливым не упомянуть в этих записках о подчиненном мне личном составе. Люди работали с большим напряжением сил, не зная отдыха, не оставляя времени на то, чтобы сесть за стол и покушать, однако были бодры и хотели только одного — работать и бороться. В этот поход я должен был взять дополнительно двух человек, уступая их настойчивым просьбам. Они ни за что не хотели оставаться на берегу, просили взять их с собой. С такими людьми можно идти на край света».

Поход к Корфу с теми же участниками, т. е. Джоббе и Массарини, под руководством Моккагатта не дал жела-

емого результата в связи с неожиданной для нас воздушной бомбардировкой, проведенной нашей авиацией в это же самое время, но явился очередной проверкой материальной части и послужил для участников подготовкой для будущих боевых действий.

Между тем в широкой и глубокой бухте Суда, на северо-западном берегу острова Крит, была создана английская военно-морская база, где английские корабли находили убежище и снабжение. Эта база являлась угрозой нашим островам (Додеканес) и морским сообщениям между Италией и этими островами, которые представляли собой наши далеко выдвинутые форпосты в восточной части Средиземного моря.

Начиная с декабря 1940 года, в целях противодействия морским перевозкам противника между Египтом и Грецией, в бухте Партени на острове Лерос дислоцировалась флотилия катеров МТМ, готовых атаковать корабли противника в бухте Суда, как только воздушная разведка обнаружит их там.

Моккагатта находился на острове Лерос почти месяц, чтобы окончательно отработать план сложной операции и проследить за специальной подготовкой и тренировкой личного состава. Особенности применения штурмовых средств требуют изучения в самых мельчайших подробностях наиболее пригодного метода их использования, преодоления различных трудностей, учета специфики этого оружия, географической и тактической обстановки в каждом порту.

Два эскадренных миноносца, «Криспи» (командир Феррута) и «Селла» (командир Редаэлли), были выделены для перевозки катеров, по 6 на каждом. Для подъема и спуска катеров на воду на этих кораблях имелись шлюпбалки с электрическим приводом. В процессе многих упражнений, выполненных на Леросе под руководством неутомимого и настойчивого Моккагатта, благодаря искусно придуманному устройству и умелой подготовке людей, удалось добиться спуска на воду 6 катеров за 35 сек. — прекрасный результат!

20 января Моккагатта вернулся в Италию для того, чтобы продолжать выполнение обязанностей командира флотилии. Он оставил в распоряжении командующего ВМС в Эгейском море (адмирал Бьянкери) эффективное боевое средство, готовое к использованию при первой благоприятной обстановке.

В период новолуния (примерно с 23 января до первых чисел февраля) катера под командованием старшего лейтенанта Фаджони, погруженные на «Криспи» и «Селла», ждали приказа о выходе в море. Между тем самолеты морской авиации ежедневно производили фоторазведку над бухтой Суда, чтобы определить состав и расположение кораблей противника и наличие и характер заграждений.

Однако благоприятного случая не представилось ни в январе, ни в феврале (т. е. в месяцы, которые по продолжительности темного времени суток являются самыми удобными для проведения атак): либо на якорной стоянке в бухте Суда не было военных кораблей, представляющих интерес, либо состояние моря было таким, что совершенно исключалась возможность спуска катеров на воду.

Всего лишь по одному разу в январе и в феврале «Криспи» и «Селла» выходили в море, но после нескольких часов плавания возвращались. Первый раз потому, что произведенная авиационная разведка не обнаружила английских кораблей в бухте, и второй раз из-за того, что количество кораблей было слишком незначительным.

Какое совпадение благоприятных обстоятельств требуется для успеха операции! В течение нескольких дней должна быть достаточно хорошая погода, позволяющая производить воздушную разведку; состояние моря таким, чтобы маленькие катера могли преодолевать не слишком крутую волну; необходимо иметь корабли — носители катеров; должны быть полностью готовы катера и их рулевые; и, наконец, корабли противника находиться в их базе.

Во время долгих дней ожидания небольшой отряд Фаджони постоянно тренировался. Настроение личного состава всегда было бодрым, несмотря на неудачные выходы в море в январе и феврале и на то, что отряд дислоцировался в Партени — месте, лишенном каких-либо удобств и средств обслуживания.

20 января при взрыве авиабомбы, сброшенной самолетом противника, были ранены два рулевых. Оба они просили не освобождать их от выполнения задания. Они быстро выздоровели и вскоре были в состоянии принимать участие в операции. В марте вести воздушную разведку над бухтой Суда стало трудно в связи с улучшением противовоздушной обороны и, в частности, действиями многочисленных истребителей противника.

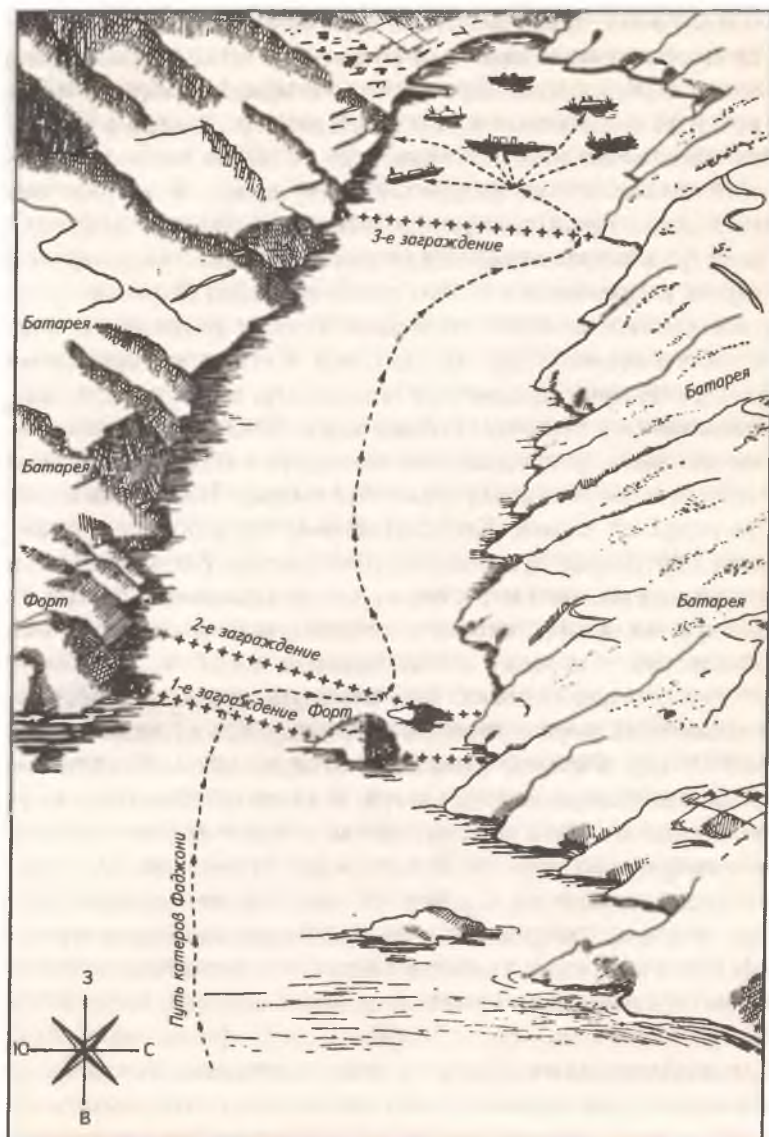
25 марта «Криспи» и «Селла», находившиеся в Стампаля с катерами МТМ на борту, подверглись бомбардировке с самолета противника. На «Криспи» один матрос был убит и трое ранены. В тот же день создались, наконец, благоприятные условия для действий катеров. Погода установилась прекрасная, море было спокойное, а авиаразведка обнаружила в бухте Суда 2 эскадренных миноносца, 12 грузовых судов и крейсер водоизмещением предположительно 10 000 т. Был дан приказ начать операцию. Ночь выдалась темная, звездная, над водой поднимался небольшой туман. Благополучно совершив переход морем, 2 эсминца в 23 час. 30 мин. прибыли в намеченный пункт в 10 милях от побережья противника. Катера спустили на воду, рулевых напутствовали сердечными пожеланиями. Корабли легли на обратный курс.

Шесть катеров с водителями: Луиджи Фаджони, Анджело Кабрини, Алессио де Вито, Туллио Тедески, Лино Беккати и Эмилио Барбери подошли в сомкнутом строю к входу в бухту.

Теперь предстояло выполнить самую трудную часть задания, т. е. бесшумно и незаметно, преодолевая сетевые заграждения, проникнуть в глубинную часть бухты, где в безопасности стояли на якоре корабли.

Из рапорта Фаджони:

«Погода и видимость хорошие, легкий юго-западный ветер, пологая волна. При входе в бухту уменьшаем скорость хода, чтобы шум наших моторов не был услышан противником. Направляю катер к середине 1-го заграждения, вхожу в промежуток между двумя буями и легко прохожу его. Остальные катера проходят за мной. Через несколько минут вижу 2-е заграждение и прохожу его вблизи небольшого островка, где выступают подводные камни, которые легко спутать с катерами. Прохожу без затруднений. Следующий за мной Барбери несколько задерживается. Чтобы не потерять связь, выключаю мотор, останавливаюсь и жду в тени, падающей от островка. Через некоторое время снова вижу всех пятерых, становлюсь головным и продолжаю движение, держась середины бухты. Время около 2 час. 45 мин. (26 марта), через два с половиной часа начнет светать. Имея в виду возможность задержки при прохождении 3-го заграждения, увеличиваю скорость хода. Через 10 мин. два прожектора освещают центр бухты, но противник нас не замечает. В 3 час. 30 мин. подходим к 3-му заграждению. Не будучи в состоянии прямо преодолеть его, проникаем через небольшой зазор между заграждением и берегом. Двигаюсь к середине бухты, через несколько минут даю сигнал остальным водителям застопорить моторы и собраться около меня; мы еще имеем в запасе время, чтобы немного подождать и затем действовать в более благоприятных условиях видимости. Решаю ждать. Крейсер стоит на якоре приблизительно в 200 м от нас, а грузовые суда несколько дальше, лишь один танкер стоит в 100 м, развернувшись против ветра. Тщательно обследую в бинокль место стоянки кораблей и выбираю наиболее крупные цели, а затем передаю его по очереди Кабрини и другим водителям, чтобы они запомнили расположение объектов их атак. Время 5 час. На крейсере производят побудку, слышатся свистки боцманских дудок и виден передвигающийся по палубе свет фонаря; из передней трубы корабля подни-



Бухта Суда 25—26 марта 1941 года

мается дым. Через некоторое время вижу, как зажигаются проблесковые красный и зеленый огни на разводной части заграждения. Даю сигнал «Вперед!» Кабрини и Тедески устремляются в атаку на крейсер. Катера развивают максимальную скорость хода, и через несколько томительных секунд раздается один взрыв и за ним немедленно звуки выстрелов зенитных орудий, стреляющих по воображаемым самолетам. Справа слышу другой взрыв и предполагаю, что он произведен Барбери. Беккати находится слева от меня и просит разрешения атаковать большой танкер, который я ему предварительно указал. Я приказываю ему подождать, и мы вместе приближаемся к танкеру. Только когда Беккати хорошо различает цель, разрешаю ему выходить в атаку. Он только этого и ждал; его катер рванулся вперед. В это время сзади раздался взрыв. Крейсер сильно накренился на правый борт, весь окутанный клубами дыма. Но погружается он медленно, поэтому я также решаю атаковать его. Прежде чем включить скорость, осматриваю еще раз в бинокль бухту и вижу сзади танкера корабль, имеющий камуфляжную окраску. Это военный корабль. Переключаю руль вправо, увеличиваю скорость до максимальной и иду в атаку. Спустя некоторое время закрепляю руль и выбрасываюсь с катера. В течение нескольких секунд слышу шум мотора, затем следует взрыв, однако, учитывая расстояние и направление атаки, предполагаю, что катер ударился о какое-то препятствие внутри гавани. Я плыву, напрягая силы, по направлению к северному берегу. Вскоре делается светло, и с носа ближайшего парохода слышатся крики. Подходит шлюпка, берет меня и доставляет на борт. Сообщаю свою фамилию и чин, меня обыскивают и ведут в кают-компанию, где собрался почти весь экипаж судна; на каждом надет спасательный пояс. Спрашивают, не с подбитого ли я самолета и есть ли другие мои товарищи в море. Отвечаю отрицательно. Мне не дают приблизиться к иллюминатору, чтобы посмотреть, что творится снаружи, предлагают вис-

ки, чай, сигареты и помогают снять резиновый комбинезон. Примерно через полчаса солдаты морской пехоты доставляют меня на берег в комендатуру, они же защищают меня от группы враждебно настроенных грузчиков греков. Вижу матроса, на ленточке бескозырки которого написано: «H. M. S. York». В 10 час. в сопровождении одного вооруженного пистолетом морского офицера и двух часовых меня переправляют на шлюпке на другой берег. Пересекая бухту, проходим мимо танкера, из пробоины которого вытекает нефть. Вижу крейсер, глубоко осевший носом в воду. Корма его находится на уровне воды, орудия кормовой башни оставлены в положении с максимальным углом возвышения, люди заняты работой на палубе, у правого борта крейсера стоит небольшой танкер. Один гидросамолет обследует бухту вдоль и поперек, летая на очень малой высоте.

Подходим к небольшому пирсу. Недалеко от него вижу один из наших катеров, целый и невредимый, вокруг него много солдат. Офицер подводит меня к катеру и, угрожая пистолетом, спрашивает, опасно ли трогать катер. Предполагая, что взрыв может еще произойти, отвечаю утвердительно и рекомендую отвести от этого места солдат. Он спрашивает меня, могу ли я объяснить ему, как обезвредить заряд и как устроен взрыватель. Отвечаю, что ничего не знаю. Офицер снова угрожает пистолетом и настаивает на ответе. Я не отвечаю. Вскоре он прекращает допрос, приказывает всем удалиться, и мы снова возвращаемся обратно в комендатуру...

На следующий день в полдень в тюрьме Каstellо Палеокастро я увидел остальных пятерых водителей наших катеров.

Атака была выполнена в соответствии с полученной подготовкой и приказами Моккагатта. Она началась с наступлением рассвета. Командир группы, распределив цели, ожидал исхода атак по наиболее важным целям, располагая еще и резервом. Подход к бухте, преодоление заграждений и сама атака были осуществлены спокойно

и решительно всеми участниками, которые подтвердили готовность выполнить свой долг.

27 марта я попросил разрешения написать семье и условным шифром сообщил о захвате противником одного невзорвавшегося катера. Прошло достаточно времени, пока я узнал, что в июне 1941 года мое письмо дошло до командования 10-й флотилии»¹.

А вот как рассказывает Кабрини о своей атаке крейсера «Йорк»:

«Выполняя приказание Фаджони, глушим моторы и приближаемся к нему. Видны очертания различных кораблей и вдали слышен шум турбовентиляторов. В направлении шума обнаруживается темная масса крейсера. Фаджони знакомит нас со своим решением: он выделяет два катера для атаки крейсера. Эта задача поручена мне и Тедески. Мы должны атаковать крейсер, как только позволят условия видимости. Другие участники, из которых каждый имеет свою цель, отойдут после того, как услышат первые взрывы.

Оставляю группу Фаджони и с минимальной скоростью направляюсь к крейсеру. Тедески ведет свой катер в непосредственной близости от моего. Очень темно, отчасти потому, что берег высокий. Крейсер имеет защитную окраску и его трудно различать. Приближаемся до тех пор, пока корабль становится отчетливо виден, затем останавливаемся, ожидая начала рассвета. Дистанция до корабля — 300 м. Стоим 15 мин. В 5 час. 30 мин., опасаясь, что противник может заметить нас или наших товарищей, даю приказание выходить в атаку. Некоторое время идем борт о борт на полной скорости. Когда до крейсера оставалось около 80 м, закрепляю руль, освобождаю пре-

¹ Из донесения Луиджи Фаджони, написанного по возвращении из плена. Посредством семейной переписки командование 10-й флотилии поддерживало связь со своими военнослужащими, находящимися в плену.



Взрывающийся катер МТМ



*Потопленный в бухте Суда
британский тяжелый крейсер «Йорк»*

дохранитель и выбрасываюсь в воду. Катер, когда я оставляю его, наведен на центр корабля.

Прежде чем мне удастся взобраться на спасательный плотик, отчетливо слышу звук удара двух катеров по корпусу корабля. Ясно слышу также разрезающие катера взрывы и через несколько мгновений ощущаю мощный подводный взрыв. Сразу же вижу сильно накренившийся крейсер. Слышу шум моторов других катеров, затем серию взрывов, некоторые из них на близком, а некоторые на далеком расстоянии...

Обнаруживаю, что мой резиновый комбинезон порван, с большим трудом снимаю его и плыву к берегу в надежде найти место, где я смогу выбраться. В 15 м от берега ко мне подошла шлюпка. Офицер, направив на меня пистолет, приказывает поднять руки. Затем меня, как груз, поднимают на шлюпку; я очень устал и с трудом держусь на ногах. Меня высадили на берег, вблизи от батареи, и передали двум часовым.

Здесь я встречаю также Тедески, Беккати и Барбери»¹.

Водители других катеров успешно произвели атаки намеченных целей: де Вито — парохода; Барбери — танкера, который, получив попадание в среднюю часть, затонул; Беккати — другого большого груженого танкера (18 тысяч т), который, получив громадную пробоину, тоже затонул.

В течение нескольких минут в бухте слышались грохот взрывов и звуки стрельбы многочисленных батарей, открывших интенсивный зенитный огонь.

Затем с рассветом наступила тишина. Англичане с изумлением выяснили, что были застигнуты врасплох; их корабли подверглись неожиданной атаке с применением неизвестного оружия, которым владели итальянские моряки. А пленные итальянцы испытывали радость, сознавая, что добились успеха. Беккати в своем донесении рассказывает:

¹ Из донесения Анджело Кэбрини по возвращении из плена.

«С батареи мы могли видеть сильно накренившийся крейсер, который буксиры пытались отвести на мель. Видели бухту и много нефти, которая всплывала на месте затонувшего танкера, а также другой накренившийся танкер, создававший впечатление, что он тонет».

Водители катеров вели себя отлично. Они проникли далеко в воды противника, пройдя через три ряда заграждений; достигли зоны в нескольких сотнях метров от кораблей и устроили там совещание, спокойно изучая обстановку, передавая с катера на катер бинокль командира. Окруженные часовыми, прожекторами, орудиями, они ожидали рассвета, а затем по команде «Вперед!» бросились в атаку на корабли, действуя спокойно и хладнокровно, как во время обычных учений и тренировок, проводимых в дружественных водах. Это было демонстрацией самообладания, основанного на высоких моральных качествах и дисциплине, закрепленного в процессе частых упражнений, когда люди умышленно ставились в условия не менее трудные, чем при фактических боевых действиях.

Шесть отважных водителей катеров, принимавших участие в атаке кораблей в бухте Суда, по возвращении на родину из плена были награждены золотой медалью «За воинскую доблесть».

Тесное, хотя и недостаточное взаимодействие между авиацией и военно-морским флотом, поддерживаемое и укрепляемое единым командованием вооруженных сил Эгейского моря, высокая эффективность катеров, отличная организация и напряженная подготовка (что является заслугой Моккагатта) и прежде всего высокая доблесть участников обеспечили победу, которая явилась началом ряда успехов 10-й флотилии МАС. Крейсер «Йорк» водоизмещением 10 000 т и 3 торговых вспомогательных английских судна общим водоизмещением 32 000 т, потопленные или выведенные из строя на все время войны, — совсем неплохо для начала.

Когда в мае 1941 года немецкие войска заняли Крит, они обнаружили в бухте Суда полузатопленный крейсер «Йорк» и, считая, что он потоплен в результате воздушных бомбардировок, которым был подвергнут остров до занятия, зачислили его на свой счет. Но описанные выше непроверяемые факты не вызывают сомнений в том, кому следует приписывать эту морскую победу. Если бы сомнения все же остались, их можно рассеять при помощи документов, найденных на том же «Йорке» итальянскими офицерами и матросами, прибывшими на корабль сразу же после оккупации острова. Среди документов имеется написанное от руки распоряжение командира корабля командиру электромеханической части. Вот его содержание:

**Распоряжение
Командиру электромеханической части
от командира корабля — лично.**

Прошу собрать показания всех, кто находился в машинном и котельном отделениях в момент нанесения удара по кораблю 26 марта, а также от каждого, кто может дать сведения о двух кочегарах, погибших в машинном отделении.

Кроме того, хотел бы, чтобы вы составили в хронологическом порядке, пока события свежи в вашей памяти, итоговую запись установленных и отмеченных повреждений, а также перечень событий после того, как мы начали откачивать воду.

Р.П. 27/3.

Второй документ — это инструкция, напечатанная на машинке:

**Крейсер «Йорк», 28 марта 1941 года
№ 37**

**Распоряжение командира.
Командирам боевых частей.**

1. Командирам боевых частей предлагается представить как можно быстрее рапорты, осветив в них следующие

щие вопросы, касающиеся недавнего торпедирования корабля «Йорк»:

- а) полученные повреждения;
- б) вопросы, представляющие особый интерес;
- в) имена офицеров и матросов, поведение которых, по их мнению, заслуживает особого упоминания.

2. Приказы адмиралтейства по флоту, которые могут потребоваться в связи с этим, можно получить в моей канцелярии.

(Подпись) Реджинальд Портал

Кроме того, было подтверждено, что имевшиеся повреждения на палубе и частично во внутренних помещениях корабля являются не результатом взрывов авиационных бомб, а зарядов, подорванных наспех самими англичанами, прежде чем оставить Суду.

Несмотря на эти очевидные факты и то обстоятельство, что никто лучше самих англичан не знает действительную историю потопления «Йорка», британское адмиралтейство как бы не хочет этого признать. Следуя упорно выдерживаемой линии, т. е. желая принизить успехи итальянского флота, нанесшего потери английскому флоту, оно продолжает настойчиво указывать в официально публикуемых после войны списках потерь, что причиной гибели «Йорка» является воздушная бомбардировка немецкой авиацией бухты Суда.

ГЛАВА 8

ТРЕТИЙ ПОХОД «ШИРÉ» В ГИБРАЛТАР — МАЙ 1941 года

«Ширé» совершает «регулярные рейсы» на линии Специя — Гибралтар. Новость: танкер «Фульгор». Новые экипажи. Еще раз у устья Гуадарранке. Гавань пуста! Рапорты Каталано и Визинтини. Недомогание Марчелья. Снова неудача.

В мае 1941 года перед выполнением намеченной операции на Мальте подводная лодка «Ширé» под моим командованием сделала третью попытку проникнуть в порт Гибралтар. Были приняты во внимание и изучены выявившиеся в предыдущем (октябрьском) походе недостатки и приняты меры для того, чтобы избежать ошибок в будущем. Материальная часть была улучшена и испытана самым тщательным образом. Усиленно готовились и сами экипажи управляемых торпед. Чтобы избавить их от неудобств, связанных с длительным пребыванием на подводной лодке во время перехода, было решено направить их в Испанию самолетом, снабдив документами, которые не вызывали бы подозрения у испанских властей или у тех, кого интересовало движение пассажиров. С аэродрома они должны были (воспользовавшись средствами,

предоставленными имевшимися в Испании нашими агентами) направиться на итальянский танкер «Фульгор», интернированный в порту Кадис в самом начале войны. Предполагалось, что «Ширé», пройдя пролив и направившись в Атлантический океан, войдет ночью незаметно для испанцев в порт Кадис, ошвартуется у танкера «Фульгор», примет экипажи управляемых торпед и необходимые предметы снабжения и еще до рассвета успеет выйти из порта. Затем, следуя с запада, она войдет в пролив и поднимется в бухту Альхесирас. Требования, которые должно было удовлетворять место спуска управляемых торпед, оставались прежними. Практика показала, что они отвечали поставленным целям.

Пока мы готовились, противник тоже не дремал. Нам было известно, и это подтверждалось конкретными фактами, что в результате наших повторных действий с применением штурмовых средств англичане создали широкую организацию, располагающую специально обученным личным составом, большим количеством средств и кораблями в целях предупреждения и отражения атак 10-й флотилии. Во всех базах Средиземного моря были созданы специальные оборонительные подводные отряды — самая настоящая «анти-10-я флотилия».

15 мая «Ширé» с управляемыми торпедами на борту в третий раз вышла в поход. Она, казалось, совершала (как коммерческое судно) регулярные рейсы между Специей и Гибралтаром.

Из-за встречной большой волны у берегов Испании мы подошли к проливу с опозданием на 24 часа. Переход из Средиземного моря в Атлантический океан прошел благополучно; в 4 часа утра в 6 милях от мыса Европа, идя серединой пролива, мы погрузились на глубину 60 м и в 23 часа всплыли по ту сторону мыса Тариф. На рассвете 23 мая подводная лодка была вблизи Кадиса, мы погрузились перед портом и на глубине 40 м легли на грунт. Весь день все отдыхали.

Трудно представить себе обстановку, более располагающую ко сну, чем обстановка внутри лодки, лежащей на грунте. Тишина, обычная под водой, становится еще более ощутимой после прекращения работы корабельных механизмов; мы чувствуем себя защищенными толщиной воды от всякого нападения. После многодневного плавания, вызывающего большое физическое и нервное напряжение, утомляющего и оглушающего шума моря, ветра и моторов кажется, что ты очутился где-то далеко от войны, в каком-то ином мире. На глубине даже радиоволны не доходят до нас. Мы абсолютно одни, наедине с собой.

Мне вспоминается другой проведенный на грунте день, также у берегов Испании в водах Таррагоны. Это было в канун Рождества в 1937 году, во время войны в Испании, на подводной лодке «Ириде». Тогда экипаж приготовил без моего ведома прелестную рождественскую елку из корабельных средств (ручка метлы, веточки из прутьев, окрашенных зеленой краской, цветные электрические лампочки), были даже мастерски сделанные ясли с вырезанными из жести консервных банок фигурками людей и фигуркой младенца Иисуса, вылепленной из хлебного мякиша.

Взволнованный этим событием, прекратив на несколько часов боевые действия, я подошел тогда в подводном положении совсем близко к порту Таррагона и дал возможность каждому члену экипажа посмотреть в перископ, направленный на собор. После выполнения этой религиозной церемонии я поздравил моряков, и мы обратились мысленно к нашим далеким семьям. Лодка легла на грунт, и мы превосходным завтраком (приготовленным также при участии всей команды и без ведома командира, для которого это было сюрпризом) и заслуженным отдыхом мирно отметили этот радостный праздник.

Но я немного отвлекся — в рапорте командира «Ширé» об этом ничего не говорится. Там мы найдем только следующее:

«23 мая, 6 час. 00 мин. Погружение в 8 милях (пеленг 90°) от маяка Кадис. Ложимся на грунт на глубине 40 м в ожидании ночи. Собрание экипажа. Говорю о том, что закончилась первая фаза операции (переход) и что нужно быть готовыми ко второй (атака Гибралтара). Затем общий отдых».

Вечером «Ширé» всплывает и, соблюдая осторожность, медленно ползет внутрь порта Кадис, поднимаясь по реке Гуадалете, течение которой, сопротивляясь встречному приливному течению, образует странную игру маленьких и бурных пенящихся волн. Лодка незаметно проходит между пароходами, стоящими на якоре (среди них есть английские), и, отыскав «Фульгор» — танкер в 6000 т, ошвартовывается у его борта, оставаясь в позиционном положении, чтобы уменьшить возможность обнаружения. Происходит самая сердечная встреча с офицерами танкера, а также с членами экипажей управляемых торпед, которые прибыли несколько дней назад, не вызвав ни малейшего подозрения в отношении их личностей и целей путешествия.

В состав экипажей входят: водитель Дечио Каталано (начальник группы) с водолазом Джаннони; водитель Амедео Веско с водолазом Франки; водитель Личио Визинтини с водолазом Магро. Резерв: водитель Антонио Марчелья и водолаз Скергат. С ними на «Ширé» переходит капитан медицинской службы 10-й флотилии Бруно Фолькомата, чтобы до последнего момента наблюдать за физическим состоянием этих людей перед предстоящим им тяжелым испытанием.

Крепкого рукопожатия этих людей для меня достаточно, чтобы убедиться в их отличном состоянии; они довольны проделанным путешествием и уверены в успехе.

Весь экипаж лодки принял на танкере горячий душ — комфорт, который немислим на «Ширé». Запасаемся свежей зеленью, чтобы разнообразить нашу пищу, приготовляемую из консервированных продуктов, и обеспе-

чить команду, в особенности экипажи управляемых торпед, витаминами.

Товарищеские услуги, оказываемые нам на «Фульгоре», принимаются с большой радостью и удовольствием. Не часто предоставляется возможность при выполнении боевого задания, освежившись под душем и даже успев побриться, провести ночь, развалившись в удобном кресле кают-компания, рассуждая о том, о сем, попивая прекрасное вино и куря ароматную гаванскую сигару.

Использую предоставившуюся возможность, чтобы ознакомиться с обстановкой и кое-что узнать о кораблях противника, находящихся на базе Гибралтар. Один молодой дипломат добровольно предложил свои услуги. Только что возвратившись из лично проведенной им разведки, он передал мне точные и полезные сведения. Между тем экипажи извлекли торпеды из цилиндров и произвели окончательную их проверку.

Еще до рассвета, сопровождаемая добрыми пожеланиями экипажа «Фульгора», «Ширé» отдала швартовы и с попутным течением вышла из порта. Как только начало светать, она погрузилась.

25 мая, избежав встречи с эскадренными миноносцами, патрулирующими пролив, «Ширé» в подводном положении приблизилась к входу в бухту Альхесирас. Соблюдая обычные правила безопасности и предосторожности (речь шла о том, чтобы проникнуть в пасть льва, не дав себя заметить), я с попутным приливным течением продолжал плавание. Но так как мы все же запаздывали по времени, то я отказался от попытки проникнуть в бухту и отложил ее до следующей ночи.

Выйдя из пролива на запад, я на рассвете 26-го возобновил попытку. На этот раз все шло успешно. В 22 час. 30 мин. всплыв в позиционное положение, чтобы ориентироваться после плавания вслепую в течение дня, я установил, что нахожусь внутри бухты Альхесирас, в 2,5 мили к западу от порта Гибралтар. Перед нами раскинулся город, весь освещенный огнями. Ночь великолепная, на

море штиль, небо закрыто облаками, все вокруг предвещало удачу.

Шли подводным ходом, продвигаясь в бухте до уже известного нам пункта. В моем рапорте об операции сказано:

«23 часа 20 мин. Находимся в установленном месте у устья реки Гуадарранке, ложусь на грунт на глубине 10 м. Экипажи готовятся к выходу, врач экспедиции капитан Фалькомата в последний раз осматривает людей. Но в 23 час. 30 мин. высшее военно-морское командование сообщает нам по радио, что гавань пуста, все корабли ушли вечером, поэтому экипажи управляемых торпед должны атаковать торговые суда, стоящие на открытом рейде. Глубокое разочарование, — пишу я в рапорте, — но никакого уныния. Отдаю последние распоряжения: в 23 час. 58 мин. всплытие, выход экипажей. Марчелья заменяет водолаза Франки, почувствовавшего недомогание».

«Ширé» в подводном положении начала медленно уходить, соблюдая меры предосторожности, чтобы не вызвать тревоги, столь опасной для наших людей, которые тем временем отважно шли навстречу трудному испытанию. 31 мая «Ширé», благополучно завершив переход, ошвартовалась в базе Специя.

Проследим теперь по рапортам водителей торпед за действиями трех экипажей, которым было приказано атаковать стоящие на рейде пароходы. Задание было менее трудным и рискованным, так как этот путь более короткий (не нужно было преодолевать заграждения и избегать опасности быть обнаруженными постами наблюдения на молах).

Каталано писал в своем рапорте: «Огорчение, вызванное тем, что мы не сможем провести операцию в гавани, частично компенсировалось радостью, что наконец-то после долгих месяцев подготовки и тренировки мы можем действовать. Настроение моих товарищей приподнятое. Выходим в установленном мною порядке. Про-

щаемся с экипажем подводной лодки. Все уверены в успехе...»¹

После извлечения торпеды и ее проверки Каталано всплыл на поверхность. Он так рассказывает о своих действиях:

«Вхожу в визуальный контакт с водителями других торпед — Веско и Визинтини. Визинтини буксирует торпеду Веско, мотор которой не работает... Даю распоряжение затопить эту торпеду на больших глубинах после того, как будет отсоединено ее зарядное отделение, которое должен буксировать Визинтини. Марчелья должен перейти ко мне в качестве третьего члена экипажа, а Веско пойти с Визинтини. Следуем курсом на восток. Около 1 час. 40 мин. слева на расстоянии приблизительно 600 м замечаем огонь судна, стоящего на якоре. Приказываю разделить, предварительно указав Визинтини его объект атаки. Пожелав друг другу успеха, расходимся. Правлю на замеченный до этого огонь. Объект плохо виден на фоне темного берега; кажется, это судно среднего тоннажа. Прохожу между ним и Гибралтаром. На фоне огня Альхесираса теперь ясно видно, что это современный теплоход...»

Решив прикрепить заряд к винту, Каталано подошел к корме. В то время как он, сидя верхом на торпедой, держался руками за руль судна, Марчелья и Джаннони отсоединяли зарядное отделение и прикрепляли его к гребному валу.

«Неожиданно во время этой работы Марчелья начинает барахтаться в воде, сильно и часто дыша, как будто бы ему не хватает воздуха. Слышу, как Джаннони спрашивает его, что случилось, и Марчелья отвечает: «Чувствую себя хорошо». Предполагая, что Марчелья очень устал, я зову его к себе и предлагаю занять мое место, а сам направляюсь к головной части торпеды, чтобы не

¹ Из донесения Каталано.

дать ей удариться о корпус судна. Марчелья занимает мое место... Я слежу за работой Джаннони, который тем временем погрузился. Периодически высовываю голову из воды. Неожиданно замечаю, что Марчелья лежит ничком, неподвижно, голова его слегка повернута к корме. Приближаюсь и зову его, он не откликается».

Каталано бросился на помощь Марчелье. В момент замешательства покинутая всеми торпеда пошла ко дну. Напрасно Джаннони нырял, пытаясь найти ее, она погрузилась на большую глубину, так что с ней все было покончено.

Каталано и Джаннони прилагали все усилия, чтобы помочь Марчелье, который потерял сознание и не подавал признаков жизни, а между тем течение относило их от судна.

«Даю кислород в дыхательный мешок кислородного прибора Марчельи, чтобы он лучше держался на поверхности, и снова окликаю его. В это время Джаннони, выполняя мое приказание, снимает и уничтожает мой и свой кислородные приборы. Снимаем маску с Марчельи; он все еще без движения.

Наши голоса услышали на борту судна. Вахтенный матрос вышел на корму и ярким фонарем осветил воду в нашем направлении; мы, к счастью, не попали в луч света. Продолжаем плыть к берегу. Проходит еще несколько минут, и Марчелья, которому я, чтобы привести его в чувство, дал несколько пощечин, начинает очень громко хрипеть, привлекая внимание команды теплохода. Наконец Марчелья приходит в себя, и после сильной рвоты его состояние улучшается настолько, что он может плыть.

В 4 часа, обойдя наблюдательный пост, мы выходим на берег (в Испании), снимаем комбинезоны и добираемся до назначенного пункта»¹.

¹ Из донесения Каталано.

Внезапное недомогание Марчелли было косвенной причиной потери торпеды Каталано. Таким образом, его атака закончилась неудачно, когда успех казался уже обеспеченным.

Визинтини, Веско и Магро. Выйдя из подводной лодки, Визинтини подошел к Веско, торпеда которого не могла двигаться из-за повреждения двигателя. Получив приказание Каталано, присоединившегося к ним на поверхности, он взял на буксир зарядное отделение этой торпеды, а саму торпеду затопил. Взяв Веско как третьего члена экипажа, он направился к якорной стоянке пароходов. Дополнительное зарядное отделение своей металлической массой оказывало влияние на компас, а это означало, что в подводном положении нельзя будет точно держаться курса. Но учитывая месторасположение целей, а также то, что открытый рейд и освещение Гибралтара и Альхесираса обеспечивали прекрасную ориентировку, этот недостаток почти не имел значения. Подойдя к якорной стоянке, Визинтини пристал к одному из судов, но тотчас же отказался от атаки, обнаружив на его бортах два больших белых креста — это было госпитальное судно. Приблизившись ко второму, он снова отходит в сторону, увидев на борту надпись «Швейцария». Нефтяная баржа в 600—800 т также не представляла заманчивой цели. А время шло, и его нельзя было растрчивать попусту. Визинтини решил атаковать сразу же, как только приблизился к очередному нефтеналивному судну.

«Подхожу к корме и приказываю Магро начать присоединение зарядного отделения торпеды к судну при помощи линя. Через несколько минут, считая, что Магро нуждается в помощи, я покидаю свое место и, приближаясь к нему, зову, но ответа не получаю. Замечаю только, что он не двигает руками и кажется замер в сильном напряжении. Чувствую, что линь угрожающе натягивается, тогда я спускаюсь вниз и, прежде чем добраться до торпеды, приказываю Веско: «Амедео, воздух, воздух!»

Едва я достигаю головной части торпеды, как лить резко слабеет и торпеда с Веско и со мной начинает быстро погружаться. Она имеет большой дифферент на корму. Пытаюсь добраться до поста управления, но это мне не удастся. Погружение все ускоряется, и я чувствую, что меня всего сдавливает, появляется странное ощущение благополучия, перед глазами поплыли разноцветные круги. Глубина, должно быть, больше 30 м, а падение не прекращается. С горечью сознаю, что все потеряно. Когда начинаю понимать, что ощущение благополучия вот-вот перейдет в потерю сознания, я не выдерживаю. Чтобы подняться наверх, я должен еще добавить кислорода и плыть как можно энергичнее. Достигнув, наконец, поверхности, жду Веско, и секунды ожидания кажутся мне бесконечными.

Наконец появляется Веско. Он, по-видимому, очень устал, и я оказываю ему необходимую помощь. Между тем Магро, обеспокоенный нашим отсутствием, зовет нас. Говорю ему, чтобы он подплывал к нам и соблюдал полную тишину. Мы освобождаемся от нашего легководолазного снаряжения и топим его.

От Магро узнаю, что он привязал лить к рулю судна, но лить оборвался. Веско сказал, что он пытался продуть цистерну торпеды, но безрезультатно.

Выбираю очень удобный способ плавания на спине; плывем вместе, держась друг за друга и ритмично отталкиваясь ногами.

Плывем с 2 час. 40 мин. до 4 час. 15 мин., затем выходим на берег в указанном заранее пункте.

Отмечаю водолаза Магро Джованни за смелые действия и высокие профессиональные способности, которые он, в частности, показал в этой операции. Надеюсь, что ему будет и впредь разрешено участвовать при действиях с управляемыми торпедами».

Так заканчивается рапорт Визинтини. Непредвиденный случай, аналогичный тому, который послужил причиной неудачи атаки Каталано, благодаря превратнос-

тям судьбы, привел к неудаче и на сей раз. Во время присоединения зарядного отделения торпеды к корпусу корабля торпеда неожиданно отяжелела, оборвала литье, на котором она держалась, и, следуя законам природы, несмотря на попытки Визинтини и Веско остановить падение, стремительно пошла вниз и исчезла на большой глубине.

Так неудачно закончилась вся операция: в порту не оказалось военных кораблей; одна управляемая торпеда была повреждена с момента спуска на воду, другие две были потеряны из-за непредвиденных трудностей в связи с тем, что действовать пришлось не в гавани, а на рейде с большими глубинами.

С другой стороны, операция явилась тренировкой участников в боевой обстановке, она обошлась без потерь в людях и была проверкой нового способа приближения экипажей управляемых торпед к объекту, используя танкер «Фульгор». Итальянская разведка блестяще выполнила свою задачу. Прибытие и пребывание в Испании, затем возвращение на берег, немедленная отправка на машине в Севилью и отбытие на самолете компании «ЛАТИ»¹ в Италию 6 членов экипажей управляемых торпед не оставили следа и не вызвали никаких подозрений среди испанцев и англичан. И так как эти последние совершенно не знали о том, какой опасности они подвергались в ночь на 26 мая, то оставалась возможность повторения попытки застигнуть их врасплох.

Наконец, было получено новое доказательство, что «Ширé» с ее командой способна выполнить любое задание независимо от того, насколько оно является опасным в военном и трудным в навигационном отношении.

Шесть водителей управляемых торпед были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть».

¹ Итальянская авиационная компания транспортных самолетов. — *Прим. перев.*

ГЛАВА 9

«СЛАВНАЯ НЕУДАЧА» НА МАЛЬТЕ 25—26 ИЮЛЯ 1941 года

Мальта — постоянная угроза для Италии. Навязчивая идея Тезеи. Попытка произвести атаку в мае. Повторная попытка в июне — горькое, ужасное разочарование! Просьба Тезеи и решение Моккагатта. Окончательный план. Действия 25—26 июля. Сомнения Джоббе. Самопожертвование Тезеи и Карабелли. Гибель нападающих. Секрет англичан — радар. Мнение губернатора Мальты о наших морях. Духовное завещание Тезеи.

Идея нападения на порт Мальты Ла-Валлетта — главную английскую военно-морскую крепость на Средиземном море, представляющую постоянную угрозу для Италии, — родилась в далеком 1935 году, когда была создана управляемая торпеда. Мальта и являлась тем объектом, против которого было направлено новое оружие. Внезапное массовое его применение в начале войны не было осуществлено по частично изложенным уже причинам. В то же время в результате изменения методов ведения войны создалась ситуация, совершенно отличная от существовавшей в 1935 году. Со вступлением Италии в войну, в связи с возросшей опасностью воздушных бомбар-

дировок и близостью аэродромов Сицилии (15 мин. полета) Мальта потеряла значение главной базы, т. е. постоянного местопребывания крупных кораблей флота, сохранив лишь функции базы снабжения проходящих кораблей и операционной базы малых кораблей, имеющих задачу нарушать наши морские пути сообщений с Африкой. Логическим следствием создавшейся обстановки явилось разделение линейных сил английского флота. Линейные корабли базировались теперь на Александрию и Гибралтар, находящиеся на таком удалении от Италии, что наша бомбардировочная авиация могла достичь цели только после длительного полета и без прикрытия истребителями, что давало возможность противнику своевременно подготовиться к отражению налета. Поэтому Александрия и Гибралтар стали главными объектами нападения для 10-й флотилии МАС.

Но закончившаяся успешно операция в бухте Суда побудила вновь вернуться к рассмотрению первоначального плана операции против Мальты. Тезеи был убежденным сторонником этого плана. В его представлении применение управляемых торпед имело главным образом моральное значение. «Нужно, чтобы весь мир узнал, — как он имел обыкновение говорить, — что есть итальянцы, которые с величайшей отвагой бросаются на Мальту; потопим ли мы какие-нибудь корабли или нет, не имеет большого значения; важно то, чтобы мы сами были полны решимости взлететь на воздух вместе с торпедой на глазах у противника. Этим мы покажем нашим детям и будущим поколениям, какие жертвы приносятся во имя настоящего идеала и каким путем достигается успех».

По указанию адмирала де Куртена 25 апреля 1941 года была начата разработка плана крупной операции. Моккагатта вел в Риме переговоры с руководящими органами, ведавшими планированием операций. Но ответственные начальники отнеслись к этой затее, по крайней мере вначале, не особенно доброжелательно. Моккагатта в сво-

ем дневнике 10 мая писал: «Сегодня была приготовлена памятная записка о плане нападения на Мальту, но вечером мне показалось, что его превосходительство Кампиони (заместитель начальника генерального штаба) не особенно убежден в своевременности операции. Завтра получим ответ; опять это бесконечное ожидание...»

Запись от 22 мая гласила: «20-го утром я был принят заместителем министра, но не получил положительного ответа. Откровенно говоря, сказал он, если бы вы могли заверить меня, что операция практически осуществима, я дал бы свое согласие на ее проведение... Здесь (в Аугусте) экипажи наших штурмовых средств полны энергии и хотели бы действовать незамедлительно. Но надо сохранять спокойствие и хладнокровие; подготовка должна быть выполнена во всех деталях».

Берега Мальты в большей своей части труднодоступны; они высоко возвышаются над морем. Единственная большая гавань — Ла-Валлетта является идеальной, естественной якорной стоянкой. Море как будто вторгается внутрь острова. Небольшие бухты, водоемы, заливы тянутся на несколько километров по сторонам центрального полуострова, на котором построен город и который разделяет воду на главную гавань и бухту Марса-Мушет. Подходы к Ла-Валлетта со стороны моря ночью различаются с трудом, так как они скрыты среди высоких скал, которые при наблюдении с моря сливаются в общий массив. К этим естественным трудностям прибавляются еще оборонительные сооружения, возведенные руками человека и накапливавшиеся в течение столетий. За последнее время в этой базе были созданы дополнительные сооружения с учетом опыта начавшейся войны: многочисленные сетевые заграждения, радиолокаторы, гидрофоны, установки легких скорострельных орудий, перекрестный огонь которых полностью перекрывал единственный вход в гавань.

Сведения, которыми мы располагали о современном состоянии обороны острова, были весьма скудными, они

ограничивались данными аэрофотосъемки. На Мальте мы не имели (невероятно, но факт) ни одного агента! В частности, нам не было известно, какие новые оборонительные средства англичане ввели в действие на Мальте после первых попыток смельчаков 10-й флотилии в Гибралтаре в октябре 1940 года и в бухте Суда в марте 1941 года.

Одна группа катеров МТМ была расположена в Аугусте. Подготовка людей и материальной части совершенствовалась. К новолунию в мае месяце эта группа была готова действовать.

В целях проверки возможности приблизиться к острову незамеченными, а также выяснения условий видимости берега и подходов к Ла-Валлетта проводилась предварительная разведка.

Моккагатта, лично участвовавший в разведке с одной группой торпедных катеров, так рассказывает об этом:

«Аугуста, 25 мая. Вышли в море. После мыса Пассеро плохая погода принудила меня уменьшить скорость хода с 30 до 18 миль в час, вследствие чего я прибыл к намеченному пункту у Ла-Валлетта с опозданием почти на 2 часа. Темная ночь. Я находился в засаде около 2 час., но ничего интересного не обнаружил. Все, что я видел, — это лучи прожектора и приземлявшийся английский самолет. В 7 час. 30 мин. я возвратился в Аугусту. Я очень доволен обоими командирами катеров. Состояние материальной части прекрасное».

«28 мая. Сегодня ночью я опять вышел с двумя катерами и был в засаде перед Ла-Валлетта. Ночь темная, небо закрыто облаками. Ничего особого не заметили. Только между 3 час. 30 мин. и 4 час. 30 мин. появились 3 бомбардировщика; последний из них осветил на несколько секунд всю зону».

30 мая он записал: «Сегодня утром адмирал де Куртен позвонил мне и сказал, что, учитывая малое количество кораблей в гавани Мальты, высшее военно-морское командование решило не проводить операцию. Значит, ничего не удалось и в это новолуние».

В конце июня, в начале новой благоприятной фазы луны, вся группа опять прибыла в Аугусту. Моккагатта так описывает в свойственном ему лаконичном стиле новую попытку:

«Аугуста, 23 июня 1941 года. Прибыл сюда после двух дней, проведенных в Риме. В кармане у меня приказ на операцию против Мальты. Может быть, на этот раз удастся; 27-е или самое позднее 28-е — будет днем наших действий.

24 июня. Сегодня утром в 4 часа последнее испытание катеров по форсированию препятствий. В 6 час. общее испытание по буксировке в море.

26 июня. Сегодня ночью провели у Мальты успешную разведку. При свете более 30 прожекторов, включенных в связи с воздушным нападением, можно было наблюдать берег, к которому я подошел на расстояние меньше 3000 м; мы могли различать здания. Водители катеров, которых я брал с собой для ознакомления с берегом, вернулись назад удовлетворенными. Завтра вечером начнем действовать.

28 июня. Вчера вечером вышел из Аугусты со своей группой участников операции против Мальты, но свежая погода (сильный юго-восточный ветер) причиняет беспокойство; катера получают повреждения, что заставляет меня терять время. Один из катеров тонет. Продолжаю поход, но после того как я получил донесение еще о двух случаях аварии, поворачиваю обратно и возвращаюсь в Аугусту. Неудача. Завтра выход повторится. Моя воля непреклонна...

30 июня. Горькое, страшное разочарование! В 15 час. находился в море со всей группой. Иду под вспомогательными двигателями, скорость хода 6 миль в час, слабый юго-восточный ветер. Кажется, плавание начинается хорошо, но в 16 час. вынужден остановить всех, так как один буксируемый катер МТМ дал течь и может затонуть. Проверив на месте и не желая терять времени, беру на буксир другой катер, а поврежденный приказываю

ваю отбуксировать обратно в Аугусту. Опять ложусь на прежний курс. У мыса Мурро-ди-Порко юго-восточный ветер крепчает. Уверен, что все мои подчиненные не считают возможным продолжать переход. Но я убежден, что на заходе солнца ветер должен стихнуть, и поэтому до 20 час. следую в том же направлении. Я был прав: ветер постепенно стих, волнение уменьшилось. В 20 час. 10 мин. я останавливаю всю группу для приведения в порядок катеров. Приказываю откачать воду и проверить моторы, а затем снова беру курс на Мальту. На море штиль. Теперь я убежден в успешном исходе. Но в самом начале движения еще один катер теряет буксир, а мотор его не заводится. Посылаю к нему на борт лучших механиков, но теряю час времени, а мотор завести так и не удается. Это неприятно, так как этот катер имеет задачу прорвать заграждения. В 22 часа решаю следовать дальше без него. Джоббе высказывает мне совершенно противоположное мнение. Через 5 мин. останавливается из-за неполадок с мотором один буксирный катер, что приводит к потере еще 20 мин. На этом я сдаюсь, так как катера подошли бы к Мальте слишком поздно, т. е. на рассвете, когда уже нет никакой возможности действовать внезапно. Ложусь на обратный курс и направляюсь к Аугусте. Два с половиной часа идем без всяких приключений. В 1 час 30 мин. ночи я в порту. Смешная деталь: один водитель катера МТМ заснул и не заметил, как мы легли на обратный курс. Когда мы остановились, то, увидя вблизи берег, он приготовился к атаке, считая, что находится у Мальты. Это был Карабелли — славный парень, прекрасный офицер и первоклассный водитель штурмовых средств».

Так неудачно закончилась вторая попытка атаковать Мальту. И на этот раз упорство и настойчивость людей не смогли преодолеть естественные трудности этого предприятия. Но это не обескуражило нас. Операция была отложена до июля. Такие отсрочки вызывались причинами, которые, как это видно из слов Моккагатта, имели очень серьезные последствия.

Как известно, предыдущие планы операции предусматривали использование только катеров типа МТМ, а отсрочка операции еще на месяц позволила Тезеи добиться принятия его предложения. Он утверждал, что в атаке Мальты должны принимать участие также и управляемые торпеды и с ними, конечно, он сам.

Идея применения такого различного по характеристике и использованию оружия при взаимном сопровождении и поддержке была с чисто технической точки зрения весьма смелой. Благородная настойчивость, с какой Тезеи дрался за право его личного участия в операции, представляла собой по существу форму самоубийства.

Зная Тезеи, его взгляды, силу его характера, зная то, что умереть при проведении операции, и в особенности у Мальты, для него означало выполнить свой долг, я пришел к заключению, что настойчивость Тезеи — это следствие твердого решения, принятого им. Тезеи уже в своей предыдущей боевой деятельности сделал все, что было в человеческих силах. Будучи участником первой операции против Александрии, он в течение 20 час. напрягал свои силы, пытаясь спасти оставшихся в живых на подводной лодке «Ириде». Дальнейшая служба с частым перенапряжением сил отразилась на состоянии его здоровья, вызвав в конце концов ослабление сердечной деятельности, на которое уже оказали свое влияние длительные пребывания под водой при тренировках и во время испытаний легководолазного снаряжения. Тезеи добровольно участвовал во втором походе «Ширé» к Гибралтару. По возвращении из этого похода он был подвергнут медицинскому осмотру и признан «негодным к подводному плаванию в течение шести месяцев из-за тяжелого порока сердца». Прекрасно зная о последствиях, которые могут быть в случае невыполнения предписаний врача, он как компетентный специалист военно-морской инженерной службы и как подводный пловец ежедневно принимал участие в продолжительных подводных обследованиях торпедированного авиацией линейного кораб-

ля «Кавур», собирая весьма нужные данные, которые позволили быстро поднять корабль. Такое физическое напряжение, опасное даже для здорового организма, вызвало у него неизбежное ухудшение сердечной деятельности и общего состояния здоровья. Не оставалось уже сомнений в том, что он не сможет принять активного участия в будущих боевых действиях. Осознав это, он в благородном порыве настойчиво добивался разрешения пожертвовать собой ради победы над врагом. Это было обдуманное и сознательное решение. Предложения Тезеи были проникнуты таким горячим чувством, что ему удалось, наконец, добиться согласия Моккагатта. Был принят новый, более сложный план операции. В главную гавань Ла-Валлетта можно было проникнуть двумя путями: через главный вход, закрытый четырьмя линиями заграждений, и маленький проход под мостом, соединявшим мол Сант-Эльмо с берегом. Это был металлический мост на трех опорах, достаточно высокий, чтобы под ним могли проходить небольшие суда.

Теперь, в военное время, в целях закрытия этого прохода с моста свешивалась противоторпедная металлическая сеть, которая, вероятно, достигала дна. Мы исходили из предположения, может быть, не полностью отвечающего действительности, но, безусловно, логичного (нужно иметь в виду отсутствие точной информации), что главный вход в достаточной степени обеспечен сторожевыми постами, часовыми, средствами подслушивания, заграждениями и другими искусственными сооружениями, что делало его практически непроходимым. Поэтому было решено проникнуть в гавань через второстепенный проход, под мостом. Учитывая предыдущий опыт, мы отказались от доставки катеров МТМ к Мальте методом буксировки, поскольку это связано с большими неудобствами. Для этой цели использовали быстроходное посыльное судно «Диана», бывшую президентскую яхту, переданную дуче в распоряжение флота на все время войны. Было предусмотрено, что «Диана» подойдет

близко к острову, имея на борту взрывающиеся катера МТМ и на буксире специальный катер типа МТL, задачей которого являлось подвезти на самое короткое расстояние к входу в гавань две управляемые торпеды. Таким образом, водители штурмовых средств не расходовали своих сил и были избавлены от необходимости преодолевать пути подхода к объектам атаки и трудности ориентировки.

Экипаж на одной из управляемых торпед должен был направиться к мосту, подойти к противоторпедным сетям, свешивавшимся с него, подвязать и подорвать заряд. Таким образом делался в сети проход, через который и проникли бы катера МТМ, спущенные тем временем с борта «Дианы» и подошедшие в полной тишине на близкое расстояние к мосту. Внутри гавани водители должны были сразу же на полном ходу атаковать корабли противника. Экипаж второй торпеды должен был одновременно проникнуть в соседнюю бухту Марса-Мушет — месторасположение базы подводных лодок — и присоединить заряд к корпусу одной из лодок в надежде потопить при взрыве сразу несколько единиц, так как в английском флоте принято швартовать лодки лагом одна к другой. Оба экипажа торпед должны были по выполнении задания возвращаться на моторные катера. Как видно, задуманная операция являлась сложной. Она требовала, кроме чрезвычайной твердости и решительности со стороны водителей (в их качествах нельзя было сомневаться), отличной согласованности действий различных элементов ради одной цели; требовала того, что обычно довольно трудно достигается, особенно на море, ночью, в военное время, по многим как естественным, непредвиденным, так и зависящим от человека причинам, которые могут обречь на неудачу прекрасно составленный план.

Пользуясь оставленными Моккагатта записями, проследим за ходом операции:

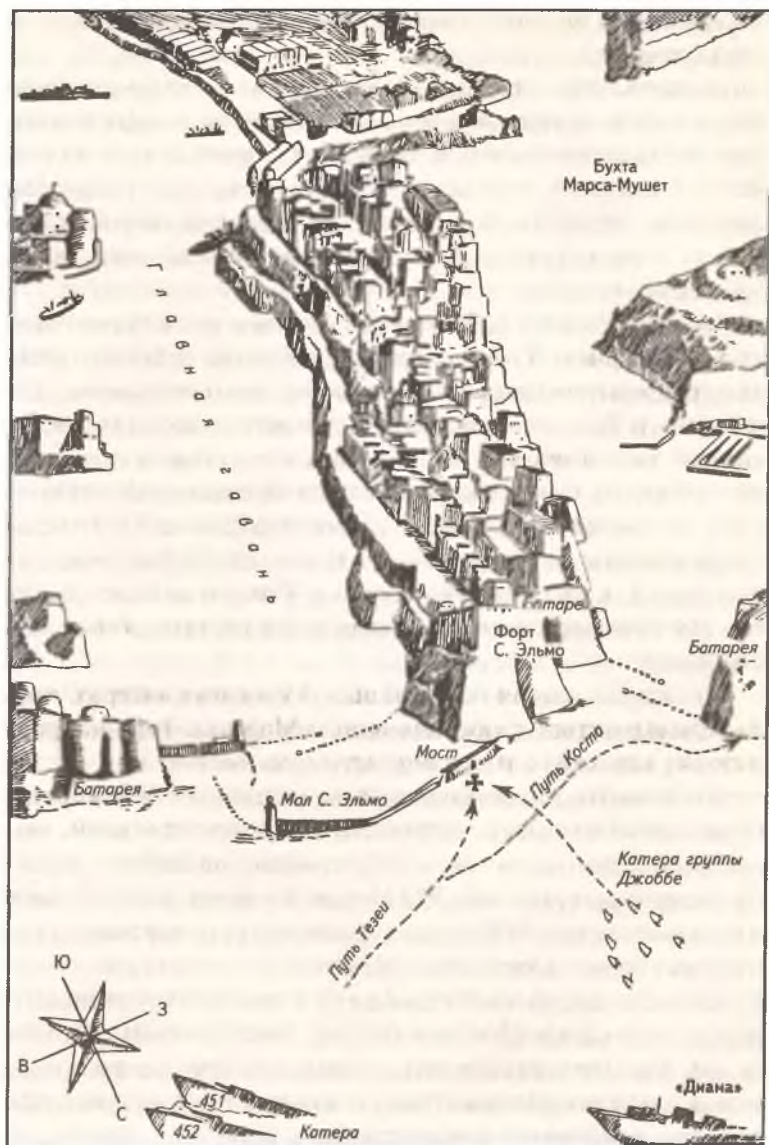
«9 июля 1941 года, Специя. Активно занимаюсь подготовкой управляемых торпед и средств доставки их к Мальте.

18 июля 1941 года, Рим. Еду в Аугусту действовать против Мальты...

22 июля 1941 года, Аугуста. Прибыл вечером 19-го. Утром 20-го в мое распоряжение поступила «Диана», на которой будем транспортировать катера МТМ. Работаю буквально день и ночь, чтобы подготовить операцию «Мальта». Сегодня вечером проводятся последние занятия по спуску катеров на воду в ночное время с борта «Дианы», и затем всякие испытания и тренировки заканчиваются. Завтра вечером пойду на двух моторных катерах к Мальте, чтобы предоставить водителям возможность ознакомиться с обстановкой. 24-го вечером отдых для всех и 25-го вечером буду готов действовать. Пока что погода замечательная, и я беспокоюсь, видя, как быстро проходят эти дни. Однако весь личный состав должен быть хорошо подготовлен, а водители торпед просили меня организовать выход к Мальте. В конце концов, это правильно. Даже командир «Дианы» доволен тем, что будет сделан предварительный выход и он сможет выйти для сопровождения катеров.

23 июля. Сегодня вечером выхожу на двух катерах, чтобы ознакомиться с обстановкой у Мальты. Туда направляется, как стало известно, крупное английское соединение (линкор, авианосец, 14 эсминцев и 14 транспортов), которое должно проходить сегодня Мальтийским проливом. В том, что мы столкнемся с крупными кораблями, нет никакой уверенности, но возможно, что несколько транспортов зайдут на Мальту, а это уже представляет для нас интерес.

24 июля. Возвратился сегодня в 7 час. 30 мин. утра. Поход моторных катеров сам по себе был удачным: я подошел к Мальте на расстояние около 2000 м и видел буи, ограждающие входные фарватеры... Но что касается предстоящей операции с взрывающимися катерами, то я несколько обескуражен. Берег Мальты очень трудно распознаваем в темноте, имеется постоянное, довольно сильное течение восточного направления, и поэтому счис-



Ла-Валетта, Мальта 25—26 июля 1941 года

лимая точка спуска катеров на воду всегда будет являться источником ошибки. К этому следует добавить, что англичане, должно быть, услышали шум наших моторных катеров, приблизившихся к берегу, и включили 4 мощных прожектора... Что в подобном случае смогут делать МТМ? Ожидать рассвета! Может быть, мои сомнения вызваны чрезмерной усталостью? Сегодня ночью я отдохну, а завтра, если будет хорошая погода, попытаюсь провести операцию.

25 июля. Вчера целый день Джоббе высказывал мне свои сомнения. В конце концов, желание предусмотреть все трудности похвально. Поэтому я внимательно выслушал его и был готов кое-что исправить. Сегодня утром, едва встретив меня, Джоббе снова начал говорить о том, что он очень сомневается в исходе операции. Я ответил ему, что несколько в этом не сомневаюсь и буду точно придерживаться оперативного плана, составленного два дня назад и уже отправленного в Рим, и сказал, чтобы он, Джоббе, поторопился с подготовкой подробных инструкций¹.

Это последние слова дневника. Моккагатта как командир повел своих людей на выполнение славной операции, из которой они не вернулись назад.

25 июля на заходе солнца возглавляемый Моккагатта отряд вышел из базы Аугуста. В его состав входили: посыльное судно «Диана», которое имело на борту 9 взрывающихся катеров типа МТМ и на буксире специальный моторный катер МТЛ для перевозки управляемых торпед; моторные катера №№ 451 и 452, на которых находился Моккагатта и которые в свою очередь буксировали торпедный катер. Последний под командованием Джоббе предназначался для того, чтобы лидировать во время атаки взрывающиеся катера до входа в порт и затем подобрать оставшихся в живых водителей.

¹ Из дневника Моккагатта.

В экипажи управляемых торпед входили: водитель Тезео Тезеи с помощником Педретти, получившие задание взорвать сетевое ограждение под мостом, и лейтенант Коста с водолазом Барла, которые должны были подорвать подводные лодки в бухте Марса-Мушет. Таким образом, в операции участвовали командование 10-й флотилии и весь надводный отряд. Врач Фалькомата находился на борту одного из моторных катеров.

Состояние моря и погода были благоприятными: ночь безлунная, море спокойное. Шедшие из Гибралтара корабли английского конвоя, обнаруженного накануне в Мальтийском проливе, зашли в Ла-Валетту. Наконец-то появилась прекрасная возможность для успешного исхода намеченной операции.

Приближение к объекту проходило нормально. Примерно в 20 милях от Мальты «Диана» спустила на воду 9 катеров МТМ. Один из них, на котором не удалось завести мотор, затонул. Его водитель Монтанари перешел на один из моторных катеров сопровождения. Остальные 8 катеров МТМ в кильватерном строю, лидируемые Джоббе и сопровождаемые двумя моторными катерами, направились на малой скорости к мосту Сант-Эльмо. Одновременно с этим буксировался катер с управляемыми торпедами на борту. Когда «Диана», выполнив свою задачу, легла на обратный курс, моторные катера, взрывающиеся катера и носитель управляемых торпед приблизились к гавани на расстояние до двух миль. Моторные катера остановились, а МТЛ, используя бесшумный электрический мотор, продолжал движение до тех пор, пока расстояние до моста Сант-Эльмо не сократилось еще на тысячу метров. Ориентировка по берегу не вызывала затруднений, хотя содействие авиации было выполнено лишь частично и не точно. Для облегчения ориентировки и отвлечения внимания обороняющихся, по согласованию с министерством авиации, было намечено провести три бомбардировки: одну слабую по Ла-Валлетта — в 1 час 45 мин.; вторую, посильнее, по тому же

Тезеи и Педретти еще находятся по какой-либо причине под водой, вблизи, — что произойдет с ними? Нет сомнения, что взрыв катера уничтожит их. Но решать это должен Джордже Джоббе — не как человек с сердцем и чувствами, а как командир надводных средств 10-й флотилии МАС; он стоял во главе горсточки смельчаков, которые доверены ему с одной только целью — добиться успеха. И если медлить еще до рассвета, противник может их обнаружить, а это — неудача операции и гибель людей.

«Внимание! — раздался твердый и энергичный голос Джоббе, разорвавший тишину ожидания. — Фрассетто идет головным, за ним — Карабелли. Если проход еще закрыт сетевым заграждением, вы его взорвете катером; остальные 6 в кильватере во главе с Бозио, выдерживая интервал в несколько секунд, старайтесь проскочить под мостом. И помните приказ: чтобы хоть один мог проникнуть в гавань, все, если нужно, должны пожертвовать собой для открытия прохода. Ни пуха, ни пера! Вперед!»

Решение принято. Напряжение, некоторое беспокойство, нетерпение, желание, подавляемое долгое время, нашли наконец выход. Восемь катеров — два немного впереди, остальные на некотором расстоянии от них — бросаются вперед на самой полной скорости, нарушая своим шумом тишину и разрывая гладь моря. Фрассетто и Карабелли нацеливаются на заграждение; первый выбрасывается в море в 80 метрах от моста, но взрыва нет; Карабелли сознательно мчит на полной скорости к своей гибели. Мгновение — и страшный грохот сотрясает воздух: катер взрывается от удара; рулевой при этом гибнет. Однако взрыв катера Карабелли разрушает опору высокого моста, и рухнувшая металлическая ферма полностью закупоривает проход под ним. Сразу же после взрыва со всех сторон открывается пулеметный огонь и лучи многочисленных прожекторов прорезают море в поисках атакующих. Сцена из Апокалипсиса. Противник обнаруживает маленькие катера, ведомые Бозио, которые на

полном ходу, среди белой пены, несутся к мосту. Водители не знают, что проход уже закрыт упавшей металлической фермой.

Один за другим все 6 катеров, освещенные, как днем, поражаемые шквальным перекрестным огнем, останавливаются. «Достаточно было нескольких секунд, — писали англичане, — чтобы на поверхности моря прекратилось всякое движение». И сразу же после этого поднявшиеся с аэродрома истребители начали, проносясь над поверхностью моря, обстреливать катера и беззащитных людей, находившихся в нескольких метрах от мола Сант-Эльмо. Бозио, Каприотти, Педрини и Маркизио были убиты; Фрассетто, находившийся в воде во время взрыва катера Карабелли, тяжело ранен. Все оставшиеся в живых, включая Фоллиери и Дзанибони, позднее были подобраны англичанами в море и взяты в плен. Но трагические события только начинали развиваться; нам предстояло встретиться еще с другими неудачами. Коста, которому не удалось из-за неполадок двигателя торпеды и из-за тревоги, поднятой в крепости, проникнуть в бухту Марса-Мушет и осуществить взрыв подводных лодок, был вместе с Барла захвачен англичанами в плен.

Те, кто оставался на моторных катерах, после долгого ожидания (видя, что никто не возвращается) решили уходить. Джоббе приблизился к ним примерно через четверть часа. Его торпедный катер был взят на буксир моторным катером № 452. Джоббе, видевший гибель катеров МТМ, доложил о случившемся Моккагатта. Оба моторных катера развили максимальную скорость, какую только допускала буксировка. Приблизительно через час, когда уже стало совсем светло, они были замечены английскими истребителями, вылетевшими с Мальты, и подверглись обстрелу из пулеметов. При этом были убиты находившиеся на катере № 452 Моккагатта, Джоббе, Фалькомата, Монтанари, экипаж катера МТЛ — Костантини и Дзокки; командир катера Пароли и один мат-

рос. Оставшиеся в живых 11 человек перебрались на торпедный катер (Джоббе) и вскоре догнали «Диану», ушедшую на обратном пути уже далеко вперед.

На катере № 451, сразу же накрытом огнем противника, загорелись бензиновые баки, Команда катера (успевшая сбить из крупнокалиберного пулемета один из атаковавших его самолетов) выбросилась в море. Последовал взрыв, и катер, объятый пламенем, исчез под водой, при этом погибли 4 матроса. Оставшиеся в живых (9 из 13), большей частью раненные, в том числе и командир Шоlette, через 6 часов были подобраны английским катером и взяты в плен. На пути в Мальту они видели катер № 452, изрешеченный, но еще державшийся на воде; видели на его палубе убитых офицеров и матросов — своих товарищей, среди которых английский врач напрасно искал нуждающихся в его помощи.

О Тезеи и Педретти ничего больше не было известно. Англичане, кажется, выловили недалеко от моста Сант-Эльмо окровавленную маску кислородного прибора с прилипшими к ней кусками мяса и клочками волос...

Но мы-то знаем теперь, как они погибли, знаем, что Тезеи сказал Коста при расставании. Подойдя к мосту, Тезеи присоединил заряд к сети, посмотрел на часы: 4 часа 30 мин. — время, установленное для прохода катеров. Он не колебался. Попрошавшись последний раз с верным Педретти, пожав ему руку, а может быть, обняв его, он поставил взрыватель на ноль — и через мгновение они оба были убиты...

Итак, из этой операции возвратились только оставшиеся в живых 11 человек, которые смогли догнать «Диану» на торпедном катере.

Погибли: Моккагатта — командир флотилии, Джоббе — отважный командир надводного отряда, Фалькомата — наш славный медик, Пароди — командир катера № 452, незабвенный Тезеи и Педретти, Карабелли, Бозио и Монтанари — рулевые взрывающихся катеров. Коста и Барла захвачены в плен. Оставшиеся 6 водителей

катеров почти все были тяжело ранены. Параторе, рулевой специального катера — носителя управляемых торпед, и большая часть команд катеров № 451 и № 452, включая командира Шолетте, были взяты в плен. Общие потери в людях — 15 убитых и 18 пленных; потери материальной части — 2 моторных катера, 8 взрывающихся катеров, 1 катер МТЛ и 2 управляемые торпеды. Были сбиты 2 наших истребителя, вылетевшие навстречу английским самолетам. Мы уничтожили 1 самолет противника и нанесли англичанам ущерб, правда, второстепенного значения, т. е. разрушили мост.

«Так заканчивается неудачная попытка атаковать Мальту, самая тяжелая и кровавая операция из проведенных силами 10-й флотилии, полная таких событий, которые делают неудачу славной, столь славной, что любой флот мира мог бы ею гордиться»¹.

Золотой медалью были посмертно награждены: Моккагатта, Джоббе, Тезеи и его водолаз Педретти, врач Фалькомата, Карабелли, который принес себя в жертву, чтобы сделать проход в сетях под мостом, Бозио, погибший при попытке форсировать проход, и торпедист Винкон. Такую же награду получил Фрассетто.

Подводному отряду 10-й флотилии МАС было присвоено имя Тезео Тезеи, надводному отряду — имя Витторио Моккагатта, чтобы их самопожертвование служило примером, чтобы героический их подвиг вдохновлял живых на новые славные дела.

В настоящее время мы знаем, что в полночь нападающие были обнаружены при помощи радиолокаторов, установленных на Мальте, и с этого момента наблюдение за ними не прекращалось вплоть до начала прорыва. Об этом говорится в одном английском официальном документе, опубликованном в 1944 году, — «Воздушный бой у Мальты». Мы приводим из него отрывок, который дает

¹ Марк Антонио Брагадин. Что сделал флот? Издательство Гарпанти.

нам версию противника о имевших место событиях и позволяет дополнить трагическую картину.

«Радиолокаторы на Мальте были установлены в самом начале войны. В ночь на 25 июля 1941 года посредством радиолокаторов был обнаружен отряд надводных кораблей, приближавшихся к острову. Была объявлена тревога; самолеты «Суордфиш» подготовились к немедленному вылету, а «Харрикейны» — к вылету на рассвете.

Тревогу объявили незадолго до полуночи в связи с воздушным нападением противника, которое не совпало по времени с ударом приближавшихся кораблей. Вскоре поступило сообщение о том, что слышен шум моторов катеров, идущих вдоль северо-восточного побережья. Береговая оборона (батареи и прожектора) была наготове. И хотя в Главную гавань только что прибыли корабли конвоя, а в бухте Марса-Мушет на обычных местах стояли подводные лодки, зубы Ла-Валлетты готовы были кусать корабли приближающегося неизвестного отряда. Незадолго до рассвета на форту Сант-Эльмо, закрывающем с одной стороны вход в Главную гавань, был замечен бурун, приближавшийся к молу. Бурун заметили также с батареи, расположенной на противоположном берегу и прикрывавшей вход в гавань. Затем раздался взрыв у крайнего пролета моста — первого препятствия на пути в гавань. Тотчас же были включены прожектора, осветившие группу взрывающихся катеров, которые на полном ходу неслись к месту взрыва. Освещенная поверхность была мгновенно накрыта с короткой дистанции перекрестным огнем всех ближайших установок: скорострельные автоматы, стрелявшие с дистанции от 500 до 2500 м, орудия Бофорса и пулеметы. Огонь длился две минуты. Затем наступила тишина: объектов для дальнейшей стрельбы не осталось. Когда рассвело, были обнаружены еще две цели, орудия уничтожили их. В это же время «Харрикейны» обнаружили и атаковали оставшиеся уходящие катера, все атакующие катера противника были уничтожены. Мы подобрали 20 убитых и 18 человек взяли в плен. В целях прикрытия отхода отряда, действовавшего смело,

но безрассудно, итальянцы послали против наших «Харрикейнов», уничтоживших на рассвете моторные катера, свои самолеты типа «Макки», три из которых были сбиты. Пленных подвергли допросу. При исследовании комплекта оперативных приказов, найденных на захваченном итальянском катере, наибольшего внимания заслуживает то обстоятельство, что в них почти полностью отсутствует указание на какое-нибудь противодействие с нашей стороны. Однако следует отметить, что до момента открытия нами огня план атаки проводился в целом с величайшей решительностью и расчет времени выдерживался с изумительной точностью.

Через две минуты после открытия огня атака была полностью отражена; нашей базе ничего больше не угрожало. Данные фоторазведки, которыми располагали итальянцы перед атакой, имели давность по крайней мере четверо суток. В отчаянной попытке произвести новую фотосъемку Мальты они послали два бомбардировщика под прикрытием 30 истребителей. Но наши истребители сбили оба эти самолета и три истребителя. Энергичные поиски и уничтожение нашими «Харрикейнами» всех отходящих катеров превратили неудачу в несчастье». (Эти заметки являются выдержкой из официального доклада вице-адмирала сэра Уилбрэхэма Форда, представителя военно-морского командования на Мальте.)

Бывший тогда губернатором Мальты сэр Эдуард Джексон заявил: «...Мальта была атакована с моря один раз. В июле итальянцы с целью проникновения в гавань предприняли атаку, проведенную с величайшей решительностью, использовав катера и управляемые торпеды, входящие в состав отряда самоубийц... Это предприятие требовало самого высокого личного мужества со стороны водителей этих средств»¹.

¹ Дейли мэйл, 4 октября 1941 года.

ГЛАВА 10

ПЕРВЫЙ УСПЕХ ЧЕЛОВЕКОУПРАВЛЯЕМЫХ ТОРПЕД. ГИБРАЛТАР, 20—21 СЕНТЯБРЯ 1941 года

Мероприятия по воссозданию флотилии после потерь на Мальте. Командир Тодаро. Новость: «боевой пловец». «Чимиче» и «Баулетти». «Ширé» снова идет в Гибралтар. Веско и Каталано топят два транспорта. Блестящий успех Визинтини: он входит в порт и топит танкер. Противник усиливает средства обороны. Королевская аудиенция.

После гибели Моккагатта я был временно назначен командиром 10-й флотилии МАС. Весьма почетная для меня должность, имея в виду, что я только что был произведен в чин капитана 3 ранга, но и очень тяжелая в связи с особой обстановкой и большими потерями, понесенными в людях и материальной части в ходе последних операций в бухте Суда и на Мальте. На основе созданной Моккагатта организации я со всей энергией взялся за воссоздание флотилии. На должность командира надводного отряда я пригласил моего друга и однокурсника капитана 3 ранга Сальваторе Тодаро, офицера с высокими личными и профессиональными качествами, участника боев в Атлантике, когда он командовал под-

водной лодкой «Каппеллини». Тодаро был среднего роста, но казался ниже, так как обычно опускал немного покатые плечи. На его худом лице, обрамленном маленькой черной бородкой, блестели живые темные глаза. Он был тонкий психолог и сведущ в вопросах теософии; отличался хладнокровием, мужеством, сильной волей и исключительной трудоспособностью. Энергично принявшись за дело, передавая подчиненным свой опыт и знания, он всегда находился там, где работали его люди, и вскоре создал из вверенного ему отряда боееспособное подразделение, проникнутое самым высоким боевым духом. Большую инициативу проявил Тодаро и в заботах о материальной части. С его деятельностью связаны многие усовершенствования на взрывающихся катерах — результат его опыта и изобретательности. Был создан новый торпедный катер SMA, который представлял собой значительный прогресс по сравнению с первоначальной моделью. Тодаро предусмотрел также замену потерянной материальной части; благодаря его организаторским способностям и ускоренным темпам производства снабжающих фирм это удалось сделать в кратчайший срок. Таким образом, командование флотилии получило возможность проводить надлежащую боевую подготовку.

Кроме того, предполагалось придать надводному отряду несколько носителей для транспортировки взрывающихся катеров из Специи, где находились командование и школа водителей, в базы, откуда они должны будут действовать. Для этой цели были оборудованы паровые рыболовные суда «Чефало», «Сольола» и «Костанца». Эти суда по своим мореходным качествам и экономичности были очень удобны для выполнения новых задач флотилии.

Передав в надежные руки Тодаро все, что касалось надводного отряда, я полностью посвятил себя подводному отряду, руководство которым оставил за собой. Летний период из-за коротких ночей мало удобен для боевого применения управляемых торпед, но в то же время

благодаря умеренной температуре воды он благоприятствовал интенсивным и длительным тренировкам, которые я организовал в Серкио как со старыми водителями, стремившимися возобновить опыты и добиться наибольшего успеха, так и с новичками. Надо было научить людей преодолевать трудности, которые в предыдущих операциях, и в частности в последней в Гибралтаре, мешали успеху боевых действий.

Одновременно я не упускал из виду упорную и требующую знаний работу очень способного военно-морского инженера Марио Машулли и его помощника капитана Травальни (оба из секретной мастерской), направленных управлением подводного оружия арсенала в Специи в распоряжение 10-й флотилии. С их помощью я привел в порядок имевшиеся управляемые торпеды (все те же, возникшие по примитивному проекту Тезеи — Тоски), устраняя отмеченные ранее причины многих помех, затем распорядился начать исследования, чтобы создать новый аналогичный тип торпеды, но со значительно улучшенными тактико-техническими данными, в котором были бы учтены результаты накопленного опыта, последние достижения науки и техники. Кроме того, в соответствии с особенностями наступательных планов было изобретено и создано новое оружие: акустические мины и небольшие зажигательные бомбы, которые водители могли бы разбрасывать внутри гавани.

Между тем адмирала де Куртена перевели из аппарата министерства в действующий флот, и руководить нашей деятельностью назначили адмирала Джартозио. 10-й флотилии была придана новая подводная лодка «Амбра» для переоборудования ее в носителя управляемых торпед, чтобы действовать или совместно с «Ширé», или самостоятельно. Этой лодкой командовал старший лейтенант Марио Арилло. На ней мы сразу же начали работы, взяв за образец то, что уже было сделано и успешно испытано на «Ширé».

Высшее военно-морское командование требовало от флотилии все большей активности, направленной на то,

чтобы стянуть кольцо блокады вокруг баз противника, по возможности вывести из строя несколько его линейных кораблей и беспокоить на путях сообщений. Предполагалось, что эти требования будут выполнены без увеличения штата командования за счет интенсификации работы и увеличения численности водителей. Преодолев огромные трудности, я обеспечил через частную промышленность снабжение флотилии различными материалами. При этом мы нередко действовали заодно с промышленниками, борясь против ограничений, установленных министерством. Снабжение вооружением и техническим оборудованием было активизировано, что позволило даже создать некоторые запасы.

Для возмещения потерь и удовлетворения будущих потребностей в личном составе был значительно увеличен набор добровольцев; открылись новые школы с большим числом обучающихся, улучшены методы отбора и подготовки.

В подводном отряде появилась новая специальность наряду с ранее существовавшими — «боевые пловцы» под маскирующим названием «группа Гамма».

В предыдущих операциях в Гибралтаре водители, направляя свои торпеды в гавань в поисках больших военных кораблей, проходили мимо многочисленных судов, стоящих на открытом рейде, куда прибывали конвои, где они формировались и откуда отправлялись.

Считая, что во время войны торговые суда являются важными объектами, мы организовали изучение способов их атаки. Первая мысль заключалась в том, чтобы выпустить с «Ширé» определенное количество боевых пловцов одновременно с управляемыми торпедами, имеющими по 300 кг взрывчатого вещества и предназначенными для ударов по большим военным кораблям. Боевые пловцы при помощи небольших подрывных зарядов должны были взрывать или наносить повреждения менее защищенным торговым судам. После преодоления различных трудностей (выбор одежды, обуви, способа ориен-

тировки под водой в ночное время и т. д.) начались первые опыты. «Подводные пехотинцы» в полном снаряжении маршировали друг за другом по морскому дну, делая переходы до 2000 м. В дальнейшем вернулись к первоначальной идее Паолуччи, награжденного золотой медалью, решив, что значительно больший эффект будет при сближении с целью вплавь. Однако для обеспечения скрытности нужно было принять особые меры предосторожности. Кроме того, пришли к выводу, что один заряд, громоздкий и неудобный при переноске, может быть выгодно заменен (сохраняя суммарное поражающее действие) тремя или четырьмя меньшими зарядами, каждый из которых в состоянии сделать пробоину в подводной части судна.

Так родилось новое оружие с новым способом применения — «Миньятта» или «Чимиче». Это маленький круглый металлический корпус чечевицеобразной формы, содержащий около 3 кг взрывчатого вещества, снабженный резиновым кольцом, которое надувалось из баллончика со сжатым воздухом и обеспечивало присоединение (присос) его к корпусу. Такой подрывной заряд имел взрыватель с часовым механизмом, устанавливаемым снаружи, для производства взрыва в желаемый момент. Три или четыре таких заряда, подвешенных на специальном кожаном поясе, доставлялись пловцом к объекту атаки, прикреплялись к корпусу торгового судна и были достаточны для его потопления.

Одетый в облегчающий тело резиновый костюм, защищающий от непосредственного контакта с водой, но не стесняющий движений, имея на ногах резиновые ласты, которые позволяют довольно быстро передвигаться как в горизонтальном, так и в вертикальном направлении без помощи рук, пловец, соблюдая меры предосторожности, приближается к цели. Подплыв к ней и пользуясь маленьким автореспиратором получасового действия, он опускается под воду и присоединяет заряды к подводной части судна, затем заводит часовой механизм взрывателя и поднимается на поверхность.

Пловец должен найти убежище на нейтральной территории, если это возможно, или выйти на берег противника и попытаться скрыться, а в случае невозможности спастись сдаться в плен.

Большая выносливость, умение плавать под водой и ориентироваться на поверхности и под водой (пловцы имели маленький компас, носимый на руке, как часы) — вот качества, определявшие степень годности добровольца к выполнению задач подводного диверсанта. К этому нужно добавить способность маскироваться, что помогает незаметно приближаться к тщательно охраняемым судам противника.

С этой целью пловец красил лицо в черный цвет и накрывал голову сеткой, на которой укреплялись водоросли или пакля, или соломка, снятая с бутылки из-под вина. Таким образом, чуть-чуть высывая голову из воды, он медленно плыл, отталкиваясь только ногами, и поэтому даже самый внимательный часовой мог принять его за безобидный кусок дерева или мусор, которыми полны воды гаваней и рейдов.

Подходить к судну, стоящему на якоре, следовало со стороны носа. Тогда само течение влекло почти неподвижного пловца к середине судна, где он, чтобы выполнить задачу, бесшумно погружался в воду. Отход всегда производился в сторону кормы с использованием попутного течения.

Естественно, чтобы владеть таким искусством, нужен был длительный курс обучения.

Командовать группой боевых пловцов было поручено Еудженио Волку, большому специалисту в этой области и прекрасному пловцу. Школа находилась в Ливорно, вблизи военно-морского училища. Это давало возможность использовать для обучения уже имевшееся снаряжение и закрытый плавательный бассейн, необходимые для усовершенствования методов плавания под водой.

Описанный способ нападения был применен с большим успехом, как мы увидим впоследствии, в Алжире и

Гибралтаре. Учитывая очень маленькие размеры подрывного заряда типа «Чимиче», предполагалось также использовать его в диверсионных целях в нейтральных портах против судов противника, зашедших в порт для погрузки или выгрузки. Но для этого оружие нуждалось в некоторых изменениях и усовершенствовании.

Взрыв подрывного заряда вызывал потопление судна в порту, где глубина обычно небольшая, и поэтому полностью судно не уничтожалось, а лишь временно выводилось из строя. На самом деле пораженное судно хотя и ложилось на дно, но значительная часть его обычно выступала над поверхностью воды, что позволяло спасти груз и значительно облегчало работу по подъему самого судна. Кроме того, военный акт, осуществленный в нейтральных водах, мог вызвать неприятные инциденты и дипломатические осложнения.

Эти неудобства устранялись в случае применения подрывного заряда «Баулетти», аналогичного «Чимиче», но с иной характеристикой. Вес взрывчатого вещества был немного увеличен, но разрушительная сила значительно возросла в связи с применением более сильного взрывчатого вещества. Заряд имел два взрывателя: один обеспечивал взрыв по истечении определенного времени, а другой срабатывал после того, как судно проходило определенное расстояние. Этот последний состоял из маленькой вертушки, которая начинала вращаться только тогда, когда судно двигалось и развивало скорость хода больше пяти миль в час (в противном случае вертушка взрывателя могла бы начать вращаться под воздействием течения еще в гавани). После того как вертушка делала определенное число оборотов, соответствующее, например, пройденным ста милям, связанная с ней предохранительная чека включала обычный взрыватель с часовым механизмом. Через установленный заранее промежуток времени, когда судно уже находилось в открытом море, происходил взрыв, и оно, несомненно, полностью тонуло (имея в виду большие глубины). Так исклю-

чалась возможность каких-либо осложнений с нейтральными странами, а противник оставался в неведении: произошел ли взрыв от торпеды или мины, или от другой причины, более правдоподобной, нежели акт диверсии, подготовленный еще в порту перед выходом в море. Это оружие было также успешно использовано. В одной из глав книги мы расскажем о диверсии, выполненной Луиджи Ферраро в Александретте, — блестящем эпизоде, который стоил англичанам гибели двух пароходов и повреждения третьего в результате действий только одного человека.

Для набора нужного количества добровольцев в нашу специальную группу требовались прекрасные пловцы, способные длительное время находиться под водой. Список членов итальянской федерации пловцов, казалось, позволял нам отбирать людей, желающих приобщиться к новой специальности и чувствующих, что они обладают для этого необходимыми данными. Однако мы с удивлением узнали, что большая часть итальянской федерации пловцов была призвана в сухопутные войска, а не во флот, что было бы более логичным. Военное министерство получило запрос из морского министерства, но нам пришлось преодолевать бюрократические преграды и волокиту, прежде чем мы получили нужных нам людей. В конце концов в 10-ю флотилию стали стекаться добровольцы (и не только для «группы Гамма») из всех родов войск и со всех театров войны от Африки до Альп (некоторые пловцы служили в частях альпийских стрелков) и даже с далекого русского фронта. Хотя большинство добровольцев прибыло, естественно, из флота (для некоторых специальностей, как, например, для водителей управляемых торпед, обязательным условием для зачисления являлась предварительная служба во флоте), значительное пополнение позволяло сделать более строгий отбор 10-я флотилия осуществила самое тесное сотрудничество людей, пришедших из различных родов войск, укрепляя узы дружбы и товарищества среди солдат одной страны —

сотрудничество, которое в других частях, к сожалению, не всегда осуществляется, что наносит большой ущерб общему делу наших вооруженных сил.

Через год после начала военных действий, после тяжелых испытаний, вызванных недостаточной организованностью, 10-я флотилия подготовила людей и средства к борьбе, которая уже тогда предвещала быть длительной и тяжелой.

Основываясь на приобретенном в прошлом опыте, я между тем подготовлял новую операцию в Гибралтаре. Она была проведена в сентябре, как только позволили удлинившиеся ночи.

Подводной лодке «Ширé», находившейся все еще под моим командованием и с тем же экипажем, был отдан приказ выполнить задание, подобное предыдущему и, как подтвердилось действительностью, вполне осуществимое.

Управляемые торпеды нового типа были еще в стройке, поэтому мы взяли обычные SLC, проверенные и частично улучшенные во избежание неполадок, имевших место во время выполнения предыдущих заданий.

10 сентября я вышел из Специи, 16-го прошел в подводном положении без происшествий Гибралтарским проливом. Днем 17-го команда отдыхала; лодка лежала на грунте перед Кадисом. Вечером всплыл, вошел в порт и опять ошвартовался у танкера «Фульгор». К нашим услугам были горячий душ, свежие продукты, бананы и коньяк.

Принял на борт экипажи управляемых торпед. Они почти все те же, что и в предыдущей операции: водитель Дечио Каталано и водолаз Джузеппе Джаннони; водитель Амедео Веско и водолаз Антонио Дзоццоли; водитель Дичо Визинтини и водолаз Джованни Магро. Резервный экипаж — водитель Антонио Марчелья и водолаз Спартакo Скергат. Врач Джордже Спаккарелли.

Собрав самые последние сведения о расположении кораблей в Гибралтаре, я перед рассветом незаметно вышел из порта.

В ночь на 19 сентября встретил большой английский конвой, вышедший из Гибралтара и направлявшийся в Атлантику. Вблизи от меня прошло много прекрасных целей в сопровождении только двух эскадренных миноносцев — для подводника это отличный, так редко представляющийся случай! К сожалению, порученное мне специальное задание исключало торпедную атаку из-за опасности обнаружить присутствие лодки.

Вечером 19-го вхожу в бухту Альхесирас и прохожу ее всю, как обычно, до устья реки Гуадарранке. На этом участке пути отчетливо слышим взрывы глубинных бомб через каждые полчаса. Как нам стало известно из сообщений, эта новинка была введена англичанами некоторое время назад с целью защиты от опасности, которую представляем мы. Это новое, очень серьезное препятствие, которое водители должны суметь преодолеть.

В час ночи 20 сентября, после того как водители, покинув лодку, направились на торпедах к своим целям, указанным им на основании последних полученных из Рима сведений, ложусь на обратный курс. 25-го вечером мы прибыли в Специю, опоздав на один день из-за большой волны. Адмирал Гойран, командующий Верхне-Тиренским военно-морским округом, поздравил нас от имени заместителя морского министра адмирала Риккарди с благополучным возвращением.

В полученной от высшего военно-морского командования в 23 часа 30 мин. 19-го сентября телеграмме, т. е. за час до выхода водителей из подводной лодки, говорилось:

«Расположение кораблей в гавани на 12 час. 19 сентября: у мола — 1 линкор; якорная стоянка № 27 — 1 авианосец; стоянка № 5 — 1 крейсер; стоянка № 11 — 1 крейсер; кроме того, в гавани находятся 7 танкеров и 3 эсминца. Один эсминец в доке. На рейде — конвой из 17 транспортов».

На основании этого сообщения я распределил цели следующим образом:

Каталано и Веско атакуют линейный корабль типа «Нельсон» (35 000 т), стоящий у южного мола; Визинтини атакует авианосец. В случае если осуществить атаки указанных мною кораблей окажется невозможным, все три экипажа должны атаковать любые другие корабли, учитывая степень их важности.

Чтобы противник не разгадал действительных причин взрывов, атакующие не должны оставлять никаких следов.

Вот описание операции трех экипажей, сделанное на основании их рапортов.

Веско — Дзоццоли. «В 0 час. 30 мин. 20 сентября 1941 года в соответствии с отданными командиром Боргезе распоряжениями выхожу из рубки подводной лодки, сопровождаемый моим помощником водолазом Антонио Дзоццоли. Наша задача — атаковать линкор типа «Нельсон», стоящий в порту у середины южного мола. Плавание на поверхности проходит нормальное, хотя мешают ветер и большая волна. Время от времени я снимаю маску, чтобы осмотреться, но только на очень короткое время, так как, даже если я и не двигаюсь, волна сильно бьет в лицо, отчего особенно страдают глаза. После кратковременного погружения, произведенного для того, чтобы не быть обнаруженным сторожевым кораблем, замечаю вход в гавань.

Нахожусь примерно в 300 м от заграждений и уменьшаю скорость, чтобы гидрофоны не могли обнаружить меня и чтобы иметь время для изучения движений судна, которое с включенными огнями курсирует у входа в гавань... Ложусь точно на курс, погружаюсь на максимально допустимую глубину и следую малым ходом, чтобы с поверхности не заметили по свечению воды след нашей торпеды.

Приблизительно в 3 часа 15 мин. достигаю без всяких затруднений глубины 26 м, где касаюсь твердого и ровного грунта, затем продолжаю движение. Около 3 час. 30 мин. на глубине 15 м слышу и ощущаю всем телом три после-

довательных подводных взрыва. Так как все оказалось в порядке, решаю следовать дальше. В 3 часа 40 мин., находясь на глубине 13 м, слышу еще два взрыва, более глухих, чем предыдущие, но большей силы».

Присутствие сторожевого корабля и другие соображения побудили Веско, к большому его огорчению, отказаться от попытки форсировать вход в гавань, вследствие чего он решил атаковать не указанный ему корабль, а один из пароходов, стоящих на рейде. Веско всплыл на поверхность и приблизился к месту стоянки пароходов. «В 4 часа начинаю поиски наиболее значительной цели. Какой-то катер с затемненными огнями движется между судами. Наконец замечаю силуэт низкосидящего и, следовательно, полностью загруженного судна. Предполагаю, что оно грузоподъемностью 3000—4000 т. Подхожу к нему и погружаюсь у самого борта, для того чтобы затем остановиться и, продув цистерну торпеды, подвсплыть до соприкосновения с подводной частью. Маневр отлично удается, все идет тихо и гладко до того момента, когда я из-за повреждения кислородного прибора делаю несколько глотков воды, смешанной с содовым раствором, что вызывает сильную боль от ожога во рту и в горле».

Веско срочно поднимается на поверхность, освобождается от испорченного прибора и, надев запасной, вновь опускается под днище судна. С помощью второго члена экипажа он прикрепляет заряд вблизи расположения дымовой трубы. Наконец пущен в ход часовой механизм взрывателя, после чего Веско всплывает и направляется к установленному пункту выхода на берег. Затем, включив механизм самоуничтожения торпеды, он топит ее и вплавь добирается до берега.

«Нас очень беспокоит наше состояние. Море неспокойно; время от времени вода покрывает нас с головой. Мой помощник страшно устал и плохо себя чувствует. Выходим на берег около 7 час., примерно в 100 м западнее установленного пункта, где нас останавливают два

вооруженных испанских часовых. Один из них сразу же дает из карабина два выстрела в воздух. Так как я по понятным причинам не хотел, чтобы кто-либо увидел наши кислородные приборы, то мы их незаметно спрятали в укромном месте на берегу еще до того, как нас задержали. Часовым я заявил, что мы потерпевшие кораблекрушение итальянцы... Нас отвели в караульное помещение, где с нами встретился агент П. Он позаботился о том, чтобы забрать спрятанные нами кислородные приборы».

Из окна караульного помещения Веско и Дзоццолли видели взрыв заряда, который произошел своевременно.

«Судно разломилось почти у дымовой трубы. Корма сразу исчезла под водой, а нос высоко приподняло вверх»¹.

Так затонул английский танкер «Фиона Шелл» грузоподъемностью 2444 т.

Каталано — Джаннони. Выход из подводной лодки нормальный. «Ночь очень темная. В 1 час 25 мин. начинаю сближение. Волна и восточный ветер значительно мешают нашему движению, трудно дышать. Огни Ла-Линеа, Гибралтара и Альхесираса обеспечивают нам прекрасную ориентировку. В 2 часа 35 мин. видим в 70 м справа моторный катер, который следует малым ходом. Останавливаюсь и внимательно наблюдаю за его курсом и скоростью, затем поворачиваю влево, чтобы удалиться от него. Ожидаю еще несколько минут, потом медленно направляюсь к северному входу. Несмотря на резкие изменения курса, мне не удается оторваться от сторожевого катера, двигающегося тоже медленно и почти бесшумно, так что его нельзя услышать даже на расстоянии 50 м. Предполагаю, что он имеет совершенно бесшумные электромоторы и гидрофоны для подслушивания.

Держу курс между двух пароходов, чтобы наконец скрыть свои следы, но сторожевой катер все время следует за мной на короткой дистанции. Решаю погрузиться

¹ Из рапорта Амедео Веско.

и остаюсь под водой около 15 мин. Затем вновь всплываю на поверхность. Время 3 часа 30 мин. Остановливаюсь. Сторожевой катер потерял мои следы.

Близится рассвет, а от входа в гавань меня еще отделяет значительное расстояние. Оценив обстановку, решаю атаковать суда на рейде.

Вижу 3 больших парохода. Направляю к ним торпеду, включив максимальную скорость.

Подойдя ближе, внимательно изучаю месторасположение большого груженого танкера и решаю его атаковать. Медленно приближаюсь в надводном положении, но в нескольких метрах от кормы танкера замечаю у его борта шлюпку. Остановливаюсь. Несмотря на близкое расстояние и внимательное наблюдение, мне не удается установить, есть ли на шлюпке вахтенные. Чтобы избежать опасности обнаружения и последующей тревоги в крепости, решаю атаковать другой пароход».

Второй член экипажа, Джаннони, уже успел присоединить заряд к винтам другого судна, когда Каталано удалось прочитать на корме его название — «Полленцо», Генуя. И хотя это захваченное итальянское судно обслуживало противника, Каталано не захотел уничтожить его. Поэтому он с помощью неутомимого Джаннони отсоединил заряд и, найдя большой вооруженный теплоход, возобновляет атаку.

«Все идет отлично благодаря прекрасному знанию дела моего помощника. В 5 час. 16 мин. я завожу механизм взрывателя. Мы быстро удаляемся. На глубине 5,5 м топлю торпеду, включив предварительно механизм самоуничтожения. 5 час. 55 мин. Всплываю на поверхность вместе с Джаннони. Сняв кислородные приборы и утопив их, плывем к берегу и выходим на него в 7 час. 15 мин.

В 8 час. 55 мин. в районе потопления управляемой торпеды замечаю характерное белое пятно и много летающих над ним чаек: это взорвалась торпеда.

В 9 час. 16 мин. под кормой атакованного мною теплохода происходит сильный взрыв. Столб воды поднимает-

ся на высоту около 30 м. Теплоход медленно погружается кормой; носовая часть выступает из воды. Четыре мощных буксира, прибывшие на помощь, с большим трудом пытаются отбуксировать теплоход на мелкое место в непосредственной близости от нейтральной зоны.

Позднее узнаю название судна — это английский вооруженный теплоход «Дюрхэм» водоизмещением 10 000 т¹.

Визинтини — Магро. Покинув подводную лодку, они начали сближение с объектом атаки.

«Чтобы гарантировать себе хорошую видимость, Магро и я снимаем маски. Однако сильные удары волн с восточного направления мешают нам, вынуждая снизить скорость движения торпеды. Как бы то ни было, плавание проходит хорошо. Дважды ощущаю подводные взрывы.

...Около 2 час. 30 мин. справа, на расстоянии не более 100 м, показывается темный силуэт сторожевого катера. Маневрирую, чтобы не быть обнаруженным, и вскоре после этого различаю вход в гавань. На этом участке слышу еще два подводных взрыва. Вижу сторожевой катер, который, следуя с юга, уже подошел к входу в гавань, имея самый малый ход — не более двух миль в час. Продолжаю следовать тем же курсом. Через некоторое время сторожевой катер оказывается очень близко от меня; он идет между мной и заграждениями и вдруг поворачивает в мою сторону. Тогда я погружаюсь... и слышу вблизи взрыв, но он не вызывает у меня тревоги.

Всплываю... быстро осмотревшись, вижу, что сторожевой катер теперь идет по направлению к южному входу. Кажется, мне предоставлена свобода действий. Но я не успеваю порадоваться этому, так как вижу, что на меня быстро движется другой сторожевой катер, меньших размеров, с включенными огнями. Боюсь, что он меня заметил, но все равно погружаюсь, предпочитая лучше погибнуть от взрыва, чем дать противнику воз-

¹ Из рапорта Дечю Каталано.

можность захватить нас на поверхности и тем самым раскрыть секрет нашего оружия. Но катер нас не обнаружил.

Отчетливо слышу шум винта над моей головой. С этого момента в течение 10 мин. маневрирую в надводном и подводном положениях, стараясь как можно меньше оставаться под водой во избежание последствий взрыва, играя со сторожевым катером в прятки, чтобы отойти туда, где обнаружение менее вероятно.

Наконец катер удаляется на юг, и я направляюсь к входу в порт. Время 3 часа 45 мин. Определяю точно курс и погружаюсь на глубину 11 м. Точно выдержав курс, скорость и глубину, я через некоторое время наталкиваюсь на три стальных троса, безусловно, составляющих часть сетей, и проскальзываю между ними. Итак, я в порту. Всплываю и, чтобы лучше видеть, снимаю маску. Прямо перед собой вижу крейсер водоизмещением около 7000 т и напротив мола четыре больших танкера.

4 часа 05 мин. Считаю, что у нас не остается времени для действий в южной части порта, где стоят указанные нашим командиром цели.

Отказываюсь также и от атаки крейсера по следующим мотивам:

1) он находится слишком близко от места повторяющихся систематически взрывов у входа в порт;

2) можно причинить больший ущерб, атаковав танкер (при взрыве загорится нефть и вызовет пожар в порту).

Решив атаковать один из четырех танкеров, выбираю второй от северного входа, так как он полностью нагружен. Полагаю, что в его трюмах находится около 8000 т горючего. В то время как мы, находясь на глубине 7 м, присоединяли зарядное отделение торпеды к корпусу танкера, раздался сильный взрыв, который, однако, не причинил нам вреда.

В 4 часа 40 мин. зарядное отделение прикреплено, завожу механизм взрывателя».

Применив ту же тактику, что и при входе, Визинтини вышел из порта, уклоняясь от двух встретившихся сто-

рожевых катеров, и направился к испанскому берегу. Затопив торпеду, он затем вместе с Магро удачно вышел на берег в 6 час. 30 мин., где встретился с ожидавшим их агентом П.

С места, где они укрылись, они слышали взрыв и через несколько минут еще четыре или пять взрывов.

В 8 час. 43 мин. танкер «Денби Дэйл» грузоподъемностью 15893 т в результате взрыва затонул в порту Гибралтара. Находившийся рядом с ним маленький танкер также затонул. Хотя взрыв и не вызвал пожара, на что рассчитывал Визинтини, но действие экипажа заслуживает весьма высокой оценки.

Наконец после стольких разочарований мы добились положительных результатов, хотя и не столь важных, как нам хотелось. Это был первый успех водителей управляемых торпед: потоплено три судна общим тоннажем в 30 000 т.

Операция имела много поучительного. Мы узнали, какие новые меры предосторожности и способы защиты приняты противником против смелых действий 10-й флотилии: бесшумные сторожевые суда, осуществляющие непрерывный дозор перед входом в порт, систематически сбрасывая глубинные бомбы; интенсивное гидроакустическое наблюдение.

Но мы также сделали вывод благодаря главным образом смелым действиям Визинтини, что такие препятствия преодолимы, лишь бы в настойчивом желании достигнуть успеха сочетались презрение к опасности, прекрасное управление средством атаки и ориентировка в обстановке, в которой действует водитель.

В ряду отважных появилась новая фамилия — Визинтини.

Молодой офицер родом из Паренцо, обладающий твердым характером и хорошо подготовленный специалист, он был воспитан в патриотическом духе, типичном для живущих на границе итальянцев, в течение столетий борющихся за сохранение своей независимости.

Молчаливый, всегда спокойный, честный, храбрый, хладнокровный — отличный опытный моряк. Свои исключительные способности он показал при выполнении опасного задания.

Наконец-то управляемые торпеды начали полностью повиноваться водителям. Техник Бертоцци, который производил проверку торпед перед указанной операцией и собирал от водителей сведения по их возвращении, в своем итоговом рапорте писал:

«В заключение можно заявить со всей ответственностью, что человекоуправляемые торпеды, построенные и усовершенствованные управлением подводного оружия в Специи с учетом опыта предыдущих операций, представляют теперь, безусловно, самое эффективное и надежное оружие, при помощи которого можно добиться блестящих успехов в войне».

В связи с успешным выполнением задания 6 водителям управляемых торпед были награждены серебряной медалью «За воинскую доблесть».

Весь экипаж «Ширé» был также награжден, как и после выполнения предыдущих заданий. Я же за боевые заслуги получил чин капитана 2 ранга. В приказе говорилось: «Командуя подводной лодкой, предназначенной для выполнения специальных заданий, после выполнения первого смелого и очень трудного задания по перевозке штурмовых средств к сильно укрепленной базе противника повторил ту же операцию второй и третий раз с отвагой и несомненным презрением к опасности.

Приняв командование отрядом штурмовых средств, он очень умело и тщательно подготовил людей и материальную часть, что способствовало удачному завершению атаки судов противника, одно из которых было сильно повреждено, а два других потоплены.

Благодаря умелым действиям командира подводная лодка возвращалась обратно в свою базу невредимой из каждого боевого похода несмотря на трудности плавания, требовавшего предельного физического напряже-

ния людей. Он представляет собой великолепный образец организатора и командира».

Король, пожелавший принять меня, долго беседовал со мной. Он был в прекрасном настроении. Когда я намекнул ему на связанные с течениями трудности плавания в Гибралтарском проливе, он заметил: «Я знаю это место хорошо. Однажды, много лет назад, мы находились на рыбной ловле в Гибралтаре, и течение так мешало нам, что ни мне, ни моей жене не удалось поймать ни одной рыбешки».

Затем он проявил интерес к управляемым торпедам, пожелав узнать их тактико-технические данные. Он спросил меня, где происходило обучение. Я ответил: «В водах Серкио, граничащих с поместьем Сан-Россоре, Ваше Величество». Он был крайне удивлен: «А я об этом ничего не знал! Вам действительно прекрасно удалось сохранить тайну!» Потом он спросил меня, может ли он в виде исключения нарушить барьер, изолирующий нашу группу в Серкио, чтобы познакомиться с такими «чудесными молодцами» и присутствовать на учении. «Конечно, — ответил я ему, — но просил бы Ваше Величество ограничить вашу свиту».

Через несколько дней король в штатском костюме, сопровождаемый только одним человеком, пересек на гребном катере реку Серкио и появился среди наших парней, с каждым из которых он хотел познакомиться лично. Потом с маленького плотика он следил за погружением торпед на глубину, которые, казалось, произвели на него большое впечатление.

Попрощавшись с каждым из нас и обменявшись крепким рукопожатием, король на гребном катере возвратился на тот берег реки.

Тогда я видел его в последний раз.

ГЛАВА 11

ПОТОПЛЕНИЕ ЛИНЕЙНЫХ КОРАБЛЕЙ «ВЭЛИЕНТ» И «КУИН ЭЛИЗАБЕТ». АЛЕКСАНДРИЯ, 19 ДЕКАБРЯ 1941 года

«Арк Ройял» и «Бархэм» потоплены — остаются только «Вэлиент» и «Куин Элизабет». Командир Форца. Организация атаки. Интенсивная подготовка. Выбор экипажей. «Ширé» выходит в море. В 2000 м от Александрии Марчелля топит «Куин Элизабет», а де ла Пенне — «Вэлиент». Мартеллотта за полное уничтожение. Упущенные благоприятные возможности добиться стратегической победы. Секретная речь Черчилля.

13 ноября 1941 года вышедший из Гибралтара английский авианосец «Арк Ройял» водоизмещением в 22 000 т был атакован в Средиземном море немецкой подводной лодкой и пошел ко дну в результате попадания одной торпеды (командир подводной лодки — капитан-лейтенант немецкого военно-морского флота Гогенбергер).

25 ноября в районе Тобрука английская Восточно-Средиземноморская эскадра в составе трех линейных кораблей — «Бархэм» (флагман), «Куин Элизабет» и «Вэлиент» — и кораблей обычного охранения подверглась на-

падению другой немецкой подводной лодки (командир — капитан-лейтенант фон Тизенхаузен).

Этот случай заслуживает того, чтобы коротко рассказать о нем, учитывая мужество, проявленное экипажем подводной лодки, результаты атаки и обстоятельства (благоприятные и неблагоприятные), ее сопровождающие.

В этот день Тизенхаузен обнаружил в перископ три военных корабля, шедших кильватерным строем на дистанции 500 м друг от друга. Командир лодки начал сближение с головным кораблем. Ему удалось прорвать цепь миноносцев и с дистанции 400 м выпустить четыре торпеды из носовых аппаратов. Торпедный удар пришелся по погребам боеприпасов, и корабль взлетел на воздух. К небу взметнулись обломки, и меньше чем за пять минут «Бархэм» исчез под водой, унося с собой свыше 800 человек экипажа.

Однако на подводной лодке обстановка мало подходила для того, чтобы праздновать победу. В силу каких-то причин, возможно, потому, что она внезапно освободилась от тяжести четырех торпед, лодка всплыла и, двигаясь по инерции, очутилась недалеко от носа «Вэлиента», шедшего вторым в строе кильватера. С линкора открыли бешеный огонь, однако дистанция была настолько мала, что подводная лодка оказалась вне зоны поражения.

Тизенхаузену чудом удалось избежать таранного удара. Лодка погрузилась у самого носа «Вэлиента», скрылась под водой и смогла невредимой вернуться в базу¹.

В результате действий немецких подводных лодок в составе английского Средиземноморского флота в ноябре 1941 года осталось только 2 линейных корабля — «Куин Элизабет» и «Вэлиент». И это как раз в тот момент, когда военно-морской флот Италии имел 5 линкоров, в том числе «Дориа», «Витторио Венето» и «Литторио», т. е. 3 модер-

¹ Фон Тизенхаузен считал, что он потопил крейсер, о чем и докладывал в своем рапорте.

низированных и 2 мощных, новой постройки. Никогда — ни раньше, ни позже Италия не располагала таким количеством линейных кораблей.

Англичане, чтобы избежать от опасности уничтожения свои 2 оставшихся линкора, в то время особенно ценных, ибо они представляли собой основную военноморскую силу в восточной части Средиземного моря (обстановка на Дальнем Востоке не позволяла прислать подкрепления), приняли в Александрии все меры предосторожности.

Учитывая предыдущие действия 10-й итальянской флотилии в бухте Суда, Мальте и в Гибралтаре, англичане применили в Александрии новейшие оборонительные средства для охраны своих боевых кораблей, ожидавших благоприятного случая, чтобы выйти в море. Этот момент и был избран 10-й флотилией, чтобы нанести удар по кораблям противника, укрытых в базе.

Между тем на пост командира 10-й флотилии МАС был назначен капитан 2 ранга Эрнесто Форца, храбрый и способный офицер.

За блестяще проведенную в Тунисском проливе операцию против английского конвоя он был награжден золотой медалью «За храбрость». Его мужество дополнялось богатым опытом ведения боевых действий торпедных катеров, очень полезным при использовании специальных средств. Форца получил прекрасную теоретическую и практическую подготовку в области применения морской авиации, будучи несколько лет летчиком-наблюдателем и преподавателем на курсах авиационных наблюдателей. Человек действия, враг бюрократизма на службе, разумный исполнитель, всегда готовый решить задачу с учетом изменяющейся обстановки, общительный, хороший товарищ, он командовал 10-й флотилией МАС до 1 мая 1943 года. Мое постоянное и тесное сотрудничество с ним оказалось весьма полезным для нашей работы.

Александрийская операция была тщательно подготовлена. Особое внимание при этом уделялось сохранению

приготовлений в глубокой тайне, которая является не-пременной спутницей успеха любых действий и особенно таких, когда несколько, по сути дела, беззащитным людям в темной глубине вод вражеского порта противостоят заграждения, многочисленные средства наблюдения, тысячи людей, находящихся под надежной защитой брони на суше и на кораблях с задачей обнаружить и уничтожить нападающих.

Чтобы получить необходимые данные и аэрофотоснимки, позволяющие установить дислокацию кораблей в порту и расположение оборонительных средств (сетевых заграждений и т. п.), широко использовалась воздушная разведка.

С особой тщательностью подготавливалась материальная часть — управляемые торпеды, доведенные до необходимой степени совершенства, после последних действий в Гибралтаре были приведены в полную готовность.

Роль носителя торпед снова поручили подводной лодке «Ширé». Отважный экипаж лодки, имевший уже достаточный опыт в подобного рода действиях, был тот же, что и прежде, ни один человек не был заменен. После обычного отдыха в Альто Адидже весь личный состав чувствовал себя превосходно.

Под моим руководством группа самых опытных водителей торпед тренировалась в совершении переходов, подобных тем, с которыми им придется встретиться в Александрии (цель подготовки была им неизвестна). Во время ночных тренировок воспроизводились реальные условия действий во вражеском порту с максимальным усложнением обстановки. В то время как водители на тренировочных занятиях привыкали правильно распределять свои силы с учетом протяженности маршрута и препятствий, встречающихся по пути следования, мы получали данные, необходимые для окончательной разработки плана операции. Таким образом, мы, как бы побывав на месте, имели возможность проверить все детали хода операции, расчет времени по этапам, способы преодо-

ления препятствий, принятые меры предосторожности с целью обмануть вражеских наблюдателей и, наконец, степень подготовки отдельных исполнителей.

В один прекрасный день всех водителей торпед собрали, и Форца обратился к ним с такой краткой речью: «Друзья, для выполнения очередного задания нужны три экипажа. Сейчас могу сказать только одно: в отличие от предыдущих действий в Гибралтаре — возвращение очень маловероятно. Кто хочет пойти?» Не колеблясь ни минуты, все выразили желание принять участие в этой операции. Вопрос о составе участников пришлось решать командованию. В группу вошли: старший лейтенант Луиджи Дуранд де ла Пенне со старшиной водолазов Эмилио Бьянки; капитан морской инженерной службы Антонио Марчелья с водолазом Спартако Скергат; капитан службы морского вооружения ВМФ Винченцо Мартеллотта с водолазом Марио Марине. Выбор пал на этих отважных решительных людей, крепких телом и духом, потому что они были лучше подготовлены. Командиром группы был назначен де ла Пенне, уже участвовавший в аналогичных операциях в Гибралтаре. Совершенно случайно три офицера в группе оказались представителями трех различных служб военно-морского флота: строевой, инженерной и вооружения. В резерв были назначены старший лейтенант медицинской службы Спаккарелли и старший лейтенант морской инженерной службы Фельтринелли, оба более позднего набора, чем остальные.

Личный состав получил обычные инструкции о строжайшем сохранении тайны в разговорах и переписке с кем бы то ни было, с товарищами, старшими по чину и начальниками и, уж конечно, с родственниками. Проводились усиленные тренировочные занятия, теперь уже настолько специфические, что становилось ясно, о каких действиях идет речь. Приводились в порядок личные вещи на случай скорого и внезапного выезда на непредвиденный срок — навсегда в случае неудачи и на несколько лет в лагерь для военнопленных в самом счаст-

ливом случае. Подготовка шла полным ходом. Чтобы обеспечить успех подобных операций, их подготовку следует организовывать с особой тщательностью. Необходимо принять во внимание множество самых разнообразных фактов — от гидрографических и метеорологических данных до сведений об организации охранения противника.

Надо позаботиться о тысяче различных вещей: начиная от аэрофотосъемки объекта и кончая обеспечением надежной радиосвязи с подводной лодкой, чтобы информировать ее о количестве и расположении кораблей в порту и дать сигнал о выпуске торпед; от шифров до приведения в готовность материальной части; от приказов и распоряжений до подготовки экипажей торпед, чтобы в назначенный день они были в наилучшей форме; от изучения навигации и предварительной прокладки курса подводной лодки и разработки путей прорыва в порт управляемых торпед до работы над новыми средствами нападения, чтобы нанести противнику как можно больший ущерб.

Нельзя надеяться на счастливый случай, необходимы точный хладнокровный расчет и полное спокойствие. Возможности материальной части необходимо использовать до конца, люди должны приложить максимум усилий.

В этот подготовительный период мы потеряли ценного, подающего большие надежды офицера: погиб старший лейтенант Согос из штаба 10-й флотилии. По пути в Афины, куда он отправился, чтобы установить контакт с местными военными властями, обычная автомобильная катастрофа оборвала его молодую жизнь.

И вот, наконец, наступило время выхода в море на выполнение задания. Третьего декабря «Ширé» покинула Специю. Мы сделали вид, что выходим на обычные учения, чтобы не возбуждать любопытства экипажей других подводных лодок, находящихся в базе.

Мой мужественный, сплоченный экипаж не знал о цели нашего похода, да и не стремился узнать, иначе

пришлось бы держать ее в тайне, а тайны, как известно, хранить нелегко. Люди знали только, что предстоит новая операция, может быть, такая же, как и прошлая, а может быть, еще более опасная. Они верили в своего командира и в свой корабль, которому во время подготовительных работ они отдавали все свое умение и старание, хорошо зная, что от работы его механизмов зависит успех и сама жизнь каждого из них.

Когда мы вышли из порта, к нам под покровом темноты, чтобы избежать посторонних взоров, подошла баржа. Она доставила из мастерских Св. Бартоломея управляемые торпеды №№ 221, 222 и 223, отрегулированные самым тщательным образом, легководолазные костюмы, кислородно-дыхательные приборы — то немногое, что требуется для превращения шестерых смельчаков в орудия разрушения.

Водители заботливо, почти с нежностью относились к своим торпедам. За каждым закреплена та, на которой он проходил подготовку, достоинства, недостатки и капризы которой ему отлично известны. Они сами поместили торпеды в цилиндры (де ла Пенне — в носовой, Марчелля и Мартеллотта — в кормовые) и прочно закрепили их, чтобы предохранить от толчков и избежать аварий.

Наконец, глубокой ночью погрузка торпед закончена. Мы попрощались с водителями торпед, которые временно покидали нас, чтобы снова прибыть на самолете в самый последний момент. Мимо острова Тино через проход в минных заграждениях лодка выходит в море. 23 часа 3 декабря 1941 года. Началась операция «ЕА-3», третья по счету попытка 10-й флотилии атаковать английскую Восточно-Средиземноморскую эскадру в Александрии.

До берегов Сицилии шли спокойно. А там произошел любопытный случай, о котором стоит упомянуть.

С мыса Пелоро вдруг принялись в открытую сигнализировать прожектором: «Подводная лодка «Ширé». Это уже сумасшествие! Что им нужно? Или они хотят, чтобы весь свет узнал, что «Ширé» — единственная подводная лодка ита-

льянских военно-морских сил, оборудованная для переброски специальных средств, вышла в море? Так можно раскрыть тайну, на сохранение которой было затрачено столько усилий. Вблизи маяка Св. Раньери (Мессина) к нам подошел катер командования ВМС, мне вручили пакет. Из главного штаба ВМС сообщалось об обстановке в море, о расположении неприятельских кораблей и возможности встречи с ними. Одновременно из Мессины поступило сообщение, что несколько часов тому назад у мыса делл'Арми была обнаружена подводная лодка противника, атаковавшая наш конвой.

Мы должны были идти как раз мимо мыса делл'Арми. Я решил держаться мористее. До Таормина шли вдоль берегов Сицилии. Здесь я обнаружил подводную лодку, которая казалась неподвижной. Развернулся к ней носом (предосторожность никогда не мешает) и запросил опознавательный сигнал. В ответ просигналили что-то непонятное. Ясно, что это противник. Учитывая, что подводные лодки заметили друг друга (стояла светлая лунная ночь), и имея в виду полученные мною инструкции и цель операции, а также принимая во внимание то обстоятельство, что враг располагал двумя орудиями, а у меня не было ни одного, я сообщил об обнаруженном противнике в Мессину и лег на курс к восточной части Средиземного моря. Что же сделал противник? Он лег на параллельный курс! Так мы шли около часа бок о бок, как хорошие друзья, на расстоянии приблизительно 3000 м. Затем так же неожиданно противник оставил нас и повернул назад к Таормине. Странные вещи случаются на море во время войны! На следующий день мы стали свидетелями печального зрелища. Поверхность моря была усеяна обломками и различными предметами, в том числе множеством спасательных поясов: несколько дней тому назад в этих местах подвергся нападению наш конвой.

9 декабря мы подошли к острову Лерос и вошли в бухту Порто Лаго, которую я хорошо знал, так как долгое время был здесь с подводной лодкой «Ириде». Это

чудесная природная бухта, с трех сторон защищенная скалистыми горами. На берегу раскинулся поселок, выросший за последние несколько лет, с гостиницей, церковью, муниципалитетом — типичный уголок Италии, перенесенный на этот островок в Эгейском море.

Ошвартовались у пирса базы подводных лодок. Ко мне сразу же пришел Спичгаи, мой однокурсник, командир 5-й флотилии подводных лодок, и любезно, по-товарищески предложил свои услуги. Прежде всего я решил накрыть брезентом цилиндры на палубе. Мы делаем вид, что «Ширé» — подводная лодка с другой базы, получившая в бою тяжелые повреждения и укрывшаяся в Порто Лаго, так как она нуждается в длительном ремонте. Лерос кишел греками, и лишняя предосторожность не мешала. Шесть техников, прибывших самолетом из Италии, приступили к окончательной подготовке управляемых торпед. 12 декабря, также самолетом, прибыли десять водителей торпед. Чтобы укрыться от посторонних глаз, они разместились на транспорте «Асмара», стоявшем на якоре в уединенной бухте Партени на противоположной стороне острова, в той самой, где раньше стояли катера дивизиона Фаджони. 13 декабря я навестил наших водителей торпед, наслаждавшихся последними часами отдыха перед предстоящим испытанием. Мы детально обсудили план операции, ознакомились с последними аэрофотоснимками порта и полученными мною сведениями (в тот момент немногочисленными). Потом мы поболтали о пустяках, чтобы немного отвлечься от мыслей, которые целиком владели нами в течение последнего месяца.

Из Родоса к нам на Лерос прибыл адмирал Бьянкери, командующий флотом Эгейского моря. Он предложил нам провести здесь, в Порто Лаго, под его руководством ряд испытаний наших специальных средств. Воспользовавшись правом командира корабля, я отклонил это предложение. Адмирал выразил свое неудовольствие и уверенность, что нам «ничего путного сделать не удастся, так как срок подготовки слишком мал».

Времени терять было нельзя. Обстоятельства нам благоприятствовали: стояли темные, безлунные ночи, метеосводки также благоприятны. Я решил выйти в море 14 декабря. Поддерживал непрерывную связь с Форца, который с 9-го находился в Афинах для руководства и координирования действий воздушной разведки, службы осведомления, метеослужбы и организации связи с подводной лодкой «Ширé».

В приказе на операцию предусматривалось, что подводная лодка «Ширé» подойдет вечером к порту Александрия на расстояние нескольких километров. Предполагалось, что город будет погружен в темноту (из-за затемнения). Поэтому, чтобы помочь лодке сориентироваться и отыскать порт (от правильного выбора места выпуска торпед в значительной степени зависит успех действия их водителей), наша авиация в этот вечер и накануне должна была произвести бомбардировку порта. Оставив лодку, водители торпед, двигаясь в соответствии с выработанным маршрутом, должны были приблизиться к порту, преодолеть заграждения и направиться к целям, которые предварительно им укажет командир лодки «Ширé» на основании полученных по радио самых последних данных. Прикрепив заряды к подводной части кораблей, водители должны разбросать имеющиеся у них плавучие зажигательные бомбы. Через час после взрыва зарядных отделений торпед бомбы, воспламенившись, должны будут поджечь нефть, разлившуюся по поверхности воды в результате повреждения кораблей. Затем должен вспыхнуть пожар на находящихся в порту кораблях, плавучих доках и, наконец, на складах. Таким образом главная морская база противника в восточной части Средиземного моря будет окончательно выведена из строя.

После выпуска торпед подводная лодка «Ширé» должна лечь на обратный курс. Водителям торпед были указаны в порту зоны, предположительно слабо охраняемые, где можно выбраться на берег, и дороги, по которым следовало как можно скорее выйти за пределы порта.



*Адмирал Каннингхэм на церемонии утреннего подъема флага
на линкоре «Куин Элизабет» 19 декабря 1941 года.
Линкор сидит на дне.*

Предусматривалось также возвращение водителей торпед. Подводная лодка «Дзаффиро» в течение двух ночей после операции должна была находиться в море в 10 милях от Розетского устья Нила. Водители торпед, которым удастся ускользнуть от охраны противника, смогут добраться до подводной лодки, воспользовавшись какой-нибудь лодкой, добытой на берегу.

Приняв на борт водителей торпед, утром 14 декабря «Ширé» покинула Лерос. Плавание проходило нормально. Днем мы шли под водой, а ночью в надводном положении, чтобы зарядить аккумуляторы и освежить воздух во всех отсеках лодки.

Задача «Ширé», как обычно, состояла в том, чтобы подойти возможно ближе к вражескому порту, не вызвав подозрений и не дав себя обнаружить раньше времени. Быть обнаруженным означает вызвать действия противолодочной обороны — беспощадную охоту за подводной лодкой, что может помешать выполнению задания. Действовать нужно очень осторожно. А так как подводную лодку можно обнаружить при помощи гидрофонов, то плавание должно быть бесшумным.

По имеющимся сведениям, Александрия, как, впрочем, и все остальные порты в военное время, была окружена минными заграждениями.

Разведанные стационарные и маневренные оборонительные средства включали в себя:

- а) минные поля в 20 милях к северо-западу от порта;
- б) донные мины, расположенные на глубине 55 м по окружности с радиусом около 6 миль;
- в) полосу сигнальных тросов (ближе к порту);
- г) группу донных мин, расположение которых известно;
- д) сетевые заграждения, преодоление которых не представляет особых трудностей;
- е) службу наблюдения и обнаружения на подходах к минным полям.

Как преодолеть все эти препятствия? Как пройти через

минные поля, не зная проходов? А донные мины? А сигнальные тросы?

Чтобы достигнуть цели, приходится иногда просто довериться судьбе: ничего другого не остается. Но надеяться только на судьбу нельзя. Поэтому я решил, достигнув мест с глубинами в 400 м (вероятная граница минных полей), идти на глубине не менее 60 м, предполагая, что мины, даже противолодочные, установлены с меньшим углублением. Если же подводная лодка наткнется на минреп, я надеялся, что он, не зацепившись, соскользнет по обшивке вдоль ее корпуса. Впрочем, чтобы избежать опасности наткнуться на мину, оставалось только одно — рассчитывать на удачу.

Следующая трудность заключалась в том, чтобы привести подводную лодку точно в назначенное место, то есть идти, строго придерживаясь предварительно проложенного курса, избегая отклонений, вызываемых подводными течениями, которые всегда с большим трудом поддаются учету. Трудность станет особенно понятной, если учесть почти полную невозможность уточнить свое местонахождение с тех пор, как на рассвете дня, предшествующего операции, подводная лодка должна погрузиться (чтобы не быть обнаруженной противником) и идти на большой глубине (чтобы избежать мин) до момента выпуска торпед.

Таким образом, при подводном плавании необходимо учитывать скорость хода, точно прокладывать курс и строго его придерживаться и, наконец, определять свое местонахождение по изменению морских глубин (единственный гидрографический элемент, доступный при определении местонахождения погруженной подводной лодки). Все это больше напоминает искусство, чем науку о плавании.

Мне помогал весь экипаж: офицеры, унтер-офицеры, матросы. Каждый на своем посту нес службу и обеспечивал работу механизмов так, чтобы не допустить непредвиденных задержек, которые могут мешать успешному выполнению задания.

Урсано, старший помощник, следил за порядком на лодке. Венини и Ольчезе — опытные штурманы — помогали мне в кораблевождении, а также в весьма деликатном шифровальном деле и обеспечении связи. Тайер — механик, командир электромеханической части — следил за работой механизмов (дизелей, электромоторов, аккумуляторных батарей, компрессоров и пр.), обеспечивая безотказную их работу. Унтер-офицеры достойны самых высоких похвал, знают свое дело. Радисты поддерживали непрерывную связь с Римом и Афинами. Все добросовестно выполняли свои обязанности. Кок — не последний человек на борту (назначенный на эту должность матрос раньше был каменщиком) — был самым настоящим мучеником: круглые сутки на ногах у крошечной раскаленной электроплиты. При любой погоде на море он готовил из консервированных продуктов пищу для 60 человек, горячие напитки для тех, кто нес ночную вахту, и обильную еду для поддержания высокого морального состояния водителей торпед. А они спокойно отдыхали и накапливали силы. Де ла Пенне, блондин с растрепанными волосами, все время лежал на койке и спал. Не открывая глаз, он время от времени протягивал руку, доставал из ящика бутерброд и быстро поглощал его. Затем он перевертывался на другой бок и снова засыпал.

На другой койке лежал Мартеллотта. Он всегда был весел: «Спокойствие, и все будет хорошо». Он повторял это при каждом удобном случае.

Марчелья, высокого роста, спокойный, все время читал; его густой бас слышался редко. Если же он и обращался к кому-нибудь, то это был вопрос из области техники или замечание по поводу предстоящих действий.

Фельтринелли, Бьянки, Марине, Скергат, Февале, Мамоли — каждый выбрал себе уголок среди многочисленного оборудования лодки и там проводил время за отдыхом, прерывая его только для того, чтобы плотно поесть.

Наблюдение за состоянием здоровья экипажей управляемых торпед было возложено на врача Спаккарелли, подводного пловца и командира резервного экипажа; он каждый день осматривал людей: необходимо, чтобы они были в самой наилучшей форме в недалекий теперь уже день операции.

Настроение у всех хорошее; трудности и опасности не пугали, а лишь увеличивали стремление преодолеть их; водители ничем не выдавали своего напряжения и нетерпения; беседы велись в принятом на борту веселом тоне, остроумие их не покидало, они не упускали случая подшутить друг над другом.

Эти парни были поистине необыкновенные люди. Они шли на операцию, которая потребует от них величайшего напряжения всех духовных и физических сил, подвергая на протяжении нескольких часов свою жизнь смертельной опасности. Предстояла операция, из которой в самом лучшем случае можно выйти военнопленными, а они вели себя, как спортивная команда, отправляющаяся на обычный воскресный матч.

16 декабря подводная лодка «Ширé» попала в шторм. «Чтобы не повредить во время качки материальную часть, а главным образом, не утомить экипажи торпед, я погружаюсь. Ночью на время всплываем, а затем, как только закончена зарядка аккумуляторов и провентилированы отсеки, снова погружаемся. Из-за штормовой погоды и отсутствия точных сведений о составе кораблей в порту решаю отложить проведение операции на одни сутки, т. е. провести ее в ночь с 18 на 19.

17 декабря. Принимая во внимание местонахождение лодки и изменившиеся теперь уже благоприятные метеорологические условия, решаю назначить операцию на вечер 18 в надежде получить до этого точные сведения о наличии кораблей в порту»¹.

¹ Из моего рапорта об операции.

Эта надежда быстро осуществилась: в тот же вечер мы, наконец, к величайшей нашей радости, получили из Афин сообщение, что наряду с другими кораблями в Александрии находятся два линейных корабля.

Теперь вперед! Весь день 18 декабря «Ширé» продвигалась в зоне, считающейся заминированной, на глубине 60 м; глубина моря по мере приближения к берегу все время уменьшалась. Лодка ползла, как танк, но бесшумный и невидимый. Непрерывно вели прокладку курса, следя за изменением морских глубин. В 18 час. 40 мин. подводная лодка, находясь на глубине 15 м, достигла намеченной точки, в 1,3 мили (пеленг в 356°) от маяка на западном молу торгового порта Александрии.

Все было подготовлено к предстоящему выходу водителей. Как только на поверхности моря сгустилась темнота, я приказал всплывать до позиционного положения. Затем поднялся в рубку и открыл люк. Погода идеальная: ночь темная, море спокойное, небо чистое. Передо мною совсем близко Александрия. Я различал очертания некоторых характерных зданий. С большим удовольствием отметил, что мы находимся в указанной точке. Исключительный результат после шестнадцатичасового плавания вслепую! Сейчас же после этого состоялась напутственная церемония с водителями торпед, облаченными в легководолазное снаряжение с кислородными приборами. Прощались без слов, без объятий: «Командир, — просят они, — стукните-ка нас на счастье». Этим странным ритуалом, в который я вкладывал все мои добрые пожелания, расставание завершилось.

Первыми вышли командиры резервных экипажей Фельтринелли и Спаккарелли. Им было поручено открыть крышки цилиндров, чтобы водителям торпед не пришлось тратить на это силы.

Один за другим де ла Пенне и Бьянки, Марчелья и Скергат, Мартеллотта и Мартино в черных непромокаемых комбинезонах с надетыми кислородными прибора-

ми, стесняющими их движения, поднялись по трапу и исчезли в ночной темноте. Лодка снова легла на дно.

После этого мы стали ждать ударов по корпусу — условного сигнала о том, что члены резервных экипажей, закрыв теперь уже пустые цилиндры, готовы вернуться обратно. Услышав условный сигнал, мы всплыли. Срывающимся от волнения голосом Фельтринелли доложил мне, что, не видя Спаккарелли, он пошел к нему на корму и случайно наткнулся на палубе на что-то мягкое, на ощупь (не забывайте, что дело происходило ночью и под водой) он убедился, что перед ним пропавший Спаккарелли, не подававший признаков жизни. Я сейчас же приказал выйти двум другим водолазам, которые всегда были наготове при всплытии. Спаккарелли подняли и по трапу спустили внутрь лодки. Мы снова погрузились и, строго придерживаясь пройденного нами маршрута, легли на обратный курс.

С бедного Спаккарелли сняли маску прибора, комбинезон и положили на койку. Его лицо посинело, пульс не прощупывался, дыхание отсутствовало — классические симптомы смерти.

Что делать? Наш врач, к сожалению, ничем не мог нам помочь, потому что как раз с ним и случилось это несчастье. Я распорядился, чтобы два человека непрерывно делали ему искусственное дыхание, а затем, осмотрев нашу аптечку, посоветовал сделать пострадавшему внутримышечное вливание содержимого всех трех ампул, в пояснении к которым было сказано, что они оказывают стимулирующее действие на работу сердца. Пострадавшему дали кислород: все наши скромные запасы медикаментов, а также еще более скромные медицинские познания пущены в ход, чтобы попытаться сделать то, что казалось совершенно невозможным, — оживить мертвого.

Пока мы занимались этим внутри лодки, она, скользя почти у самого дна, удалялась от Александрии. Мы старались ничем не выдавать своего присутствия, тревога

была бы гибельной для 6 смельчаков, которые в этот момент выполняли самую сложную часть операции. Управление подводной лодкой усложнилось: крышки кормовых цилиндров так и остались открытыми, трудно было удерживать ее на нужной глубине и следить за дифферентовкой. Отойдя на несколько миль от берега, всплыли, чтобы закрыть их. Маяк в Рас Эль Тин был зажжен; огни, которых я раньше не замечал, показались у входа в гавань, очевидно, это корабли входили в порт или выходили из него; хорошо, если бы водители торпед сумели воспользоваться этим случаем. Что касается цилиндров, то закрыть их из-за повреждений крышек так и не удалось.

Лодка продолжала путь в погруженном состоянии, так как зона, по которой мы шли, считалась минированной. После трех с половиной часов непрерывного искусственного дыхания, различных инъекций и кислорода из груди нашего врача, который до этого момента не подавал никаких признаков жизни, вырвалось что-то похожее на хрип. Он жив! Мы спасем его! И действительно, через несколько часов, несмотря на то, что положение его было тяжелым, он обрел дар речи и смог рассказать, что с ним произошло. Приложив все усилия, чтобы закрыть крышку первого цилиндра, которая никак не поддавалась, он в результате длительного дыхания кислородом и повышенного давления, испытываемого на глубине, потерял сознание. Благодаря счастливой случайности он остался на палубе, а не соскользнул за борт. Это легко могло случиться, так как все ограждения и леерные стойки предварительно сняли, чтобы минрепы не могли за них зацепиться.

Наконец, вечером 19 декабря, когда, по нашим предположениям, мы уже находились вне минных полей, т. е. после 39 часов подводного плавания, решили всплыть и пошли курсом на Лерос. Вечером 20 декабря приняли радиограмму из морского генерального штаба: «По данным аэрофоторазведки, повреждены два линейных корабля». Ликование на борту; никто не сомневался в успе-

хе, но получить об этом подтверждение, да еще так скоро — что же может быть приятнее!

Вечером 21 декабря, сразу же после того как лодка вошла в Порто Лаго, мы отправили Спаккарелли в госпиталь. Он был уже вне опасности, но еще нуждался в лечении из-за перенесенного тяжелого шока.

Путь из Лероса в Специю проходил без всяких приключений, если не считать случая в день Рождества. В то время как экипаж слушал по радио речь папы римского, неопознанный самолет, приблизившийся к лодке, был обстрелян из зенитных пулеметов калибра 13,2 мм. В ответ самолет сбросил 5 бомб малого калибра, которые упали метрах в 80 за кормой, не причинив никакого вреда. Рождественские пироги!

29 декабря «Ширé» пришла в Специю. На пристани нас встретил командующий Верхне-Тирренским морским округом адмирал Ваччи, он нас поздравил от имени заместителя морского министра адмирала Рикарди.

Я счастлив за наш экипаж, которому в результате упорного и самоотверженного труда удалось привести подводную лодку в порт после 27 дней похода, из которых 22 дня мы провели в море, пройдя 3500 миль без аварий и внося свой вклад в дело борьбы Италии с противником.

Что же случилось с нашими водителями, которые остались в открытом море вблизи Александрии, верхом на своих торпедах, среди врагов, подстерегавших их на каждом шагу?

Все три экипажа покинули подводную лодку и отправились по указанному маршруту.

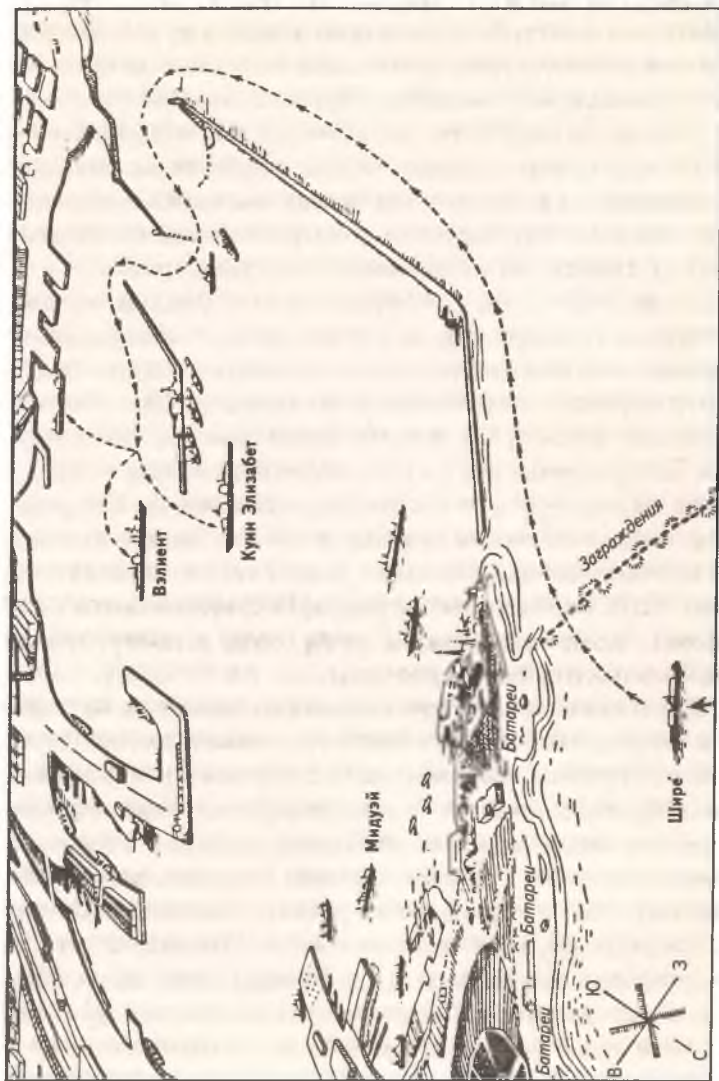
Море было спокойно, стояла темная ночь. Огоньки в порту позволяли сравнительно легко ориентироваться. Экипажи вели свои торпеды с редким хладнокровием. Как докладывал де ла Пенне в своем рапорте: «Увидев, что идем с опережением графика, мы открыли коробку с едой и позавтракали. Мы находимся в 500 м от маяка в Рас Эль Тин».

Наконец они достигли линии заграждений. «Видим несколько человек, стоящих на молу, и слышим, как они разговаривают, один из них расхаживает с зажженным фонарем. Видим также большой катер, который бесшумно курсирует около мола, сбрасывая бомбы. Эти бомбы доставляют нам много неприятностей».

В то время как 6 голов, едва выступающих из воды, напряженно всматривались в темноту, чтобы отыскать проход в сетевых заграждениях, появились 3 английских эскадренных миноносца, которые собирались войти в порт; зажглись огни, и проход в заграждении открылся. Не теряя ни минуты, три управляемые торпеды вместе с кораблями противника проникли в порт. Они в порту! Совершая этот маневр, они потеряли друг друга из виду. Но зато они недалеко от объектов для атаки, которые были распределены следующим образом: де ла Пенне — линейный корабль «Вэлиент», Марчелья — линейный корабль «Куин Элизабет», Мартеллотта должен был разыскать авианосец. Если авианосца в порту не окажется, то атаковать груженный танкер в надежде, что разлившаяся нефть воспламенится от плавающих зажигательных бомб, которые водители должны разбросать в порту, прежде чем они покинут свои торпеды.

Проследим теперь, как обстояло дело у каждого экипажа, повествуя об этом со слов самих водителей.

Де ла Пенне — Бьянки. Обойдя в порту интернированные французские корабли, о присутствии которых нам было неизвестно, де ла Пенне заметил на указанном месте стоянки темную громадину — линейный корабль «Вэлиент» водоизмещением 32 000 т. Он направился к кораблю, встретил противоторпедную сеть и решил перебраться через нее, чтобы затратить как можно меньше времени, так как его состояние из-за холода было таково, что он чувствовал, что долго не продержится. (Его комбинезон пропускал воду с того момента, когда он покинул подводную лодку.) Маневр ему легко удался: теперь он был в 30 м от «Вэлиента». 2 часа 19 мин. ночи. Легкий толчок.



Александрия, 18.12.1941 г.

Он у борта. При попытке подвести торпеду под корпус корабля она вдруг неожиданно пошла на дно. Де ла Пенне нырнул за ней и отыскал ее на глубине 17 м. Тут он с удивлением заметил, что водолаз куда-то исчез. Всплыл на поверхность, чтобы разыскать его, и не нашел. На борту линкора все спокойно. Оставив Бьянки на произвол судьбы, де ла Пенне снова нырнул и попытался пустить в ход мотор торпеды, чтобы подвести ее под корпус корабля, от которого она теперь оказалась в стороне. Мотор не работал, быстрый осмотр позволил установить причину аварии: на винт намотался кусок троса.

Что делать? Один с неподвижной торпедой на дне, так близко от цели. Де ла Пенне решил сделать единственное, что ему оставалось, — подтащить торпеду под корпус корабля, ориентируясь по компасу. Он торопился, так как боялся, что вот-вот англичане могут обнаружить Бьянки, возможно, потерявшего сознание и плавающего на поверхности где-нибудь поблизости. Последуют тревога, глубинные бомбы, и ни он, ни его товарищи, которые находятся сейчас в нескольких сотнях метров от него, не выполнят задания. Обливаясь потом, изо всех сил тащил он торпеду. Стекла очков запотели; взмученный ил затруднял ориентировку по компасу; дыхание стало тяжелым, но он упрямо шаг за шагом продвигался вперед. Он слышал теперь уже совсем близко шумы на борту корабля, особенно ясно слышал шум поршневого насоса, по которому он и ориентировался. Через 40 мин. нечеловеческих усилий де ла Пенне, наконец, стукнулся головой о корпус корабля. Следует быстрая оценка обстановки: он, по всей вероятности, оказался близко от середины корабля, в самом выгодном месте, чтобы нанести ему наибольший вред. Силы Пенне на исходе. Остаток их он употребил на то, чтобы завести часовой механизм взрывателя, установив его в соответствии с полученными указаниями ровно на 5 час. (по итальянскому времени, что соответствует 6 час. по местному времени). Всплывшие зажигательные бомбы могли выдать

место, где находится заряд, поэтому де ла Пенне решил оставить их на торпедe. Он оставил торпеду с пущенным в ход часовым механизмом взрывателя на дне под корпусом линкора и всплыл на поверхность. Прежде всего он снял маску и затопил ее. Чистый свежий воздух возвратил ему силы, и он вплавь стал удаляться от корабля. Вдруг с борта его окликнули и осветили прожектором, раздалась пулеметная очередь. Он подплыл к кораблю и вылез на бочку у носа линкора «Вэлиент». Здесь он нашел Бьянки, который потерял сознание и всплыл на поверхность, а придя в себя, спрятался на бочке, чтобы не вызвать тревоги и не мешать работе своего водителя. «С борта раздаются насмешки, там считают, что наша попытка провалилась; говорят об итальянцах с презрением. Я обращаю на это внимание Бьянки; вероятно, через пару часов они изменят свое мнение об итальянцах».

Время около половины четвертого. Наконец подошел катер, туда посадили обоих «потерпевших кораблекрушение» и доставили на борт линейного корабля. Английский офицер спросил у них, кто они такие, откуда прибыли, и с иронией выразил свое соболезнование по поводу неудачи. Водители, с этого момента военнопленные, предъявили имеющиеся у них воинские удостоверения личности. На вопросы они отвечать отказались. Их снова посадили на катер и доставили на берег в барак, расположенный недалеко от маяка в Рас Эль Тин. Первым допрашивали Бьянки; выходя из барака, он сделал де ла Пенне знак, что ничего не сказал. Затем настал черед де ла Пенне; он также отказался отвечать. Англичанин угрожал пистолетом. «Я заставлю вас заговорить», — произносил он на хорошем итальянском языке. Было уже четыре часа.

Их снова отвезли на «Вэлиент». Командир корабля капитан 1 ранга Морган спросил, где находится заряд. Они отказались отвечать, и их в сопровождении вахтенного офицера под конвоем отвели в карцер, одно из помещений, расположенных на носу между двумя башнями, — не так уже далеко от места, где будет взрыв.

Предоставим слово самому де ла Пенне:

«Конвойные были немного бледны и очень любезны. Дали мне выпить рому и угостили сигаретами. Они тоже хотели кое-что узнать. Тем временем Бьянки сел и задремал. По ленточкам матросских бескозырок я понял, что мы находимся на линкоре «Вэлиент». Когда до взрыва остается 10 мин., я заявляю, что хочу поговорить с командиром корабля. Меня отводят к нему на корму. Говорю ему, что через несколько минут его корабль будет взорван, что сделать уже ничего нельзя и что если он хочет, то может позаботиться о спасении экипажа. Командир еще раз спрашивает, где расположен заряд, и, так как я не отвечаю, приказывает отвести меня обратно в карцер. Проходя по коридорам, слышу, что через громкоговорители передается приказ оставить корабль, подвергшийся нападению итальянцев, и вижу, что люди бегут на корму. Меня снова запирают в карцер. Я спускаюсь по трапу и, полагая, что Бьянки там, где я его оставил, говорю о том, что нам не повезло, что наша песенка спета, но что мы можем быть довольны, так как нам удалось, несмотря ни на что, выполнить задание. Бьянки мне не отвечает. Ищу его, но не нахожу. Догадываюсь, что англичане увели его, чтобы я не говорил с ним. Проходит несколько минут (адские минуты: взорвется или нет?) — и, наконец, взрыв. Весь корабль содрогается. Гаснет свет. Помещение наполняется дымом. Вокруг меня валяются блоки и звенья цепи, упавшие с потолка, где они были подвешены. Я невредим, если не считать боли в колене, ушибленном одним из упавших звеньев. Корабль кренится влево. Открываю иллюминатор, оказавшийся недалеко от уровня воды, надеясь выбраться через него и уплыть. Но это невозможно: иллюминатор слишком мал, и мне приходится отказаться от этой попытки. Оставляю его открытым, все-таки для воды будет еще один вход. Свет проникает в помещение только через иллюминатор. Мне кажется, что оставаться здесь неблагоприятно. Чувствую, что корабль

лег на дно и продолжает крениться влево. Поднимаюсь по трапу, нахожу люк открытым и отправляюсь на корму. Там собралась большая часть экипажа, матросы встают, когда я прохожу мимо. Подхожу к командиру. Он руководит спасением корабля. Я спрашиваю, куда он девал моего водолаза. Командир ничего не отвечает, а вахтенный офицер приказывает мне замолчать. Корабль накренился на 4—5 градусов и теперь неподвижен. Смотрю на часы: сейчас 6 час. 15 мин. Иду дальше, туда, где находится много офицеров, и смотрю на линкор «Куин Элизабет», который находится приблизительно в 500 м от нас.

Экипаж «Куин Элизабет» собрался на носу корабля. Прошло несколько секунд, и на нем тоже произошел взрыв, которым корабль подняло на несколько сантиметров из воды, взметнулся столб дыма, разлетелись обломки, брызги нефти долетели до нас, пачкая одежду. Ко мне подходит офицер и просит дать ему честное слово, что под кораблем больше нет зарядов. Я не отвечаю, и меня снова отводят в карцер, а минут через 15 ведут в кают-компанию, где я, наконец, могу присесть. Там находится и Бьянки. Через некоторое время нас сажают на катер и снова отвозят в Рас Эль Тин.

Замечаю, что носовой якорь, который раньше был втянут в клюз, теперь отдан. Во время переезда какой-то офицер спрашивает меня, не проникли ли мы в порт через отверстия в молу. В Рас Эль Тин нас поместили в разные камеры, где продержали до вечера. Я прошу, чтобы меня отвели на солнце, так как мне стало холодно. Приходит солдат, щупает мой пульс и говорит, что я вполне здоров.

Ближе к вечеру нас сажают на грузовичок и везут в лагерь военнопленных в Александрии. В лагере мы встречаем нескольких итальянцев, которые утром слышали взрывы. Голодные, мы растягиваемся на земле и, не обращая внимания на мокрую одежду, засыпаем. Из-за ушиба колена меня поместили в санчасть, где санитары, ита-

льянцы, угостили меня прекрасными макаронами. На следующее утро меня привезли в Каир»¹.

В 1944 году, когда де ла Пенне и Бьянки вернулись из плена, им были вручены золотые медали «За храбрость». И знаете, кто прикрепил эту медаль на грудь де ла Пенне? Адмирал Морган, бывший командир линкора «Вэлиент», а в 1944 году глава морской союзной миссии в Италии.

Марчелья — Скергат. Следуя вместе с де ла Пенне по указанному маршруту, они заметили, что около полуночи в порту зажглись входные огни. По всей вероятности, в этот момент корабли входили в порт или выходили из него. Ощущались сильные толчки по корпусу торпеды, как от столкновения с каким-либо металлическим препятствием, и судороги в ногах водителей — результаты подводных взрывов глубинных бомб, которые противник сбрасывал у входа в порт, чтобы избежать «нежелательных визитов». Подойдя к воротам порта, они с удовольствием отметили, что заграждения раздвинуты. Немного спустя, около часа ночи, им пришлось поспешно посторониться, чтобы дать дорогу трем входившим в порт миноносцам. Марчелья снова лег на свой курс и вскоре перед ним возникли очертания цели. Он подошел к противоторпедной сети, перебрался через нее и беспрепятственно погрузился у самого корпуса корабля, параллельно дымовой трубе. С помощью второго водителя, вернее, водолаза, он проделал следующий маневр: протянул трос от одного бокового кия корабля к другому и закрепил концы, а затем подвесил в середине зарядное отделение торпеды, предварительно отсоединив его с таким расчетом, чтобы оно находилось в полутора метрах под корпусом, затем завел часовой механизм взрывателя. Время 3 часа 15 мин. (итальянское).

¹ Из докладной записки Луиджи де ла Пенне, написанной им по возвращении из плена.

«Пытаюсь разобраться в своих ощущениях. Я не возбужден, только немного устал и начинаю мерзнуть. Снова усаживаемся на торпеду. Водолаз знаками настоятельно просит меня всплыть на поверхность, так как больше не может оставаться под водой. Продуваю цистерну. Сначала торпеда не трогается с места, затем начинает всплывать сперва медленно, потом все быстрее и быстрее. Чтобы не выскочить из воды, приходится стравливать воздух. Воздушные пузыри привлекают внимание вахтенного на корме корабля. Он включает прожектор, и мы попадаем в полосу света. Мы наклоняемся вперед, чтобы нас труднее было заметить и чтобы не блестели очки масок. Вскоре прожектор гаснет. Пускаемся в обратный путь. На корабле все спокойно. Я вижу огонек зажженной сигареты — кто-то расхаживает по палубе. Выбираемся за пределы сетевых ограждений и, наконец, снимаем маски. Очень холодно, у меня буквально зуб на зуб не попадает. Снова останавливаемся и разбрасываем зажигательные бомбы, предварительно заведя механизм воспламенителя»¹.

Затем Марчелья и Скергат направились к месту, которое им было указано для выхода на берег. По имевшимся данным, оно считалось менее охраняемым и отсюда легче было пробраться в город.

Недалеко от берега они затопили свою торпеду, включив механизм уничтожения. Вплавь добрались до берега. Здесь они сняли кислородные дыхательные приборы и резиновые костюмы и спрятали их под камнями, предварительно изрезав на куски. Время половина пятого. После восьмичасового пребывания в воде они наконец на суше.

Марчелье и Скергату удалось незамеченными выбраться за пределы порта. Выдавая себя за французских моряков, они проникли в город Александрию. Не без при-

¹ Из докладной записки капитана военно-морской инженерной службы Антонио Марчелья.

ключений они добрались до железнодорожного вокзала, чтобы сесть в поезд, идущий до Розетты, и попытаться затем попасть на подводную лодку, которая должна была находиться в море в 10 милях от берега в назначенное время, т. е. в течение нескольких часов после операции. Но здесь они столкнулись с первыми затруднениями. Английские фунты стерлингов, которыми их снабдили, не имели хождения в Египте. Потеряв много времени, чтобы обменять деньги, они смогли выехать только вечерним поездом. В Розетте они провели ночь в какой-то убогой гостинице, ускользнув от полицейского контроля. Вечером следующего дня они направились к морю, но были задержаны египетской полицией. Их опознали и передали английским военно-морским властям.

Так была пресечена их попытка избежать плена. Операция, проведенная Марчельей, может быть названа образцовой. Каждая ее фаза была им выполнена в соответствии с планом, без каких бы то ни было отклонений. Впоследствии, несколько лет спустя, он писал мне в одном из своих писем: «Как видите, командир, в наших действиях не было ничего героического, успех был обусловлен подготовкой, обстоятельствами, сложившимися чрезвычайно благоприятно в момент операции, и прежде всего стремлением любой ценой выполнить поставленную задачу».

Эта подготовка, стремление во что бы то ни стало выполнить свой долг и удача были вознаграждены золотой медалью «За храбрость», врученной Марчелье и Скергату по их возвращении из плена.

Мартеллотта — Марине. В своей докладной записке Мартеллотта пишет: «На борту подводной лодки «Ширé» 18 декабря 1941 г. в 16 час. 30 мин. я получил от командира Боргезе приказ атаковать крупный танкер и расставить в непосредственной близости от него 6 плавающих зажигательных бомб.

Данные о присутствии в порту Александрии 12 танкеров с грузом нефти около 120 000 т говорили о чрезвычай-

чайной важности полученного мною приказа. Возникший пожар мог разрастись до таких размеров, что привел бы к полному уничтожению порта со всеми стоящими в нем кораблями и портовыми сооружениями.

Тем не менее я не мог удержаться, чтобы не сказать командиру о том, что выполню приказ, но что мне и моему водолазу очень хотелось бы атаковать военный корабль. Командир подводной лодки улыбнулся в ответ на мою просьбу и, зная о предстоящем возвращении в порт авианосца, так изменил свой приказ: «Попытаться найти авианосец на обычных местах его стоянки; если он там окажется, то атаковать его; если же авианосца не будет в порту, то не трогать других военных кораблей, а атаковать крупный танкер и установить около него 6 плавающих зажигательных бомб».

Мартеллотта встретил затруднения при открывании крышки цилиндра и позвал на помощь Спаккарелли (из-за этого-то и произошло несчастье со Спаккарелли, о котором мы рассказали выше). Наконец, присоединившись к остальным двум экипажам, он вместе с ними добрался до сетевых заграждений. «Слышу подводные взрывы, чувствую, как мне сильно сдавливает ноги, как будто они чем-то прижаты к корпусу торпеды. Надеваю маску и, чтобы избежать вредного воздействия часто повторяющихся взрывов на наиболее уязвимые части тела, усаживаюсь согнувшись так, чтобы не очень высовываться из воды, но с тем расчетом, чтобы грудь и голова были снаружи. Говорю моему водолазу Марине, чтобы он тоже надел маску и принял такую же позу, как и я, но сев лицом к корме, так как я не мог следить за тем, что делается позади, ибо должен был смотреть вперед, да и обзор в маске был ограничен.

Так мы добрались до входа в порт. Там мы вопреки ожиданиям не встретили заграждений: они были раздвинуты.

Медленно продвигаемся вперед. Вдруг водолаз Марине хлопает меня по плечу и говорит: «Право руля». Сразу

же поворачиваю вправо и увеличиваю скорость, но торпеду волной от корабля, входящего в порт, прибило к заграждениям. Это миноносец, который идет без огней со скоростью около 10 узлов. Я отчетливо слышу громохание цепи на носу и различаю людей на палубе, занятых подготовкой к постановке на якорь. 0 час. 30 мин. 19 декабря. Трогаюсь с места и, воспользовавшись волной от второго миноносца, идущего вслед за первым, вхожу в порт, пройдя метрах в 20 от сторожевого катера».

В порту Мартеллотта пытался разыскать авианосец на местах его обычных якорных стоянок, но не нашел (и действительно, в ту ночь авианосца в порту не было).

Зато он обнаружил большой военный корабль и, приняв его за линкор, решил атаковать, но подойдя вплотную, убедился, что это крейсер. Помня о приказе, Мартеллотта скрепя сердце отказался от атаки. Когда он отходил от кормы крейсера, с борта корабля его вдруг осветили карманным фонарем. Несколько мгновений абсолютной неподвижности, когда, казалось, даже сердце остановилось. Потом фонарик погас, и Мартеллотта направился в тот район порта, где стояли танкеры. Начиная сказываться усталость, вызывая головную боль и тошноту. Водитель не может больше пользоваться кислородным дыхательным прибором, срывает маску и продолжает путь, держа голову над водой. Вот и танкеры, среди которых один большой грузоподъемностью, не менее 16 000 т. Не имея возможности уйти под воду, Мартеллотта решает атаковать без погружения. В то время как он удерживает торпеду под кормой танкера, водолаз Марине прикрепляет зарядное отделение под корпусом корабля. В 2 часа 55 мин. часовой механизм взрывателя заведен. Пока проделывались все эти манипуляции, рядом с большим танкером стал другой, поменьше. Если он постоит здесь часа три, тогда заодно с первым пострадает при взрыве. Затем в 100 м от танкера были расставлены зажигательные бомбы на расстоянии 20 м одна от другой.

Выполнив таким образом полностью задание, Мартеллотта и Марино предприняли попытку спастись, чтобы не попасть в руки врага. Уничтожив кислородные приборы и резиновые костюмы и включив механизм самоуничтожения торпеды, они в указанном месте выбрались на сушу. «Вместе с Марино я попытался выйти из порта и проникнуть в город. У входа мы были остановлены и задержаны египетскими чиновниками и полицейскими, которые затем позвали лейтенанта с шестью солдатами английской морской пехоты. Нас отвели в помещение, где находились два старших лейтенанта египетской полиции, которые начали допрос. В то время как я самым уклончивым и неопределенным образом отвечал на вопросы, явился английский капитан 2 ранга и потребовал у старшего египетского офицера, чтобы нас выдали ему. Египтянин отказался, ссылаясь на отсутствие распоряжений со стороны своего правительства. Из наших документов явствовало, что мы — итальянцы, и то обстоятельство, что Египет не находился в состоянии войны с Италией, не позволяло ему поступить так, не имея на то особого указания.

Английский офицер, получив санкцию адмиралтейства, лично обратился к египетскому правительству и добился того, что нас передали ему.

Мои подводные часы лежат на столе вместе с другими отобранными при обыске предметами, и я не спускаю с них глаз. Около 5 час. 54 мин. послышался сильный взрыв, от которого задрожал весь дом. Некоторое время спустя, когда мы в сопровождении английского офицера сидели в машину, послышался второй взрыв, более далекий, а позже, когда машина уже тронулась, — третий. В морском штабе в Рас Эль Тин мы подверглись короткому допросу, который проходил в достаточно любезном тоне, а затем нас отправили в каирский лагерь военнопленных»¹.

¹ Из докладной записки капитана службы морского вооружения Винченцо Мартеллотта.

Мартеллотте и Марино по возвращении их из плена были также вручены золотые медали «За храбрость».

В сводке военных действий № 585 от 8 января 1942 года об успехе операции в целом сообщалось следующим образом: «Ночью 18 декабря штурмовые средства Королевского военно-морского флота, проникнув в порт Александрия, атаковали два английских линейных корабля, стоявших на якоре. Имеющиеся сведения подтверждают, что линкор типа «Вэлиент» сильно поврежден и поставлен в док на ремонт, где и находится в настоящее время».

Следующая сводка № 586 от 9 января так дополнила это сообщение: «Согласно уточненным данным, в ходе операции, осуществленной штурмовыми средствами Королевского военно-морского флота, о чем указывалось во вчерашней сводке, кроме линкора «Вэлиент», поврежден также линкор типа «Бархэм».

Так весьма скромно сообщалось о морской победе, которую нельзя сравнить по ее стратегическим результатам ни с какой другой в ходе войны: ценой шести плененных был потоплен крупный танкер, а главное, надолго выведены из строя два линкора водоизмещением по 32 000 т, последние из тех, которыми располагали англичане в Средиземном море. Поврежденные при взрывах зарядных отделений торпед, которые храбрецы 10-й флотилии прикрепили своими руками, корабли впоследствии были подняты, кое-как залатаны и отправлены на тыловые верфи для окончательного ремонта. Однако они уже так и не вступили в строй во время войны, а когда она закончилась, их пустили на слом.

Потеря кораблей «Вэлиент» и «Куин Элизабет», вслед за гибелью «Арк Ройяла» и «Бархэма» в Средиземном море, почти одновременно с уничтожением «Рипалса» и новейшего «Принца Уэльского» в Индонезии в результате налета японской авиации — поставила английский ВМФ надолго в очень тяжелое положение, из которого ему удалось выйти позже только благодаря американской помощи.

Стратегическое положение на Средиземноморском театре изменилось коренным образом: в первый (и последний) раз в ходе войны ВМФ Италии имел решительное превосходство в силах; он смог возобновить снабжение своих экспедиционных войск и наладить переброску в Ливию Африканского корпуса немцев, что дало возможность несколько месяцев спустя разбить английскую армию и отбросить ее за пределы Киренаики.

Открывались широкие возможности: наше превосходство на море в это время было таким, что позволяло нашим вооруженным силам нанести удар по ключевой позиции, от которой зависел исход борьбы в Средиземном море (да, пожалуй, и не только в Средиземном море), т. е. по Мальте.

Десантные войска, переброшенные под охраной итальянского флота, включая все наши линейные корабли (тогда как у англичан их не было ни одного), смогли бы ликвидировать расположенную в самом сердце Средиземного моря базу противника, которая и до этого времени, и после причинила нам столько вреда. Таким образом, можно было устранить затруднение, которое столько месяцев мешало итальянскому флоту осуществлять регулярное снабжение нашей армии в Африке.

Принимая во внимание соотношение военно-морских сил, эта операция была бы, без сомнения, удачной, хотя, возможно, она сопровождалась бы значительными потерями. Таким образом, после устранения угрозы на фланге наших линий коммуникаций, проходивших через Средиземное море, захват Египта со всеми вытекающими благоприятными последствиями становился только делом времени.

Ответственность за то, что эта возможность так и осталась неиспользованной, падает, по моему мнению, на итальянский генеральный штаб, а в еще большей степени — на немецкое верховное командование, которое, отказав нам в нефти и самолетах, столь необходимых, «еще раз продемонстрировало свою недооценку роли во-

енно-морских сил в ведении военных действий, и в частности, недооценку важности Средиземноморского театра военных действий в ходе всей войны»¹.

Большая победа в Александрии была, таким образом, использована только частично; враг получил время, чтобы подбросить в Средиземное море морские и военно-воздушные подкрепления, и через несколько месяцев положение снова изменилось, уже не в нашу пользу. Затем оно все более и более ухудшалось, пока не последовало окончательное поражение, ставшее очевидным после эвакуации из Северной Африки (май 1943 года).

Насколько серьезным было положение противника и сколь близко мы были к тому, чтобы после дерзкого нападения на Александрию одержать решительную победу, лучше всего сказал Уинстон Черчилль — человек, который направлял ход войны с противоположной стороны. В своей речи, произнесенной на секретном заседании в палате общин 23 апреля 1942 года, объявив о потере кораблей «Арк Ройял», «Бархэм», «Рипалс», «Принц Уэльский», он сказал: «Только что нам нанесен еще один коварный удар. На рассвете 18 декабря шестеро итальянцев, одетых в необычные водолазные костюмы, были задержаны в порту Александрия. До этого были приняты все меры предосторожности против проникновения в порт различных типов «человекоторпед» и подводных лодок, управляемых одним человеком, которые ранее пытались проникнуть в наши порты. Там были не только сети и другие заграждения, но и сбрасывались систематически с различными интервалами по времени глубинные бомбы в непосредственной близости от входа в гавань.

Несмотря на это, итальянцам удалось проникнуть в порт. Под килем линкоров «Вэлиент» и «Куин Элизабет»

¹ Из докладной записки адмирала Вейхольда, немецкого офицера связи при морском генеральном штабе Италии, представленной англо-американцам после войны.

произошли взрывы, вызванные зарядами, прикрепленными с необычайной храбростью и умением. В результате этих взрывов в корпусе кораблей образовались громадные пробоины и было затоплено по нескольку отсеков. На несколько месяцев корабли были выведены из строя. Один из линкоров скоро будет отремонтирован, другой все еще находится в плавучем доке в Александрии, являясь соблазнительной целью для авиации противника.

Таким образом, в Средиземном море у нас нет ни одного линейного корабля: «Бархэм» потоплен, а «Вэлиент» и «Куин Элизабет» полностью приведены в негодность. Оба эти корабля, находясь на ровном киле, кажутся с воздуха исправными. Противник в течение некоторого времени не был твердо уверен в успешных результатах нападения. (Итальянские военные сводки, приведенные выше, опровергают это утверждение. — *Прим. автора.*) Только теперь я нахожу уместным сообщить об этом палате общин на секретном заседании.

Итальянский флот располагает еще четырьмя или пятью линкорами, несколько раз бывшими в ремонте. Среди них линкоры новой постройки типа «Литторио» и модернизированные других типов. Для защиты с моря долины Нила у нас остаются подводные лодки, эскадренные миноносцы, крейсера и, конечно, самолеты военно-воздушных сил. Поэтому необходимо перебросить часть наших авианосцев и самолетов с южного и восточного побережий Англии на северо-африканский берег, где в них ощущается самая острая потребность».

Награждение меня военным орденом «Савойский крест», который мне был пожалован лично королем за операцию в Александрии, было мотивировано так:

«Командир подводной лодки, приданной 10-й флотилии МАС для действий со специальными штурмовыми средствами, успешно проведя три трудные и смелые операции, умело и тщательно подготовил четвертую, направленную против одной из баз противника. Мужественно и хладнокровно преодолев все препятствия, он подо-

шел на подводной лодке к сильно охраняемому порту и, обманув бдительность противника, сумел обеспечить штурмовым средствам наиболее благоприятные условия для атаки базы. В результате атаки штурмовых средств, увенчавшейся блестящим успехом, были сильно повреждены два линейных корабля противника».

ГЛАВА 12

ВЕСНА 1942 года. КАТЕРА ПРИ ОСАДЕ МАЛЬТЫ. «АМБРА» У АЛЕКСАНДРИИ

Я оставляю «Ширé». Решение экипажа — остаться. Командир Дзелик. 2 апреля 1942 года граф д'Аоста вручает нам награды. Высокий дух морского товарищества, проявленный Унгарелли. Подготовка к высадке на Мальте. Особый корпус адмирала Тура. Разведка вплавь. Героическая смерть Борг Пизани. Снова Александрия: смелый план. Поход подводной лодки «Амбра» под командованием Арилло. «Нашим штурмовым средствам легче подойти к Александрии, чем нашим самолетам произвести ее аэрофотосъемку».

После операции в Александрии в декабре 1941 года мне снова было предписано министерством оставить командование подводной лодкой «Ширé» и посвятить всю мою деятельность 10-й флотилии в должности командира ее подводного отряда. Флотилия продолжала развивать свою деятельность: велась исследовательская работа, конструировались и применялись новые виды вооружения, увеличивался персонал, продолжалось планирование боевых действий во все увеличивающемся масштабе, расширялась область боевых задач. Немногочисленные офи-

церы, имевшие опыт в этой области, едва успевали справляться со всем комплексом работ. Именно эти соображения были изложены министерством мне в ответ на просьбу оставить меня на подводной лодке «Ширé». Я прекрасно отдавал себе отчет в том, что эти доводы имели под собой основание. «Вы, — сказали мне в министерстве, — командуя подводной лодкой «Ширé», провели пять операций: четыре — в Гибралтаре и одну — в Александрии, все они были успешно завершены. Вы открыли новый метод применения подводной лодки, превратив ее с помощью технических усовершенствований в орудие войны гораздо более эффективное, чем она была ранее, сумели обеспечить высокую степень подготовки экипажа и, наконец, показали образец умелого вождения подводной лодки. Это позволило вам неоднократно приводить свой корабль близко к наиболее охраняемым вражеским портам, несмотря на все возрастающую активность обороны противника. Настало время, чтобы другие офицеры заменили вас в этой должности и чтобы вы целиком посвятили вашу деятельность и накопленный вами опыт 10-й флотилии».

Повинуясь этому приказу, я обратился в министерство с просьбой, чтобы каждому члену экипажа «Ширé» была предоставлена возможность оставить службу на подводной лодке и получить другое назначение. Я испытывал глубокое сожаление при мысли, что мне придется покинуть людей, которые делили со мной все опасности боевых походов и с которыми меня связала тесная дружба, и что, в то время как я буду пребывать в полной безопасности на суше, они снова будут подвергаться риску, участвуя в новых, не менее опасных операциях. Моя просьба была удовлетворена. И вот однажды в день, ставший для меня незабываемым, я сообщил экипажу «Ширé» эту новость. Я сказал, что согласно приказу свыше я должен оставить корабль, что я покидаю их с чувством глубочайшего сожаления. Те, кто хотел получить другое назначение, связанное с меньшим риском, могут хода-

тайствовать об этом. Все они уже выполнили свой долг. Признавая это, морской флот предоставлял им эту возможность. И еще раз экипаж «Ширé» доказал свою самоотверженность и готовность выполнить свой долг. Почти все выразили желание остаться на лодке. «Нам очень жаль с вами расставаться и мы благодарим за ваши заботы о нас. Но в выборе между безопасностью, которую может обеспечить нам любое другое назначение, и приверженностью к нашему верному кораблю для нас не может быть колебаний: мы просим оставить нас на «Ширé». Так поступили Тайер, инженер-механик, превосходно знающий свое дело офицер, штурманы Бенини и Ольчезе, которые так много помогали мне во время плавания, опытные специалисты, скромные, при любых обстоятельствах сохраняющие хладнокровие; главстаршины Равера, Репетти и Фарина, сержант-радиот Лодати, боцман Баобьеры, торпедист Канали — прекрасные специалисты своего дела, в которых я всегда так верил, доказавшие, что они были достойны этого доверия. И так поступили почти все матросы. Это обдуманное, сознательное решение экипажа, не желающего покинуть свой корабль, который подвергается во время каждого похода все большим и большим опасностям, экипажа, ясно отдающего себе отчет в том, каким может быть эпилог этой борьбы, в которой они столько раз бросали вызов судьбе и выходили победителями, является замечательным примером коллективного мужества, того самого, по которому судят о духовных силах народов и наций.

Как сейчас, вижу моих людей, построенных для вручения наград 2 апреля 1942 года на пристани Велерия в Арсенале Специи. Здесь выстроились три экипажа: экипаж «Ширé» в центре, а слева и справа от него два немецких экипажа Гугенбергера и фон Тизенхаузена, потопившие: первый — авианосец «Арк Ройял», второй — линкор «Бархэм». От имени короля награда нам была вручена адмиралом Аймоне Савойским, графом д'Аоста. Ошвартованные бок о бок три подводные лодки («Ширé»

с развевающимся флагом посредине), казалось, тоже участвовали в этом торжестве, ибо существует какая-то незримая, но ясно осязаемая связь между кораблем и его экипажем.

Состоялась обычная воинская церемония, публику не допустили. Зачитали приказ о награждении, и каждый моряк получил свою награду. По четыре награды получил каждый член экипажа «Ширé» за четыре успешно проведенные операции.

Это было сделано в соответствии с моим желанием, изложенным в министерстве и им поддержанным. Я считал необходимым, чтобы был награжден каждый член команды.

Во время церемонии вручения наград люди держались спокойно и просто, так же, как и во время выполнения самых ответственных и сложных задач в боевых походах, в моменты наивысшего напряжения сил. Командиром «Ширé» был назначен капитан 3 ранга Бруно Дзелик, мой однокурсник, храбрый офицер и способный подводник с очень богатым опытом. Избранный за свои деловые качества из тех немногих командиров лодок, которые выразили желание занять эту должность.

Представив нового командира, лицо которого (грустное и симпатичное) многие запомнят, так как он снимался в главной роли в фильме «Альфа Тау», я простился с моряками, пожелав им всего хорошего. На прощанье они преподнесли мне фотографию «Ширé» в рамке, на которой было вырезано название нашего корабля. Потом я в последний раз обошел подводную лодку, которая столько раз безотказно служила нам во всех тяжелых испытаниях, и, наконец, с болью в сердце покинул «Ширé».

Мне уже никогда больше не довелось видеть ни лодки, ни ее экипажа.

Для участия в действиях наших вооруженных сил по организации осады острова Мальта в начале 1942 года в Аугусте был размещен дивизион торпедных катеров под

командованием лейтенанта Онгарилло Унгарелли. Задача катеров состояла в том, чтобы путем внезапных ночных нападений на транспорты противника вблизи порта Лаваллетта создать на подступах к острову еще одно препятствие в дополнение ко многим другим, которые приходилось преодолевать кораблям противника, осуществляющим снабжение гарнизона Мальты. Катера проводили в засаде в нескольких сотнях метров от вражеских берегов каждую ночь, когда море было не слишком бурным. Отвага водителей катеров была столь велика, что они частенько швартовались к буям, обозначающим проходы в порт. Не раз сталкивались они со сторожевыми катерами противника и давали им отпор, но пока что им ни разу не удалось приблизиться к кораблям на дистанцию торпедного выстрела. В одной из таких операций Унгарелли проявил высокий дух морского товарищества. Огнем вражеского самолета был подожжен один торпедный катер, а рулевой — ранен. Унгарелли, не колеблясь ни минуты, подошел к нему вплотную, нисколько не думая об опасности, которой он подвергался, так как вот-вот могли взорваться бензобаки и зарядные отделения торпед. Ему удалось спасти раненого и благополучно отойти. Сразу же после этого грянул взрыв, и поврежденный катер исчез в огне и дыму. За этот поступок Унгарелли был награжден серебряной медалью «За храбрость».

Весной 1942 года активность находящегося в Аугусте дивизиона торпедных катеров 10-й флотилии увеличилась и приняла новое направление. В это время шла подготовка к захвату острова Мальта, оборонительные сооружения которого были уже в значительной степени ослаблены постоянными воздушными бомбардировками, а гарнизон истощен осадой. С этой целью было сформировано специальное оперативное соединение под командованием адмирала Тура. В него входили десантные суда и отряды моряков, которые должны были высадиться с моря, отряды парашютистов, части сухопутных сил и

милиции, имевшие задачу завершить захват острова, начатый моряками-десантниками.

Между оперативным соединением адмирала Тура и 10-й флотилией сразу же установились отношения товарищеского сотрудничества. При этом роль связующего звена выполняли парашютисты капитана Буттацони из названного соединения и пловцы из нашей «группы Гамма». Так мы стали собратьями по оружию. Это чувство братского содружества принесло впоследствии в совместных боевых действиях замечательные плоды.

Именно по инициативе командования соединения 10-й флотилии была поручена новая задача: разведка системы обороны острова Мальта. Надо было подойти к Мальте с помощью различных имеющихся в нашем распоряжении средств и установить расположение действующих оборонительных сооружений, а также испытать бдительность противника и проверить, как он будет реагировать на наши попытки приблизиться к острову.

Это задание было с честью выполнено нашими лучшими водителями надводных штурмовых средств, т. е. Унгарелли, лейтенантом Джузеппе Козулич, гардемаринном Фракасенни и многими другими. На своих крошечных катерах они не раз обходили вокруг острова, иногда приближаясь к нему на несколько десятков метров и добывая ценные сведения для подготовки к высадке десанта. Две из таких операций заслуживают того, чтобы о них упомянуть. 18 мая вышли в море миноносец «Абба» и отряд катеров под командованием капитан-лейтенанта Фрески, в целях оказания поддержки торпедным катерам № 218 (командир — ст. лейтенант Козулич, моторист Альдо Пиа) и № 214 (командир — ст. лейтенант Унгарелли, моторист Арнольдо де Анджели).

Козулич должен был доставить пловца 10-й флотилии в залив Марса-Скала на северо-восточном берегу Мальты. Этот доброволец должен был подплыть как можно ближе к берегу, выяснить, есть ли там проволочные заграждения, пулеметные гнезда, артиллерийские установ-

ки, и вернуться на катер, чтобы сообщить о том, что он увидел. Выполнение этого задания было поручено водолазу Джузеппе Гульельмо из нашей «группы Гамма».

Козулич на своем катере проник в залив Марса-Скала; Гульельмо спустился в воду и начал разведку, исследуя метр за метром берег бухты. Он плыл лежа на надувном плотике и гребя руками. Это был один из способов, применяемых нашими пловцами. Через некоторое время он даже вышел на берег и, захватив с собою плотик, из которого он предварительно выпустил воздух, провел небольшую наземную разведку, выяснив то, что его интересовало. Закончив разведку, он вернулся на заранее обусловленное место, но не нашел там катера, хотя Козулич ждал его до 4 час. 10 мин., т. е. до тех пор, пока начинало рассветать. Таким образом, Гульельмо должен был уже при дневном свете искать себе убежище на суше, где он и попал в руки англичан. Козулич же благополучно вернулся на базу, но, к сожалению, без Гульельмо, и смог сообщить кое-какие полезные сведения из того, что он заметил сам.

В ту же ночь Унгарелли вышел из Специи, имея на борту Кармело Борг Пизани, мальтийского студента, питавшего к нам дружеские чувства и добровольно вызвавшегося пойти в разведку. Высадившись на Мальте, он должен был по радио передавать сведения, необходимые для проведения десантной операции. Унгарелли удалось блестяще выполнить поставленную задачу. Обогнув Мальту с востока, он подошел к юго-западному побережью острова, полагая, что эти отвесные берега охраняются менее тщательно. В 150 м от берега в назначенном для высадки районе Борг Пизани, взяв с собой радиопередатчик и необходимое снаряжение, покинул катер и на надувной лодке благополучно добрался до берега. Унгарелли вернулся на базу. Потом мы узнали, что Борг Пизани был вскоре схвачен англичанами. После 5 месяцев жестоких допросов его судили и приговорили к смерти. 28 ноября он был повешен. На двери своей камеры он написал

углем по-итальянски: «Бог не любит прислужников и трусов». Его посмертно наградили золотой медалью «За храбрость».

В то время как дивизион, базировавшийся в Аугусте, принимал активное участие в осаде Мальты, выполняя многочисленные задания, которые хотя и не имели шумного успеха, но тем не менее являлись для наших катерников постоянным испытанием мужества и морской доблести, 10-я флотилия развертывала свою деятельность в других направлениях.

К тому времени была учреждена «Генеральная инспекция МАС» с задачей координировать действия всех флотилий: катеров-охотников, торпедных катеров, сторожевых катеров. Ей же была подчинена и 10-я флотилия.

Генеральный инспектор адмирал Аймоне Савойский д'Аоста, со вниманием и участием следивший за развитием новых штурмовых средств с самого их зарождения и оказывавший нам личное содействие, стал нашим «высоким покровителем».

Состояние двух линкоров, подорванных в Александрии, внимательно изучалось по данным авиаразведки. Фотоснимок, сделанный несколько часов спустя после взрыва, который я видел по возвращении из похода, давал ясное представление о достигнутых результатах: один из кораблей, накренившись, лежал на грунте, его корма находилась на уровне воды; другой, тоже выглядевший лежащим на грунте, был со всех сторон окружен паромами, баржами, наливными судами, здесь находилась даже одна подводная лодка. По всей вероятности, его разгружали, чтобы уменьшить вес. Последующие аэрофотоснимки показывали «Куин Элизабет» во время подъема, а затем во время установки корабля в большой плавучий док, имевшийся в порту.

В апреле нам стало известно, что после сделанного на скорую руку ремонта «Куин Элизабет» выйдет из дока и будет направлен для капитального ремонта на тыловые

верфи. Мы решили, что настало время действовать, чтобы помешать этому.

План был таков: подводная лодка-носитель, следуя по маршруту «Ширé», доставит три управляемые торпеды к Александрии. Проникнув в порт (предполагалось, что после сентябрьских событий осуществить это будет гораздо труднее из-за новых оборонительных средств, несомненно, введенных в действие англичанами), два экипажа должны будут атаковать большой плавучий док грузоподъемностью 40 000 т, в котором находится «Куин Элизабет», и, прикрепив к нему заряды, взорвать его. В результате взрыва корабль и док образовали бы такое хаотическое нагромождение металла, орудий, стальных листов, балок, что был бы навсегда выведен из строя не только линкор, уже обреченный из-за полученных ранее повреждений, но и представляющий большую ценность плавучий док.

Плавучие доки для кораблей — все равно что постель для человека. После периода напряженной деятельности человеку требуется место, на котором он мог бы растянуться и отдохнуть. Во время отдыха происходит удаление продуктов распада, образовавшихся в тканях тела. В случае расстройства функций человеческого организма обычно прежде всего ложатся в постель, чтобы лечение проходило в наиболее благоприятных условиях. Точно так же после нескольких месяцев плавания каждый корабль нуждается в том, чтобы его поставили в док, где имеется свободный доступ к его подводной части. Корпус корабля очищается от водорослей и ракушек и покрывается специальной краской. Кроме этого, осматриваются и ремонтируются гребные валы, винты, обшивка, — словом, проводятся работы, необходимые для обеспечения хорошей сохранности корабля и безотказного действия его механизмов.

Если же корабль получит пробоину в подводной части из-за взрыва торпеды или мины, или в результате столкновения, или по какой-либо другой причине, что до-

вольно часто случается на войне, его нужно сразу же ставить в док. В некоторых случаях имеющийся в распоряжении док, готовый принять поврежденный корабль, является его единственным спасением. В противном случае вода, поступающая через пробоины, может привести к гибели корабля.

В восточной части Средиземного моря англичане располагали только одним доком, способным вместить линкор, им был плавучий док в Александрии. Другой такой док имелся в Дурбане, в Южной Африке, а третий, находившийся в захваченном японцами Сингапуре, естественно, не мог быть использован. Таким образом, уничтожение плавучего дока в Александрии явилось бы для англичан чрезвычайно тяжелой и непоправимой потерей.

Водитель третьей торпеды получил указание уничтожить один из стоявших в порту кораблей, представлявших более или менее значительную ценность, т. е. «Мидуэй» — плавучую базу подводных лодок. Мы хотели нанести удар по вражескому подводному флоту, который после уничтожения линкоров причинял нам больше всего неприятностей.

Операцию решено было провести в одну из безлунных майских ночей. Вполне логичным являлось предположение, что охрана английской базы, столь грубо и бесцеремонно разбуженная на рассвете 19 декабря, имела достаточно времени (четыре месяца), чтобы успокоиться и снова задремать.

Как обычно, проводилась тщательная методическая подготовка личного состава и материальной части. При содействии дирекции судостроительных верфей Специи был проведен ряд опытов, чтобы выяснить наиболее уязвимые места плавучего дока и определить количество необходимого для его потопления взрывчатого вещества.

Порядок проведения этой операции в целом и ее отдельных деталей почти полностью соответствовал предшествующей, столь успешно осуществленной подводной лодкой «Ширé».

Командир 10-й флотилии Форца обратился к начальству с просьбой разрешить ему самому выйти на подводной лодке в этом походе, чтобы непосредственно руководить выполнением задания. Но верховное командование ВМС решило, что более целесообразно направить его в Афины для координации действий войсковой и авиаразведок, метеослужбы и организации радиосвязи.

Работы по переоборудованию подводной лодки «Амбра» были завершены, экипаж был достаточно подготовлен. 29 апреля 1942 года «Амбра» под командованием капитана 3 ранга Арилло вышла из Специи, имея три управляемые торпеды, размещенные в цилиндрах. В Леросе подводная лодка приняла на борт их экипажи, доставленные самолетом. Это были: лейтенант медицинской службы Джордже Спаккарелли с водолазом Армандо Мемола, гардемарин Джованни Маджелло с водолазом Джузеппе Морбелли и старший техник-лейтенант Луиджи Фельтринелли с водолазом Моргано Фавале. Резервный экипаж — капитан интендантской службы Эджили Керези и водолазы Рудольф Беук и Арно Лаццари. Кроме того, с ними прибыл врач — лейтенант медицинской службы Эльвио Москателли.

12 мая «Амбра» покинула Лерос и взяла курс на Александрию. Вечером 14 мая она подошла к порту. Течением ее немного снесло к западу от места, назначенного для выхода экипажей управляемых торпед. Подводная лодка «Амбра» должна была прибыть в ту же точку, что и «Ширé».

Полагая, что лодка находится недалеко от входа в порт, Арилло, прежде чем выпустить экипажи торпед, счел нужным провести разведку.

«19 час. 25 мин. Ложимся на грунт на глубине 10,5 м. Небольшая глубина не позволяет особенно доверяться гидрофонам. Учитывая, что прошлой ночью противник широко использовал для наблюдения прожекторы и осветительные ракеты, решаю оставаться на грунте и через носовой люк выслать на поверхность наблюдателя Керези».

зи. Даю ему задание выбрать наиболее удобный момент для всплытия лодки, имея в виду, что выход экипажей торпед должен быть осуществлен во что бы то ни стало.

20 час. 05 мин. Керези вместе с водолазами Лаццари и Беук выходят через носовую шахту.

20 час. 25 мин. От них поступил сигнал — можно всплывать.

20 час. 32 мин. Всплываю. Несколько прожекторов систематически освещают море. В момент всплытия лучи прожекторов обращены на восток, а затем медленно начинают перемещаться к западу. Маяк в Рас Эль Тин зажжен. Огни на берегу ясно различимы. Быстро определяю местоположение подводной лодки. Мы находимся в назначенном месте внутри пояса донных мин.

Несколько мгновений спустя над входом в порт разрывается осветительный снаряд и ярко освещает подводную лодку.

20 час. 37 мин. Торпеды вынуты из цилиндров, все приготовления закончены. Несмотря на почти полную уверенность в том, что нас обнаружили, я приказываю водителям торпед отправляться на выполнение задания. Они спокойны, хладнокровны, веселы.

20 час. 38 мин. Погружаюсь.

20 час. 55 мин. В гидрофоны слышно, как три управляемые торпеды удаляются.

21 час 05 мин. Не без труда снявшись с мели, на которую села подводная лодка, ложимся на обратный курс¹.

В своем рапорте Марио Арилло отметил наиболее характерные черты этой операции:

«1. Подводную лодку снесло течением к западу больше, чем предполагалось.

2. Впервые был удачно осуществлен выход водителей через люк. Этот способ дает огромное преимущество, допуская выход экипажей торпед без всплытия подводной лодки.

¹ Из рапорта командира лодки Арилло.

3. Также впервые наблюдатель был послан на поверхность из подводной лодки, лежащей на грунте.

4. Создается впечатление, что охрана порта значительно усилена: прожектора, осветительные ракеты, самолеты и непрерывно курсирующие сторожевые катера должны, по всей вероятности, внушить противнику чувство известной безопасности и спокойствия».

Цели были распределены так: Марджелло и Спаккарелли — док; Фельтринелли — плавучая база подводных лодок «Мидуэй». Кроме того, каждый из них должен был поставить по две плавучих зажигательных бомбы в надежде вызвать пожар в порту. Все три экипажа начали движение по заданному маршруту, но очень скоро они потеряли возможность ориентироваться. Их ослепляли лучи света многочисленных прожекторов (около 25), непрерывно шаривших в море как раз в тех местах, по которым им надо было плыть. Это вынуждало водителей часто погружаться и подолгу идти под водой, чтобы избежать опасности быть обнаруженными. Неизбежная вследствие этого потеря скорости, трудность ориентировки по береговым предметам из-за ослепляющего действия прожекторов (хотя люди и были уверены, что, двигаясь по заданному курсу, они в конце концов подойдут к воротам порта), а главным образом уверенность в том, что отставание от графика движения уже невозможно выправить, если учесть расстояние до объектов атаки и время, оставшееся до рассвета, привели водителей торпед к мысли, что времени для успешного выполнения задания не хватит. Поэтому после долгих скитаний в незнакомых им районах моря, где фактические глубины не соответствовали предполагаемым, все три командира экипажей независимо друга от друга приняли решение выйти из игры и попытаться спрятаться, чтобы не быть обнаруженными противником и тем самым не повредить остальным, так как каждый думал, что его товарищам все же удалось проникнуть в порт.

Так, Маджелло и Морбелли, проведя всю ночь в поисках входа в порт и не сумев найти даже район порта,

на рассвете потопили свою торпеду и сделали попытку спрятаться в каком-то полузатопленном пароходе. Там их заметили египетские рыбаки. Вскоре после этого они были задержаны английской полицией. Спаккарелли и Мемолли, оказавшись перед самым рассветом у незнакомого песчаного берега, потопили торпеду и выбрались на берег. На берегу они попали в руки египетской полиции и были сразу же переданы англичанам. Наконец, Фельтринелли и Фавале, увидев, что они выбились из графика из-за ненормального медленного хода их торпеды, уничтожили ее и в 3 часа 00 мин. вышли на берег. Они благополучно прошли мимо часовых и контрольных постов и проникли в город.

С помощью живущих в Египте отважных итальянских патриотов им удалось почти целый месяц пробыть в Александрии. Но 29 июня они попали в сети английской полиции, которая прямо-таки сбилась с ног, разыскивая их, и для них тоже начался тяжелый период плена.

Причины полного провала операции можно коротко сформулировать следующим образом:

1. Операция планировалась с учетом лишь благоприятных обстоятельств. В действительности же такого удачного стечения обстоятельств не было.

2. Выход водителей управляемых торпед был произведен в одной или двух милях к западу от намеченной точки. Водители, не зная этого, шли намеченным ранее курсом. В результате соответствующим образом сместились и пункты прибытия.

3. Снос подводной лодки произошел из-за течения (противоположного по направлению обычному), которое оказывало влияние также и на движение управляемых торпед, еще больше увеличивая их отклонение от цели в западном направлении. Две последние причины не позволили водителям подойти ни к входу в порт, ни к молам, расположенным по сторонам от входа.

4. Взрывы глубинных бомб, хотя и ослабленные расстоянием, причиняли немало неприятностей водителям;

наличие большого количества сторожевых катеров и особенно мощных прожекторов, непрерывно освещавших поверхность моря в местах, по которым надо было плыть, вынуждало водителей торпед часто маневрировать и идти под водой — отсюда неизбежное нарушение графика.

5. Ослепляющее действие прожекторов, помимо всего прочего, лишило водителей возможности ориентироваться по береговым предметам, а следовательно, и возможности исправлять ошибки, допущенные из-за смещения пункта выпуска управляемых торпед.

В отношении помощи, оказываемой нам нашей и немецкой авиацией, и трудностей, которые приходилось преодолевать, чтобы раздобыть аэрофотоснимки порта, командир 10-й флотилии Форца писал: «На недостатки воздушной разведки, хотя они и не имели особых последствий из-за специфических особенностей объектов (как док, так и плавучая база подводных лодок всегда находились в порту), следует обратить самое серьезное внимание. На будущее необходимо предусмотреть, чтобы немецкая или лучше итальянская авиация имела в своем распоряжении самолеты, пригодные для проведения аэрофоторазведки, изменив существующее положение вещей, при котором нашим штурмовым средствам легче подойти к Александрии, чем нашим самолетам произвести ее аэрофотосъемку».

В беспощадной и неумолимой борьбе между нами и англичанами, развернувшейся вокруг их военных баз и в водах их портов, они после жестокого поражения в декабре 1941 года на сей раз одержали верх. Однако 10-я флотилия не потерпела поражения. Отвага и умение Арилло и мужество водителей штурмовых средств, хотя и не увенчавшиеся успехом, напоминали противнику о нависшей угрозе и о том, что все новые и новые добровольцы становились в ряды наших храбрецов и в благородном соревновании со старыми, опытными бойцами сменяли их в атаках с непреклонностью и постоянством, подобно морским волнам.

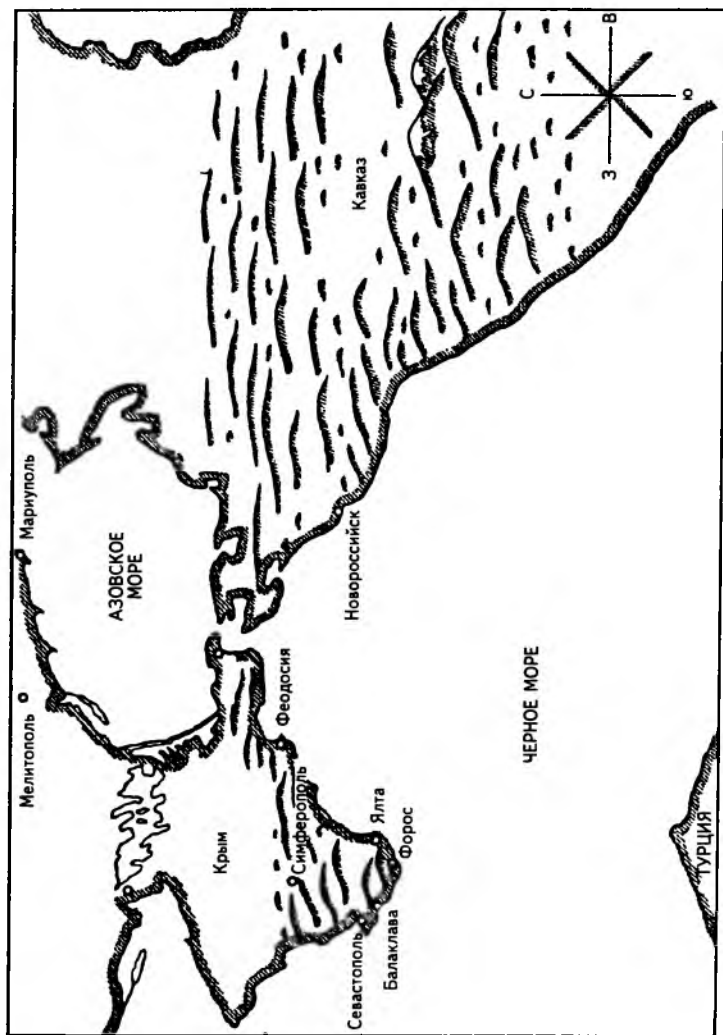
ГЛАВА 13

10-я ФЛОТИЛИЯ В ЧЕРНОМ МОРЕ. УЧАСТИЕ В ОСАДЕ СЕВАСТОПОЛЯ

Осада Севастополя. Подводные лодки и катера в Черном море. Колонна Моккагатта. Командир Ленци. Из Специи в Крым. Тодаро на своем посту. Действия катеров. Массарини торпедирует корабль водоизмещением в 13 000 т. Романо, преследуемый русскими, оказывается у турецких берегов. Четыре катерника против 40 русских. Демонстрационный десант. Захват Балаклавы. Куджа берет 13 пленных. Бой за форт Горки: еще 80 пленных. Массарини и Куджа торпедированы на пляже. К Каспийскому морю. Автоколонна совершает обратный путь: Мариуполь — Специя.

В ходе боев в Крыму немецкие войска натолкнулись на стойкую оборону Севастополя. И хотя город был с суши полностью окружен и подвергался непрерывным бомбардировкам, отважные защитники осажденного Севастополя благодаря снабжению, осуществлявшемуся по морю, могли оказывать сопротивление сильнейшему натиску немцев.

В марте 1942 года союзники попросили содействия ВМФ Италии для организации блокады Севастополя с моря. Целью блокады было сорвать снабжение осажден-



ных и дать возможность ликвидировать оставшиеся очаги сопротивления, с тем чтобы обеспечить продвижение немецких войск к Каспийскому морю и достигнуть конечной цели кампании — Кавказа.

ВМФ Италии, идя навстречу желанию союзников, отправил в Черное море флотилию катеров МАС под командованием капитана 1 ранга Мимбелли и несколько карманных подводных лодок типа СВ. Эти корабли с честью выполнили поставленные задачи (один катер потопил русский крейсер, а малютки СВ — две русских подводных лодки).

10-й флотилии было приказано оказать посильное содействие в организации блокады. Мы решили перебазировать в Черное море группу торпедных и взрывающихся катеров с задачей организовать постоянное патрулирование на подступах к Севастополю и на путях морских перевозок.

Специфические особенности наших штурмовых средств, применение и обслуживание которых требовали специально подготовленного персонала и специального оборудования, а также имеющийся опыт по отбору из состава флотилии групп для ведения боевых действий в отдаленных районах — подсказали нам мысль механизировать эту экспедиционную группу. Речь шла о создании автоколонны, которая, кроме материальной части, могла бы перевозить также личный состав и оборудование, необходимое при использовании штурмовых средств, обеспечив группе полную самостоятельность, и которая благодаря своей подвижности смогла бы действовать в соответствии со всеми изменениями линии фронта на суше. Такая автоколонна, выдвинувшись вперед к линии наступающих войск и спустив на воду свои штурмовые средства, могла бы помочь в деле уничтожения узлов сопротивления противника, оставшихся на берегу. Это было воплощением в миниатюре идеи создания боевых групп, используемых в совместных десантных операциях сухопутных и морских сил, которая впоследствии нашла широкое применение в войне, особенно у американских

вооруженных сил на Тихоокеанском театре военных действий.

Начальник отряда надводных средств Тодаро, получив приказ организовать эту группу, принялся за дело со своим обычным рвением и энергией. Он пригласил себе в помощь бывшего сослуживца капитана 3 ранга Альдо Ленци, назначив его командиром формирующейся колонны. Храбрый офицер, всегда спокойный и веселый, неутомимый на службе, любитель красивых вещей и комфорта в часы отдыха, оптимист по натуре, Ленци взялся за это новое для него, да и вообще для любого моряка, дело с энтузиазмом.

В апреле был отдан приказ об организации группы, а 6 мая адмирал-инспектор граф д'Аоста уже имел возможность присутствовать при внушительном зрелище — прохождении «колонны Моккагатта 10-й флотилии МАС». Колонна была оснащена всем необходимым и готова к походу. Состав ее был такой:

5 торпедных катеров (MTSM),
5 взрывающихся катеров (MTM) } на автотяге;

1 штабной автобус, оборудованный койками для всех водителей торпед;

1 автомашина со смонтированной на ней радиостанцией, служившая одновременно канцелярией колонны и складом мелких запасных частей;

1 легковая автомашина повышенной проходимости для командира;

1 связной мотоцикл;

3 трактора;

5 автотягачей «666» и 5 специальных прицепов для перевозки катеров (MTSM);

2 прицепа для перевозки торпед;

1 автомастерская, оснащенная всем необходимым для ремонта автомашин, катеров и торпед;

1 автоцистерна емкостью в 12000 л;

3 автоприцепа-цистерны для перевозки жидкостей;

1 автоприцеп для перевозки боеприпасов;

1 автокран для подъема катеров.

На вооружении колонны, кроме личного оружия, состояли две автоматические 20-мм зенитные пушки на автоприцепах. Автоколонна была обеспечена бензином, боеприпасами, необходимым оборудованием, запасными частями и продовольствием для автономных действий в течение нескольких месяцев.

В штаты колонны вошли: капитан 3 ранга Ленци — командир колонны и водитель штурмовых средств; капитан-лейтенанты Романо и Массарини и старшие лейтенанты Куджа и Пелити — водители штурмовых средств; 14 унтер-офицеров, из которых 8 водителей штурмовых средств (Паскело, Дзана, Грилло, Монтанари, Феррарини, Лаваратори, Барбьери и Верти), и 29 младших специалистов и рядовых — всего 48 человек.

Удивительная быстрота, с какой формировалась колонна, несмотря на огромные трудности в получении необходимых материалов, связанные с военными ограничениями, объяснялась не только организаторскими и техническими способностями, настойчивостью и энергией Тодаро и его помощников, но также решительным вмешательством Генерального инспектора МАС. Одно телефонного звонка адмирала графа д'Аоста во многих случаях бывало достаточно, чтобы сразу разрешить тот или иной вопрос и в один момент преодолеть бюрократическую волокиту, на которую пришлось бы в обычных условиях затратить несколько месяцев.

Переброска нашей колонны в Крым осуществлялась по железной дороге. 6 мая мы выехали из Специи и через Верону — Бреннер — Вену — Краков — Тарнополь 15 числа прибыли к старой русской границе. Затем, проследовав через Днепропетровск, 19 мая мы прибыли в Симферополь. Здесь закончился наш железнодорожный маршрут. Выгрузившись из вагонов, колонна двинулась дальше своим ходом. 21 мая мы прибыли в Ялту.

Наконец 22 мая колонна прибыла к месту назначения в Форос — очаровательный городок, расположен-

ный на прекрасном южном побережье Крыма, недалеко от Балаклавы и к югу от Севастополя. Здесь наша группа раскинула палатки под сенью ореховых деревьев. Прежде всего мы проложили рельсовый путь и соорудили деревянный слип, чтобы доставить наши штурмовые средства к берегу моря и спустить на воду. Благодаря помощи немецкой саперной роты эта работа была быстро закончена.

Русские самолеты ежедневно бомбили и подвергали пулеметному обстрелу нашу колонну. Мы отвечали огнем двух зенитных пушек, составлявших всю противовоздушную оборону нашего района. Возникли небольшие трения с местным немецким командованием, которые Ленци удалось быстро уладить. За проявленные при этом качества: здравый смысл, чувство войскового товарищества, умение поддержать свое достоинство и твердость характера — он сумел заслужить уважение союзников.

29 мая в Форос прибыл Тодаро. 31 мая наша группа, которую уже посетило местное немецкое и итальянское начальство (Мимбелли, прибывший из Ялты, и адмирал, командовавший немецкими военно-морскими силами в Черном море), была проинспектирована генералом фон Манштейном, командовавшим всеми вооруженными силами союзников в Крыму.

Обстановка была такова: немцы оккупировали Крым за исключением Севастополя и Балаклавы. Их защитники, оказывавшие упорное сопротивление, снабжались морским путем. Наши катера должны были подстергать корабли противника на подступах к портам и на путях, по которым осуществлялось снабжение осажденных, чтобы, нарушив его, ослабить обороняющихся и облегчить немецким войскам штурм. Вскоре начались наши боевые действия, которые проводились каждую ночь, если позволяли условия погоды и состояние моря.

Рассказать о всех этих действиях невозможно, да и ни к чему. Это могло бы показаться однообразным, кроме того, многие из них не представляют особого интереса.

Почти каждую ночь в море для патрулирования на подступах к вражеским портам выходили 2—3 катера, а целыми днями приходилось заниматься ремонтом материальной части, исправляя повреждения, полученные в плавании и в частых столкновениях с противником. Люди занимались скромной и неприметной, но плодотворной деятельностью, достойной восхищения за ту самоотверженность, которая составляла отличительную черту всех членов этого боевого коллектива. Я ограничусь тем, что припомню наиболее примечательные эпизоды, в которых проявились твердая воля и боевой дух наших водителей штурмовых средств.

6 июня 5 наших торпедных катеров вышли в море на поддержку немецких штурмовых катеров, действующих против русского конвоя.

10 июня Массарини выпустил торпеду по русскому легкому крейсеру «Ташкент» в 3 милях к югу от Херсонесского мыса; 11 июня Годаро атаковал русский миноносец; 13 июня торпедный катер, управляемый Массарини и Грилло, дерзко атаковал с короткой дистанции большой теплоход водоизмещением 13 000 т, шедший под охраной миноносца и двух сторожевых катеров; выпущенная торпеда попала в цель, и поврежденный корабль выбросился на берег, где с ним покончили самолеты. Теплоход был гружен боеприпасами, предназначенными для Севастополя. Это была последняя попытка противника доставить осажденным то, в чем они так нуждались.

18 июня катер под командованием Романо во время патрулирования у Балаклавы подвергся нападению двух русских сторожевых катеров, погнавших за ним. Чтобы уйти от противника, он был вынужден все дальше и дальше уходить от берега. Так продолжалось до тех пор, пока не показались турецкие берега. Только когда русские по непонятным причинам отказались от преследования, катер смог вернуться в базу. В ту же ночь «были замечены две русские военно-морские шлюпки к югу от мыса Ки-

кинеиз, с которыми экипажи двух катеров, т. е. Ленци — Монтанари и Тодаро — Пасколо, завязали бой, обстреляв их из ручных пулеметов. Русские на шлюпках были вооружены пулеметами и автоматами. Бой на дистанции 200 м длился около 20 мин. Наши катера получили небольшие повреждения, а сержант Пасколо потерял при этом левую руку. В 5 час. 45 мин. торпедные катера вернулись в базу».

29 июля 5 торпедных катеров снова вышли в море, чтобы во взаимодействии с 6 немецкими десантными судами произвести демонстрацию высадки десанта на берегу между мысом Феолент и Балаклавой с целью отвлечь внимание русских от настоящего десанта, который должен был высадиться в другом месте...

Чтобы привлечь к себе внимание противника, наши моряки кричали и стреляли, стараясь наделать как можно больше шума, катера маневрировали, наконец, один взрывающийся катер, управляемый старшиной Барбьери, был направлен прямо на берег и своим ужасающим взрывом еще больше усилил желаемую суматоху.

1 июля во время штурма Балаклавы румынами, в результате которого город пал, 5 наших торпедных катеров вошли в порт, предотвратив отход противника морем.

«В Балаклаве мы были встречены румынским полковником Димитреску и двумя ротами в полном вооружении. Нас угостили шампанским и луком»¹.

4 июля Тодаро оставил Форос и выехал в Италию, где служебные дела флотилии требовали его присутствия. Действия колонны не прекращались.

«6 июля в 17 час. 20 мин. немецкая комендатура сообщила о том, что вблизи Фороса обнаружена лодка с русскими. В море вышел катер Куджа и Феррарини. Сначала казалось, что русские окажут сопротивление, но несколь-

¹ Эта и все последующие фразы данной главы, взятые в кавычки, заимствованы из дневника командира колонны Ленци.

ко пулеметных очередей, вспоровших воду у носа лодки, заставили их отказаться от этой мысли и они сдались в плен. Их было 13 человек. Они утверждали, что находятся в море уже 11 дней, однако это мало походило на правду. Все они не брились дня два — не больше. У них был только сахар и ни капли пресной воды. Состояние лодки, починенной на скорую руку, не допускало предположений о том, что она долгое время находилась в море. В лодке мы нашли окровавленную одежду, но среди русских никто не был ранен. Позже я допросил одного из них, оказавшегося инженером-электриком. Он заявил, что не может ничего добавить к тому, что уже сообщил, и обещал рассказать все, если нам придется встретиться после войны. Мы дали им воды и накормили, после чего некоторые из них не хотели верить, что попали в плен к итальянским фашистам, так как думали, что фашисты сразу же расстреляли бы их.

Тем временем Севастополь, лишенный снабжения морем, был наконец взят немцами.

7 июля. Мы с Куджа и Массарини поехали на машине в Севастополь. Город полностью разрушен. В порту были видны затопленный крейсер и миноносец; мастерские, верфи — все разрушено. Трупы плавали в воде, трупы, усеянные тучами мух, валялись на дороге. Во дворах домов оставленные всеми раненные горожане лежали на земле и молча ожидали смерти. Ни одного крика, ни одного стога; живые так и лежали среди мертвых, которых никто не убирал. Повсюду только пыль, жара, мухи, трупы, трупы и еще трупы. На улицах прохожие перешагивали через убитых.

9 июля. Бой за форт Горки. Мы его не скоро забудем. Полковник Бебер после боя сказал мне, что даже во время первой мировой войны он не видел таких разрушений в Вердене».

Форт Горки у мыса Феолент после падения Севастополя оставался последним очагом сопротивления русских. Построенный на высоком отвесном берегу, он состоял

из системы траншей и галерей, пробитых в скалах, некоторые из них имели выход к морю. Наши сторожевые и торпедные катера получили приказ принять участие в штурме, т. е. заблокировать выходы из форта. В море вышли 4 наших катера, экипажи которых были вооружены автоматами и ручными гранатами. Маленькая группа из 8 отважных моряков проникла с моря в галереи. Поднятый ими шум, стрельба из автоматов и взрывы гранат ввели застигнутых врасплох обороняющихся в заблуждение относительно количества атакующих, что помогло немцам сломить упорную оборону противника.

В результате участия наших моряков в штурме были захвачены в галереях форта 80 военнопленных.

«Все наши держались великолепно, они вели себя так, как будто это было для них знакомым делом, а сама операция развертывалась как давно и тщательно подготавливаемая и уже не раз осуществлявшаяся. Катера из операции вернулись последними, они пробыли в море 14 час. 10 мин.»

С падением последних узлов сопротивления противника терялся смысл пребывания нашей группы в Крыму, но немецкое командование, высоко оценившее качества наших людей, решило задержать нас на случай возможного использования штурмовых средств в дальнейшем с целью поддержки своих действующих подразделений.

«15 июля. Утром лейтенант немецкой комендатуры прислал нам напоминание о том, что стрельбу из огнестрельного оружия можно проводить только с 10 час. утра, и то имея на это специальное разрешение. Кстати, этот приказ существовал уже давно, но никто его не выполнял, и в первую очередь сами немцы. Нам сообщили также, что отныне запрещается глушить рыбу гранатами. Этим способом часто пользовались и сами немцы, но, не зная водолазного дела, они оставляли на дне много рыбы. Мы же, прибыв на место, подбирали эту рыбу буквально под носом у союзников. Я ответил комендатуре,

что отдал итальянским морякам приказ строго соблюдать установленный порядок, так, как это делается в немецких частях, и что им на этот счет нечего беспокоиться. После полудня, как обычно, слышалась стрельба в лесу. Послал переводчика в комендатуру спросить (имея в виду, что 10 час. утра давно прошло), куда я должен направить моих людей, чтобы помочь отразить русский десант. В комендатуре извинились, постарались найти какие-то объяснения и... проглотили эту пилюлю. Так по крайней мере на неделю они оставили меня в покое и не надоедали своим «verboten!»¹.

«30 июля. Простая воинская церемония вручения наград. Ленци, Романо, Куджа, Барбьери и Монтанари награждаются орденами (Железный крест 2-й степени) за проведенные боевые действия в море».

13 августа часть «колонны Моккагатта» покидает Форос после двух с половиной месяцев пребывания в этом городке и вместе с материальной частью перебрасывается восточнее, в Феодосию, для борьбы с подводными лодками, которые часто появляются у здешних берегов и вблизи порта. 24 часа спустя, ночью 14 августа, 3 катера уже выходят в море; начинается серия ночных походов.

«1 сентября, 9 час. 45 мин. Люди построены. Спуск флага. Оставшаяся часть нашей автоколонны покидает Форос».

Вся группа собрана в Ялте в ожидании нового назначения.

21 сентября. Русская подводная лодка выпустила две торпеды по входящему в порт конвою. Торпеды прошли мимо цели и взорвались у самого берега.

Массарини и Куджа, которые в это время загорали на пляже в нескольких десятках метров от места взрыва, были засыпаны землей, к счастью, они отделались легкими ссадинами, в то время как рядом с ними было

¹ Verboten (нем.) — запрещено. — Прим. перев.

убито 5 немцев. Нелегко было убедить союзников в том, что они были торпедированы, а не подверглись воздушной бомбардировке.

23 сентября. Подготовка и отправка колонны в Мариуполь на Азовском море — первый этап предусмотренной ранее переброски к Каспийскому морю.

Последние три дня, кроме всего прочего, были ознаменованы спорами с представителями военно-морского командования немцев. Они не разрешали нам взять с собой 10 немецких моряков, переданных в свое время в наше подчинение. После нашего заявления о том, что мы никуда не поедем, если их заберут, они были оставлены в нашем распоряжении.

Это было сделано отнюдь не из-за нашей заносчивости. Принимая во внимание недостаток личного состава, небольшая группа немцев в качестве обслуживающего персонала была нам необходима, как воздух.

С 24 по 27 сентября колонна двигалась по следующему маршруту: Ялта — Симферополь — Мелитополь — Мариуполь. Часто во время марша наши машины по каким-то непонятным причинам переезжают гусей и кур, которых мои люди подбирают и затем варят вечером на отдыхе. Приглядевшись внимательно, я замечаю, к своему удивлению, что такая судьба уготована бедным птицам заранее, так как все они попадали под машины, уже будучи предварительно застреленными».

В Мариуполе начались обычные трения с союзниками, которые не хотели отвести приличного помещения для наших людей. Безрезультатные переговоры с немецким контр-адмиралом Контом — «человеком в летах, не отличавшимся особыми качествами в интеллектуальном отношении и, кроме того, тугим на ухо».

В конце концов последовал ультиматум Ленци, который угрожал немедленным возвращением всей колонны в Италию. Вскоре итальянским морякам было отведено одно из лучших зданий города, откуда выселили командование противотанковой артиллерии.

Группа, ослабленная наличием многих больных и гибелью рулевого Верти, умершего в госпитале от тифа, была пополнена прибывшими из Италии новыми водителями штурмовых средств — Волонтери и Чиравенья. Несколько месяцев она находилась в Мариуполе, ожидая того момента, когда немецкие войска займут Кавказ. Время передышки было использовано на приведение в порядок материальной части, на которой сказались результаты предшествовавших напряженных действий, и на другие дела.

«25 октября. Организовав несколько налетов на окрестные кукурузные поля к величайшему неудовольствию сторожей, нам удалось обеспечить полентой¹ нашу колонну на всю зиму. Немного странно видеть, как наши моряки-водители штурмовых средств сидят в комнате и лущат кукурузу, как молодые крестьянские парни. Но ничего не поделаешь. Раз надо — так надо. Ходили мы и на ночную охоту за зайцами. За один раз мы добывали их от 13 до 17 штук. Полента и зайчатина стали официальной пищей колонны. Эти «операции» позволяют нам пополнять запасы продовольствия и не дают притупить способности... хорошо ориентироваться ночью».

С наступлением зимы военное счастье перешло на сторону русских. Немцы начали отступление по всему фронту. Это было то самое отступление, во время которого была уничтожена итальянская армия в России.

«Колонна Моккагатта» теперь уже под командованием Романо (Ленци в декабре вернулся на родину в связи с новым назначением) оставила Мариуполь и морем отправилась в Констанцу. Исколесив всю Восточную Европу, преодолев трудности, которые легко себе представить, она в марте 1943 года снова вернулась в Специю, не потеряв ни одной машины и ни одного катера.

¹ Каша из кукурузной муки (мамалыга). — *Прим. перев.*

Успешные действия «колонны Моккагатта» не только достигли цели, с какой она была сформирована и переброшена на Черное море, оказав заметную помощь союзникам в нарушении снабжения Севастополя, они показали также организаторские способности командования 10-й флотилии и продемонстрировали возможности наших штурмовых средств как в организации ближней блокады военно-морских баз, так и во фланговой поддержке с моря действий сухопутных войск.

Поведение личного состава колонны подтвердило, что при любых обстоятельствах и где бы то ни было моряки 10-й флотилии всегда сумеют поддержать свою честь и проявить свои лучшие качества — верность долгу и отвагу.

ГЛАВА 14

ЛЕТО 1942 года. ПОХОДЫ «ЧЕФАЛО», «СОЛЬОЛЫ», «КОСТАНЦЫ». ПОЕЗДКА ПО ЕВРОПЕ. ГИБЕЛЬ «ШИРЕ».

«Чефало» отправляется на рыбную ловлю. Мы приближаемся к Александрии. Автоколонна Джоббе в Эль-Даба. Отважные действия Карминати. Альба Фьорита. Берлин. Офицерский клуб. Немцы создают свою «10-ю флотилию МАС» и проходят у нас курс обучения. Париж. Адмирал Дениц. В Бордо. Сан-Себастьян, Мадрид, Лиссабон. Последняя операция «Ширé». Награждение подводной лодки «Ширé» золотой медалью.

В то время как дивизион катеров Унгарелли, базировавшийся в Аугусте, по-прежнему принимал участие в осаде Мальты, 10-я флотилия изобрела новый способ боевых действий, направленных к дальнейшей активизации блокады острова.

Как уже говорилось, надводному отряду были приданы несколько рыболовных судов, которые решили использовать для организации нападений на корабли противника, идущие со снабжением из Гибралтара к центральной части Средиземного моря, т. е. в Мальту.

Воспользовавшись совершенно безобидным видом рыболовных судов, решили расположить их вблизи морских путей противника, которые нам были хорошо известны. Получая от верховного командования ВМС по радио известие о выходе эскадры противника из Гибралтара, эти суда должны были немедленно направляться к району возможного ночного движения противника и спускать в море имеющиеся у них на борту торпедные катера. Последние должны были атаковать корабли противника в указанных водах, где о их присутствии никто не мог подозревать, учитывая малую автономность катеров и значительную отдаленность от баз.

Таким образом, рыболовному судну отводилась новая роль — оно становилось носителем штурмовых средств, превращалось в подвижную базу катеров.

Идея была одобрена начальством, и мы быстро перешли к ее осуществлению. «Чефало», одно из трех находившихся в нашем распоряжении рыболовных судов, было предназначено для этой роли. На него погрузили два торпедных катера и снабдили его сетями и необходимыми рыболовными принадлежностями. Одновременно с морским генеральным штабом были согласованы условия связи и сигналы в случае обнаружения противника. «Чефало» снова приняло вид старого парового рыболовного судна, грязного, заржавленного, тихоходного и сильно дымящего, сплошь покрытого поднятыми сетями, да еще волочащего за собой их в море. Невозможно было представить себе, что под этим ворохом сетей, канатов и поплавков скрывается смертоносное оружие, готовое в любой момент обрушиться на врага. Это был новый вариант корабля-ловушки времен прошлой войны.

С 14 по 30 июля «Чефало» находилось в море, имея на борту катера и водителей: капитан-лейтенанта де Куал, старшего лейтенанта Гарутти и сержанта Торриани. Из 16 дней, проведенных в плавании преимущественно у берегов Испании и Болеарских островов, только в течение 4 дней состояние моря позволяло спустить на воду

катера, если бы из морского генерального штаба поступило сообщение о приближении кораблей противника. Однако такого сообщения не последовало. На рыболовном судне, едва заметив приближающийся корабль, чтобы не вызывать подозрений, забрасывали сети, а затем, оставшись одни, поднимали их, чтобы быть готовыми быстро уйти в случае тревоги. Первый выход в море не имел успеха, так же, как и последующий, продолжавшийся с 5 по 18 августа. Но плавание этого маленького беззащитного итальянского судна, его пребывание в водах, полностью контролируемых противником, достойно того, чтобы рассказать о нем не только как о примере военной хитрости с целью любыми средствами нанести противнику ущерб. О нем следует рассказать еще и потому, что этого заслуживают водители штурмовых средств, добровольно вызвавшиеся участвовать в этих рискованных операциях, а также экипаж судна, сформированный в основном из моряков торгового флота. Подвергаясь такому же риску, как и военные моряки, они были едины с ними в выполнении общего для всех долга — служения родине на море.

В это же время в восточной части Средиземного моря для выполнения аналогичных задач были подготовлены два других рыболовных судна, находившихся в распоряжении 10-й флотилии МАС.

В июне 1942 года, когда шла осада Тобрука, было решено, что 10-я флотилия, основываясь на опыте, накопленном в районе Севастополя, примет участие в боевых действиях, атакуя корабли противника, осуществлявшие снабжение Тобрука. Была предусмотрена организация базы надводных штурмовых средств в Северной Африке, вблизи от осажденного города. Одновременно с этим моторное рыболовное судно «Костанца» (водоизмещением 300 т) должно было в восточной части Средиземного моря выполнять задание, подобное тому, которое выполняло «Чефало» в западной его части, т. е. нарушать сообщение между Александрией и Мальтой.

В оба этих плана в ходе их осуществления были внесены изменения, продиктованные обстановкой.

В результате победоносного наступления итало-германских войск в Африке, которые благодаря нашему превосходству на море, создавшемуся после декабря 1941 года, отлично снабжались всем необходимым, Тобрук пал, и фронт переместился к Эль-Аламейну, находящемуся недалеко от Александрии. В то время небольшие военные корабли англичан часто угрожали нашим линиям коммуникаций, проходящим вдоль побережья.

Для успешной борьбы с ними следовало наши торпедные катера расположить на пути движения неприятеля. С другой стороны, опыт, полученный в Черном море, убедительно говорил в пользу участия штурмовых средств, причем задачей катеров явилось бы нанесение противнику ударов с обходом его фланга с моря.

Наконец, в овладении Александрией, которое теперь уже казалось близким, было бы весьма желательным, по соображениям военного и политического характера, опередить союзников с моря. Было бы справедливым, чтобы первым над александрийским портом, в котором уже побывала 10-я флотилия, победно развевался флаг военноморских сил Италии.

В июле 1942 года моторное судно «Костанца», имея на борту 3 торпедных катера, вышло из Неаполя и, следуя по маршруту Неаполь — Салерно — Вибо Валентия — Мессина — Кротоне — Таранто — Отранто — Корфу — Превеза — Патри — Пирей — Суда, прибыло в Тобрук. Из личного состава 10-й флотилии на нем находились водители катеров Джузеппе Козулич, Пьеро Карминати и Элио Скардамалья, а также техник-моторист Винченцо Портези.

Одновременно туда из Специи прибыло паровое рыболовное судно «Сольола», имея на борту 4 взрывающихся катера и водителей Эдуарде Лонго и Мамелли Раттацци.

По прибытии в Тобрук суда были отбуксированы в небольшую бухту. Однако эта мера предосторожности не

уберегла их от воздушного налета. Упавшая вблизи, возможно, случайная бомба, к счастью, не причинила повреждений.

В следующую ночь они перешли к Дерну. Сюда, несколько дней спустя, на самолете из Италии прибыл Форца и принял командование отрядом. Изучив на месте обстановку и выяснив, что авиация противника проявляет большую активность, решили отказаться от первоначального плана доставки катеров к линии фронта на двух тихоходных рыболовных судах, а вместо этого перебросить их на автомашинах. Задача была нелегкой, если учесть недостаток в средствах передвижения. Однако уже через 15 дней первая часть автоколонны с тремя торпедными катерами и соответствующими службами была готова двинуться в путь. Это подразделение было названо «колонна Джоббе».

Итак, катера были готовы к немедленным боевым действиям. После предварительно проведенной разведки побережья, в третьей декаде августа, автоколонна прибыла в населенный пункт Эль-Даба. Он расположен километрах в 50 от Эль-Аламейна. Эль-Даба является единственным местом, где берег вблизи линии фронта образует небольшую бухту, хорошо различимую с моря. В первой колонне были: Форца, Козулич, Раттацци, Карминати и Портези. Оставшаяся с Лонгобарди часть группы через некоторое время присоединилась к основным силам, но, так как в этом районе не представлялось случая применить взрывающиеся катера, она была снова отправлена в Дерну.

В Эль-Даба личный состав колонны разместился в палатках, были построены слипы для спуска на воду и подъема катеров, установлена полевая радиостанция. Вскоре удалось добиться выделения в помощь колонне 50 человек из батальона Сан-Марко, используемых на тяжелых работах, после чего все расположились среди подразделений береговой обороны и связались при помощи полевого телефона с Мерса-Матрух, где размещалось командование группы Северо-Африканской флотилии.

На следующую же ночь по прибытии в Эль-Даба, когда катера находились еще на автомашинах, эскадренные миноносцы противника обстреляли берег. Объектом обстрела был склад горючего. В тот момент уже ничего нельзя было предпринять, чтобы помешать противнику, однако впоследствии были приняты меры к тому, чтобы успешно отразить подобные налеты, если они повторятся.

В ночь с 28 на 29 августа противник снова начал обстрел берега с 4 эсминцев типа «Джервис». Карминати и его помощник Сани, чтобы не терять ни минуты, вплавь добрались до единственного готового к бою катера, стоявшего на якоре в открытом море, и полным ходом бросились к вражеским кораблям, ориентируясь по вспышкам выстрелов.

Подойдя к отряду миноносцев, Карминати храбро вышел в атаку и с дистанции в 150 м торпедировал головной корабль, сильно повредив его. Во время атаки катер подвергся ожесточенному обстрелу с кораблей, а затем был атакован одним из самолетов охранения, летевшим на небольшой высоте. На борту катера начался пожар; взрывом бомбы, упавшей в нескольких метрах от него, Карминати и Сани, пытавшиеся сбить пламя, были сброшены за борт. Вплавь им удалось добраться до берега.

Рассвет 29 августа застал 3 английских миноносца в 4000 м от берега. Они пытались взять на буксир четвертый, сильно накренившийся корабль, поврежденный торпедой. Немедленно с береговых баз была вызвана авиация, так как на всем побережье не было ни одного крупнокалиберного орудия. Немецкие пулеметы и зенитная батарея, расположенная близ аэродрома в Дука, открыли огонь, но он оказался безрезультатным, так как дистанция была слишком велика. Час спустя после вызова авиации группа самолетов, состоящая из 9 пикирующих бомбардировщиков и 2 истребителей «Мессершмит», появилась над кораблями противника. Истребители, не разобравшись как следует в обстановке, бросились в атаку на наш катер, который продолжал движение без эки-

пажа в нескольких сотнях метров от берега, и подвергли его пулеметному обстрелу, несмотря на сигналы, подаваемые нашими людьми с берега.

Унтер-офицеру и нескольким матросам, незадолго перед этим посланным на другом, обычном катере с заданием попытаться привести к берегу оставшийся без людей торпедный катер, едва удалось спастись от пулеметного огня истребителей. Торпедный же катер вскоре был уничтожен, самолеты доконали его.

Затем пикирующие бомбардировщики атаковали эскадренные миноносцы англичан, но безрезультатно. Корабли противника отвечали на атаки самолетов сильным зенитным огнем. В конце концов им удалось взять подбитый миноносец на буксир, и они удалились в направлении Александрии.

Позже, когда противник уже скрылся из виду, над нашей базой пролетела еще одна эскадрилья пикирующих бомбардировщиков, преследуя вражеские корабли. Однако и на этот раз действия авиации не достигли желаемой цели.

Во время пребывания группы в Эль-Даба Козулич и Раттацци выходили в море на перехват вражеских кораблей, курс которых лежал мимо побережья, находящегося в наших руках, а также с целью нарушить движение судов близ порта Александрии.

Заметив два корабля, идущих с большой скоростью, Козулич преследовал их больше часа, стараясь занять удобную для атаки позицию, но из-за волнения на море не смог развить максимальную скорость и был вынужден отказаться от своих намерений.

Раттацци удалось подойти к входу в александрийский порт. После бесплодного ожидания он вернулся обратно ни с чем, ни один корабль так и не появился вблизи порта.

Число выходов катеров в море было невелико, и они не имели успеха по различным причинам: расстояние от базы до порта Александрия в оба конца равнялось 140 милям,

что было почти пределом автономности плавания торпедных катеров, а это, если учесть активность авиации противника и возможность действовать только ночью, сводило время пребывания у порта до 2 часов; отсутствие судов противника вблизи порта по ночам; значительные трудности, возникающие из-за того, что на оборудованной наскоро базе не было достаточно хороших приспособлений для спуска катеров на воду и их подъема, для их маскировки и ухода за ними.

За это время авиация противника почти каждую ночь совершала налеты на район, в котором находилась база катеров, сбрасывая при этом осветительные, а затем фугасные бомбы. Однажды ночью база была даже обстреляна с небольшой высоты из пулеметов, к счастью, без всяких последствий.

Примерно в середине сентября группировка итало-немецких войск у Эль-Аламейна в последний раз сделала попытку прорвать фронт противника, но почти сразу же была вынуждена отойти на исходные позиции. Противник сконцентрировал к этому времени крупные силы, активность его авиации все возрастала. Надежда одержать в Африке решающую победу рассеялась, а это повлияло на исход всей войны. В результате этих событий было решено отвести группу 10-й флотилии подальше от линии фронта.

В конце сентября часть группы перебазировалась в Дерну. Там состоялась церемония вручения наград Карминати и Сани за отвагу, проявленную в боевых действиях 29 августа. Затем Форца возвратился в Италию, снова приступив к своим обязанностям командира 10-й флотилии. Автоколонна вместе с ранее выбывшей в Дерну частью группы была переведена в Альба-Фьорита, красивую деревушку, построенную нашими крестьянами близ Аполлонии. Этот населенный пункт был выбран потому, что здесь недалеко находилась прочная деревянная пристань, очень удобная для спуска на воду катеров.

«Сольола» и «Костанца», выполнив свое задание, вернулись в Италию.

Подводные пловцы, выпущенные нашей школой, находили все более широкое применение. Они имелись на всех небольших кораблях, которым по штату не полагалось водолазов, и использовались при осмотре подводной части корабля, небольших ремонтных работах для того, чтобы освободить винты от накрутившихся тросов и т. д. Подводные пловцы были также включены в состав экипажей крупных кораблей, где они проводили ночные осмотры подводной части, чтобы не допустить использования противником тех же средств нападения, которыми пользовались мы сами.

Наши подводники нашли себе применение и в другой, совершенно новой области, где они выполняли ответственные задания. В Тобруке после захвата города итало-немецкими войсками находилось много затопленных кораблей противника. Под руководством офицеров службы секретной информации они были тщательно осмотрены подводными пловцами, которые благодаря своему легкому снаряжению и автономности проникали в такие места, куда не мог попасть обычный водолаз. Так была добыта секретная документация, представлявшая большой интерес для нашей разведывательной службы. Особо следует упомянуть о поисках на затонувшем миноносце «Моухок», потопленном в бою нашим миноносцем близ мелей Керкена в Тунисе, ибо, несмотря на риск, всегда сопровождающий такого рода работу, и непрерывные налеты авиации противника, подводным пловцам удалось разыскать почти все секретные документы корабля.

Мне хотелось упомянуть о такой, пусть незаметной, деятельности, потому что этого заслуживают моряки, преданно и скромно выполнявшие свой долг.

После того как я оставил командование подводной лодкой «Ширé», мне по делам, связанным с дальнейшим развитием деятельности подводного отряда 10

флотилии, которому я полностью себя посвятил, пришлось совершить большую заграничную поездку: я побывал в Берлине для обмена опытом с союзниками в отношении средств морского саботажа; в Париже, где я должен был бы получить в штабе немецкого подводного флота сведения, полезные для задуманных нами действий против морских баз в Северной Америке и Южной Африке; затем в Бордо на базе итальянской Атлантической флотилии подводных лодок, где присутствовал на испытаниях и тренировочных занятиях, связанных с операциями в океане; и, наконец, в Сан-Себастьяне, Мадриде и Лиссабоне для организации групп морских диверсантов.

Такова была эта программа, интересная с точки зрения профессиональной, ибо речь шла о создании базы для расширения деятельности 10-й флотилии, обещающего в будущем большие успехи. Предстояло наладить более тесное военное сотрудничество с немцами с целью расширения области применения штурмовых средств за границы Средиземного моря вплоть до американских баз в Атлантическом океане и английских в Южной Африке, а также организации групп морских диверсантов (пловцов), которые предполагалось разместить, приняв необходимые меры предосторожности, в нейтральных портах, начиная с портов на Иберийском полуострове, наиболее посещаемых торговыми судами противника.

Но такая поездка была интересна и лично для меня самого. Совершить в самый разгар войны путешествие по столицам многих европейских государств удастся не каждому и не часто. Мне представлялся единственный в своем роде случай полюбоваться как бы с птичьего полета панорамой Европы в один из самых драматических моментов ее тысячелетней истории.

Я не в первый раз направлялся в Германию во время войны; мне уже пришлось побывать там по служебным делам в период между первой и второй операциями «Ширé». Немцы не имели никакого опыта и никакой подготовки в области использования штурмовых средств

на море (кроме нас, одни только японцы, насколько мне известно, занимались до войны изучением этого нового вида оружия, применив его с успехом при нападении на Пирл-Харбор 7 декабря 1941 года). В первые месяцы войны немцы не интересовались нашими достижениями в этой области. Теперь, когда постепенно развеялась надежда на молниеносную победу и обозначился морской характер войны, охватившей весь мир, они вдруг с роковым опозданием вспомнили о старом принципе, гласящем, что в войнах господство на море является решающим. Вот тогда-то они и обратили внимание на успехи итальянцев в деле применения штурмовых средств (особенно подходящих для флота, уступающего по своим силам флоту противника) и решили ввести у себя в военно-морском флоте этот вид оружия, а для этого постарались наладить тесные связи с нашей 10-й флотилией. Полученные нами ранее указания свыше гласили: показать союзникам кое-что, но не все; открыть только те секреты, которые, по нашим предположениям, могли попасть в руки противника; молчать о новых открытиях, находящихся в стадии изучения и испытания. Мы повиновались этим распоряжениям, хотя нам и не был полностью ясен принцип, на котором они основывались.

Нам казалось, что расхождение в мнениях, сомнения и недомолвки, возникшие между союзниками в ходе войны, должны высказываться и разрешаться в области политической. В области же военной, когда приходится бок о бок сражаться не на жизнь, а на смерть против общего врага, самое тесное и честное сотрудничество не только полезно, но и необходимо. Преимущество военных союзов и заключается как раз в том, чтобы нанести противнику массированный удар всеми соединенными силами в его самое слабое место, а не действовать разобщенно, как это, к сожалению, по причинам, на которых я не буду здесь останавливаться, имело место у немцев и итальянцев в ходе всей войны.

Командование 10-й флотилии приложило все усилия к тому, чтобы в рамках наших возможностей сделать наше военное сотрудничество с союзниками эффективным и плодотворным. Мы были глубоко убеждены в том, что долг солдата — использовать в войне любое средство, которое может привести к победе.

В Берлине летом 1942 года, год спустя после начала войны с Россией, несмотря на безотказную работу всех деталей огромной военной машины, уже ощущалось если не предчувствие поражения, то некоторое разочарование по поводу неудавшейся быстрой победы. В это время я имел ряд бесед с офицерами, занимающими высокие посты, которым было поручено заложить основы немецкой флотилии по типу итальянской 10-й флотилии МАС.

Типичным был подход немцев к делу выполнения этой задачи. Они мобилизовали группу ученых для исследований, связанных с новым видом оружия, а в отношении личного состава говорили о морских штурмовых ротах, батальонах и даже о дивизиях! В Бранденбурге я познакомился с созданной ими школой диверсантов. Она занимала обширный участок, на котором имелось озеро для практических занятий в воде; вокруг на прекрасной сельской местности были разбросаны домики и фермы, в которых размещались группы технического состава и курсантов, проходивших обучение.

Из того, что мне было показано, я заключил, что немцы находились на самой начальной стадии овладения новым оружием, подобным нашему. Они еще не создали ничего, что могло бы идти в сравнение с нашей управляемой торпедой или нашими «Баулетти», и ломали себе голову над тем, что для нас давно уже было пройденным этапом.

Но зато они довольно далеко ушли в области диверсий на суше. Я припоминаю посещение одного обширнейшего склада, в который можно было войти немцем, а после примерно двухчасового скитания по различным его отделам полностью превратиться в англичанина,

швейцарца, египтянина или в представителя любой другой национальности, снабженного не только превосходными документами, удостоверяющими личность, но и одеждой, бельем, сигаретами с соответствующей каждой стране фабричной маркой.

Мне показали множество предметов, имеющих самый безобидный вид, но в нужный момент превращающихся в орудие разрушения. Кроме известного термоса («забытый» «рассеянным пассажиром» в поезде или в каюте парохода, он неожиданно взрывается, разбрызгивая зажигательную смесь), из числа самых простых средств диверсий меня поразили наиболее удачные: например, куски угля, по своему виду ничем не отличающиеся от настоящих, которые, будучи брошенными в угольные ямы корабля, вызывают там пожар; или фибровый чемодан, не вызывающий подозрений даже при самом тщательном осмотре, ибо взрывчатым веществом является сам материал, из которого он сделан; в самый обычный замочек такого чемодана вмонтирован миниатюрный взрыватель с часовым механизмом..

Я заключил с немецкими властями несколько соглашений, на которые был уполномочен министерством. Наиболее важное из них предусматривало направление нескольких немецких офицеров и матросов на учебные курсы 10-й флотилии для ознакомления с нашими методами подготовки личного состава. Пройдя у нас обучение, они впоследствии должны были сами стать инструкторами в школах, создаваемых в то время в Германии. Во исполнение этих соглашений в нашу «группу Гамма» (командир Волк) было направлено несколько немецких курсантов-пловцов под командованием капитан-лейтенанта фон Мартини. Среди них были такие, которые по роду своих занятий до войны (ловля жемчуга и губок) уже имели опыт в обращении с кислородным прибором. Было также решено наладить обмен оборудованием и материалами: мы давали кислородные приборы и легкие водолазные костюмы для подводных пловцов (изделия

высокого качества, выпускаемые нашей промышленностью), а получали взамен очень сильное взрывчатое вещество и другие необходимые нам материалы.

Во время моего пребывания в Берлине я был приглашен на обед в старый аристократический офицерский клуб. Меня поразило то обстоятельство, что залы были украшены большими портретами короля и королевы Пруссии и последних германских императоров. Казалось, здесь ничего не изменилось с 1918 года.

За обедом полковник, начальник отдела контрразведки, бывший офицер австрийской армии, состоящий на службе в рядах немецкой армии, произнес, обращаясь ко мне (достаточно громко, чтобы все могли услышать), пророческие слова об исходе войны: «Мы будем сражаться до последнего, ибо это наш долг и единственное, что нам остается, но наша игра проиграна уже с самого начала. Несмотря на горький опыт первой мировой войны, немцы опять повторили ту же ошибку: основой своей стратегии они считают войну на суше, забывая, что Англию можно разбить, только победив ее на море.

На смену людям с узким кругозором, кто в основе ведения современной войны видит лишь действия сухопутных армий, сражающихся за овладение пограничными территориями, должны прийти те, кто способен обнять мыслью грандиозные проблемы морской и воздушной стратегии на всем земном шаре.

Может быть, дорого заплатив за ошибку, которая оставит свои ужасные следы на Германии, мы в третьей мировой войне сумеем показать, что уроки истории не прошли для нас даром».

Эти слова произвели на меня глубокое впечатление, потому что они соответствовали моим мыслям. Стратегические принципы ведения войны, которым следовал немецкий генеральный штаб, какими бы ошибочными и роковыми они ни были, все же находили свое оправдание в географическом положении Германии. Но зато у итальянского генерального штаба не было никаких оп-

равданий для того, чтобы разделять ту же точку зрения на вопросы ведения войны.

Несмотря на отдельные предупреждения, начиная с далекого 1932 года, о том, что «если для Англии Средиземное море — лишь дорога, то для нас оно — жизнь», стратегические принципы нашего генерального штаба остались теми же, что и в 1914 году. Организация армии не соответствовала современным требованиям: у нас имелась непомерно большая, малоспециализированная армия. Для чего? Рыть окопы? Где? Италия имела большой, но все еще не достаточный по своим размерам флот и никуда не годную авиацию. В то же время одного взгляда, брошенного на карту, достаточно, чтобы убедиться в том, что Италии необходима мощная авиация, которая обеспечила бы ей господство в районе Средиземного моря и Северной Африки. В такой же степени ей необходим и сильный флот, который во взаимодействии с авиацией обеспечил бы охрану морских путей, столь важных для нашей страны. Кроме того, Италии нужна небольшая, гибкая, хорошо вооруженная армия, состоящая из специализированных отрядов, которую можно легко перебросить через море, — обстоятельство, которое является решающим для исхода любой войны в районе Средиземного моря.

В то же время барьер Альп позволяет обеспечить неприступность сухопутных границ Италии небольшими силами: задача эта должна быть, по всей вероятности, возложена на наши отряды альпийских стрелков.

«Италия — полуостров», но наш генеральный штаб, испытавший сильное влияние войн за независимость под лозунгом «враг — немец», не обращая внимания на слабость военно-морского флота и никудышную авиацию, продолжал формировать десятки пехотных дивизий. Солдаты были вооружены винтовками образца 1891 года, снабжены лопатами для рытья окопов, одеты в серо-зеленую форму, на ногах обмотки и горные ботинки. Напрасно Криспи подарил нам Эритрею, напрасно Джо-



Подводная лодка «Ширé» с контейнерами для торпед SLC



Аквалангист осматривает рубку потопленной возле Хайфы подводной лодки «Ширé»

литти обеспечил Италии владение африканским побережьем, напрасно Муссолини созданием Африканской империи открыл для Италии морские пути. Все это прошло мимо нашего генерального штаба, который в подготовке вооруженных сил и в ведении войны проявил полную некомпетентность, приведя страну к поражению.

Париж так прекрасен, что ни война, ни оккупация не могут лишить его присущей ему прелести.

Вместе с капитаном 3 ранга Фаусто Сестини, офицером связи итальянских военно-морских сил, я явился в штаб немецкого подводного флота, который помещался во дворце, расположенном в Булонском лесу.

Адмирал Дениц, занимавший с начала войны пост командующего немецким подводным флотом, принял меня очень любезно. Он с большой симпатией и уважением отозвался о деятельности 10-й флотилии. Узнав о цели моего приезда, он немедленно распорядился о том, чтобы я был допущен к секретным архивам; он хотел, чтобы во время моего пребывания в Париже я считал себя офицером его штаба.

Борьба подводных лодок с караванами судов, которые снабжали из Америки войска противника в Африке, в Европе и в России, была в то время в полном разгаре. Знакомство с организацией управления сотнями подводных лодок, находящихся за тысячи километров от Парижа во всех океанах мира, было для меня чрезвычайно интересным. Насколько я могу судить, аппарат штаба работал превосходно, работа подчиненных ему учреждений была весьма эффективной. Строго придерживаясь уставных норм во взаимоотношениях с офицерами, Дениц сумел создать вокруг себя спокойную деловую обстановку, что благоприятно отражалось на работе штаба, как это всегда бывает, когда у подчиненных нет «страха перед начальником». Умелый организатор, он много работал сам и поэтому мог много требовать от своих сотрудников и подчиненных. Питание было весьма умеренным: как известно, в немецких вооруженных силах

всем, независимо от чинов, полагалась одна и та же пища. В результате ограничений военного времени она была сведена к самому необходимому. В то время как в Париже существовал широко развитый черный рынок, а в каждом ресторане можно было, кроме положенного по карточкам, заказать все, что угодно, в офицерской столовой штаба подводного флота, где Дениц ежедневно завтракал и обедал вместе с офицерами, все блюда готовились в соответствии с предписанными нормами. Вот, например, как выглядел завтрак в этой столовой, на котором я присутствовал: овощной суп, кусочек сыра, немного черного хлеба и все. Так как я был единственным гостем, то мне подали стакан вина.

Благодаря содействию, оказанному мне немецкими офицерами, и помощи моего друга Сестини я в течение нескольких дней сумел собрать интересующие меня данные. Мы старались разыскать в сотнях рапортов о выполнении подводными лодками заданий сведения о портах Северной Америки, Бразилии и Южной Африки с тем, чтобы, учитывая интенсивность движения судов и места обычных стоянок военных кораблей, определить, какие атлантические базы более подходят для их атаки специальными средствами. Нас интересовали также гидрографические характеристики этих портов и их системы обороны.

Однажды, когда я перелистывал эти рапорты, мне в руки попало несколько из них с очень интересными данными. Я припоминаю рапорт капитан-лейтенанта Приена о нападении на базу Скапа-Флоу, в результате которого был потоплен линейный корабль «Ройял Оук».

Это была дерзкая операция, в которой отваге Приена сопутствовала удача. Впоследствии, после ряда других блестящих операций, он пропал без вести со своей подводной лодкой.

Я сохранию самые лучшие воспоминания о гостеприимстве, оказанном мне в штабе немецкого подводного флота и лично адмиралом Деницем. Часто мои мысли

будут обращаться к этому честному и достойному моряку, находящемуся в тюрьме Шпандау, приговоренному трибуналом в Нюрнберге к 10 годам лишения свободы.

В Бордо я нашел кусочек родины, базу действовавших в Атлантике итальянских подводных лодок, которой командовал адмирал Поляккини. Здесь были командиры подводных лодок, ставшие известными по военным сводкам, такие, как Гросси, Феча ди Коссато, Сальваторе Тодаро — все мои однокурсники, а также Гадзана, Прини, де Джакомо, Пьомарта и многие другие.

Военно-морская база, созданная и руководимая с большим знанием дела майором инженерной службы Фену, находилась в Жиронде в нескольких десятках километров от моря. Личный состав был размещен в виллах и замках, расположенных в красивой местности среди чудесных лесов. Из Бордо наши подводные лодки наносили удары по атлантическому побережью Северной и Южной Америки и Южной Африки. Некоторые из них, превращенные в транспорты, совершили памятные походы в далекую Японию, доставив туда приборы, изготовленные в Германии, и вернулись с грузом натурального каучука.

В Бордо я решил заняться сверхмалой подводной лодкой типа СА водоизмещением 12 т. Это штурмовое средство в течение некоторого времени уже проходило испытания в 10-й флотилии. Экипаж лодки состоял из двух человек; она была вооружена двумя торпедами. Мне хотелось проверить, соответствует ли эта подводная лодка по своим боевым качествам той роли, которую мы отводили ей при планировании нападения на североамериканские морские базы.

Подводная лодка СА, так же, как и все наши штурмовые средства, имела ограниченный радиус действия и нуждалась в корабле-носителе, который бы доставил ее и выпустил недалеко от базы, предназначенной для атаки. Эта задача была нелегкой, если принять во внимание размеры и вес подводной лодки. Найденное мною решение этой проблемы заключалось в том, чтобы дос-

тавлять сверхмалую подводную лодку к месту назначения, расположив ее на палубе океанской подводной лодки. Это похоже на то, как детеныш кенгуру располагается в сумке своей матери. Теперь предстояло испытать этот способ. В мое распоряжение была предоставлена подводная лодка «Леонардо да Винчи», на палубе которой были произведены необходимые работы, заключавшиеся в устройстве своеобразного гнезда для помещения лодки-малютки.

Как только эти работы были закончены, я временно принял командование подводной лодкой «Леонардо да Винчи» и начал испытания в районе между Бордо и Ла Палис. Очевидно, впервые людям удалось увидеть такое оригинальное зрелище — в море идет одна подводная лодка, а на спине у нее приютилась другая, поменьше.

Высказывались серьезные опасения по поводу возможности спуска «малютки» без помех и так, чтобы она могла сразу же начать движение к цели, а по выполнении задания вернуться обратно на лодку-носитель, которая должна ожидать ее день или два в открытом море в условленном месте. Трудный маневр удался великолепно. После нескольких часов плавания на поверхности и под водой лодка оказалась на нужной глубине. По приказу «Отдать!» «малютка», освобожденная от захватов, соединяющих ее с «Леонардо да Винчи», оторвалась и выскочила на поверхность; своим дерзким и самонадеянным видом она напоминала гусенка на пруду. Экипаж, добравшийся до нее на шлюпке, занял свои места. «Малютка» тронулась с места и сделала несколько кругов вокруг нас.

Это удачно проведенное испытание было важным шагом в деле осуществления наших планов на будущее. Ободренный успехом, я решил попытаться принять «малютку» на борт в открытом море. Я погрузился на нужную глубину, а в это время «малютка» маневрировала на поверхности так, чтобы занять положение, соответствующее ее гнезду на палубе. Понемногу продувая цистерны, подводная лодка «Леонардо да Винчи» всплыла и по

пути подхватила «малютку». И вот детеныш кенгуру снова очутился на своем месте, в материнском мешке.

Таким образом наш проект оказался осуществимым: как это подтвердили последующие испытания, вполне возможно было доставить на подводной лодке «малютку» к базе противника, а может быть, даже и принять ее на борт, после того как она, проникнув в порт и выпустив свои торпеды по целям или высадив пловцов-диверсантов, вернется в открытое море,

Что касается работ по окончательной подготовке подводной лодки «Леонардо да Винчи» и «малютки» для той ответственной роли, которая им была предназначена, я знал, что могу полностью рассчитывать на технические способности и старание майора Фену, его офицеров и итальянских рабочих на базе Бордо. Нью-йоркская операция таким образом перешла из стадии проекта в стадию подготовки.

Из Бордо до Сан-Себастьяна я доехал на машине. Это была чудесная поездка по прекрасным французским дорогам, не тронутым войной, сначала через Ланды, а потом от Байоны до Ируна и дальше вдоль живописного побережья Атлантического океана. При въезде в Испанию я не испытал никаких затруднений и особенного волнения, у меня был паспорт на мое имя, в котором вместо «офицер военно-морского флота», чтобы не возбуждать лишних подозрений, значилось «состоятельный человек».

В Сан-Себастьяне, летней столице Испании, купальный сезон был в самом разгаре. Я встретился там с некоторыми из итальянских агентов, которые, обслуживая военно-морской флот, тайно переправляли в Испанию наших людей, необходимые материалы и оборудование. С ними я договорился о предстоящей активизации нашей деятельности. Я был счастлив снова оказаться среди испанцев, этого замечательного народа, с которым я уже имел возможность познакомиться и оценить его, когда командовал легионерской подводной лодкой в составе франкистского военно-морского флота.

В Мадриде, знойном и безлюдном, я встретился с нашим военно-морским атташе, капитаном 1 ранга Аристиде Бона, с которым я уже был знаком раньше, он был нашим командиром на учебном судне «Колумб» во время похода под парусами в Северную Америку в 1933 году. Я беседовал с ним о нашей работе и об оживлении наших действий по организации диверсий на транспорте противника в испанских портах.

И, наконец, на одном из самолетов, обслуживавших немецкую пассажирскую линию, я прибыл в Лиссабон, последний и в известном отношении самый интересный этап моего путешествия. Я знал этот красивый город, раскинувшийся на правом берегу реки Тахо, так как здесь в 1923—1925 годах мой отец был итальянским посланником при португальском правительстве. Расположение города, стиль его построек, живописные окрестности, веселый и шумный нрав обитателей — все это производит приятное впечатление. Эти присущие Лиссабону черты стали еще более заметны теперь благодаря военным контрастам: он стоял как бы на стыке охваченной войной Европы и всего остального мира.

В Лиссабон стекались люди, принадлежавшие к противоположным воюющим лагерям. Пользуясь тем, что Португалия была нейтральной страной, они могли свободно находиться здесь, ведя борьбу в области торговли или стараясь всеми силами добыть сведения, составляющие военную тайну. Эта атмосфера космополитизма и впечатление, что ты находишься за пределами объятых пожаром войны континента, еще более усиливались тем, что в Лиссабоне совершенно не ощущались ее последствия, вот уже несколько лет тяготевшие над остальной частью Европы. Магазины ломались от всевозможных товаров. Английские и французские товары, которые невозможно было найти в этих странах, были выставлены на одной и той же витрине. Ни карточной системы, ни затемнения, ни запрещения танцевать... Спокойная и веселая жизнь, о которой мы уже успели забыть и кото-

рой, может быть, нам уж никогда больше не удастся увидеть.

Я был представлен нашему военно-морскому атташе капитану 1 ранга Куджа ди Сант Ореола и посланнику Францони. Но это были чисто формальные встречи; порученное мне задание я выполнял сам. Речь шла о том, чтобы установить, насколько интенсивно движение транспортов противника, заходящих в порт; уточнить места их якорных стоянок; изучить возможность нападения на эти суда, а также отыскать способ доставить на место наших людей и надежно укрыть их. Синий комбинезон и парусиновые туфли на веревочной подошве позволили мне замешаться в толпе грузчиков и обмануть бдительность охраны у входа в порт. Во время этой разведки я заметил землечерпалку и баржу, принадлежавшие итальянской компании портовых работ. Это подсказало мне решение задачи. Лиссабон — Мадрид, беседы с нашими агентами, действующими в районе Альхесираса в Гибралтаре; Бордо, удачная встреча с моим другом Карло Феча ди Коссато, только что вернувшимся из трехмесячного похода.

Наконец, после кратковременного пребывания в Париже я возвратился в Специю, в 10-ю флотилию для подготовки операций, основа которых была мною уже заложена.

Здесь я узнал новость, которая меня глубоко огорчила: подводная лодка «Ширé», отправившаяся в очередной поход, пропала без вести со всем экипажем.

Из-за угрозы, создавшейся в результате быстрого продвижения итало-немецких войск к Эль-Аламейну, англичане позаботились о том, чтобы рассредоточить свои корабли, стоявшие в Александрии, предвидя ее неизбежную потерю. Некоторые корабли были переведены в Красное море, другие — в Хайфу. Чтобы уничтожить корабли, находившиеся в Хайфе, наше командование решило, что их атакуют доставленные подводной лодкой пловцы, вооруженные «Миньятте». Хайфа была портом

второстепенного значения; предполагалось, что атакующие не встретят на своем пути особых трудностей.

Для руководства этой операцией 1 августа в Родос был направлен капитан 3 ранга Макс Кандиани, начальник оперативного отдела 10-й флотилии. За необходимой помощью со стороны авиации обратились к немцам в 10-й авиационный корпус (генерал Кайзлер), базирующийся в Кании (Крит).

Планом операции предусматривалось, что вечером 10 августа подводная лодка «Ширé» подойдет на расстояние полутора миль к входу в порт Хайфа и выпустит 8 пловцов, которые направятся к находящимся в порту объектам. Затем лодка будет ожидать их возвращения до 3 час. утра, после чего ляжет курсом на Лерос. Командир подводной лодки на основании последних данных авиаразведки, переданных ему по радио, назначит пловцам цели в следующей очередности: а) подводные лодки; б) грузовые суда; в) миноносцы; г) крейсера; д) вспомогательные суда, транспорты для перевозки войск, танкеры, патрульные корабли.

Выйдя из Специи, «Ширé» под командованием Дзеллика прибыла в Лерос 2 августа, имея на борту необходимое для действий пловцов легкое водолазное снаряжение и подрывные заряды.

Утром 6 августа «Ширé» покинула Лерос, приняв на борт подводных пловцов из «группы Гамма»: капитана интендантской службы Эджила Керзи и старшин Родольфа Беука, Аурелио Моргана, Паоло Баронкелли, Эудженио Дель Вена, Лука Риччарди, Дельфо Каприоли, Сауро Менгони, Эрминио Фьораванти и Гуидо Фонтебуони. Врачом экспедиции был назначен лейтенант Пьетро Ньекко.

Самолетами 10-го авиакорпуса была произведена аэрофотосъемка порта Хайфа. Данные о количестве и расположении английских кораблей в порту были тотчас же переданы на подводную лодку «Ширé». Даже командование военно-воздушных сил Эгейского моря выразило

согласие помочь нам: «Генерал Лонго положительно отнесся к нашему запросу и заверил меня, что будет сделано все, что в их силах, хотя «потолок» итальянских самолетов не позволяет им производить аэрофотосъемку Байона, который, по имеющимся сведениям, располагает большим количеством весьма совершенных радиолокаторов и надежно защищен зенитной артиллерией и сильной истребительной авиацией. Немцы же для таких целей без особого риска используют специальные самолеты (Ю-86), обладающие «потолком» более 12 000 м»¹.

Это означало, что итальянская авиация, несмотря на неоспоримую отвагу наших летчиков, была не в состоянии произвести аэрофотосъемку баз противника; вывод поистине трагический.

По данным немецкой авиаразведки, произведенной 9 августа, в порту находились следующие корабли: 2 легких крейсера, 3 эскадренных миноносца, 8 торговых судов, из которых 4 крупных грузовых и 4 больших танкера, 5 сторожевых катеров, 2 торпедных катера и ни одной подводной лодки.

Метеорологическая сводка предсказывала штиль на море и небольшой туман. Все позволяло надеяться на благополучный исход операции, если только подводной лодке посчастливится доставить пловцов в точку, предназначенную для их выхода.

Вот записи из дневника, который вел Кандиани: «13 августа. Начиная с этой ночи от подводной лодки «Ширé» должно было поступить сообщение о выполнении задания.

14 августа. От «Ширé» никаких известий; думаю, что это запоздание можно объяснить тем, что в районе действий подводной лодки имеются вражеские корабли и лодка молчит из опасения, что ее радиосообщение может быть перехвачено.

¹ Из докладной записки капитана 3 ранга Макса Кандиани.

17 часов. Все еще никаких сведений о «Ширé». Отправляю подводной лодке радиограмму с просьбой сообщить о себе.

22 часа. С лодки никакого ответа. 15 августа. Снова никаких вестей. Обращаюсь к командованию военно-воздушных сил Эгейского моря с просьбой произвести разведку тремя самолетами в полосе Родос — Хайфа.

15 часов. Три самолета-разведчика, долетев до Хайфы, вернулись, ничего не обнаружив.

18 часов. Обращаюсь в 10-й авиационный корпус с просьбой произвести разведку Хайфы, надеясь узнать что-либо о судьбе лодки.

16 августа. Продолжаются бесплодные попытки со стороны 10-го авиакорпуса провести разведку Хайфы. Самолеты-разведчики, встреченные всеми средствами противовоздушной обороны, не смогли достигнуть объекта. О «Ширé» все еще ничего не известно.

17 августа. 5 часов утра. С Крита на разведку уходит самолет «Ю-86».

8 часов утра. Узнаю, что самолету-разведчику удалось сфотографировать порт с высоты 9000 м и что он доставит в Родос аэрофотоснимки.

22 часа. Получаю и изучаю аэрофотоснимок. Ни одного поврежденного корабля, никаких следов нападения на порт. Из этого я делаю вывод, что подводной лодке «Ширé», от которой до сих пор нет никаких известий, так и не удалось выпустить пловцов».

Из сообщений британского адмиралтейства ныне стало известно, что подводная лодка «Ширé» была потоплена 10 августа недалеко от Хайфы миноносцем «Айслей». 50 человек экипажа и 10 пловцов из «группы Гамма» погибли вместе с подводной лодкой. Тела двух пловцов, капитана Керзи и старшины Дель Бен, выброшенные морем на берег близ Хайфы, покоятся на городском кладбище.

В то время как, действуя с обычной отвагой, командир подводной лодки «Ширé» старался приблизиться к

вражескому порту, а ее экипаж снова повторял при этом уже не раз проявленные в таких операциях чудеса храбрости, лодка была обнаружена противником, то ли с воздуха, то ли при помощи гидрофонов. Последовала атака глубинными бомбами, в результате которой пораженная насмерть «Ширé» с ее героическим экипажем закончила в глубинах моря свое славное существование.

Знамя «Ширé» было украшено золотой медалью «За храбрость». Приказ о награждении гласил:

«Эта подводная лодка, осуществившая в Средиземном море ряд успешных операций по перехвату судов противника и впоследствии предназначенная для действий со специальными средствами военно-морских сил во вражеских водах, неоднократно принимала участие в нападении на наиболее укрепленные средиземноморские порты. В ходе многократных попыток выполнить поставленные перед нею задачи она сталкивалась со все возрастающими трудностями: усиление охраны портов, штормовая погода, морские течения. Презируя опасность, она преодолевала все препятствия, воздвигнутые на ее пути природой и людьми, и с честью выполняла свой долг. В непосредственной близости от наиболее тщательно охраняемых военно-морских баз противника она поднималась на поверхность и осуществляла выпуск специальных средств, в результате действий которых в Гибралтаре было потоплено 3 больших грузовых судна, а в Александрии тяжело повреждено 2 линейных корабля «Куин Элизабет» и «Вэлиент», причем только малые глубины в местах их якорных стоянок спасли корабли от потопления. Во время выполнения очередного задания лодка подверглась жестокой атаке и погибла во вражеских водах, закончив свой славный боевой путь».

ГЛАВА 15

ОСАДА ГИБРАЛТАРА. ВИЛЛА КАРМЕЛА. ДВЕ АТАКИ ПЛОВЦОВ. «ОЛЬТЕРРА»

Снова Гибралтар. Синьоре Кончите нужен морской воздух. Вилла Кармела — передовая база итальянских военно-морских сил во вражеских водах. 14 июля, 12 пловцов против конвоя судов. «Ольтерра» и сумасбродная идея Визинтини. База для выпуска управляемых торпед в Альхесирасе. Наши парни — «матросы» на «Ольтерре». 15 сентября, еще один корабль — жертва пловцов. «Дивизион Большой Медведицы». 5 декабря, английская эскадра входит в Гибралтар. 8 декабря, последняя операция Визинтини. Мать и ее два сына, погибших на войне: две золотые медали.

Гибралтар, как и Александрия, всегда был одним из наших основных объектов. Он представлял собой базу английского флота западной части Средиземного моря, опорный пункт для эскадры, действующей в Атлантическом океане, и важнейший узел торговых коммуникаций противника, так как в этом порту сходились пути конвоев, направляющихся из Америки и Южной Африки в Средиземное море и в Англию. На Гибралтарском рейде собирались гигантские конвои из 30—40 судов, груженых товарами и продовольствием, предназначавши-

мися для англичан, и всевозможными военными материалами, главным образом американского происхождения. Отсюда одни конвои отправлялись на север, другие — на юг или в Средиземное море. Таким образом, было логично продолжать концентрировать боевую деятельность 10-й флотилии на Гибралтаре. Это происходило еще и потому, что большое расстояние до этой военно-морской базы от Италии не позволяло нашей авиации нарушить морские сообщения противника в этом районе. Практика показала, что только наши специальные средства благодаря их тактико-техническим свойствам и отваге их водителей и командиров были в состоянии осуществить нападение на Гибралтар.

Анализ трех предыдущих операций, проведенных подводной лодкой «Ширé» на гибралтарском рейде, и изучение сложившейся к тому времени обстановки позволяли заключить следующее:

1. Подводная лодка оказалась вполне пригодной для транспортировки и доставки к объектам управляемых торпед; однако с каждой операцией возрастали трудности и увеличивался риск в связи с совершенствованием способов ее обнаружения и дальнейшим развитием применяемых противником оборонительных средств.

2. Подводная лодка в силу своих особенностей могла выполнить ограниченное число таких задач и могла принять одновременно на борт только три управляемые торпеды. Кроме того, если учесть необходимость действовать под покровом темноты, то эти операции в период с конца весны и до осени невозможны из-за слишком коротких ночей.

3. Исключительное географическое положение Гибралтара, находящегося так близко к нейтральной стране, позволило вернуться 22 из 24 водителей управляемых торпед. Только один экипаж (Биринделли — Пакканьини) попал в плен, подойдя в октябре 1940 года на расстояние нескольких метров к линкору «Бархэм». Водителям удавалось сравнительно легко добираться от

Гибралтара до испанских берегов, а вот смогут ли они так же просто проделать обратный путь от берегов Испании до Гибралтара?

4. Наконец, следовало учитывать и новое обстоятельство: десятки судов, груженных военным снаряжением, бросали каждый вечер якоря на рейде в нескольких сотнях метров от испанских берегов. Находясь таким образом вне порта и его оборонительных сооружений, они представляли собой легкодоступную цель.

Наши боевые действия вступали в новую фазу. Помимо (или вместо) подводной лодки нужно было отыскать другой способ доставки наших людей к берегам Испании, к месту, расположенному в нескольких сотнях метров от судов конвоя и в нескольких километрах от входа в порт.

Отыскав такой способ, можно будет проводить одну атаку за другой, не давая противнику покоя. Это заставило бы англичан расплыть свои средства и силы в борьбе с врагом, появление которого было бы для них загадкой. Само собой разумеется, что в соответствии с элементарными международными нормами все это надо было организовать в тайне от испанцев, чтобы они не оказались замешанными в наших делах.

Опытный техник Антонио Рамоньино представил нам свой проект плавсредства, призванного обеспечить приближение к объекту нападения. Несколько образцов уже находилось в стадии постройки, и можно было надеяться, что они окажутся удачными. Я не могу сообщить тактико-технических данных, так как они являются секретными, ввиду возможности использования этого средства в будущем. Весной 1942 года Рамоньино, добровольно вступивший во флот и направленный в 10-ю флотилию, был нами через Испанию послан на разведку в Альхесирас с целью изучить на месте возможности организации на побережье базы, откуда изобретенные им средства смогут выходить в море. По его предложению, воспользовавшись тем, что он был женат на ис-

панке, грациозной синьоре Кончите, мы решили арендовать виллу, находящуюся на северном берегу бухты Альхесирас, недалеко от Ла-Линеа, примерно в 4 км от Гибралтара. Как раз напротив нее в море на расстоянии от 500 до 2000 м от берега стояли на якоре торговые суда из английских конвоев.

Чета Рамоньино поселилась на этой вилле, распространив слух о том, что у синьоры Кончиты слабое здоровье и ей необходимы воздух и морские купанья. Супруги Рамоньино, занятые, казалось, только своим домом и домашними делами, позаботились о том, чтобы приспособить виллу для нужных нам целей. Прежде всего они оборудовали наблюдательный пункт, откуда открывался вид на залив и Гибралтарский порт. Окошко, через которое велось наблюдение, было замаскировано клеткой с шумным семейством зеленых попугаев.

В ожидании, пока будут готовы плавсредства Рамоньино, мы решили использовать виллу Кармела (передовую базу итальянского военно-морского флота во вражеских водах) для организации нападения на суда противника. К этому времени мы уже достаточно хорошо изучили места и характер стоянок английских конвоев напротив виллы Кармела и систему их охраны. Организовать нападение на английские суда было делом более простым по сравнению с атакой кораблей в порту (не нужно было преодолевать заграждения). Небольшое расстояние от берега до кораблей позволяло использовать наших пловцов. Не нуждаясь в громоздком и сложном оборудовании, которое не так-то легко переправить в Испанию, они могли захватить с собой по нескольку «Чимиче» и прикрепить их к подводной части кораблей противника.

В июле 1942 года была подготовлена группа пловцов, обеспеченная всем необходимым для операции: по три «Чимиче» на каждого. Командиром этой группы был Агостино Страулино, знаменитый чемпион парусного спорта. В ее состав вошли: старший лейтенант Джордже

Баугер, рулевой Карло да Балле, матрос Джованни Луккетти, водолаз Джузеппе Ферольди, рулевой Ваго Джара, водолаз Бруно Ди Лоренцо, старший торпедист Альфреде Скьявони, старшина Алесандро Бьянкини, матрос Эвидео Босколо и кочегар Карло Буковац — всего 12 человек.

Все они нелегально прибыли на нашу базу подводных лодок в Бордо, откуда небольшими группами были переправлены в Испанию агентами военно-морского флота, предоставленными в распоряжение 10-й флотилии. Одни из них попали в Испанию скрытые в двойном дне кузова грузовика, другие, которым повезло меньше, добрались пешком, перевалив через Пиренеи. Шесть человек из них были зачислены матросами на итальянское торговое судно. Прибыв в Барселону, они сошли на берег и больше не вернулись. Капитан судна, ничего не зная, обвинил их в дезертирстве. В сопровождении наших агентов они быстро добрались до Мадрида, где был организован пересыльный пункт. Затем на автомашинах их привезли в Кадис и поместили на итальянский танкер «Фульгор» (как матросов, прибывших на смену старому экипажу). Отсюда различными способами, чтобы избежать трех испанских контрольных постов, расположенных по пути следования, они 11 и 12 июля добрались до Альхесираса и укрылись на судне «Ольтерра», ошвартованном в порту. И, наконец, уже с «Ольтерры» под руководством Визинтини, находившегося на борту, они ознакомились со стоящими в бухте судами, объектами атаки. На рассвете 13 августа небольшими группами они были переведены на виллу Кармела. С наблюдательного пункта пловцы смогли детально ознакомиться с обстановкой, проследить тот путь, который им предстоит совершить, прикинуть, где лучше спуститься к морю (избежав встречи с многочисленными на этом участке побережья и ревностно исполняющими свой долг испанскими патрулями и английскими шпионами), и, наконец, выбрать себе цель и изучить ее конструктивные особенности.

Операция была проведена в ночь с 13 на 14 июля.

Одетые в специальные резиновые комбинезоны, снабженные необходимым количеством взрывчатки, которая была доставлена сюда заранее, пловцы под покровом темноты тихо вышли из виллы, пересекли сад и спустились к морю, скрытые от посторонних взоров забориком и используя русло высохшего ручья. Затем, надев на ноги ласты, они вошли в воду. Началась первая фаза операции. На рейде находились суда большого конвоя. Командир группы заранее распределил цели. Каждый из пловцов в течение долгого дня внимательно изучал свою жертву. Теперь они направились к ним. Плыли так, как плавают на войне: быстро, но не утомляясь, без брызг, без шума. На голове у пловцов были сетки с вплетенными в них водорослями — маскировка, чтобы не возбудить подозрений у тех, кто мог увидеть их сверху, с судов. Пловцы с подрывными зарядами подплыли к кораблям, не замеченные с английских сторожевых катеров, которые по ночам бороздили рейд во всех направлениях.

Когда к пловцам приближался луч прожектора, они прекращали движение и скрывались под водой, действуя с хитростью и отвагой, проявляя при этом юношеский энтузиазм, но осторожность и умение зрелых людей. Всплеск, сильный взмах рукой могли погубить все. Достигнув цели, они погружались и прикрепляли заряды в наиболее уязвимых местах кораблей, а затем возвращались, счастливые, что им удалось выполнить порученное задание.

В 3 часа 20 мин. первые два пловца вышли на берег неподалеку от ожидающего их нашего агента. «Интересно отметить, — писал он в своем рапорте, — несмотря на то, что я находился в кустах на расстоянии не более 10 м от моря и очень внимательно вглядывался в воду, я заметил обоих пловцов только тогда, когда они уже были на суше и ползли по песку, направляясь к месту встречи. Мне кажется, что обнаружить их присутствие на расстоянии более 6—7 м нелегко». Это было результатом напря-

женной и тщательно продуманной подготовки под руководством их инструктора по фамилии Волк.

Семь пловцов были задержаны испанскими карабинами при выходе на сушу. Благодаря немедленному вмешательству итальянского консула в Альхесирасе Бордиджони они были выпущены на свободу с обязательством по первому требованию предстать перед испанскими властями. Двум другим удалось выйти на берег никем не замеченными, а еще один выбрался на пристани в Ла-Линча, пешком отправился в Альхесирас и там явился в итальянское консульство, пройдя таким образом почти 16 км. За исключением двух, все остальные чувствовали себя хорошо: одному повредило ногу винтом английского сторожевого катера, другой был контужен взрывом глубоинной бомбы и жаловался на боли в позвоночнике.

На вилле Кармела благодаря заботам храброй синьоры Кончиты они смогли утолить голод, выпить кофе и коньяку. Снова превратившись в моряков, они были на автомашине доставлены в Кадис, где на борту «Фульгора» нашли заслуженный отдых в ожидании возвращения на родину. В Италию они вернулись так же, как и прибыли оттуда, нелегально и небольшими группами, не оставив никакого следа.

Результаты этой операции, к сожалению, не соответствовали тщательной ее подготовке и смелости, проявленной пловцами, из-за того, что взрыватели некоторых зарядов не сработали.

Все же 4 судна были более или менее серьезно повреждены, и их должны были отвести на мелкое место, чтобы не дать им затонуть. Это были «Мета» (1578 т), «Шама» (1494 т), «Импайр Снайп» (2497 т) и «Барон Дуглас» (3899 т).

Когда неожиданно на рейде начались взрывы и поврежденные корабли стали тонуть, все остальные суда были немедленно отведены в военный порт.

Долгое время англичане терялись в догадках по поводу этого нападения. Только тогда, когда однажды они

выловили на рейде случайно всплывший резиновый костюм, они поняли, в чем дело. Драгоценная улика была тотчас же отправлена в адмиралтейство в Лондон, чтобы быть подвергнутой тщательному исследованию.

12 пловцов 10-й флотилии были награждены серебряной медалью «За храбрость».

Поведение всех тех, кто содействовал успеху этой трудной и блестяще проведенной операции, достойно самых высоких похвал. Офицеры военно-морского флота и сухопутных сил, штатские, составлявшие нашу тайную организацию в Испании, проявили в этой операции, так же, как и в предшествующих, высокую сознательность и преданность своей родине. Мне очень жаль, что по некоторым соображениям я не могу назвать здесь имена всех тех, кто этого заслуживает. В ее подготовке и организации основная роль принадлежала Визинтини; очень большую помощь оказало нам участие Рамоньино, которому так замечательно помогала его жена.

10 июня 1940 года, в момент вступления Италии в войну, торговое судно «Ольтерра», принадлежавшее одному генуэзскому судовладельцу, находилось на гибралтарском рейде. В соответствии с распоряжением, полученным по радио, капитан, отведя судно на мелкое место в испанские территориальные воды, открыл кингстоны и притопил его, чтобы оно не попало в руки англичан. Полузатопленное, сильно накренившееся судно оставалось в таком виде полтора года, подвергаясь разрушительному действию времени и моря.

Несколько моряков из состава экипажа, которые еще оставались на борту судна, вели здесь полную неудобств и лишений жизнь и в соответствии с международными правилами охраняли эту собственность судовладельца.

О существовании «Ольтерра» командование 10-й флотилии узнало от Рамоньино по возвращении его из поездки в Испанию, совершенной с разведывательными целями. Сразу же родилась оригинальная идея, которая вскоре приобрела более четкие очертания, — использовать

такое безобидное с виду полузатопленное судно под итальянским флагом, расположенное совсем близко от военно-морской базы Гибралтар.

Я вступил в переговоры с судовладельцем и, не объясняя ему истинной цели нашей внезапной заинтересованности в судьбе его судна, довольно неопределенно сослался на «военные нужды флота». Судовладелец оказался понимающим человеком и полезным сотрудником.

По нашей рекомендации он обратился к испанской компании, занимающейся подъемом затонувших судов, и повел переговоры о подъеме «Ольтерры». Судовладелец имел намерение отремонтировать «Ольтерру» с тем, чтобы потом передать ее какому-то испанскому обществу, предложившему выгодные условия. Вскоре судно было поднято и на буксире отведено в порт Альхесирас. Здесь, с испорченными от долгого пребывания в воде машинами, оно было ошвартовано у внешнего мола. С 10 июня 1940 года на нем был установлен испанский военный пост, так как судно считалось интернированным, ибо в момент вступления Италии в войну оно находилось в территориальных водах Испании.

Таким образом, у нас появился опорный пункт прямо против Гибралтара, на другой стороне рейда, в шести милях от военно-морской базы англичан. Теперь речь шла о том, как использовать его наилучшим образом.

Визинтини, хотя на первый взгляд его идея могла показаться абсурдной и трудно осуществимой, предложил организовать там постоянную базу для наших штурмовых средств. «Ольтерра» могла с успехом заменить подводную лодку — носителя специальных средств в ее роли базы для выпуска управляемых торпед. Предложение было принято; теперь надо было приспособить «Ольтерру» для этих целей.

Мы начали с подготовки для этого судна нашего экипажа, который почти полностью должен был заменить старый (на борту оставались только капитан корабля Аморетти и старший машинист де Нигрис). Это следова-

ло сделать, с одной стороны, чтобы не допустить разглашения тайны, а с другой — не вызвать подозрений внезапным увеличением экипажа. Альхесирас кишел английскими агентами, а «Ольтерра» была ошвартована прямо под окнами английского консульства, битком набитого морскими офицерами из Интеллидженс сервис, как это, кстати, всегда бывает в английских консульствах, расположенных в приморских городах.

Командиром группы на «Ольтерре» был назначен Визинтини, уже известный по удачному нападению на Гибралтарский порт. Мы целиком полагались на его опытность, серьезность, беззаветное мужество и прежде всего на его способность целиком отдавать себя порученному делу. Его брат Марио, отважный летчик-истребитель, сбивший 17 самолетов противника, погиб в Восточной Африке.

Людей в свою группу Визинтини набрал из техников и моряков 10-й флотилии.

Всех их направляли на несколько дней на одно из торговых судов, стоявшее в Ливорно, чтобы они привыкли к тому, как вести себя в их новой роли. У моряков торгового флота они перенимали манеру одеваться, есть, плевать, курить, учились морскому жаргону, чтобы, прибыв на «Ольтерру», ничем не вызвать подозрений.

Они были снабжены заграничными паспортами, выписанными на чужое имя, и группами по два-три человека переправлены на «Ольтерру» в Альхесирас под видом нового экипажа, посланного на замену старого, и рабочих, предназначенных для ремонта судового двигателя.

Среди прибывших были техники, которым было поручено организовать на «Ольтерре» мастерскую для монтажа управляемых торпед, присланных из Италии в разобранном виде. Это было трудным и сложным делом. Однако через несколько месяцев на судне уже имелась мастерская со всеми необходимыми инструментами и оборудованием, включая станцию для зарядки аккумуляторов с дизель-генератором. Для регулировки балласт-

ных цистерн управляемых торпед и испытаний на герметичность был приспособлен затопленный трюм. Однажды утром было произведено кренование судна. Со стороны было видно, что «Ольтерра» сильно накренилась и осела на корму, обнажив часть левого борта. Тент защищал от солнца (и от нескромных взоров) работающих моряков, которые занимались окраской корпуса. Никому из посторонних даже не приходило в голову, что в борту судна автогенном было вырезано большое отверстие. К вечеру работу окончили. «Ольтерра» выпрямилась, и отверстие исчезло под водой. Таким образом, из затопленного трюма был создан выход в море, через который управляемые торпеды могли незаметно покидать судно и снова возвращаться.

И все это делалось на глазах у немного рассеянных испанских часовых, расположившихся на молу, и под пристальными взорами скрытно наблюдавших за нами английских шпионов, которые наводняли этот район, находящийся очень далеко от Италии и всего в 10 км от Гибралтара.

Жизнь на борту на первый взгляд казалась такой же, как и на любом торговом судне во время ремонтных работ. Матросы, грязные, одетые в старое, изношенное в долгих плаваниях платье, пестрящее разноцветными заплатами, слонялись по палубе, лениво занимаясь своим обычным делом. Они курили старые трубки с изгрызанными мундштуками, провонявшими от крепкого табака; носили бороды, которых несколько месяцев не касалась бритва; казалось, у них не было никакой дисциплины. На берегу они шатались по портовым кабакам, жалуясь на безденежье и проклиная войну, судовладельца, капитана, корабельного кока и свою судьбу, по милости которой им приходится вести здесь эту собачью жизнь. Иногда, в день выдачи жалованья, они не брезговали обществом какой-нибудь известной во всей округе местной «сирены» и возвращались на борт поздно ночью, немного навеселе, горланя какую-нибудь

старую песню, напоминающую им о их милой родине... Здесь их уже все знали и относились к ним по-дружески. Это заправский, пестрый по своему составу экипаж старой посуды, медленно ржавеющей в илистых водах нейтрального порта...

Испанские часовые подружились с моряками; они называли друг друга по имени и даже давали местные испано-итальянские прозвища, обязанные своим происхождением той или другой особенно заметной черте облика или характера; они славные парни, эти итальянцы...

Но вот один из моряков уходит с палубы (наверное, спать пошел, лентяй). Он спускается по трапу, три раза стучит в замаскированный люк; люк открывается; снова трап; он спускается еще ниже, куда ни за что не добраться постороннему. И вдруг неожиданное зрелище! — человек 10 спокойно и напряженно работают у машин электрогенераторов, распределительных щитов. Все оборудование в идеальном состоянии и носит следы самого тщательного ухода. «Здравствуйте, командир!» И в атмосфере воинской дисциплины, ощущаемой как насущная необходимость, а не как пустая формальность, отдается распоряжение, и этот «ленивый» матрос принимается за работу: это старший электрик Росси, который с ловкостью опытного техника устанавливает динамомашину, или плотник Кармини, или старший машинист Бонато, занятый баллонами с кислородом для зарядки кислородных приборов... Двойная жизнь, которую ведет экипаж, требует от всех и каждого в отдельности строжайшего контроля над своими словами и поступками. Достаточно какой-нибудь глупости, чтобы возбудить подозрение... но никто ничего не подозревает и не заподозрит никогда, даже тогда, когда на рейде, в нескольких сотнях метров от Гибралтара, на глазах у обьятых ужасом англичан начнут один за другим взрываться корабли.

Осенью 1942 года Визинтини побывал в Специи и представил командованию 10-й флотилии рапорт о про-



Итальянское судно «Ольтерра» в Гибралтаре



Вид с виллы Кармела на Гибралтар

деланной работе: «оборудование мастерской для сборки штурмовых средств закончено, судно может служить базой для их выпуска». В результате тщательного наблюдения (достаточно было подняться на палубу, чтобы прямо перед собою увидеть Гибралтар) он смог получить данные, необходимые для подготовки предстоящих операций. Англичане заметно усилили службу охраны водного района; бесшумные катера непрерывно курсировали на рейде перед входом в порт; каждые десять минут сбрасывались глубинные бомбы; гидрофоны и другие средства обнаружения ни на минуту не прекращали своей работы. Визинтини заверил командование 10-й флотилии, что это не остановит наших моряков, и как только представится случай, они попытаются провести атаку и сделают все от них зависящее, чтобы добиться успеха. Ну, а если не повезет... «Что же, мы сделали все, что было в наших силах...»¹.

Из Специи на «Ольтерру» была отправлена материальная часть: огромные управляемые торпеды длиной в 7 м, весящие около 2 т каждая. Они разобраны на части: зарядные отделения, детонаторы, взрыватели с часовым механизмом. Отправили также кислородные приборы, резиновые комбинезоны. Все вещи упакованы в ящик с таким расчетом, чтобы они казались пронизательному взору таможенных чиновников безобидными материалами и запасными частями, предназначенными для ремонта «Ольтерры»: это дымогарные трубы, цилиндры, поршни, клапаны; это бочки с соляровым маслом для дизеля (но под слоем масла в герметической упаковке находились кислородные приборы). На ящиках имелись надписи, по которым можно было судить, что это генуэзский судовладелец шлет необходимые для ремонта своего судна детали. За торпедами следовали их водители: Визинтини и его помощник, сильный и молчаливый сержант

¹ Из дневника Визинтини.

Джиоанни Магро, лейтенант службы морского вооружения Виторио Челла, высокий, светловолосый ломбардец, сержант Саловаторс Леоне, гардемарин Джироламо Маниско, небольшого роста, коренастый, воплощение энергии и упорства, матрос Дило Варите.

Под видом моряков торгового флота они прибыли на «Ольтерру» и здесь наблюдали за сборкой управляемых торпед, от которых вскоре будет зависеть их жизнь и, что еще важнее, исход операции. Они изучают поведение противника, маршруты движения сторожевых катеров, характер заграждений, часы разведения препятствий у входа в порт, места стоянок кораблей, время их прихода, состав конвоев, — всю деятельность военно-морской базы противника, которая развертывается в нескольких километрах от «Ольтерры».

Врачом группы был Эльвио Москателли. «Переодетый в старое платье, он часто выходил вместе с местными испанскими рыбаками в бухту; занимаясь рыбной ловлей или угощая фруктами моряков с торговых кораблей союзников, он наблюдал за всем происходящим на рейде; с особым вниманием он следил за работой английских водолазов службы подводного надзора, задачей которых было обнаружение зарядов взрывчатых веществ, а он-то знал наверняка, есть под кораблями заряды или нет. Впоследствии, когда в Италии он встретился с Крэббом¹, то англичанин не стал ждать представлений. Он сказал Москателли: «Я вас хорошо знаю в лицо; я целыми часами следил за вами и вашими людьми!»².

Визинтини, точный и аккуратный во всем, не желая ни в чем полагаться на волю случая, устроил в одной из кают судна иллюминатор, который выходил на Гибралтар, самый настоящий наблюдательный пункт. Офице-

¹ Английский офицер, который во время войны возглавлял службу подводного надзора в Гибралтаре.

² Голдсуорси, Санди экспресс, 25 декабря 1949 года.

ры, дежурившие по очереди, круглые сутки наблюдали за тем, что происходит во вражеском лагере. Каждый новый факт, каждое движение противника регистрировалось и служило материалом для подготовки операции. Из иллюминатора в старенький бинокль, имевшийся на «Ольтерре», было хорошо видно все, что происходило в Гибралтаре. Можно было даже разглядеть людей, расхаживающих по молам, солдат у пулеметов, установленных на кораблях, или моряков, занятых стиркой белья... Но ясно, что, наблюдая в бинокль с лучшими линзами, можно было бы лучше изучить метод, применяемый при разведении и закрытии сетевых заграждений у северных ворот порта. А в английском консульстве, как раз напротив «Ольтерры», красовался замечательный морской бинокль с 64-кратным увеличением, установленный на треноге, при помощи которого поддерживалась зрительная связь с военно-морской базой. «Это как раз то, что нам нужно», — вырвалось как-то у Визинтини. Через два дня 64-кратный бинокль оказался на новом месте. Он по-прежнему был направлен на Гибралтар, но только теперь уже через иллюминатор наблюдательного пункта на «Ольтерре»: законная военная добыча.

Среди развлечений наиболее популярной была рыбная ловля. Частенько днем или ночью от «Ольтерры» отваливала шлюпка. В ней двое, один лениво гребет или, бросив весла, вверяет лодку течению, которое несет ее по направлению к кораблям конвоя или к Гибралтару; другой в это время занят рыболовной снастью. Это наши моряки, которые хотят выяснить некоторые детали и кое-что уточнить. Часто совсем рядом проходят английские сторожевые катера; наши уже начинают узнавать в лицо людей на катерах, очередность их дежурств. Так, в условиях активной деятельности службы охраны водного района противника и его контрразведки происходила подготовка операции, так наши моряки готовились, как только представится удобный случай, нанести решительный удар по английскому флоту.

Когда прошло некоторое время со дня последней операции и переполох в Гибралтаре, вызванный загадочным появлением и исчезновением наших пловцов, улегся, решено было возобновить действия.

В ночь на 15 сентября трем пловцам: Страулино, ди Лоренцо и Джари удалось атаковать несколько судов на рейде Гибралтара и потопить «Рейвенс Пойнт» грузоподъемностью 1787 т.

В этой операции, так же, как и в предыдущей, предусматривалось:

- а) обеспечение агентурой в Испании;
- б) сбор пловцов в Альхесирасе на борту «Ольтерры»;
- в) прибытие на виллу Кармела и спуск в море.

В операции участвовало пять подводных пловцов. Два из них прибыли в Барселону как матросы торгового судна «Марио Кроче»; дезертировали и были встречены нашим агентом, который доставил их на «Ольтерру». Остальные трое были выбраны из семи пловцов, задержанных испанскими карабинерами после операции 14 июля, выпущенных на поруки и все еще находившихся в распоряжении местных властей. Они заменили тайком от испанцев трех матросов на «Фульгоре». Снаряжение было переправлено в Испанию нелегально, в этой части мы уже имели большой опыт. Сбор пловцов на «Ольтерре» и доставка туда снаряжения прошли благополучно, не вызвав никаких подозрений.

Вечером 14 сентября пять пловцов в сопровождении нашего «специалиста по этим местам» покинули «Ольтерру» и прибыли на виллу Кармела, откуда отправились на место, назначенное для спуска в море. В последний момент было решено, что пойдут трое, учитывая количество судов на рейде. В 23 часа 40 мин. первый пловец вошел в воду, за ним с небольшими интервалами остальные два. У каждого при себе было по три подрывных заряда. Два резервных пловца остались на берегу вместе с одним из агентов, укрывшись в тени небольшого строения в 20 м от берега.

Спустя 7 час., т. е. в 6 час. 20 мин., 15 числа, Страулино вышел на берег в том же самом месте, где вошел в море. Он не смог выполнить задания из-за очень сильной охраны: три катера непрерывно курсировали около судов, не удаляясь от них более чем на 50 м, кроме этого, наблюдение велось со шлюпки, которая двигалась на веслах в непосредственной близости от них. Зона вокруг судов освещалась прожекторами. Два раза Страулино пытался подплыть к судну, но после второй попытки был вынужден отказаться от атаки, так как из-за частых погружений, которые он был вынужден делать, чтобы не заметила охрана (а один раз он уже, было, совсем решил, что его обнаружили, так как с катера бросили несколько глубинных бомб, к счастью, не причинив ему никакого вреда), у него кончился кислород и он лишился возможности опуститься под воду, чтобы прикрепить заряды к корпусу судна.

Когда рассвело, Страулино, так и не дождавшись двух своих товарищей, вместе с оставшимися на берегу пловцами возвратился на «Ольтерру».

Оттуда они увидели, что один из объектов нападения, а именно «Рейвенс Пойнт», начал крениться, быстро уходя кормой в воду. Затем начал погружаться и нос судна. Операция оказалась успешной.

Ди Лоренцо, несмотря на то, что его воздушно-кислородный прибор был поврежден винтом сторожевого катера, удалось подплыть к своей цели и атаковать ее. Джари же, не имея возможности из-за сильного течения добраться до назначенного ему объекта, прикрепил свои заряды к ближайшему судну, оказавшемуся тем же самым, которое избрал для своего нападения ди Лоренцо. Джари, выйдя на сушу, никем не замеченный, вернулся на виллу Кармела, ди Лоренца был задержан испанским патрулем и отведен в казарму карабинеров.

Операция 14 сентября проходила в исключительно неблагоприятных условиях:

1) объекты находились от места спуска пловцов в море на большом удалении: после июльской операции англи-

чане не оставляли корабли на открытом рейде, предпочитая ставить их или в порту, или в восточной части бухты перед военным портом. Исключение делалось только для судов, груженных взрывчатыми веществами;

2) в течение всей ночи стояло полное безветрие, и море было совершенно спокойно, что в значительной степени увеличивало опасность обнаружения;

3) скорость течения оказалась больше, чем предполагалось;

4) отмечалась большая активность службы охраны водного района, которую несли 5 катеров, непрерывно курсирующих вокруг судов, производя время от времени сбрасывание небольших глубинных бомб; зоны стоянки непрерывно освещались прожекторами.

За эту операцию Страулино и ди Лоренцо были награждены бронзовыми, а Джари — серебряной медалью «За храбрость».

На «Ольтерре» Визинтини и его товарищи из «Дивизиона Большой Медведицы» готовились, духовно и физически, к великому подвигу. Об атмосфере, царившей в то время на борту «Ольтерры», и об их настроениях говорят торопливо написанные карандашом листки, адресованные Визинтини своей молодой жене, которая заботливо сохраняет их как память о незабвенном Личо: «23 ноября 1942 года. Я думаю о тебе, и твой образ постоянно поддерживает во мне стремление и готовность к борьбе. Я знаю, что буду драться до конца, ибо мне хочется увидеть, как распадутся сковывающие нас цепи.

24 ноября 1942 года. Я чувствую, что во мне просыпается ненависть к тем, кто не научил нас спокойно смотреть в холодные серые глаза наших врагов, этих северных господ. Мне и моим товарищам предстоит выполнить труднейшую задачу. Сумею ли я оказаться достойным ее?

27 ноября 1942 года. С тех пор как я здесь, я больше не принадлежу вам: меня целиком поглощает работа. Наша задача трудна, но все же ее можно выполнить. Удастся ли нам выполнить до конца намеченную мной поистине

дьявольскую программу? То, что уже сделано нами, достойно удивления. Я знаю, что такое напряжение губит меня, но сейчас это не важно. Моя дорогая Мария, и ты, моя бедная милая мама, не отчаивайтесь, что меня нет с вами. Нам снова приходится бороться, и в эти решительные минуты вы мысленно должны быть со мной.

5 декабря 1942 года. После четырех месяцев сомнений, борьбы и упорного труда мой план наконец близок к завершению. С завтрашнего вечера 3 торпеды и 6 пилотов готовы к выполнению задания... Враг силен и беспощаден, но мы не боимся его. Мы преисполнены решимости победить любой ценой. За это время мы изучили все подстерегающие нас опасности, все препятствия, преграждающие нам дорогу к объектам атаки. А глубинные бомбы и быстроходные сторожевые катера врага только усиливают наше стремление во что бы то ни стало померяться с ним силами. Перед нами стоит очень трудная и сложная задача, но в этой борьбе нас может остановить только смерть. Смерть, которая за наше мужество подарит душам нашим вечный покой — награду тем, кто отдал свою жизнь служению родине.

Накануне этого великого испытания стремление к победе берет верх над всем остальным... Когда я думаю, что наша затея может кончиться плохо, я не могу долго грустить».

Вскоре в Гибралтар вошла сильная эскадра: линейный корабль «Нельсон», линейный крейсер «Ринаун», авианосцы «Фьюриес» и «Формидебл», а также многочисленные корабли охранения. Визинтини записал:

«6 декабря 1942 года. Вчера, когда я писал тебе, что мы находимся накануне очень важных событий, я не ошибся. Учитывая прибытие в порт английской эскадры, я решил провести операцию завтра вечером. С этой базы, расположенной в 2000 милях от родины, мы нанесем свой удар. Мы будем бороться во имя бессмертной римской культуры и во имя достойных ее сынов, которые сражаются и страдают от ран, полученных в боях.

И если Господь охранит нас, наш успех будет достойным ответом спесивому врагу.

Мы, пигмеи, хотим храбро поразить врага прямо в сердце, хотим нанести свой удар по тому, чем он больше всего гордится. И мы ждем, что после этого все раз и навсегда поймут, из какого теста сделаны итальянцы. Вот и все».

7 декабря Визинтини записал в своем дневнике: «Три управляемые торпеды в полной боевой готовности. Скоро мы выйдем в море, и уж если придется погибать, то постараемся продать свои шкуры как можно дороже.

Объекты распределены так: «Нельсон» атакую я; «Формидебл» — Маниско; «Фьюриес» — Челла. Кажется, я предусмотрел все. Во всяком случае, моя совесть совершенно спокойна, я сделал все, что было в моих силах, чтобы обеспечить успех. Перед атакой я обращаюсь с молитвой к Всевышнему, дабы он увенчал труды наши победой и был милостив к нашей Италии и к моей осиротевшей семье!»

В тот же вечер три экипажа: Визинтини и Магро, Маниско и Варини, Челла и Леоне покинули на торпедях «Ольтерру» и направились к Гибралтару. Интервал между выпуском торпед — один час. Через некоторое время все экипажи вынуждены были вернуться, так как обнаружили неисправности торпед (при сборке рулевого привода допустили ошибку). Неисправность быстро устранили, и они снова ушли в море. Охрана порта, в котором находились корабли, представлявшие столь большую ценность, была усилена. Кроме обычных сторожевых катеров, которые во всех направлениях бороздили рейд, кроме прожекторов, непрерывно обшаривающих море, каждые три минуты производилось сбрасывание глубинных бомб. Визинтини, вышедший первым, не обращая внимание на сильные подводные взрывы, пересек рейд и достиг заграждений, которые защищали вход в порт. Это самое сложное препятствие: нужно отыскать проход, в то время как вокруг рвутся глубинные бомбы. С беспримерным

мужеством он преодолел препятствие и продолжал идти вперед.

Между ним и объектом атаки находилась зона взрывов; он вошел в нее.

Раздался близкий взрыв, затем еще один, еще один... и действия Визинтини и Магро прервались; оба они погибли.

Маниско тоже удалось приблизиться к базе; у мола, замеченный часовым, освещенный прожектором и обстрелянный пулеметным и артиллерийским огнем, он пытался уйти, чтобы отвлечь внимание противника от своих товарищей. После 20-минутного движения под водой, атакованный с катера глубинными бомбами, оглушенный, он решил отказаться от атаки. Потопив торпеду и всплыв на поверхность, он, вместе со своим водолазом Варини, взобрался на американское торговое судно, стоявшее на якоре. Экипаж судна, состоящий главным образом из американцев итальянского происхождения, окружил водителей, отдавая должное проявленному ими героизму. Каждому хотелось пожать им руку. Водители сняли с себя резиновые костюмы, чтобы те не попали в руки англичан, сами американцы позаботились о том, чтобы бросить их в море.

Челла и Леоне были застигнуты тревогой, поднявшейся на военно-морской базе, когда находились еще на большом расстоянии от объектов атаки. Несмотря на погоню катеров, им удалось избежать опасности, для чего приходилось погружаться на продолжительное время. Когда же, наконец, Челла, совершенно выбившись из сил, решил отказаться от первоначального намерения всплыть на поверхность и возвратиться на «Ольтерру», он вдруг заметил, что Леоне исчез.

На рассвете из шести храбрецов, вышедших накануне вечером с «Ольтерры», вернулся один Челла; Визинтини, Магро, Леоне погибли, Маниско и Варини попали в плен. Из официального английского источника мы узнали следующее: «В 2 часа 15 мин. 8 декабря три итальян-

ские управляемые торпеды, каждая с экипажем два человека, сделали попытку проникнуть в Гибралтарский порт. Одна из них была обнаружена часовым, освещена, атакована и потоплена артиллерийским огнем и глубинными бомбами. Экипаж подобрало торговое судно, стоявшее на якоре недалеко от мола. Как явствует из ответов во время допроса, они были доставлены из Италии подводной лодкой «Амбра». Второй экипаж проник в порт, но был уничтожен глубинными бомбами; предполагается, что третий экипаж погиб, не достигнув порта».

Через несколько дней тела Визинтини и Магро всплыли на поверхность в Гибралтарском порту. Они были похоронены в море с воинскими почестями. Английские морские офицеры из службы подводного надзора Гибралтара Крэбб и Бэйли возложили венок. Они выполнили задание по осмотру подводной части судов после атаки, прекрасно зная, что каждую минуту могут погибнуть от взрыва заряда торпеды, опасного на расстоянии в полмили. «Благородный поступок этих двух офицеров так и остался непонятым для многих в крепости»¹.

Ныне мать Визинтини, отдавшая родине обоих своих сыновей — один был летчиком, а другой моряком, — с печальной гордостью носит на груди память о них — две золотые медали «За храбрость». А вдова Личо — Мария лишилась и своего последнего утешения: маленькая дочь Валерия, родившаяся несколько месяцев спустя после гибели Визинтини, умерла.

¹ Голдсуорси, Санди экспресс, 25 декабря 1949 года.

ГЛАВА 16

«АМБРА» В АЛЖИРЕ. ТУНИССКАЯ КАМПАНИЯ

Операция «Амбры» в Алжире. Атаки наших управляемых торпед и пловцов. Потери противника. Англичане в Палермо. «Чефало» — подвижная база штурмовых катеров. Пантеллерия и Бизерта. Попытка нападения на Бон. Смерть Тодаро. В Бизерту прибыла «колонна Джоббе». Отступление из Туниса.

11 ноября 1942 года англо-американские войска высадились во французской Северной Африке, 10-й флотилии было приказано принять посильное участие в действиях, имеющих цель помешать снабжению этой новой сильной армии, которой наши части, быстро доставленные в Тунис, готовились дать отпор.

По данным авиаразведки, в алжирском порту и на рейде под разгрузкой стояло много судов. Было решено осуществить комбинированную операцию с одновременным участием управляемых торпед и штурмовых пловцов. Экипажи торпед должны были проникнуть в порт, а пловцы — атаковать корабли на рейде.

Доставка штурмовых средств к месту операции была поручена подводной лодке «Амбра» под командованием капитана 3 ранга Арилло.

Планом операции предусматривалось, что подводная лодка, проникнув на рейд, выпустит пловцов и экипажи торпед, не поднимаясь на поверхность; затем она будет ожидать их возвращения после атаки до 2 час., чтобы взять их на борт и лечь на обратный курс. Пловцы имели указания в первую очередь атаковать суда, стоящие на внешнем рейде.

Для выполнения задания отобрали группу молодых добровольцев — это были их первые боевые действия.

По мере продолжения войны и дальнейшего расширения деятельности 10-й флотилии проблема личного состава становилась все сложнее и сложнее. Для подготовки водителя управляемой торпеды требовался год учебы. Причем только немногие в процессе подготовки проявляли физические и моральные качества, необходимые для того, чтобы стать квалифицированным специалистом. Поэтому отбор был очень строг, а отсеб очень велик. Каждая операция «поглощала» шесть пилотов, как правило, они попадали в плен; необходимо было всегда иметь запасных, чтобы не упустить случая, который мог представиться в любой момент.

В Серкио работа шла полным ходом. Водителей, подготовленных во время войны (жаль, что не раньше, как это полагалось бы делать), едва хватало для того, чтобы удовлетворить текущие потребности.

Для операции в Алжире, имея в виду, что объектами нападения будут торговые суда, а не военные корабли, впервые были применены зарядные отделения, состоящие из двух частей. Вместо обычного зарядного отделения торпеды, содержащего 300 кг взрывчатого вещества, необходимого для поражения боевого корабля, торпеда имела зарядное отделение, разделенное на две равные части, по 150 кг взрывчатки в каждой. Этого было вполне достаточно, чтобы потопить торговое судно. В результате количество объектов, которые могла поразить торпеда, удвоилось.

Приспособление оружия к требованиям и условиям его применения было одним из характерных методов ра-

боты 10-й флотилии. Обычный принцип: «Имея оружие, найти ему применение», — мы заменили другим: «Учитывая конкретную и тактическую обстановку, отыскать оружие и способ его применения, чтобы добиться наибольшего успеха». Это очень полезное правило, требующее умения думать, которого, может быть, из-за привычки к дисциплине не придерживаются в некоторых высших военных сферах.

4 декабря «Амбра» покинула Специю, приняв на борт следующих участников операции:

Экипажи управляемых торпед: капитан-лейтенант Джордже Бадесси (командир группы) со старшиной-водолазом Карло Пезель; старший лейтенант морской инженерной службы Гуидо Арена со старшиной-водолазом Фердинандо Кокки; гардемарин Джордже Реджоли со старшиной-водолазом Коломбо Памолли. Резерв: старший лейтенант Аугусто Якобаччи и старшина Батталья.

Штурмовые пловцы: лейтенант службы морского вооружения Агостино Морелло (командир группы); старшина санитарной службы Оресто Ботти; сержанты Луиджи Рольфини, Альберте Эвангелисти и Гаспаре Гильоне; старшина-водолаз Джузеппе Ферольди; старшина-комендор Эвидео Босколо; кочегар Родольфо Лучано; водолаз Джованни Луккетти и пехотинец Лучано Лучани — всего 10 человек.

Плавание подводной лодки «Амбра» проходило благополучно. 8 декабря штормовая погода плохо действовала на пловцов и особенно на тех, кто прибыл из сухопутных войск. Несмотря на то, что они отлично плавали в бассейне, к морю они еще не привыкли. Но если их физическое состояние было немного ослаблено, то моральный дух высок.

Весь день 11 декабря «Амбра», приближаясь к Алжиру, шла в подводном положении, принимая необходимые меры, чтобы не быть обнаруженной, прижимаясь почти к самому дну, чтобы пройти под заграждениями, которые, по нашим сведениям, закрывали вход в бухту.

Вечером, проникнув на рейд, подводная лодка легла на дно. С 18-метровой глубины через люк был выслан на поверхность Якобаччи, конечно, снабженный кислородным прибором.

Поднявшись на поверхность, он, выполняя функции наблюдателя, следил за обстановкой и докладывал о ней командиру подводной лодки по телефону. Когда выяснилось, что до порта еще довольно далеко, подводная лодка, все так же двигаясь у самого дна, зашла в глубь рейда; наблюдатель сверху управлял ее ходом. Он сообщил, что в 400 м от подводной лодки находится миноносец. Наконец, в 21 час 45 мин. Якобаччи доложил, что лодка находится в середине группы из 6 судов, ближние три из них достаточно крупные.

«Амбра» остановилась примерно в 2000 м от южных ворот порта. В 22 часа 30 мин. пловцы, потеряв некоторое время на одевание, начали выход через люк лодки. В 23 часа 00 мин. все пловцы покинули лодку. Настала очередь экипажей управляемых торпед. В 23 часа 20 мин. весь личный состав штурмовой группы был на поверхности. Наблюдатель объяснил пловцам обстановку; выполнив задание, он возвратился на лодку. Ожидая возвращения участников штурма, в лодке слышали многочисленные взрывы глубинных бомб, среди них некоторые очень большой силы. В 2 часа 30 мин. Якобаччи снова, произведя разведку на поверхности, вернулся на борт и сообщил, что слышал голоса пловцов, разыскивающих его, но ему не удалось их обнаружить. Голоса доносились также и с борта недалеко стоящего корабля, с которого вслед пловцам раздавалось несколько пулеметных очередей.

Время, предусмотренное для возвращения водителей торпед и пловцов, давно истекло, «Амбра» не могла больше ждать. Да к тому же непрерывные взрывы глубинных бомб убеждали Арилло, что на базе противника поднята тревога. В 3 часа «Амбра» начала маневрировать, чтобы выйти с рейда. Вдруг лодка наткнулась на корпус затонувшего корабля, послышался страшный скрежет, но

все обошлось благополучно и она продолжила свой путь. 15 декабря «Амбра» вернулась в Специю, удачно завершив поход.

Бадесси, командир группы управляемых торпед, всплыв на поверхность, убедился, что (учитывая запоздание с выходом) добраться до порта невозможно. Он указал своим товарищам суда на рейде, которые следовало атаковать (по два на каждый экипаж). Сам он подошел к намеченной цели, но неисправность торпеды, возможно, поврежденной во время шторма, свела на нет все пять попыток атаковать судно. В конце концов он был вынужден отказаться от атаки. Бадесси попытался вернуться на борт лодки, но ему не удалось отыскать наблюдателя и он направился к берегу, взяв на буксир двух встретившихся ему по пути пловцов. Уничтожив торпеду и выйдя на берег, он вместе с водолазом Пезель был вскоре задержан французскими солдатами.

Гuido Арена покинул подводную лодку в очень плохом состоянии: головная боль, тошнота, почти полный упадок сил. Несмотря на это, он все-таки решил участвовать в операции и, надеясь на опытность своего товарища Кокки, направился к цели, указанной ему Бадесси. «Через несколько минут, когда мы плыли в надводном положении, я наткнулся на человеческое тело и держал его несколько секунд, полагая, что это кто-нибудь из наших пловцов, которому стало плохо. Но ощутив, что на нем была обычная одежда, а не резиновый костюм, я выпустил его из рук. По всей вероятности, это был труп одной из жертв налетов наших самолетов-торпедоносцев, о которых мы узнали в плавании дня два тому назад»¹.

Около часа ночи Арена, так же, как и Бадесси, отметил: «Орудийный выстрел, два сигнала сирены, через

¹ Выдержки из рапорта старшего лейтенанта Арены, написанного им по возвращении из плена.

несколько минут один за другим два взрыва, шум моторов. По этим признакам можно догадаться, что нас обнаружили и в порту объявлена тревога». Он продолжал свой путь и, подойдя к ближайшему из двух указанных ему судов, прикрепил с помощью водолаза к корпусу судна оба имеющихся у него заряда.

На обратном пути он напрасно пытался разыскать подводную лодку и в конце концов решил направиться к берегу. В 4 часа он вышел на берег вместе с пловцами Лучани и Гильоне. В 6 час. они были задержаны шотландскими стрелками воинской части, расположенной в окрестностях порта.

Как же действовал экипаж третьей управляемой торпеды? Получив от Бадесси приказ атаковать суда на рейде, Редджоли пересек указанный ему сектор, чтобы выбрать наиболее важную цель. Он решил атаковать танкер грузоподъемностью 9000—10 000 т. У танкера не оказалось боковых килей (случай довольно редкий). Заряд был прикреплен к оси винта. Сразу же после этого, используя второй заряд, Редджоли прикрепил его с помощью водолаза Памолли к середине корпуса теплохода водоизмещением около 10 000 т. На обратном пути экипаж торпеды был освещен прожектором и обстрелян из пулемета, к счастью, без последствий. Редджоли и Памолли также не нашли подводной лодки и в 4 часа 30 мин. подплыли к берегу. «Взрывы начались в 5 час. и продолжались до 7 час. С того места, где мы находились, ничего не было видно из-за темноты и небольшого тумана. В тот же день с борта вспомогательного крейсера «Мейдстаун», куда нас доставили, мы увидели недалеко от входа в порт, на том месте, где нами был атакован танкер, плавающие обломки, а по дороге из Алжира в лагерь № 203 мы заметили атакованный нами теплоход (под флагом США) с поврежденной кормой, сидящий на мели»¹.

¹ Из донесения Редджоли и Памолли.

Вот что рассказывает о действиях пловцов командир группы Морелло: «Собрав своих людей, я распределил цели. Перед операцией я получил от командира Боргезе приказ назначить по крайней мере двух пловцов на каждое судно грузоподъемностью более 10 000 т. Я приказал Гильоне и Лучани атаковать первое судно, находившееся на левой оконечности полукруга, образованного стоявшими на рейде судами; Рольфини и Эвангелисти — атаковать второе; Лучано и Луккетти — третье, а Босколо и Ферольди — четвертое. Увидев, что судно, которое я собирался атаковать, очень большое, я приказал Ферольди следовать за мной.

Я приказал Ботти прикрепить заряд к правому борту судна, Ферольди — к корме, сам же я выбрал левый борт. Приблизившись к цели, я слышал голоса на борту, видел человека, курившего, облокотясь на поручни... Вдруг на судне вспыхнул небольшой прожектор и осветил меня. У меня на голове была сетка, я повернулся затылком к лучу света и остался на поверхности, полагая, что вряд ли можно догадаться о том, что под кажущейся кучкой водорослей скрывается голова пловца. Когда я приклепал заряды, было 0 час. 30 мин.»¹.

Не найдя наблюдателя с подводной лодки, Морелло направился к берегу. В 4 часа 00 мин. он вышел на берег.

Ботти и Ферольди прикрепили заряды к корпусу судна в соответствии с полученным приказанием от Морелло.

Луккетти, обнаруженный в море, был схвачен и доставлен на судно, минированное Морелло. Очевидно, это и вызвало тревогу, отмеченную многими пловцами. Рольфини и Эвангелисти атаковали указанный им объект. Босколо атаковал судно, указанное Рольфини и Эвангелисти, так как из-за течения он не смог добраться до своего. Гильоне, Лучани и Лучано, выбившись из сил, не

¹ Выдержки из рапорта лейтенанта Морелло, написанного им по возвращении из плена.

смогли выполнить задания и, не использовав своих зарядов, попросили Бадесси и Арену, идущих на управляемой торпедой, взять их на буксир.

Английское адмиралтейство сообщало: «В 0 час. 30 мин. 12 декабря многочисленные штурмовые средства атаковали торговые корабли в Алжирском заливе и прикрепили к некоторым из них мины и заряды взрывчатых веществ. Пароход «Оушн Вэнквисер» (7174 т) и пароход «Берта» (1493 т) были потоплены, «Импайр Центавр» (7041 т) и «Арметтан» (7587 т) — повреждены. В плен взято 16 итальянцев».

По нашим данным, Реджоли и Арена потопили каждый по пароходу; еще один был поврежден вторым зарядом Реджоли; судно, минированное Морелло, Ферольди и Ботти, предположительно считалось потопленным и, наконец, судно, атакованное Эвангелисти, Рольфини и Босколо, было или потоплено, или повреждено.

Несмотря на то, что эта операция имела успех, он был слишком мал. При одновременном использовании 16 человек можно было ожидать большего. Но во всяком случае, по сообщениям англичан, еще 20 295 т вражеского торгового флота было выведено из строя.

За эту операцию командиру подводной лодки «Амбра» Арилло, который уже однажды провел точно такую же операцию в Александрии, была вручена золотая медаль «За храбрость», а члены штурмовой группы были по возвращении из плена награждены серебряными медалями.

В официальных списках военных потерь, опубликованных английским адмиралтейством, можно было заметить следующее:

2 января 1943 г. Палермо. *Шариотс* XV—XVI—XIX—XXII—XXIII—1,2 т.

8 января 1943 г. Ла Маддалена. *Шариотс* X—XVIII—1,2 т.

19 января 1943 г. Триполи. *Шариотс* XII—XIII—1,2 т.

Эти «шариотс» были не чем иным, как управляемыми торпедами, перечисленными с британской точностью с указанием их водоизмещения.

О действиях в Ла Маддалене и в Триполи ничего не известно; остается предположить, что 4 английские управляемые торпеды по неизвестным причинам исчезли в море вместе с их экипажами, не достигнув места назначения.

3 января 1943 года я в соответствии с телеграфным распоряжением министерства прибыл в Палермо для участия в расследовании обстоятельств нападения на порт, совершенного в предыдущую ночь штурмовыми средствами.

Из 5 управляемых торпед, принимавших участие в операции, 2 погибли в море, еще не добравшись до порта. Три достигли порта и преодолели сетевые заграждения. Экипажи двух торпед прикрепили свои заряды к корпусу строящегося корабля — легкого крейсера «Ульпио Траяно» водоизмещением 3300 т. Взрыв большой силы разрушил легкий металлический корпус корабля, однако он продолжал возвышаться над водой, так как глубина в этом месте небольшая. Экипаж третьей торпеды прикрепил заряд под винтами торгового судна «Виминал». Взрыв, однако, причинил незначительное повреждение судну. Через несколько дней «Виминал» уже могло покинуть порт и отправиться на ремонт в другое место.

Водители английских торпед прикрепили к корпусам нескольких мелких судов небольшие заряды, но вследствие неисправности взрывателей они не взорвались и были извлечены нашими водолазами.

Все англичане (6 человек), проникшие в порт, были взяты в плен через несколько часов после выхода на сушу. Три торпеды, не имевшие механизма самоуничтожения, были выловлены и тщательно осмотрены. Оказалось, что они являются подражанием нашим первым «Майали», без каких бы то ни было усовершенствований. Снаряжение их водителей имело много очень серьезных технических недостатков: в частности, резиновый комбинезон, который в отличие от нашего полностью закрывал голову, сделан был очень неудачно, и возможно, это и было основной причиной высокой смертности среди ан-

глийских водителей. Допросу шести пленных я посвятил несколько дней. Несмотря на то, что пленные были очень неразговорчивы и никто из них не собирался выдавать тайну, мне все же удалось после долгих бесед с ними получить кое-какие полезные сведения.

Оказалось, что англичане после наших первых бесплодных попыток атаковать Гибралтар достали со дна обломки одной из наших управляемых торпед (может быть, торпеда Биринделли) и построили точно такую же.

Обучение личного состава проводилось на корабле, находившемся обычно в Шотландии.

Военнопленные были очень удивлены совершенно неожиданной технической компетентностью офицера, ведущего допрос. Один из английских офицеров даже спросил меня: «Откуда вы так хорошо знаете устройство этих средств и особенности их использования?» Я ответил ему, что командовал подводной лодкой, которая доставила экипажи итальянских управляемых торпед в Гибралтар и в Александрию. Англичанин встал и попросил оказать ему честь, т. е. разрешить пожать мне руку. Потом он мне рассказал, что в актовом зале их школы на стене висит репродукция снимка, взятого из итальянской иллюстрированной газеты, изображающего наших водителей, к которым они питают большое уважение, считая их своими учителями. Один из этих англичан, простой добродушный с виду водолаз, питающий главным образом чисто спортивный интерес к подводному делу, настойчиво просил меня зачислить его в состав наших штурмовых средств и, как мне показалось, был очень огорчен отказом.

Англичане были тщательно подготовлены к тому, чтобы суметь скрыться, выйдя на сушу; каждая часть их одежды имела какой-нибудь секрет; пуговицами служили крошечные компасы; в складках брюк были спрятаны пилочки, чтобы распилить решетку тюрьмы, если случится туда попасть; в подкладках курток были зашиты географические карты, отпечатанные на шёлке, с указанным

на них маршрутом в Швейцарию; в карманах были итальянские деньги, сигареты и спички, сделанные на наших фабриках. Попытки английских штурмовых средств атаковать наши корабли были своеобразным проявлением духа спортивного соревнования, составляющего одну из самых приятных черт характера англичан.

С целью воспрепятствовать снабжению гарнизона Мальты и, в частности, для охоты за быстроходным крейсером «Вэлсмен», которому несколько раз удавалось безнаказанно доставлять на остров необходимые материалы, была организована база наших катеров на Пантеллерии. 21 октября 1942 года «Чефало» вышел из Специи, имея на борту три торпедных катера. Он доставил их на Пантеллерию, а сам стал выполнять роль плавучей базы. Отсюда по распоряжению высшего морского командования катера выходили ночью на перехват в Тунисский пролив. В группу водителей катеров, которой командовал Тодаро, только что вернувшийся с Черного моря, входили: офицеры де Куал, Унгарелли, Гаритта, Скардамалья и Минати; рулевые гардемарины: Манотти, Фракассини и Патане; унтер-офицеры: Тонисси, Барабино, Торриани, Вирджилио, Патрици, Пакурелло и Гуерчо. Отряд пополнили другими катерами, которые были доставлены на Сицилию, а затем своим ходом или на моторных баржах прибыли на Пантеллерию.

После высадки англо-американских войск во французской Северной Африке (11 ноября) и создания нового тунисского фронта «Чефало», погрузив в Трапани новые штурмовые средства, отправился в Бизерту, сопровождая несколько катеров, шедших своим ходом от Сицилии до Туниса.

В Бизерте была создана новая база, находившаяся в подчинении командующего Тунисским военно-морским районом адмирала Бьянкери. Жизнь для нас там из-за постоянных воздушных бомбардировок была сплошным адом (противовоздушная оборона всей Бизерты состояла из одного пулемета «Чефало», а местные зенитные бата-

реи, обслуживаемые французами, или не стреляли совсем, или умышленно открывали огонь с опозданием).

Проводились многочисленные выходы в море с целью патрулирования берегов, занятых противником. Частые встречи с его торпедными катерами, когда из-за разницы в вооружении нам приходилось отступать, а также почти непрекращающееся волнение на море сильно сдерживали неутомимую агрессивность Тодаро и подчиненных ему людей.

Порт Бон, бывший, по нашим сведениям, центром морских коммуникаций противника, решено было атаковать при помощи пловцов, доставленных на катерах. Так как расстояние не позволяло осуществить эту переброску непосредственно из Бизерты, решили устроить промежуточную базу на острове Ла-Галите, расположенном примерно на середине пути между Бизертой и Боном.

13 декабря «Чефало» с экспедиционной группой пришел к острову Ла-Галите. В тот же вечер в море вышли два торпедных катера. Один из них, управляемый Тодаро и Барабино, вместо торпеды имел на борту трех пловцов (Кочеани, Джари, Мистрони), задачей которых являлось проникнуть в Бон; другой, управляемый Унгарелли, охранял его. Волнение на море сильно мешало выполнению задания. Прибыв к погруженному в темноту побережью, катера двинулись вдоль него, пытаясь найти порт. Напрасно они ожидали воздушной бомбардировки порта, которая должна была, как это планировалось, помочь им ориентироваться. Волнение на море все усиливалось, туман и дождь не давали возможности ориентироваться по предметам на берегу. Группа вынуждена была повернуть назад.

Утром 14 декабря оба катера вернулись на «Чефало». Экипажи бросились на койки, чтобы отдохнуть. В 8 час. 15 мин. самолеты обстреляли «Чефало»: одна пуля пробила настил и попала Тодаро в голову — он умер мгновенно. Так погиб на боевом посту Сальваторе Тодаро, командир надводного отряда 10-й флотилии МАС. Отважный офи-

цер, уже награжденный в ходе войны крестом «За военные заслуги», двумя бронзовыми и тремя серебряными медалями «За храбрость», он был посмертно награжден золотой медалью «За храбрость».

«Чефало», получивший в результате пулеметного обстрела многочисленные пробоины (самолеты также сбросили две небольшие бомбы, одна из которых разбила катер Тодаро), начал тонуть и вскоре лег на грунт. Экипаж перебрался на остров Ла-Галите и попытался связаться по радио с базой в Бизерте при помощи местной радиостанции, которую обслуживал француз, но напрасно. Наконец это удалось сделать при помощи рации «Чефало». В тот же вечер из Бизерты пришел торпедный катер с водителями Калози и Буттаццони, после чего Унгарелли отправился доложить о случившемся адмиралу Бьянкери.

Тодаро был похоронен на острове Ла-Галите товарищами по оружию, любившими его, как отца и брата; простой деревянный крест стоит на берегу моря, там, где он спит вечным сном.

В это же время, а именно 15 декабря, в Бизерту прибыла из Альба Фьорита «колонна Джоббе»¹, которая под давлением наступающих английских войск прошла вдоль всего ливийского побережья. После смерти Тодаро капитан-лейтенант Козулич принял командование нашей оперативной базой в Тунисе.

Усилиями подводных пловцов «Чефало» подняли на поверхность и судно смогло вернуться на базу, а катера под командованием Козулича снова возобновили патрулирование с целью нарушить морские пути сообщения противника, движение по которым обычно осуществлялось по ночам. Однажды во время ночного налета английский самолет упал в море; де Куал и Скардамалья

¹ 4 торпедных катера и 6 катеров МТМ, 5 автомашин с прицепом, трактор с прицепом, грузовичок, 2 автоцистерны.

отправились на катере к месту падения. В плен был взят стрелок с самолета, некий Макдоннелл. Были также возобновлены попытки атаковать порт Бон. В них принимали участие штурмовые пловцы Страулино, Кочеани, Пачолла и Джари. В один из выходов, который имел место 6 апреля, сильное волнение на море, поднявшееся в тот момент, когда катера подошли к входу в порт, помешало спуску в воду пловцов и сильно затруднило возвращение катеров на базу. С потерей Туниса (8 мая 1943 года) наша база также была ликвидирована, катера оставили Бизерту последними вечером 9 мая. 4 катера, совершив переход, 10 числа пришли в Кальяри; другие отправились на Сицилию; один, управляемый Латане, оставшись без бензина, проделал последний отрезок пути под парусом.

Катера, вернувшиеся из Туниса, влились в дивизион Унгарелли, базировавшийся в Аугусте.

Этот дивизион тоже не оставался без дела, все время находясь на подступах к Мальте. В декабре 1942 года была предпринята попытка, используя 6 пловцов, переброшенных на 3 катерах, атаковать корабли в Ла-Валетте. Эта операция не имела успеха из-за задержек во время приближения к порту. Такая же операция, повторенная в апреле 1943 года, была сорвана штормовой погодой на море.

ГЛАВА 17

ФРОНТ СУЖАЕТСЯ. 10-я ФЛОТИЛИЯ АКТИВИЗИРУЕТ СВОИ ДЕЙСТВИЯ. МАЙ — СЕНТЯБРЬ 1943 года

Принимаю командование флотилией. Задачи расширяются. Гибралтар атакован с «Ольтерры». Угроза высадки. Сардиния или Сицилия? 10 июля все сомнения рассеялись. Дивизион катеров на Сицилии защищает остров. В Специи устроена ловушка для вражеских подводных лодок: операция Маталуно. Золотая медаль «За храбрость» на знамени 10-й флотилии. Штурмовые пловцы в испанских портах. Операции Ферраро в Турции. Подводная лодка «Амбра» в Сиракузах. 25 июля. Новые действия «Дивизиона Большой Медведицы». Поездка в Калабрию. Две предстоящие операции. 8 сентября.

Первого мая 1943 года капитан 2 ранга Форца оставил командование 10-й флотилией МАС в связи с его назначением на один из кораблей; вместо него назначили меня.

Наша флотилия превратилась в крупную боевую часть со специфической организацией и особыми задачами. В то время в ней были сосредоточены все средства для наступательных действий военно-морского флота (исключая подводные лодки, катера-охотники и торпедные кате-

ра), так как крупные корабли перед лицом растущего превосходства противника на море и в воздухе были заняты выполнением задач чисто оборонительного характера.

Военное счастье изменило нам на всех фронтах. После того как в России, стране с огромными просторами и суровым климатом, была сломлена наступательная мощь немецкой военной машины, основная масса американской продукции и вооружения обрушилась на Италию с моря и с воздуха. Когда Италия потеряла Абиссинию и владения в Северной Африке, а господство на Средиземном море и в воздухе окончательно перешло к противнику, мы стали осажденной страной, со всех сторон окруженной врагом, который с неба сеял на наши города разрушение и смерть. Наш военно-морской флот, действовавший в начале войны с базы в Таранто, под нажимом авиации противника перемещался к северу и к этому времени дислоцировался частично в Специи, а частично в Генуе. Эта дислокация носила характер вынужденной «консервации», так как нехватка нефти и отсутствие самолетов, которые могли бы прикрывать корабли с воздуха, препятствовали участию флота в военных действиях.

На долю 10-й флотилии выпала задача — развернуть активные боевые действия, подсказанные сложившейся обстановкой, а именно действия небольших по размерам кораблей, постройка которых отнимала очень мало времени, а расход горючего был ничтожно мал. Успех таких кораблей определялся не их боевой мощью, а изобретательностью, смелостью, инициативой и непреклонной волей личного состава.

В то время как наши вооруженные силы были вынуждены отступать на всех фронтах, распадаясь под сокрушительными ударами внешних врагов и благодаря коварным действиям тех, чья заговорщическая деятельность подрывала мощь страны изнутри, 10-я флотилия МАС с неиссякаемой и все растущей энергией увеличивала свою активность и распространяла свои действия на все более отдаленные районы, упорно отыскивая врага

и нападая на него повсюду, где только представлялся удобный случай.

В период с мая по сентябрь 1943 года атаки, проведенные добровольцами 10-й флотилии, следовали одна за другой во всех частях Средиземного моря.

После славной, но неудачной операции группы Визинтини в декабре 1942 года организационная сторона дела с честью выдержала трудное испытание, у противника не возникло никаких подозрений, когда с «Ольтерры» бесследно исчезли Визинтини, Магро, Леоне, Маниско и Варини, погибшие или захваченные в плен.

Работа на судне продолжалась. «Дивизион Большой Медведицы» был восстановлен. Капитан 3 ранга Эрнесто Нотари являлся командиром группы. На «Ольтерру» прибыли: водолаз сержант Арно Лаццари, старший лейтенант Камилло Тадини с водолазом Сальваторе Маттера и старший лейтенант службы морского вооружения Витторио Челла (единственный человек, вернувшийся из операции 8 декабря) с водолазом Эузебио Монталенти. Нотари, старый морской волк, был моим учеником, когда еще в 1933 году на спасательном судне «Титан» я руководил водолазными курсами и курсами глубоководного спуска. Ему в то время удалось достигнуть в стальном скафандре глубины 150 м, побить тем самым тогдашний мировой рекорд. Он добровольно поступил в нашу школу в Серкио и проходил там курс обучения на отделении водителей управляемых торпед.

Серьезный, молчаливый, исключительно крепкого «водолазного» телосложения, он принадлежал к числу «молодых», призванных заменить своих отважных предшественников, хотя уже и вышел из того возраста, который считался лучшим для нашей службы.

Вслед за водителями прибыли управляемые торпеды. Они были доставлены на «Ольтерру» точно таким же способом, как и раньше: снова на судно прибывали котельные трубы, моторы, части машин. Все это, как и прежде, подвергалось тщательному контролю со стороны ис-

панских таможенных служащих, но никто из них не догадывался об истинном назначении этих материалов.

Мастерская на борту снова возобновила свою работу: в короткое время были собраны три управляемые торпеды, резервные находились еще в процессе сборки.

Опыт операции 8 декабря убедил нас в необходимости оставить мысль о проникновении в Гибралтарский порт: слишком сильна была его охрана.

Мы решили перенести наши атаки на суда, которые во все возрастающем количестве бросали якоря на рейде. Они являлись более доступными целями, так как находились ближе к нам и охранялись не так тщательно (хотя противник и начал работы по устройству подводного сетевого заграждения вокруг зоны, предназначенной для стоянки конвоев). Уничтожение этих кораблей было чрезвычайно важным делом, так как в то время основная задача состояла в том, чтобы нарушить, насколько возможно, снабжение частей противника, сражавшихся с остатками нашей армии в Тунисе и теперь, вероятно, готовившихся к высадке на один из наших больших островов — Сицилию или Сардинию.

В ночь на 8 мая 1943 года, воспользовавшись темнотой и штормовой погодой, мешавшей противнику пользоваться гидрофонами и вести визуальное наблюдение, Нотари, Тадини и Челла со своими водолазами вышли на торпедах в море через отверстие в борту «Ольтерры».

Управляемые торпеды так же, как и в алжирской операции, были снабжены зарядными отделениями, разделенными на две части, поэтому каждый экипаж должен был атаковать два корабля. Объекты нападения были выбраны Нотари среди судов, наиболее удаленных от Альхесираса и, следовательно, расположенных ближе к Гибралтару. Это, правда, увеличивало продолжительность плавания, однако должно было ввести противника в заблуждение относительно появления в бухте управляемых торпед и отвести всякие подозрения от «Ольтерры».

В ходе этой операции водители торпед встретили большие трудности, связанные как с чрезвычайно активными действиями сторожевых катеров, во всех направлениях прочесывавших рейд, так и с сильными течениями, вызванными штормом. Им по многу раз приходилось повторять свои атаки (в частности, Тадини — 6 раз) и прибегать к различным уловкам, чтобы удержаться под корпусом судна в течение времени, необходимого для прикрепления заряда, борясь с течением, стремившимся увлечь их прочь от объекта. Таким образом, в результате нечеловеческих усилий трем экипажам, избежав подстерегающей их каждую минуту опасности, удалось минировать по одному кораблю. Затем со своими торпедами они вернулись на «Ольтерру», проникнув через потайное отверстие, и снова приняли вид моряков торгового флота. С праздным и рассеянным видом они вышли на палубу, однако каждый уголком глаза внимательно следил за минированным им кораблем, уже различимым в свете начинающегося утра, ожидая дальнейших событий. Сколько раз они посмотрели на часы за эти несколько минут? И вот, с обычной точностью наших взрывателей с часовым механизмом, один за другим раздалась три взрыва, подбросивших три груженных корабля в воздух; «Пэт Харрисон» (7000 т) и «Махсуд» (7500 т) легли на грунт, не затонув полностью лишь из-за малой глубины; а «Камерата» (4875 т) исчез под водой.

Визинтини был отомщен: «Дивизион Большой Медведицы», созданию которого он так много отдал, добился своего первого успеха.

Ночью наши агенты разбросали по северному берегу бухты резиновые костюмы. Как мы и предполагали, они на следующее же утро были обнаружены испанцами и ввели англичан в заблуждение. «У нас не было никаких доказательств, — писал Голдсуорси, — что «Ольтерра» была замешана в эту историю. Из резиденции английского морского командования в Гибралтаре можно было невооруженным глазом видеть надстройки «Ольтерры», воз-

вышающиеся над внешним молотом Альхесираса. Возможность, что «Ольтерра» в какой-то степени связана с атаками управляемых торпед, была допустима, однако никогда не было заметно ничего такого, что могло бы пролить свет на ее истинную роль».

Это было результатом технического совершенства, принятых мер предосторожности, непрерывного самоконтроля и постоянной маскировки. Почти год 10-я флотилия с «Ольтерры» угрожала Гибралтару, и вот, наконец, были достигнуты первые результаты. Несмотря на все старания англичан, им так и не удалось установить подлинную причину гибели судов. Их состояние можно было сравнить с состоянием человека, который, запершись в собственном доме и забаррикадировавшись в своей комнате, по ночам просыпается от выстрелов, раздающихся неизвестно откуда и наносящих ему каждый раз новые, правда, пока не опасные раны. Эти выстрелы сводят его с ума от ярости, потому что он не может обнаружить, где спрятался его противник, и от ужаса, что рано или поздно этот таинственный и неуловимый враг нанесет ему опасную рану, поразив какой-либо жизненно важный орган (военные корабли).

С отступлением из Туниса (май 1943 года) фронт приблизился к Италии; надо было принимать меры к ее обороне, 10-й флотилии МАС поручили организовать подвижную оборону побережья Сицилии и Сардинии. В то время никто толком не знал, на какой из этих островов хлынет волна завоевателей.

Наши подводные средства дислоцировались в соответствии с новой обстановкой. На Сицилии усилили дивизион Унгарелли, уже много времени находившийся в Аугусте.

На Сардинии создали три оперативные базы: одна группа катеров находилась в Карлофорте, а другая — в Боза Марина с задачей атаковать десантные суда противника в случае их приближения. Ленци командовал отрядом катеров в целом, де Куал и Массарини были назна-

чены командирами групп. На обратном пути после доставки катеров на Сардинию судно «Сольола» было потоплено артиллерийским огнем подводной лодки противника; оно было заменено «Пегасом».

Третья база специального назначения была создана в порту Кальяри; ее подготовка проводилась особенно тщательно.

Группа пловцов под командованием лейтенанта Фаварелли получила задание — втайне от местных гражданских и военных властей устроить своего рода пещеру в гряде, составляющей западный мол порта. Здесь был организован склад продовольствия, снаряжения, взрывчатых веществ; их количества было достаточно для многочисленных диверсий. План был таков: если противник высадится в Кальяри, наша группа, воспользовавшись заранее подготовленным убежищем, «исчезнет с лица земли». В то время как горстка пловцов, укрывшись в пещере, устроенной в молу, будет время от времени совершать нападения на корабли противника при помощи «Миньятте» и «Баулетти», другая группа должна будет выбрать наиболее благоприятный момент (скопление большого количества судов в порту и ценных грузов), чтобы взорвать нефтехранилища и вызвать пожар в порту. Подготовка этой операции, которая требовала много времени и напряженной работы, была поручена командиру группы пловцов 10-й флотилии по фамилии Волк — офицеру, обладавшему исключительными организаторскими способностями и пользующемуся непререкаемым авторитетом у подчиненных.

10 июля все сомнения относительно места высадки исчезли: враг высадился на Сицилии.

База в Кальяри была расформирована, тогда как базы катеров под командованием де Куала и Массарини остались на местах, так как существовало мнение, что следующим объектом нападения противника будет Сардиния.

На Сицилии дивизион Унгарелли находился в процессе реорганизации, так как в него влились катера,

вернувшиеся из Туниса (сам Унгарелли прибыл в Аугусту 9 июля из Специи с автоколонной, доставившей торпеды и запасные части, необходимые, чтобы снова пустить в ход штурмовые средства, участвовавшие в предыдущих боевых действиях). В результате спешной эвакуации Аугусты, подвергшейся нападению с суши, дивизион был вынужден отойти и перебазироваться на остров Белла у Маццаро близ Таормины.

С этой новой базы катера много раз ходили к Сиракузам, Аугусте, Катании, по мере того как эти порты попадали в руки англичан, нападая на вражеские конвои. Командование 10-й флотилии прислало подкрепление: новые штурмовые средства и личный состав; с Сардинии прибыл Ленци, принявший командование всей группой катеров на Сицилии.

Часто происходили столкновения с кораблями противника. Однажды утром два английских крейсера и четыре миноносца подошли к берегу на расстояние 2000 м и начали артиллерийский обстрел виадука Сан-Августина на дороге Таормина — Мессина. Внезапного появления нашего катера (Ленци — Барабино) было достаточно, чтобы заставить корабли противника отойти, прикрывшись дымовой завесой¹.

В это же время выполнялись задания по заброске в тыл противника диверсионных групп. В частности, Унгарелли, Ленци и Фракассини высадили группу диверсантов на мысе Сан-Кроче; выполнив задание, она пересекла линию фронта и вернулась на базу. Другая группа, также высаженная нашими катерами, через несколько дней вернулась в Калабрию, переправившись через Мессинский пролив на надувных лодках.

К сожалению, судьба Сицилии не могла зависеть от наших маленьких штурмовых средств и от отваги их ру-

¹ Этот случай неправдоподобен и вызывает большое сомнение. — Прим. ред. («Воениздат»).

левых; под давлением наступающего противника катера отошли в Мессину.

Когда противник приблизился к Мессине, катер MTSM-262 под управлением Ленци и Барабино был последним итальянским кораблем, который покинул Сицилию, направляясь к берегам Калабрии, где сразу же с неиссякаемым упорством была создана новая база штурмовых средств, чтобы организовать сопротивление дальнейшему наступлению противника.

В Специи, как, впрочем, и в других крупных военно-морских базах, была организована внешняя служба воздушного наблюдения; ее несли снабженные звукоулавливателями небольшие суда, расположенные полукругом милях в 20 перед портом. Они имели задачу своевременно сообщать на базу, где стояли наши крейсера, о приближении самолетов противника.

С некоторого времени эти суденышки стали подвергаться нападению подводных лодок противника, которые, всплывая недалеко от них, без всякого риска для себя расстреливали их из орудий.

Командование военно-морского округа Специи предложило нам отыскать способ защиты этих судов, выполнявших нужное и полезное дело.

Для подводных лодок противника была устроена ловушка. Теперь на буксире у некоторых судов службы воздушного наблюдения находились наши торпедные катера, замаскированные под безобидные шлюпки. В катерах день и ночь дежурили экипажи, готовые атаковать подводную лодку, как только она появится. Дни за днями проходили в долгом, томительном ожидании; это длилось целыми неделями. Торпедные катера сменялись через 48 час. Наконец, терпение было вознаграждено: с катера, которым командовал лейтенант Маталуно, была обнаружена подводная лодка, внезапно всплывшая поблизости. Не колеблясь ни секунды, Маталуно, сбросив маскировочный тент, отдал буксир, запустил моторы и поднял военно-морской флаг. Затем он вышел в атаку и

выпустил торпеду. Однако подводная лодка, вовремя заметив опасность, скрылась под водой. Была объявлена тревога, из Специи прибыли противолодочные суда и начали систематическую охоту за подводной лодкой, но, как это часто бывает, результаты ее остались неизвестными.

Если эта операция и не имела положительных результатов, она заставила противника быть осторожнее. Атаки подводными лодками судов, несущих службу воздушного наблюдения, больше не возобновлялись, и они могли спокойно заниматься своим скромным, но очень важным делом.

10 июня 1943 года, в день военно-морского флота, знамя 10-й флотилии МАС было украшено золотой медалью «За храбрость». В приказе говорилось:

«Прямая наследница славы храбрецов, которые своими действиями во вражеских портах в годы первой мировой войны удивили весь мир и обеспечили итальянскому военно-морскому флоту абсолютное первенство в этой области, 10-я флотилия МАС показала, что семена, некогда брошенные героями, принесли достойные плоды. В ходе многочисленных беспримерных по своему мужеству операций смельчаки 10-й флотилии, презирая опасность и преодолевая препятствия, воздвигнутые на их пути природой и современной системой охраны и обороны портов, сумели настичь врага, укрывшегося в своих самых надежных военно-морских базах, потопив два линейных корабля, два крейсера, один эскадренный миноносец и большое количество торговых судов общим водоизмещением свыше 100 000 т.

Героическая 10-я флотилия МАС верна своему лозунгу: «За короля, за честь знамени!».

Тем временем в портах некоторых нейтральных стран, куда заходили вражеские суда, создавались небольшие группы наших боевых пловцов, которые различными способами (скрываясь от хозяев и вражеских шпионов) действовали по ночам, когда представлялся подходящий

случай, прикрепляя заряды взрывчатых веществ к подводной части кораблей противника.

Одна из таких баз была организована на итальянском судне «Гаэта», интернированном в порту Уэльва. Группа из трех человек под командованием храброго унтер-офицера Вианелло обосновалась на борту под видом членов экипажа. Много неприятностей доставили этой группе английские агенты, осуществлявшие наблюдение за этим портом ввиду его важности: здесь производилась погрузка железной и медной руды из Рио-Тино. Было минировано несколько судов, но результаты этих действий остались неизвестными. Наверняка было известно только то, что каждый корабль, прибывающий в Гибралтар из испанских портов, подвергался самому тщательному осмотру водолазами службы безопасности и что по крайней мере одно минированное судно было ими вовремя избавлено от зарядов.

Проводилась подготовка к организации таких баз в Малаге и Барселоне, в Лиссабоне и Оporto. На их деятельности я не буду останавливаться, так как ее начало совпадает с сентябрьскими событиями.

Но секретная операция старшего лейтенанта Ферраро, одна из самых блестящих, осуществленных во время войны, заслуживает того, чтобы о ней рассказать подробно.

Согласно имевшимся в нашем распоряжении разведывательным данным, в турецких портах Мерсин и Александретта наблюдалось оживленное движение судов противника. Там происходила погрузка хромовой руды — сырья, столь необходимого для военной промышленности. При участии службы секретной информации военно-морского флота была разработана операция с целью нарушить движение судов в этом районе, где до сего времени все было спокойно.

Принимая во внимание гидрографические особенности порта Александретта, открытый рейд, на котором корабли должны были становиться на якорь в 2—3 км от

берега (руда доставлялась к судам на баржах), наиболее подходящим оружием для нападения были признаны «Баулетти», доставляемые к объекту атаки пловцами.

Выполнение этой операции было поручено одному из самых опытных пловцов 10-й флотилии — старшему лейтенанту Луиджи Ферраро. Благодаря стараниям специалистов наш пловец был замаскирован под служащего министерства иностранных дел, направляемого в итальянское вице-консульство, расположенное в Александrette. Необходимо было создать условия, которые позволили бы ему пересечь границы половины европейских государств, не вызвав ни у кого, а особенно у турок, столь ревниво оберегавших свой нейтралитет, никаких подозрений. Затем надо было снабдить этого человека документами, оправдывавшими его пребывание в аппарате итальянского вице-консула в Александrette, который, принимая во внимание его официальное положение, не должен был быть замешан в эту историю.

Чтобы раздобыть необходимые документы: служебный паспорт, рекомендательное письмо к консулу, свидетельство о дипломатической неприкосновенности багажа, не подлежащего таможенным досмотрам, — надо было официально обратиться в министерство иностранных дел. Однако по некоторым соображениям, в первую очередь из-за опасности разглашения тайны, мы решили действовать другим путем. В правительственных учреждениях в то время уже ощущалось чувство неверия и безнадежности, что порождало атмосферу скрытого поражения, которое плохо вязалось с нашими планами. Кроме того, министерство иностранных дел, с которым мы и прежде вели подобного рода переговоры, оказывая нам содействие, обращало наше внимание на тот факт, что использование мнимых дипломатов дискредитирует весь дипломатический корпус, и поэтому даже те, которые по закону пользуются дипломатической неприкосновенностью, могут лишиться доверия из-за таких злоупотреблений.

Но из всякого положения можно найти выход: один наш младший офицер был знаком с одной смелой и расторопной машинисткой из министерства иностранных дел. Учитывая высокие патриотические цели предприятия, ему не составило большого труда убедить ее помочь нам. Так мы достали паспорт, бланки и даже печать министерства (которую мы, использовав, тотчас же вернули).

В первых числах июля 1943 года консульский служащий Луиджи Ферраро, элегантный молодой человек с непринужденными манерами, снабженный соответствующими документами, представился итальянскому консулу в Александретте маркизу Иньяцию ди Санфеличе (который, не будучи заранее уведомленным, его не ожидал) и вручил письмо за подписью министра иностранных дел. В письме было сказано, что Луиджи Ферраро временно направляется в консульство для выполнения особого задания министерства. Господина консула просили оказывать ему в этом всяческое содействие.

С собой Ферраро привез четыре довольно тяжелых чемодана, не подлежащих таможенным досмотрам как дипломатический багаж.

Он сразу же сдружился с секретарем консульства Джованни Роккарди, в действительности офицером секретной службы военно-морского флота.

Именно Роккарди, долгое время находившийся в Александретте и хорошо знавший здешнюю обстановку и окружение, сообщил в министерство о возможности проведения действий против вражеских судов в этом районе. Он был вдохновителем этой операции и незаменимым помощником Ферраро в части ее организации и осуществления.

Роккарди писал об обстановке в Александретте: «Приезд Ферраро, если и сделал эту операцию возможной с точки зрения технической, то нисколько не упростил организационной стороны дела, ибо теперь речь шла о том, чтобы без особого шума ввести в наше общество

(чрезвычайно падкое до всякого рода сплетен) новое лицо. Действовать приходилось в небольшом пограничном городке, где с живейшим интересом следили за интригами, которые плели шесть консульств: американское, английское, французское, греческое, немецкое и итальянское. Александретта насчитывала 12000 жителей, главным образом арабов. Население города не питало к нам особой вражды и, может быть, даже было нашим потенциальным союзником. Однако оно было покорно туркам и испытывало сильное влияние вражеской пропаганды, находившей благоприятную почву среди греков и евреев, относившихся к нам чрезвычайно враждебно и в большей своей части являвшихся добровольными английскими шпионами. Англичане, благодаря их участию в постройке порта, осуществлявшейся английскими специалистами и на английские средства, и в строительстве дороги Александретта—Адана, практически держали в своих руках все местные органы власти. Американское же влияние в ту пору еще только начинало давать о себе знать.

К этому следует добавить, что ограничения, действовавшие в Турции во время войны, были особенно строгими в Хатае — районе, население которого подозревалось в антитурецких настроениях, а отсюда — проверки документов под всевозможными предлогами, запрещение охоты и рыбной ловли для иностранцев и т. п.

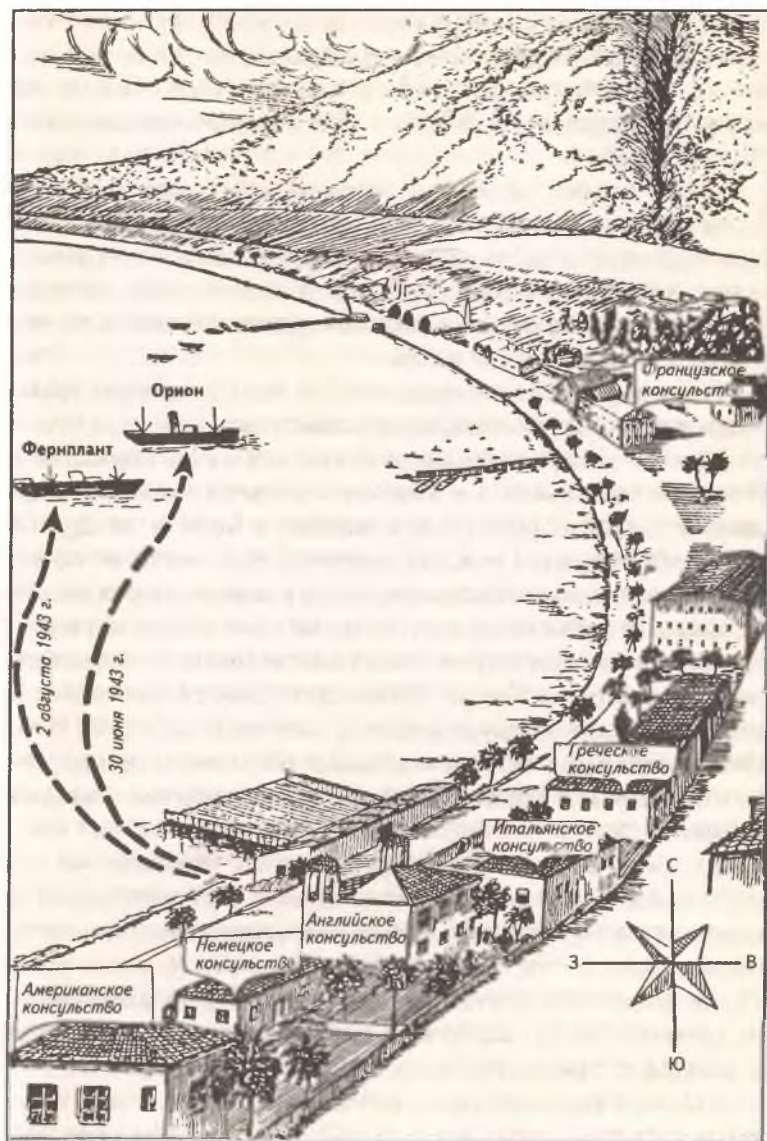
Мне удалось все устроить довольно удачно, и наша работа проходила буквально под носом у агентов Интеллидженс сервис, которым было поручено следить за итальянскими подданными и, я думаю, особенно за нами, несмотря на наш самый невинный вид. Моя задача была во многом облегчена общительным и искренним характером Ферраро, отметавшим всякое подозрение о темных заговорщических планах»¹.

¹ Из докладной записки Роккарди.

Через несколько дней после приезда Ферраро в Александретту Роккарди ввел его в светские и дипломатические круги города. Ферраро стал каждое утро бывать на пляже (и все скоро убедились, что он не умеет плавать). Вечера он проводил на террасе кафе, расположенного на пляже, танцевал, пил и беззаботно проводил время, как это и полагалось делать на его месте всякому молодому дипломату. Его любимым занятием были спортивные игры, особенно он пристрастился к игре в шары (воссе). Каждый вечер из ящика, заранее принесенного из консульства, на виду у всех извлекался необходимый для игры инвентарь. С наступлением сумерек игра заканчивалась, а ящик ставился в купальную кабину консула.

Вечером 30 июня, когда любопытство, вызванное прибытием нового лица, утихло, а наблюдение английских агентов, старательных, но не особенно прозорливых, ослабло, Ферраро и Роккарди задержались на пляже дольше обычного. Увлекательная партия в шары заставила их забыть о том, что время уже позднее. Когда они остались одни, Ферраро вошел в купальную кабину и принялся рыться в ящике со спортивным инвентарем. Через некоторое время он вышел одетый в черный резиновый костюм, на ногах ласты, а на лице — маска (респиратор). На поясе у него были подвешены два странных, видимо, тяжелых предмета. На голове прикреплен пучок водорослей. Странно вел себя этот дипломат на пляже!

Человек в черном костюме осторожно приблизился к морю, вошел в воду и тотчас же, без единого звука, бесследно исчез во мраке ночи. Проплыв 2300 м, он оказался вблизи греческого судна «Орион» (7000 т), груженого хромом. Вот он выполнил маневр, который много раз повторял на тренировочных занятиях: под лучами прожекторов, на глазах у вахтенных он потихоньку приблизился к судну, стараясь держаться в тени барж, стоящих у борта, включил кислородный прибор и бесшумно погрузился. Двигаясь под водой вдоль корпуса корабля, он отыскал боковой киль и, отцепив от пояса подрывные



Александретта

заряды, прикрепил их зажимами к килю. Потом он выдернул предохранительную чеку и возвратился на поверхность. Все это проделано за несколько минут. Так же осторожно он удалился. В 4 часа утра Ферраро возвратился в консульство.

Через 6 дней «Орион», закончив погрузку, вышел в море, но ему не удалось уйти далеко: в сирийских водах под корпусом тяжело груженного судна произошел взрыв, и оно быстро пошло ко дну. Спасшиеся моряки, которых поместили в госпиталь в Александретте, утверждали, что «Орион» был торпедирован.

Из находящегося неподалеку от Александретты порта Мерсин 8 июля сообщили, что там стоит на якоре судно «Кайтуна» водоизмещением 10 000 т. 9 июля Роккарди и Ферраро отправились в Мерсин, захватив с собою чемодан. В тот же вечер они искупались в море, а на другой день возвратились в Александретту, где никто не заметил их отсутствия. «Кайтуна» вышла в море из порта только 19 июля. Из двух прикрепленных зарядов взорвался один. Чтобы не утонуть, судно вынуждено было выброситься на мель у берегов Кипра. Здесь англичане обнаружили на корпусе судна адскую машину, которая не сработала. Обнаружили, но слишком поздно! Ферраро успел минировать еще два корабля и скрылся, не оставив никаких следов.

30 июля Ферраро и Роккарди снова в Мерсине. «Я ознакомился с расположением объекта и в 22 часа, надев в помещении консульства почти все снаряжение, а сверху накинув халат, спустился вместе с Роккарди на пляж. Роккарди помог мне нести «Бауллети» и закончить процедуру одевания. В 22 часа 45 мин. я вошел в воду и, покрыв за 2 часа расстояние 4000 м, достиг объекта атаки»¹.

В 4 часа Ферраро был уже снова на суше и через несколько часов вернулся в Александретту. Но кораблю

¹ Из докладной записки Ферраро.

«Сисилиен Принс» (5000 т) удалось избежать гибели, так как его отплытие задержали, чтобы произвести осмотр подводной части, как это практиковалось на всех английских кораблях в Турции после обнаружения невзорвавшегося «Баулетти» на «Кайтуне».

Менее счастливым оказалось норвежское судно «Фернплант» (7000 т), находившееся на службе у англичан и стоявшее под погрузкой хрома в Александретте. 2 августа Ферраро прикрепил к его корпусу заряд, подобно тому, как это было сделано на «Орионе». 4 августа судно покинуло порт, но через несколько часов снова вернулось.

«Легко представить себе наше волнение из-за того, что вот-вот должно было произойти. Смирившись с неизбежным, мы ожидали взрыва, который должен был произойти в полночь. Час взрыва настал, мы не спускаем глаз с цели, но, к нашему удивлению, минуты проходят, и ничего не случается. Успокаиваем себя тем, что только через несколько часов хода судно может развить скорость, необходимую, чтобы раскрутить вертушку предохранительного механизма и поставить взрыватель в боевое положение, и прекращаем наблюдение.

На следующее утро, едва рассвело, мы бросаемся к окну, уверенные, что увидим судно накренившимся и сидящим на мели где-нибудь поблизости. Вместо этого убеждаемся, что оно в полном порядке находится на месте своей якорной стоянки.

Только в 18 час. 5 августа оно вышло в море. В течение нескольких часов мы нет-нет да и поглядывали на море, боясь, что оно снова явится в порт»¹.

Но «Фернплант» никогда уже не вернулся в Александретту: в результате взрыва он пошел ко дну.

Через три дня, после того как были использованы все имеющиеся заряды, Ферраро «внезапно ощутил жестокий приступ малярии» и был немедленно отправлен на

¹ Из докладной записки Ферраро.

родину; о его настоящей деятельности не осталось никаких следов. В течение одного месяца Роккарди и Ферраро, работая в тесном сотрудничестве, потопили два груженых хромом судна и повредили третье (общим водоизмещением 24 000 т).

Вскоре после высадки англо-американских войск на Сицилии было организовано нападение на корабли противника в порту Сиракузы.

Операцию осуществляла подводная лодка «Амбра» под командованием капитан-лейтенанта Феррини, так как прежнего ее командира Арилло направили в Данциг на одну из немецких подводных лодок нового типа, которые Германия передала Италии.

В цилиндрах подводной лодки «Амбра» вместо управляемых торпед были размещены три взрывающихся катера МТК, обладавших большей скоростью и автономностью, чем торпеды. Рулевыми катеров были назначены: капитан-лейтенант Гарутти и унтер-офицеры Тонисси, Гуерчо и Дерин.

В ночь на 25 июля, после восемнадцатичасового подводного плавания вдоль берегов Сицилии «Амбра» приблизилась к порту Сиракузы на расстояние нескольких миль.

Когда лодка всплыла, чтобы уточнить свое местоположение, она была сразу же обнаружена радиолокаторами ночных самолетов, несущих охрану этого района. Последовала ожесточенная атака глубинными бомбами. Только уйдя на большую глубину, лодке удалось спастись от гибели, но она все же получила серьезные повреждения. Взрывами деформировало крышки цилиндров, в которых находились катера, что сделало невозможным их извлечение. Подводная лодка была вынуждена отказаться от дальнейших действий. Только благодаря опытности командира и мужеству экипажа она, имея на борту раненых, смогла прийти в Неаполь.

25 июля нам было официально объявлено, что «Его Величество король принял отставку главы правительства

Бенито Муссолини и назначил вместо него премьер-министром маршала Италии Пьетро Бадольо».

Король приказал: «В этот торжественный час, когда решаются судьбы родины, пусть каждый снова займет свое место в строю». Новый глава правительства Пьетро Бадольо провозглашал: «Война продолжается! Несмотря на полученные тяжелые удары, захваченные провинции, разрушенные города, Италия, хранительница своих тысячелетних традиций, остается верна своему слову».

В ночь с 3 на 4 августа «Дивизия Большой Медведицы» под командованием все того же Нотари и в том же составе, что и в предыдущей операции, снова атаковала суда конвоя на рейде Гибралтара. Спокойное море и сильное течение воды создавали определенные трудности, которые надо было преодолеть. Вот как Голдсуорси, служивший тогда в Гибралтаре, описывает ход этой операции. На этот раз мы проследим за ней глазами противника:

«...Были использованы три управляемые торпеды. Нотари сделал большой крюк, держась у испанских берегов, чтобы избежать лучей прожекторов. Подходя к объекту атаки — американскому судну «Харрисон Грэй Отис» (типа «Либерти») водоизмещением в 7000 т, он наткнулся на новое незнакомое препятствие: колючую проволоку. Погрузившись и пройдя под препятствием, он приблизился к корпусу судна. С ним находился водолаз Джанноли, не имевший достаточного опыта в обращении с управляемыми торпедами. План действий был такой же, как и всегда, — подвесить зарядное отделение торпеды на тонком тросе, соединяющем оба боковых киля, но Джанноли обронил трос, и им пришлось прикрепить заряд непосредственно к килю. Когда эта работа уже подходила к концу, торпеда начала подниматься, угрожая всплыть на поверхность. Нотари слишком резко стравил воздух, и торпеда, потеряв управление, камнем пошла ко дну. Нотари, выбиваясь из сил, старался привести в действие механизм управления торпеды. Глубина достигла 34 м; она в 3 раза превышала нормальную; легкие готовы лоп-

нуть, голова разрывается на части. Вдруг, так же внезапно, как торпеда пошла ко дну, она начала быстро подниматься. Нотари уже решил, что он или сломает себе шею о корпус корабля, или в клочья изорвет костюм о колючую проволоку. Но вместо этого он пробкой выскочил из воды на расстоянии одного метра от борта корабля. В полусознательном состоянии, не способный ни действовать, ни думать, он грудью лег на торпеду, прикрыв светящиеся циферблаты приборов, ожидая окриков и выстрелов. Но все было спокойно. Постепенно он окончательно пришел в себя. Джанноли исчез. Мотор торпеды мог работать только на самых больших оборотах. Идти под водой на такой большой скорости было невозможно. Оставалось одно — пройти полным ходом в надводном положении 4 мили, каждую минуту ожидая, что ярко светящийся след привлечет внимание одного из сторожевых катеров.

Его догнала стая дельфинов и, резвясь вокруг него, на всем протяжении пути до Альхесираса прекрасно маскировала его след. Совершив большой обход, чтобы не быть замеченным испанским часовым, он добрался до «Ольтерры».

Между тем Джанноли, сброшенный со своего места во время внезапного погружения торпеды, всплыл с другой стороны корабля и решил, что Нотари утонул. Он подплыл к корме, снял кислородный прибор и резиновый костюм и в течение двух часов дрожал от холода в своем шерстяном комбинезоне, уцепившись за руль судна. Когда, по его расчетам, другие экипажи уже должны были вернуться на «Ольтерру», и до взрыва заряда, который он сам укрепил под кораблем, оставалось мало времени, он поплыл вдоль борта и позвал на помощь.

Его подняли на борт и сразу же сообщили об этом военно-морскому командованию. Патрульный катер с дежурным водолазом был немедленно послан к «Харрисон Грэй Отис», чтобы забрать пленного и произвести осмотр судна.

Когда Джанноли был переведен на катер, а старшина-водолаз Белл из отряда службы безопасности только-только собирался спуститься под воду, произошел взрыв, образовав громадную пробоину в машинном отделении. Осколок металла, пробив обшивку корпуса судна, убил матроса, охранявшего Джанноли. Белл, чудом избежавший смерти, через час уже осматривал другие суда. Через несколько минут после взрыва на «Харрисон Грэй Отис» взорвался заряд, укрепленный гардемарином Челла под корпусом норвежского танкера «Торшовди» грузоподъемностью 10 000 т. Разлившуюся нефть течение разнесло по всей бухте. Третий заряд серьезно повредил английское судно «Стэнридж» (6000 т). Все суда затонули¹.

Таким образом, 10-я флотилия записала в свой актив еще 23 000 т.

В первых числах августа адмирал де Куртен, министр военно-морского флота в новом правительстве Бадольо, прибыл в Специю и посетил 10-ю флотилию.

Его сопровождал, кроме обычной свиты, адмирал Вариоли Пьяцца, начальник штаба инспекции МАС, горячий сторонник и защитник всех наших начинаний.

Проинспектировав подразделения, адмирал де Куртен обратился к личному составу флотилии с пламенным призывом сражаться до последней капли крови.

В августе противником была завершена оккупация Сицилии, и дивизион катеров последним оставил Мессину и отошел к Калабрии. Я решил отправиться в район военных действий, чтобы организовать там базу штурмовых средств с целью помешать попыткам врага высадиться на континенте. Я выехал из Специи на автомашине повышенной проходимости. Меня сопровождали старший лейтенант Элло Скардамалья и мой верный ординарец Пьетро Кардиа. Мы были единственными, кто направлялся на юг, южнее Неаполя на Калабрийское побере-

¹ Голдсуорси, Санди экспресс, 25 декабря 1949 года.

жье; нам то и дело попадались остатки итало-немецких войск, оставивших Сицилию и теперь отступавших на север. Но какой контраст! Немцы отходили в полном порядке, сохранив всю военную технику и автомашины, двигаясь стройными колоннами с офицерским составом впереди. Немецкие солдаты были хорошо обмундированы, умыты, выбриты. Все это больше напоминало парад, чем отступление. А итальянские солдаты, одетые в серо-зеленые лохмотья, брели в беспорядке, многие босиком, бледные, небритые, без офицеров, без руководства, без цели.

«Куда ты идешь?» — спросил я у одного моряка, встретившегося мне у Баньяра Калабра. — «В Турин, к моей невесте». — «Откуда?» — «Из Палермо». — «Кто тебе разрешил?» Он посмотрел на меня с недоумением.

Так перед моими глазами разворачивалась печальная картина разложения армии, и мне стало ясно, почему Сицилия, которая должна была бы представлять для противника непреодолимое препятствие, была нами потеряна немногим более чем за месяц.

Атмосфера поражения и предательства царила повсюду. Однажды вечером мне случилось быть в штабе батальона береговой обороны в районе Агрополя и заночевать там. Во время беседы майор, командир батальона, имени которого я, к сожалению, не запомнил, а следовало бы его назвать, чтобы покрыть вечным позором, громко сказал мне в присутствии своих офицеров: «Я жду не дождусь, когда объявят тревогу по случаю высадки противника; я все предусмотрел, чтобы мой батальон сдался в плен без единого выстрела. Тогда по крайней мере я смогу попасть домой».

Вот как этот «доблестный» офицер рассчитывал выполнить свой долг!

В полевом госпитале в Полисене я отыскал Ленци, которому осколком бомбы пробило легкое как раз в тот момент, когда он, прибыв со своим катером из Сицилии, выходил на берег. Так как существовала постоянная

угроза, что противник форсирует Мессинский пролив, я позаботился о том, чтобы Ленци был отправлен в безопасное место на север, как только позволило состояние его здоровья.

Взвесив все обстоятельства и убедившись, что возможность высадки противника в Калабрии исключена, я обратил внимание на Салернский залив, место, вполне подходящее для высадки десанта, и решил, что в этом районе необходимо устроить базу наших катеров. Она была организована в Амальфи — между Салернским и Неаполитанским заливами. Отсюда наши штурмовые катера имели возможность атаковать десантные суда противника. Командиром базы, на которую прибыли катера и личный состав из подразделений, ранее находившихся в Тунисе и на Сицилии, а также свежие пополнения из Специи, был назначен старший лейтенант Лонгобарди.

Командование 10-й флотилии продолжало свою интенсивную деятельность, имеющую целью нанести врагу максимальный урон.

Два торпедных катера, каждый водоизмещением 100 т, построенные на верфях в Монфальконе и предназначенные для флотилии, вскоре должны были вступить в строй. Они имели необходимые приспособления для транспортировки штурмовых средств и предназначались для действий против портов восточной части Средиземного моря, недостижимых для наших носителей, базирующихся в Специи, так как Мессинский пролив находился под контролем противника.

Для использования этих торпедных катеров в Венеции под командованием капитана 3 ранга Баффиго была организована база 10-й флотилии; туда уже была доставлена материальная часть и прибыл личный состав. Начата была подготовка первой операции.

Группы наших боевых пловцов, закончив курс обучения, находились в пути, направляясь в нейтральные порты; некоторые из них уже прибыли на место назначения

и готовили с соответствующими мерами предосторожности нападения на суда противника.

После целого года испытаний, проведенных на озере Изео лейтенантом Массано, сверхмалая подводная лодка типа СА была доведена до необходимой степени совершенства и приспособлена для выполнения новых задач. Одновременно с этим в Бордо, где командиром базы наших подводных лодок стал капитан 1 ранга Энцо Гросси, были практически реализованы возможности (испытанные еще в свое время мною) использования океанской подводной лодки для доставки сверхмалых лодок к базам противника. Подготавливались две операции с использованием этих штурмовых средств: в одном случае, поднявшись по Гудзону, подводные лодки типа СА должны были атаковать корабли в Нью-Йоркском порту. При этом психологическое воздействие такой атаки на американцев, которые еще не испытали нападения на свою территорию, по нашим расчетам, должно было намного превзойти нанесенный противнику материальный ущерб (насколько мне известно, это был единственный практически осуществимый план проведения военных действий на территории США). В другом случае предусматривалось нападение на важную военноморскую базу англичан Фритаун (Сьерра-Леона), где дислоцировалась их Южно-Атлантическая эскадра. Несомненные трудности этих операций, связанные с большими переходами, в значительной степени компенсировались внезапностью нападения; появление штурмовых средств итальянского военно-морского флота, радиус действия которых до сих пор ограничивался Средиземным морем, в столь отдаленных районах явился бы, конечно, неожиданным, и можно было предполагать, что необходимых мер защиты против таких атак не существует.

Подготовка нью-йоркской операции уже значительно продвинулась вперед, она была назначена на декабрь месяц.

Одновременно готовился новый поход в Гибралтар. Три подводные лодки: «Мурена», «Спариде» и «Гронго» во-

доизмещением примерно по 1000 т, имевшие каждая по 4 цилиндра для транспортировки штурмовых средств, были переданы в распоряжение 10-й флотилии МАС. Оборудование подводной лодки «Мурена» было полностью завершено. Готова была новая управляемая торпеда SSB, по своим тактико-техническим данным превосходящая предшествующие модели. Чтобы дезориентировать охрану базы противника, был разработан план, коренным образом изменяющий порядок осуществления атаки. Все наши прежние атаки проводились по ночам, причем выбирались безлунные ночи, чтобы можно было действовать под покровом темноты. На сей раз «Мурена» должна была выпустить в Гибралтарском проливе у испанских берегов 4 взрывающихся катера типа MTR. Держась поблизости у нейтральных берегов, катерам следовало пройти по рейду Альхесираса, проникнуть в северную часть Гибралтарской бухты и там укрыться в камышах, растущих в устьях рек. В 11 час. дня катера должны были выйти из укрытий и атаковать суда противника, стоящие на рейде.

По опыту предыдущих атак мы знали, что во время тревоги на рейде заграждения у северных ворот порта раздвигаются, чтобы пропустить сторожевые катера, миноносцы и буксирные спасательные суда для оказания помощи поврежденным кораблям. Наша управляемая торпеда нового типа, отправившаяся с «Ольтерры» в 8 час. утра и пройдя под водой весь рейд (6 миль — 3 часа), оказалась бы у входа в порт как раз в тот момент, когда заграждения будут раздвинуты. Она должна была в полдень проникнуть в порт и, воспользовавшись суматохой, вызванной событиями на рейде, атаковать самый большой военный корабль, находящийся в порту.

Подготовка этой операции уже далеко продвинулась вперед: лейтенант Скардамалья, командир группы катеров MTR, уже имел на руках билет на самолет, который должен был доставить его в Испанию, чтобы с «Ольтерры» изучить обстановку, а старший лейтенант Якобаччи

и водолаз Форни уже несколько месяцев тренировались, совершая на управляемой торпедой длительные подводные переходы, подобные тому, который им пришлось бы сделать в Гибралтаре.

Операция намечалась на 2 октября. Вечером 8 сентября в штабе флотилии я включил радиоприемник, чтобы послушать военную сводку; сообщение о заключении перемирия, как гром с ясного неба, обрушилось на наши планы, на нашу работу, на наши надежды.

Вот так я, командир 10-й флотилии МАС, руководивший действиями ее личного состава, хранитель секретов, касающихся новых видов оружия, несущий ответственность перед королем и перед народом за порученное мне дело и за жизнь подчиненных мне людей, услышал по радио (я случайно мог и не включить приемник) сообщение о том, что страна, за которую мы сражались, вступила в состояние перемирия.

Никто из моих многочисленных начальников не считал нужным, хотя бы в секретном порядке, заранее предупредить меня об этом. Мне это кажется странным.

Приложение

**СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ШТУРМОВЫЕ СРЕДСТВА
КОРОЛЕВСКОГО ИТАЛЬЯНСКОГО ФЛОТА**

ИТАЛЬЯНСКИЕ СВЕРХМАЛЫЕ ЛОДКИ

Хотя во время русско-японской войны обе стороны, по слухам, имели сверхмалые лодки, именно итальянский флот первым использовал это оружие в войнах XX века. Он построил несколько крошечных суденышек водоизмещением около 16 тонн. Они оказались совершенно непригодны для действий в открытом море и использовались для обороны портов в Адриатике. Серьезные разработки начались в середине 30-х годов, когда Муссолини вторгся в Абиссинию. Это привело к опасности конфликта с Великобританией. Многие итальянские офицеры ратовали за создание корабля, способного проникнуть в британские базы, такие, как Мальта, Гибралтар и Александрия. Самым ярким их адептом стал капитан 2 ранга Анджело Беллони, обучавший добровольцев Decima Flottiglia MAS (10-я флотилии MAS) — первого подразделения «специальных систем вооружения».

В конечном итоге главным таким оружием стала человеко-торпеда «Майале» (Поросенок). Однако в довоенные годы считалось, что и сверхмалая подводная лодка способна на такую операцию. Она сможет либо выполнить торпедную атаку, либо выпустит боевых пловцов, которые установят магнитные мины. В условиях строжайшей секретности итальянский флот построил и в апреле 1938 ввел в строй сверхмалые лодки С.А.1 и С.А.2 (Costiero-tipo — прибрежные).

Испытания быстро доказали, что С.А.1 и С.А.2 в принципе не способны совершать морские переходы. У них не было даже тени шанса на выживание при действиях в мелководном Средиземном море, отличавшемся большой прозрачностью воды. Особенно, если учесть полное господство авиации союзников. Поэтому в 1941 году было решено, что сверхмалые лодки должны доставляться к цели большими лодками-носителями. После

ИТАЛЬЯНСКИЕ СВЕРХМАЛЫЕ ЛОДКИ					
Тип	С.А.1	С.А.2	С.А.3/С.А.4	С.В.	
Водоизмещение подводное	16,4 т	14 т	14 т	45 т	
Длина	10 м	10 м	10,47 м	14,99 м	
Ширина	1,96 м	1,96 м	1,9 м	3 м	
Осадка	1,6 м	1,6 м	1,83 м	2,1 м	
Машины	1-вальный дизель = 60 hp электромотор = 25 hp	электромотор = 21 h	электромотор = 21 hp	1-вальный дизель = 90 hp электромотор = 100 hp	
Скорость надводная подводная	6,5 узл. 5 узл.	7 узл. 6 узл.	7 узл. 6 узл.	7,5 узл. 7 узл.	
Дальность надводная подводная	700 миль @ 4 узл. 7 миль @ 3 узл.	не изв. 70 миль @ 2 узл.	не изв. 70 миль @ 2 узл.	1400 миль @ 5 узл. 50 миль @ 3 узл.	
Вооружение	2 ТА 450 мм	2 ТА 450 мм или 8 зарядов 100 кг	20 магнитных мин 2 кг	2 ТА 450 мм или 2 мины	
Экипаж	2	3	3	4	
Построено	1	1	2	22	

этого под покровом темноты миджеты могли проникнуть на якорную стоянку и установить подрывные заряды. Дизельные установки были сняты с обеих лодок вместе с торпедными направляющими. Это уменьшило водоизмещение до 12/14 тонн, а подводная скорость увеличилась до 6 узлов. Подводная дальность возросла до 70 миль, и появился третий член экипажа. По крайней мере 1 человек в лодке теперь был специально обученным боевым пловцом.

Дата: декабрь 1943
Место: река Гудзон, Нью-Йорк, США
Атака: итальянские сверхмалые лодки С.А.2
Цель: корабли в порту и доки

По настоянию германского командования, которое подчеркивало моральный эффект усиления активности итальянского флота в Атлантике, капитан 2 ранга князь Юнио Валерио Боргезе, командир 10-й флотилии МАС, спланировал самые эффектные операции итальянских сверхмалых лодок. Он предложил атаковать британскую базу во Фритауне, Сьерра-Леоне, и порты атлантического побережья США. Такие операции папахивали настоящим самоубийством. Атака Фритауна, для которой выделялась лодка С.А.1, была отменена после того, как итальянцы решили, что принятые англичанами меры не оставляют шансов на успех. Однако работа над планом атаки американского побережья, а особенно гавани Нью-Йорка, продолжалась.

В середине 1942 года в порядке подготовки к операции лодка С.А.2 была перевезена по железной дороге в Бордо, где находился штаб командира итальянских лодок, действующих в Атлантике, капитана 1 ранга Энцо Кросси. Он выбрал в качестве носителя подводную лодку «Леонардо да Винчи» (1190/1489 тонн). Под руководством капитана 2 ранга Боргезе и суб-лейтенанта Массано итальянские мастерские в Бордо, которыми руководил майор Фену, сняли 100-мм орудие «да Винчи» и на его месте перед рубкой соорудили что-то вроде «кармана». Там и помещалась лодка С.А.2. Такая конструкция прилепила к лодке-носителю схидную кличку «Кенгуру». Испытания в море, к огромному удовлетворению Боргезе, подтвердили возможность подводного запуска миджета с «Кенгуру». Лодка-носитель могла и принимать миджет, не поднимаясь на поверхность. Это было особенно важно, чтобы не дать зародиться подозрению в самоубийственном характере планируемой операции. Точно так

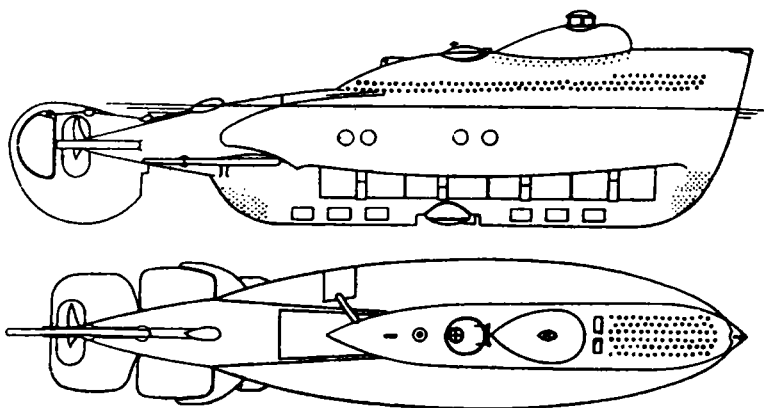
же японский флот создавал планы спасения экипажей сверхмалых лодок после атаки Пирл-Харбора.

По плану Боргезе «Кенгуру» (уже не «да Винчи», которую британские корабли в мае 1943 года потопили у Азорских островов) должна была выпустить миджет, находясь под водой в Нью-Йоркской бухте. С.А.2 (или практически идентичные С.А.3 или С.А.4) должна была ночью пробраться в переполненную гавань в устье Нью-Йорка. 2 боевых пловца, покинув лодку, должны были установить подрывные заряды — 8 100-кг зарядов и 40 2-кг магнитных мин — на кораблях и портовых сооружениях. После этого С.А.2 должна была спуститься по реке и встретиться с «Кенгуру».

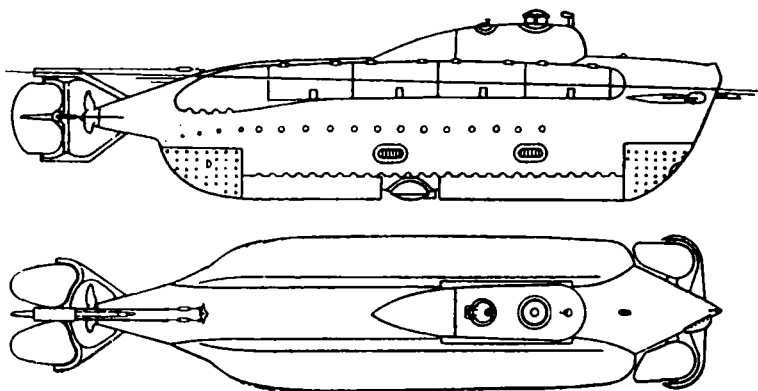
Самоубийственность этого плана была очевидной. Боргезе легкомысленно предположил, что оборонительные сооружения Нью-Йорка «скорее всего не готовы к внезапной атаке подобного рода». Однако следует помнить, что «счастливые времена», которыми наслаждались германские субмарины у американского побережья в первой половине 1942 года, закончились. «Кенгуру» предстояло подняться на поверхность, чтобы позволить экипажу миджета занять свои места, так как он не мог сделать это прямо с лодки-носителя. После атаки океанской лодке снова предстояло подняться на поверхность возле американского берега. Наконец, предполагалось, что сверхмалая лодка, имеющая дальность плавания 70 миль, проведет в Гудзоне 2 дня. Слишком большое везение требовалось для успешного завершения этого предприятия. Однако, по словам Боргезе, только крах Италии в сентябре 1943 года сорвал выполнение операции, намеченной на декабрь 1943 года.

Кроме 4 лодок типа С.А., итальянский флот построил 22 малые лодки типа С.В. (Некоторые из них были достроены уже в 1944 году.) Эти 4-местные лодки водоизмещением 36/45 тонн не использовались для «специальных операций», а действовали как обычные малые прибрежные лодки, выполняя торпедные атаки в открытом море. Итальянская флотилия из 6 этих лодок, базировавшаяся на Черном море в Констанце, Румыния, добилась определенных успехов. По различным данным, эти лодки потопили советские подводные лодки Щ-208 в июне 1942 года и Щ-207 в августе 1943 года.

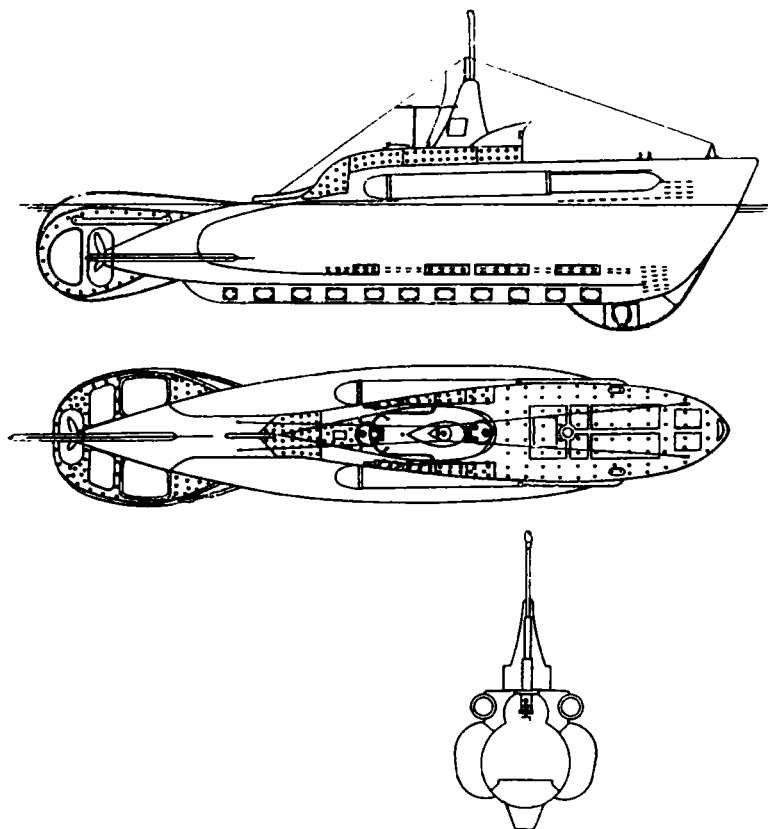
*Сверхмалая подводная лодка типа С.А.
первой серии*



*Сверхмалая подводная лодка типа С.А.
второй серии*



Сверхмалая подводная лодка типа С.В.



ИТАЛЬЯНСКИЕ УПРАВЛЯЕМЫЕ ТОРПЕДЫ

Подготовка ко Второй Мировой войне

Мы уже упоминали, что развитие систем специального оружия итальянский флот начал в 1935 году, когда возник международный кризис в результате вторжения Муссолини в Эфиопию. В сентябре этого года 2 молодых инженера ВМФ суб-лейтенант Тезео Тезеи и суб-лейтенант Элио Тоски предложили проект человекоуправляемой торпеды на базе «Миньятты», в которую были внесены значительные изменения. Главным отличием новой торпеды была возможность совершать небольшие переходы в полностью погруженном состоянии. Адмирал Доменико Каваньяри быстро утвердил проект, и торпедные мастерские Сан-Бартоломео, Специя, построили 2 прототипа. В январе 1936 года изобретатели лично провели серию секретных испытаний, которые завершились успехом. В том же году под руководством капитана 2 ранга Гонзаго ди Чирелло, командира 1-й флотилии подводных лодок, началось обучение личного состава для подразделений человекоуправляемых торпед.

Работы немного затормозились, когда завершился Абиссинский кризис, однако снова ускорились в 1939 году, когда опасность войны резко увеличилась. Теперь программой руководил капитан 2 ранга Паоло Алоизи, командир 10-й флотилии МАС. Тезеи и Тоски получили новые звания и были освобождены от всех иных обязанностей. Они работали над дальнейшим усовершенствованием своей торпеды. В начале 1940 года с подводной лодки «Аметиста» (капитан 2 ранга князь Юнио Валерио Боргезе) в заливе Специя были запущены 3 торпеды. Имитировалась ночная атака порта. Одна торпеда успешно проникла в гавань Специи и установила макет заряда на судне-мишени. Согласно отчету Боргезе была проведена попытка использовать радиомаяк для возвращения торпед на лодку. Однако это устройство не прижилось, в основном потому, что пилоты торпед считали — подготовка обратного перехода может ослабить их решимость добиться успеха любой ценой. (Именно этот аргумент использовали те японские адмиралы, которые возражали против установки спасательных плотиков на взрывающихся катерах и аварийных люков на кайтэн. По мнению верховного командования, в этом случае оружие не будет самоубийственным.) По словам Боргезе, Тезеи заметил: «Единственное, что имеет значение, — это готовность людей умереть, чтобы вдохновить и укрепить будущие поколения».

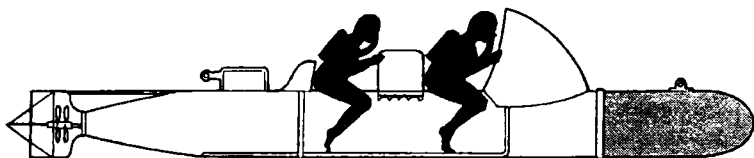
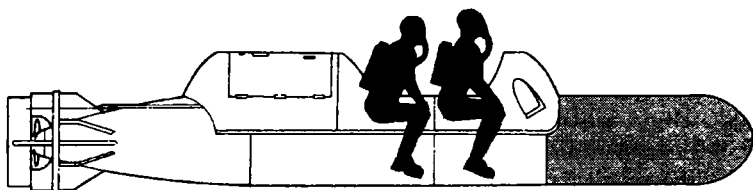
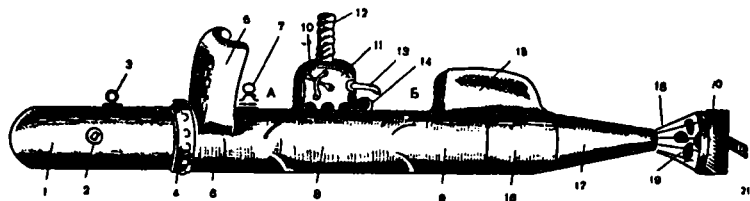
Человекоуправляемая торпеда «Майале»

После успешных испытаний мастерским Сан-Бартоломео была заказана первая партия из 12 человекоуправляемых торпед. Официально это оружие называлось SLC (Siluro a lenta corsa — тихоходная торпеда). Однако пилоты предпочитали называть ее «Майале» (Поросенок). Возможно, эта кличка родилась из-за капризных механизмов торпеды.

«Майале» имела длину 6,7 м и диаметр 533 мм. Водоизмещение торпеды составляло 1,5 тонны. На ней был установлен электромотор мощностью 1,1 ЛС, который был потом заменен на более мощный — 1,6 ЛС. Он позволял торпедой двигаться почти бесшумно. На скорости 4,5 узла «Майале» могла пройти 4 мили, а на крейсерской скорости 2,3 узла — 15 миль. Экипаж был одет в защитные резиновые комбинезоны. Запаса воздуха в аквалангах хватало на 6 часов. Торпеда могла погружаться на глубину до 30 м. Однако в подводном положении радиус действия «Майале» был очень небольшим. В носовой части торпеды была установлена съемная боеголовка с зарядом 200 кг. Позднее его увеличили до 250 кг и, наконец, до 300 кг. Часовой механизм позволял устанавливать задержку до 5 часов.

Пилоты «Майале» сидели друг за другом верхом на торпедой. Их ноги упирались в специальную подножку. Водитель-офицер был прикрыт изогнутой металлической пластиной, под которой был установлен люминесцентный магнитный компас, клапан регулировки глубины, приборы управления электромотором. Пилот управлял торпедой с помощью рулевой колонки самолетного типа. Специальные рычаги затопляли и продували балластные цистерны. Второй член экипажа (обычно унтер-офицер, водолаз) находился сзади. От водителя его отделяла цистерна быстрого погружения. Позади него находился металлический контейнер с инструментами и запасным дыхательным аппаратом.

Всего в 1940 — 43 годах было построено более 80 «Майале». На последних моделях пилоты прикрывались легким металлическим кожухом, в результате чего торпеда стала напоминать кокпит маленького двухместного самолета. Эти последние модели назывались SSB (Siluro San Bartolomeo — торпеда Сан-Бартоломео). Они должны были иметь более высокие характеристики, но их боевому использованию помешала капитуляция Италии.

Итальянская торпеда SLC «Майале»*Итальянская торпеда SSB**Управляемая торпеда SLC*

А — место водителя торпеды; Б — место водолаза — второго члена экипажа; 1 — зарядное отделение (300 кг взрывчатого вещества); 2 — взрыватель с часовым механизмом; 3 — рым; 4 — соединительная муфта; 5 — защитный козырек; 6 — носовая дифференциальная цистерна; 7 — управление помпой дифференциальных цистерн; 8 — помещение аккумуляторных батарей; 9 — электромотор; 10 — рычаг управления цистерной быстрого погружения; 11 — цистерна быстрого погружения; 12 — воздушный патрубок и клапан цистерны быстрого погружения; 13 — скоба для второго члена экипажа; 14 — баллон сжатого воздуха под давлением 20 ат для продувания цистерны быстрого погружения; 15 — ящики для хранения запасного кислородного прибора и инструментов (сетеподъемники, сетепорезатели, концы тросов, зажимы и т.д.); 16 — кормовая дифференциальная цистерна; 17 — отделение гребного вала; 18 — ограждение гребного винта; 19 — гребной винт; 20 — вертикальный руль (направления); 21 — горизонтальный руль (глубины).

Доставка в район атаки

Первой запланированной операцией «Майале» была атака британских кораблей в Александрии, назначенная на ночь 25—26 августа 1940 года. Подводная лодка «Ириде» (лейтенант Франческо Брунетти) должна была доставить 4 торпеды, установленные на палубе, на расстояние 4 мили от входа в гавань. Так как торпеды стояли на палубе открыто, лодка не могла погружаться глубже, чем безопасная глубина погружения «Майале» — 30 метров. Это подвергало ее серьезному риску в случае атаки патрульных самолетов, которые осматривали прибрежные воды. Однако «Ириде» 22 августа была захвачена британскими торпедоносцами с авианосца «Игл» в заливе Бомба. Лодка вышла в залив для пробного погружения, но была потоплена торпедой, попавшей в носовую часть. Среди спасенных были Тезеи и Тоски, которые добровольно вызвались участвовать в первом боевом задании своей торпеды.

Тем временем начались разработки более безопасных способов транспортировки «Майале». В августе — сентябре 1940 года были модернизированы 5 подводных лодок, на которых были установлены стальные цилиндры для перевозки «Майале». С подводных лодок «Амбра» (тип «Перла») и «Гондар» и «Ширé» (тип «Адуа») были сняты носовые 100-мм орудия. На них установили 1 цилиндр в носовой части и 2 в кормовой. Подводные лодки «Гронго» и «Мурена» (тип «Флутто»), построенные в 1943 году, должны были нести 4 цилиндра попарно впереди и позади рубки. «Майале» извлекались из цилиндров членами эки-



*Подводная лодка «Ширé» после переоборудования
в целях транспортировки управляемых торпед*

Установленные на палубе цилиндры придают лодке необычный вид. Орудие пришлось снять. Маскировочная окраска представляла паровой траулер, повернутый в противоположном направлении по отношению движения лодки.

пажа лодки в костюмах аквалангистов, после чего пилоты занимали свои места. Все это происходило под водой.

Вскоре была потоплена одна из лодок-носителей. В конце сентября 1940 года «Гондар» (лейтенант Брунетти, который спасся при гибели «Ириде») и «Ширé» вышли в море, чтобы одновременно атаковать с помощью «Майале» Александрию и Гибралтар соответственно. Их поход был отменен, когда разведка сообщила, что ни в одном порту нет крупных кораблей. Однако на обратном пути «Гондар» была перехвачена британскими эсминцами «Дайамонд» и «Стюарт», которым помогала летающая лодка «Сандерленд». Тяжело поврежденная глубинными бомбами в ходе 12-часовой охоты, подводная лодка поднялась на поверхность и была затоплена собственным экипажем. В плен попали один из создателей «Майале» капитан Тоски и командир 1-й флотилии МАС капитан 2 ранга Марио Джорджини. Его место занял капитан 2 ранга Витторио Моккагатта, под командованием которого и прославилось подразделение специальных операций, названное 10-й флотилией МАС.

Ближе всех к успеху в первый год операций подошли «Майале», выпущенные подводной лодкой «Ширé» (капитан 2 ранга Боргезе) в бухте Алхесирас, Гибралтар, ночью 29—30 октября 1940 года. Одна из 3 торпед затонула буквально через 30 минут. Вторая, которой управляли майор Тезеи и водолаз сержант Альчиде Педретти, достигла входа во внутреннюю гавань. Однако здесь отказали дыхательные аппараты обоих пилотов, а следом за ними и резервный аппарат. Это вынудило Тезеи прервать операцию. Итальянцы затопили свою торпеду и поплыли к испанскому берегу. Как и экипажи остальных затонувших торпед, Тезеи и Педретти встретились с итальянским агентом и с его помощью благополучно вернулись в Италию.

Третья торпеда под управлением лейтенанта Джино Биринделли и водолаза унтер-офицера Дамоса Пакканьини сумела пробраться в военный порт, хотя пилоты испытывали большие трудности с управлением — плохо работала балластная цистерна. Они поднялись на поверхность, перебрались через боновое ограждение и снова погрузились. Итальянцы сумели даже пройти по дну 50 футов по направлению к линкору «Барэм». Но в 75 ярдах от этой богатой добычи мотор «Майале» отказал. Сломался и дыхательный аппарат Пакканьини. Биринделли в одиночку попытался тащить боеголовку по дну гавани к линкору. После 30 минут отчаянной борьбы нарастающие симптомы отравления углекислотой заставили его бросить свое занятие. Он завел часовой механизм и выплыл на берег. Би-

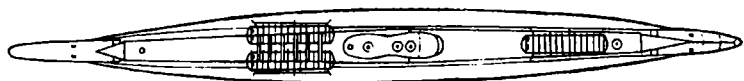
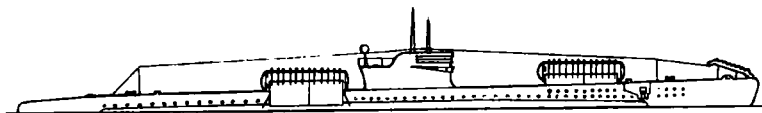
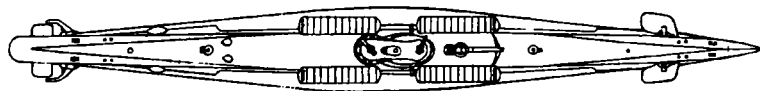
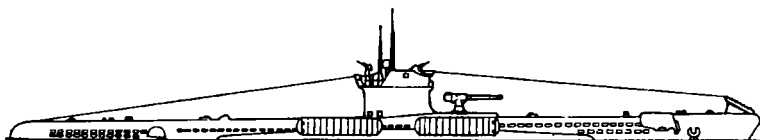
ринделии и Пакканьини попали в плен, а их торпеда взорвалась, не причинив вреда никому и ничему.

«Ширé» вернулась к Гибралтару ночью 26—27 мая 1941 года и спустила 3 «Майале». Одна торпеда затонула немедленно. 2 другие добрались до торговых судов, стоящих на якоре на глубоководном рейде вне пределов военной гавани. Однако поломки механизмов помешали им выполнить атаку. Через несколько недель Тезеи погиб во время самоубийственной атаки Мальты, и ни одному из создателей «Майале» не удалось принять участие в первой успешной операции. Можно даже предположить, что на решение Тезеи погибнуть в бою повлияли плохие результаты действий «Майале».

Дата: 19—20 сентября 1941 года
Место: бухта Алхесирас, Гибралтар
Атака: человекоуправляемые торпеды «Майале»
Цель: британские корабли на якоре

А теперь мы обратимся к операции, в которой все сложилось совершенно иначе. Ночью 19 сентября 1941 года Боргезе снова привел «Ширé» в бухту Алхесирас и спустил 3 торпеды в северной части бухты. Они должны были с помощью течения проделать путь в 3 мили до военной гавани в юго-восточной части бухты. Торпеды покинули «Ширé» 20 сентября в 1.00. Итальянская разведка сообщила, что в военной гавани стоят линкор, авианосец и 2 крейсера. Конечно, они и были выбраны в качестве целей. Однако теперь англичане хорошо представляли грозящую им опасность. Рейд Алхесираса и военная гавань постоянно патрулировались катерами, которые сбрасывали в воду гранаты через определенные интервалы.

На подходах ко входу в военную гавань, который был плотно прикрыт бонами и сетями, катер выследил «Майале» лейтенанта Децио Каталано и водолаза унтер-офицера Джузеппе Джаннони. То поднимаясь на поверхность, то снова ныряя между торговыми судами, стоящими на рейде, Каталано в конечном итоге оторвался от преследователя. Но в 3.50 он оказался слишком далеко от военной гавани, поэтому он вместе с Джаннони установил заряд на самом крупном из ближайших судов. И тут выяснилось, что это бывшее итальянское судно, захваченное англичанами! Тогда пилоты отсоединили заряд и перенесли его на вооруженный теплоход «Дурхэм» (10 900 тонн), установив магнитные присоски на скуловых килях. Сам заряд висел на тросе прямо под днищем судна. Часовой механизм был уста-

Итальянская подводная лодка «Ширé»*Итальянская подводная лодка «Гронго»*

новлен на задержку 4 часа. Примерно в 6.00 Каталано и Джаннони затопили «Майале», взведя взрыватель механизма самоуничтожения торпеды, и выплыли на испанский берег. Оттуда они увидели, как в 9.16 взорвалась их жертва. Тяжело поврежденный «Дурхэм» выбросился на берег с помощью буксиров.

Патрульные катера также отогнали от входа в военную гавань торпеду лейтенанта Амадео Веско и водолаза унтер-офицера Антонио Дзоццоли. Они тоже выбрали себе цель на рейде. В 8.00 Веско и Дзоццоли с испанского поста береговой охраны увидели, как их заряд разломил пополам небольшой танкер «Фиона Шелл» (2444 тонны).

Осталось рассказать о приключениях лейтенанта Лицио Визинтини и водолаза унтер-офицера Джованни Магро. Они показали, что «Майале» способна выполнить задачу, для которой проектировалась, — проникнуть внутрь хорошо защищенной военной гавани и уничтожить стоящий там корабль.

Уклонившись от патрульных катеров, Визинтини погрузился на 11 метров, чтобы провести торпеду между стальными тросами, поддерживающими сеть поперек входа в гавань. В 4.05 он поднялся на поверхность недалеко от британского крейсера. Решив, что у него уже не остается времени для атаки назначенной цели — авианосца «Арк Ройял», который стоял в южной части гавани, — Визинтини выбрал в качестве цели не крейсер, а тяжело груженный танкер. Он решил, что разлившаяся нефть загорится, и пожар охватит всю гавань. Нырнув на 7 метров, Визинтини и Магро были оглушены разрывами гранат, которые сбрасывали катера. Однако в 4.40 они установили свой заряд на корпусе танкера и ушли, снова обманув патрули. В 6.30 они уже встретились с итальянским агентом в Испании. В 8.43 ужасный взрыв разломил пополам эскадренный танкер «Денбидейл» (8145 тонн), однако, к разочарованию итальянцев, пожар не начался.

Происхождение и развитие итальянских человекоуправляемых торпед описаны в таких деталях, чтобы читатель мог сравнить их с японскими и германскими снарядами из той же семейки. Так как итальянская «Майале» была прямым предшественником британских «Черитов», они будут описаны довольно кратко.

Триумф в Александрии

Если бы итальянский Морской Генеральный Штаб был более решительным, а Германия более активно поддержала бы союзника, самый крупный успех «Майале» мог серьезно изменить ход войны. Ночью 18—19 декабря 1941 года «Ширé» выпустила 3 «Майале», которые проникли в гавань Александрии. Они проскочили сквозь ворота в боново-сетевом ограждении в кильватерной струе британских эсминцев. Хотя всего 2 дня назад главнокомандующий Средиземноморским флотом адмирал Каннингхэм приказал принять особые меры предосторожности, торпеды не были замечены патрульными катерами. Они даже пробрались через сетевое ограждение своих целей, поднявшись на поверхность.

Лейтенант Луиджи Дюран да Ла Пенне и водолаз унтер-офицер Эмилио Бьянки должны были атаковать линкор «Вэлиант». Хотя дыхательный аппарат Бьянки отказал, что вынудило его подняться на поверхность, а заклиненный винт заставил торпеду остановиться, да Ла Пенне сумел руками протолкнуть ее по дну последние несколько метров, после чего за-

вел взрыватель боеголовки. Оба итальянца вынырнули у борта линкора и были взяты в плен. Они отказались отвечать на вопросы и были посажены в трюм «Вэлианта», совсем недалеко от того места, где они установили заряд. Они все еще находились на корабле, когда в 6.20 произошел взрыв. На несколько минут раньше взорвался заряд, установленный под днищем линкора «Куин Элизабет» инженер-капитаном Антонио Марсельей и водолазом унтер-офицером Спартако Скергатом. В это время сам адмирал Каннингхэм стоял на корме линкора. Как он вспоминал, «его подбросило в воздух футов на пять», когда массивный корпус корабля содрогнулся от взрыва. Марселья и Скергат были взяты в плен через 3 дня на берегу.

Третья торпеда, которой управляли капитан Винченцо Мартелотта и водолаз унтер-офицер Марио Марино, должна была взорвать груженный танкер. Кроме боеголовки торпеды, пилоты имели 6 маленьких кальциево-карбидных зажигательных патронов. Установив главный заряд под днищем танкера «Сагона» (7554 тонны), итальянцы установили взрыватели патронов так, чтобы они загорелись после взрыва танкера. Предполагалось, что они подожгут разлившуюся нефть. Но эта уловка не сработала. Впрочем, «Сагона» и стоявший у борта танкера эсминец «Джервис» были тяжело повреждены. Мартелотта и Марино были захвачены в плен на берегу.

Адмирал Каннингхэм приказал держать итальянцев в строгой изоляции в течение 6 месяцев. Однако все меры предосторожности, похоже, не помешали командованию Оси выяснить истинные масштабы потерь англичан. «Вэлиант» потерял 167 кв.м носовой части нижних булей и получил значительные внутренние повреждения. Он простоял в ремонте до июля 1942 года. «Куин Элизабет» пострадал еще сильнее. У линкора было вырвано 502 кв.м двойного дна и серьезно повреждены машины, он сел на дно гавани. Попытка добить «Куин Элизабет» с помощью «Майале» с подводной лодки «Амбра» 14 мая 1942 года провалилась. Линкор удалось подлатать, и он отправился в Соединенные Штаты на капитальный ремонт, который закончился в июле 1943 года.

Каннингхэм был восхищен «хладнокровной отвагой и предприимчивостью этих итальянцев». Он назвал повреждение 2 линкоров «катастрофой». Приказав установить на входе в гавань более мощные заграждения, он в своем приказе заметил: «Все истерички после атаки стали по ночам отыскивать в гавани плавающие объекты... Это следует прекратить». В качестве одной из мер предосторожности он приказал стоящим на

якоре кораблям держать машины на малом заднем. Таким образом под корпусом создавалось течение, которое должно было «смыть» вражеских аквалангистов или, по крайней мере, затруднить им ночные заплывы.

Ценой 3 торпед «Майале» и 6 человек их экипажей 10-я флотилия МАС изменила весь баланс морской мощи на Средиземном море. Однако итальянское верховное командование оказалось неспособно использовать внезапно появившееся превосходство в линкорах, хотя потом оно обвиняло немцев в том, что они не поставили Италии достаточно нефти для ведения морских операций.

«Майале» и «группа Гамма»

В середине 1942 года Боргезе стал командиром 10-й флотилии МАС. Командование подводной лодкой «Ширé» принял капитан 2 ранга Бруно Дзелик. Лодка была потоплена со всем экипажем британским траулером «Ислэй» 10 августа 1942 года, когда пыталась доставить торпеды «Майале» к порту Хайфа в Палестине. Под командованием Боргезе штурмовые средства итальянского флота получили дальнейшее развитие.

В конце 1941 года Боргезе сформировал «группу Гамма» для совместных действий с «Майале». Сначала предполагалось, что это будет «подводная пехота», передвигающаяся по морскому дну. Однако очень быстро люди команды «Гамма» превратились в боевых пловцов. Эти люди-лягушки носили резиновые костюмы, ласты и акваланги. Это позволяло пловцам проводить под водой 30—40 минут. Каждый пловец на брезентовом поясе имел 4 или 5 мин-«жучков» весом 2—3 кг. С помощью вакуумных присосок эти мины крепились к корпусу корабля. Потом «жучки» были заменены «ракушками» весом 4,5 кг на магнитных присосках. Когда сформировали в Гибралтаре свою команду боевых пловцов под командованием лейтенанта Л.К.П. Крэбба, итальянцы добавили к оснащению своих пловцов что-то вроде удочки для ловли аквалангистов. Боец «Гаммы» в полном оснащении мог проплыть до 4 миль со скоростью 0,8 узла. С помощью торпед «Майале» пловцы добирались до берега с подводной лодки, плыли по воде к цели и погружались только на самом последнем отрезке.

Главных успехов команда «Гамма» добилась против британских судов в Гибралтаре, где итальянцы ухитрились создать базу в самой бухте Алхесирас. Итальянский пароход «Ольтерра» был затоплен там своей командой в начале войны и сидел

на мели в испанских водах. Так как предполагалось судно отремонтировать и передать Испании, его подняли и отбуксировали в гавань Алхесираса через всю бухту с акватории военной гавани Гибралтара. В трюме транспорта была создана база для торпед «Майале» и пловцов «Гаммы». Имелось на это согласие испанских властей или нет — не известно. Боргезе отрицает наличие такого разрешения. Пловцы покидали «Ольтерру» через прорезанный в подводной части корпуса люк. Они совершили серию атак судов союзников на рейде Алхесираса. С сентября 1942 года по август 1943 года человекоуправляемые торпеды и боевые пловцы потопили или тяжело повредили 11 торговых судов союзников общим водоизмещением 54 200 тонны. Кроме того, 10 декабря 1942 подводная лодка «Амбра» доставила на рейд Алжира 3 торпеды «Майале» и 10 боевых пловцов. Они потопили 4 судна водоизмещением 22 300 тонн. В момент капитуляции Италии на борту «Ольтерры» велась подготовка к атаке Гибралтара с помощью новых торпед SSB.

ИТАЛЬЯНСКИЕ ВЗРЫВАЮЩИЕСЯ КАТЕРА

10-я флотилия MAS

Между войнами итальянский флот проявлял большой интерес к действиям «морских москитов». В 1936 году было сформировано подразделение, которое прославилось как Decima Flottiglia MAS (10-я флотилия MAS). Оно предназначалось именно для таких операций. В то же самое время генерал авиации герцог Амедео д'Аоста и его брат адмирал герцог Аимоне ди Сполето разработали проект установки маленького взрывающегося катера между поплавками устаревшего гидросамолета Савойя-Маркетти S-55. Катера следовало сбрасывать на воду на малом расстоянии от цели для массированной атаки вражеской базы сразу после начала войны. Прототип катера был спроектирован инженером Гвидо Каттанео и капитаном 2 ранга Марио Джорджини. Катер был построен из дерева и брезента. В носовой части он имел небольшой заряд с контактным взрывателем. Проект тихо заглох сам собой. Но в 1938 году командиром 1-й флотилии MAS стал капитан 2 ранга Паоло Алоизи, который возродил проект. Каттанео и верфь Бальетто в Варацце разработали более надежный и эффективный взрывающийся катер. Когда 10 июля 1940 года Италия вступила в войну, эти катера были готовы к действию.

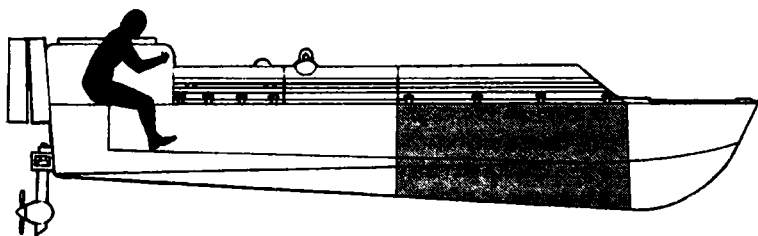
МТМ — итальянские взрывающиеся катера

Основным взрывающимся катером, который использовала 10-я флотилия МАС в годы Второй Мировой войны, был МТМ (Motoscafi da Turismo modificati — туристический моторный катер модернизированный). Катер МТМ имел водоизмещение 1,5 тонны и длину 15 фт. На катере был установлен мотор внутреннего сгорания «Альфа-Ромео 2500» мощностью 95 ЛС. Он позволял катеру развить скорость 24 узла. Дальность плавания достигала 60 миль полным ходом или 5 часов крейсерским. Винт и руль были выполнены единым блоком, который пилот мог поднимать из воды, чтобы катер мог перевалить через препятствие. На катере был установлен заряд весом 300 кг. Пилот, одетый в резиновый комбинезон аквалангиста, размещался в частично закрытом кокпите.

Выведя катер на исходную позицию, пилот направлял его прямо на цель, закреплял руль и давал полный ход. Когда катер подходил к цели на расстояние 100 ярдов, пилот с помощью специальной ручки освобождал заднюю стенку кокпита, сделанную из дерева, и бросался в воду. За несколько секунд, оставшиеся до удара катера о борт цели и взрыва, пилот должен был взобраться на свой деревянный плотик. Иначе он мог погибнуть от гидравлического удара при взрыве боеголовки.

Оставшийся без пилота катер ударялся о цель, и контактные взрыватели подрывали несколько маленьких зарядов, установленных в специально подобранных местах корпуса. Катер разламывался на части. Когда носовая часть достигала заданной глубины, гидростатический взрыватель подрывал основной заряд. Поэтому теоретически катер МТМ не был самоубийственным оружием. Тем не менее, было ясно, что сложная система взрывателей склонна к отказам. Поэтому пилоты МТМ, чтобы быть уверенными в успехе атаки, ставили взрыватели основного за-

Итальянский катер МТМ



ряда на срабатывание при ударе и оставались в катере до последнего момента, когда было уже поздно спастись. Иногда во время операций пилотов просили, или приказывали, пожертвовать собой, чтобы гарантировать успех атаки.

МТМ доставлялись в район операции на борту специально оборудованных кораблей, которые имели палубные слипы и электрические лебедки. Получив подобное оснащение, старые эсминцы «Франческо Криспи» и «Квинтино Селла» оказались способны спускать 6 катеров МТМ за 35 секунд.

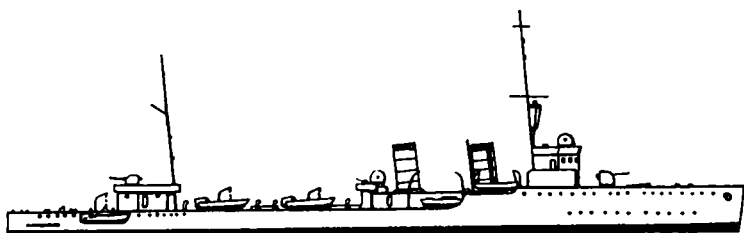
Уменьшенным вариантом катера МТМ был катер МТR. Он был спроектирован для доставки в район операции в металлическом цилиндре, установленном на подводной лодке. В таких же цилиндрах транспортировались торпеды «Майале». 10-я флотилия МАС также использовала катера МТSM (Motoscafi da Turismo, Silurante, Modificato — туристический моторный катер, торпедный, модернизированный) и его более поздний вариант SMA (Silurante, Modificato, Allargato — торпедный, модернизированный, увеличенный катер). Это были уже не взрывающиеся катера, а миниатюрные торпедные катера, немного напоминающие британские катера периода Первой Мировой войны. Поэтому мы далее не будем их рассматривать.

Интересно рассмотреть итальянский принцип подбора комплектования специальных подразделений. В сентябре 1940 года в Сан-Леопольдо, Ливорно, был создан учебный центр подготовки боевых пловцов. Там предполагалось готовить экипажи для специальных штурмовых средств флота. Отбирались только добровольцы. При этом эмоциональной устойчивости и смелости придавалось даже большее значение, чем физической готовности к подобным операциям.

Вскоре после вступления Италии в войну подразделение штурмовых средств было выделено из состава 1-й флотилии МАС. В целях маскировки оно получило название обычной флотилии торпедных катеров — 10-я флотилия МАС. Ее командиром стал капитан 2 ранга Витторио Моккагатта. «Надводным отрядом», отвечавшим за операции взрывающихся катеров, командовал капитан-лейтенант Джордио Джоббе. Однако первыми в бой вступили человекоуправляемые торпеды «Майале». Боевой дебют катеров МТМ задержался из-за отсутствия подходящих целей. Благоприятная возможность представилась в начале 1941 года, когда резко увеличилось количество транспортов союзников, следующих в Грецию. В частности, появилось множество целей в портах Крита.

Дата: 26 марта 1941 года
Место: бухта Суда, Крит
Атака: катера МТМ 10-й флотилии МАС
Цель: корабли и транспорты союзников на якорной стоянке

*Эсминец «Франческо Криспи»,
приспособленный для перевозки катеров МТМ*



В начале 1941 года тщательное изучение снимков самолетов-разведчиков показало, что союзники используют в качестве передовой базы бухту Суда на северо-западе Крита. Корабли 10-й флотилии МАС, базирующиеся в бухте Партени на острове Лерос, ожидали приказа на выход. Дважды, в январе и феврале, «Франческо Криспи» и «Квинтино Селла» выходили в море с катерами МТМ на борту и дважды возвращались, так как авиаразведка сообщала, что подходящих целей в бухте нет. Тем не менее, хотя британские воздушные налеты нанесли флотилии некоторые потери, боевой дух итальянцев оставался достаточно высоким. 25 марта оба эсминца стояли возле острова Астипалая на Додеканезах, имея катера на борту. Погода была отличной — почти полный штиль и темная ночь. Самолеты-разведчики сообщили, что в бухте Суда находятся тяжелый крейсер, 2 эсминца и по крайней мере 12 транспортов. Сразу после воздушного налета, во время которого «Криспи» получил мелкие повреждения, пришел приказ выходить. Каждый эсминец нес 3 катера МТМ. Подразделением катеров командовал лейтенант Луиджи Фаджоне.

Катера были спущены на воду 25 марта в 23.30 в 9 милях от входа в бухту. Двигаясь в сомкнутом строю, катера в 1.00 подошли к горлу бухты, имевшей длину 6 миль. Они проскользнули в узкий проход, ведущий к якорной стоянке. Им преграждали путь 3 ряда боново-сетевого заграждения, прикрытого береговыми батареями. Прожектора периодически освещали боны. К 4.45 катера, имевшие очень малую осадку, благопо-

лучно преодолели все 3 линии заграждения. Собрав вместе все свои «корабли», лейтенант Фаджони приказал заглушить моторы и дожидаться рассвета, прежде чем начинать атаку. Катера стояли так близко к кораблям союзников, что итальянцы могли слышать боцманские дудки. В 5.00 катера суб-лейтенанта Анджело Кабрини и старшего унтер-офицера Туллио Тедески подкрались на расстояние 300 ярдов к главной цели атаки — тяжелому крейсеру «Йорк».

В 5.30 начало резко светать. Кабрини и Тедески дали полный газ и на полной скорости бросились на «Йорк». Атака вышла просто хрестоматийной. На расстоянии 90 ярдов от цели оба пилота покинули катера и остались плавать на плотиках. Оба катера взорвались у борта крейсера. Тяжело поврежденный крейсер сразу сильно накренился. Корабельные и береговые орудия открыли беспорядочный огонь по мифическим «низколетящим самолетам». Когда англичане выудили из воды лейтенанта Фаджони, они начали немедленно спрашивать, что произошло с его самолетом.

Тем временем старший унтер-офицер Лино Беккати серьезно повредил норвежский танкер «Периклес» (8324 тонны). Катера старшего стрелка Алесслио Де Вито и сержанта стрелка Эмилио Барбери едва не поразили другие транспорты. Сам лейтенант Фаджони держался позади, намереваясь в случае необходимости тоже атаковать «Йорк». Видя, что крейсер тонет, он бросился на ближайший военный корабль, который принял за крейсер «Ковентри», но промахнулся. Все итальянские пилоты уцелели и попали в плен. «Йорк» был отбуксирован вглубь бухты и посажен на мель. Последующие германские воздушные налеты окончательно добились его. Правда, итальянцы утверждали, что во время этих налетов крейсер не получил новых повреждений, а работу, начатую итальянцами, завершили британские подрывники при отступлении с острова. «Периклес» разломился пополам и затонул, когда была сделана попытка отбуксировать его в Александрию на ремонт.

Дата: 26 июля 1941 года
Место: Гранд-Харбор, Ла Валетта, Мальта
Атака: катера МТМ и торпеды «Майале»
Цель: корабли и суда союзников
на якорной стоянке

Все пилоты МТМ, выполнившие опасную и успешную атаку целей в бухте Суда, остались живы. Однако последняя круп-

ная операция, в которой участвовали катера МТМ (потом их место заняли миниатюрные торпедные катера МТSM и SMA), оказалась массовым самоубийством. Причем можно заподозрить, что это было предусмотрено еще на стадии планирования операции. В бухте Суда хрупкие катера атаковали неподготовленного противника, оборона бухты носила характер импровизации и была тщательно разведана итальянцами. После этого катера МТМ провели разведку с моря стоянок в Порто-Эдда, Албания, и на Корфу. Однако выбор командования пал на Средиземноморский бастион союзников — Мальту. В качестве цели была выбрана гавань Ла Валетты Гранд-Харбор, несмотря на мощные оборонительные сооружения и отсутствие достоверной информации о них.

Еще на стадии планирования штабным офицерам должно было стать понятно, что гибель атакующих будет просто неизбежна, если они попытаются прорваться в гавань, и тем более, если это им удастся. Шансы на спасение крошечных катеров под сосредоточенным огнем десятков орудий в узкой гавани были просто мизерными. Майор Тезео Тезеи это, разумеется, понимал. Он считал, что такую атаку следует провести хотя бы для того, чтобы показать отвагу и решительность итальянцев, чтобы вдохновить «наших сыновей и будущие поколения итальянцев». Тезеи знал, что страдает от порока сердца, вызванного его приключениями на торпедах «Майале», которые он и изобрел. Поэтому ему грозила неминуемая смерть, если он не прекратит погружения. Незадолго до атаки Мальты Тезеи написал прощальное письмо, в котором выражал свое намерение «заслужить высочайшую из почестей — отдать свою жизнь за короля и честь флага». Точно такую же решительность и рвение выказал и капитан 2 ранга Моккагатта. Адмиралы Де Куртен и Кампиони дали несколько невнятное разрешение на операцию. Следует отметить, что, как и в Японии, младшие офицеры с большим энтузиазмом отстаивали применение самоубийственного оружия, чем адмиралы. То есть рвались в бой именно те, кому предстояло погибнуть.

После новой серии разведывательных походов было решено провести атаку Мальты ночью 27—28 июня. Вечером 27 июня маленькое соединение катеров МТМ, буксируемых торпедными катерами, покинуло Аугусту, где еще с апреля велись тренировки. Густой туман вынудил итальянцев вернуться обратно. Через 2 ночи соединение Моккагатты совершило новую попытку. На сей раз новую отсрочку вызвал отказ моторов 2 МТМ.

Следующее новолуние приходилось уже на июль. Учитывая полученные уроки, Моккагатта изменил состав соединения. Вместо буксировки в район операции МТМ были подняты на борт быстроходного шлюпа «Диана» (бывшая официальная яхта Муссолини). Выводить их в атаку должен был МТSM. По настоянию майора Тезеи к операции были подключены 2 торпеды «Майале». Эти торпеды должны были возглавлять атакующие силы. Одна должна была прорвать сетевое ограждение Гранд-Харбора, а другая выполнить отвлекающую атаку против базы британских подводных лодок в Марса-Мушетто, западном заливе в бухте Ла Валетты. Воздушный налет на Ла Валетту был приурочен по времени к атаке катеров. Предполагалось, что это отвлечет все береговые батареи.

Соединение Моккагатты покинуло Аугусту после заката 25 июля. На борту «Дианы» (капитан-лейтенант Марио Ди Муро) находились 9 МТМ и 1 МТSM, с которого капитан-лейтенант Джоббе предполагал руководить атакой. Кроме того, на шлюпе имелся маленький катер с электрическим двигателем (а потому совершенно бесшумный) для буксировки 2 «Майале» к точке запуска. Сами торпеды из Аугусты были доставлены на торпедных катерах MAS-451 (суб-лейтенант Джорджио Шолетти) и MAS-452 (суб-лейтенант Дж. Батта Пароди). Вести торпеды должны были майор Тезеи вместе со старшим унтер-офицером Альчиде Педретти и лейтенант Франко Коста вместе с сержантом Луиджи Барла. Таким образом, в отчаянной операции предполагало принять участие практически все командование флотилии. Даже старший медик флотилии капитан медицинской службы Бруно Фалькомата пошел добровольцем на катере MAS-451. Хотя планировалось, что будут атакованы случайные цели, именно в этот момент Ла Валетта была набита кораблями. 24 июля в гавань вошел прорвавшийся на остров с боем конвой «Сабстенс».

Славная неудача в Ла Валетте

«Диана» около полуночи 25 июля спустила на воду 9 МТМ в 20 милях от Мальты. Один катер тут же затонул. Остальные 8 взрывающихся катеров, а также электрический катер с торпедами на буксире двинулись к острову, возглавляемые МТSM и 2 торпедными катерами. 26 июля в 3.00 электрический катер находился в 1000 ярдов от входа в гавань, в точке пуска торпед «Майале». Отказ мотора на торпед Коста—Барла задержал начало операции по крайней мере на час. (По пути к цели в Мар-

са-Мушетто мотор отказал снова. Пловцы не смогли выполнить свою задачу и попали в плен.) Тезеи и Педретти должны были выполнить самую важную задачу — уничтожить стальную противоторпедную сеть, спускающуюся с моста Сан-Эльмо. Она преграждала узкий вход в гавань Гранд-Харбор рядом с фортом Сан-Эльмо. Несмотря на задержку с выходом, Тезеи намеревался уничтожить сеть точно в намеченное время, то есть в 4.30. Однако это означало самоубийство для него и Педретти. Тем временем Джоббе сказал пилотам МТМ, что они должны следовать за Тезеи. Если сеть окажется невредимой, лидеры должны пожертвовать собой, чтобы открыть проход. Тогда хотя бы часть катеров прорвется в гавань и атакует корабли союзников.

Но к тому времени, когда «Майале» двинулись в путь, вся система обороны гавани была приведена в полную боевую готовность. Прибытие и уход «Дианы» были обнаружены радаром. Так как отвлекающий налет итальянской авиации оказался слабым и несогласованным по времени, шум моторов катеров был услышан противником. Однако Тезеи и Педретти сдержали обещание и вывели свою торпеду к мосту Сан-Эльмо в 4.25. Они взорвали боеголовку, пожертвовав собой, но сеть уцелела. Услышав взрыв, Джоббе приказал катерам МТМ идти в атаку.

В первых лучах солнца взрывающиеся катера бросились на еще целый барьер. Пилот головного катера суб-лейтенант Роберто Фрасетто успел броситься в воду перед самым ударом о сеть. Но заряд его катера не взорвался. Следовавший за ним суб-лейтенант Аристид Карабелли оставался за рулем до последнего мгновения. Страшный взрыв уничтожил сеть и тяжело ранил плавающего в воде Фрасетто. Однако этот же взрыв обрушил и пролет моста, сделав прорыв катеров в принципе невозможным. Когда остальные катера под командованием суб-лейтенанта Карло Бозио бросились в атаку, их осветили прожектора. С берега открыли огонь 6-фн орудия, 40-мм «Бофорсы» и пулеметы. Катера, попавшие под плотный перекрестный огонь на блокированном фарватере, были быстро уничтожены. Бозио был убит, остальные пилоты получили ранения и попали в плен.

Когда окончательно рассвело, в бой вступили 30 «Харрикейнов». Хотя 10 итальянских истребителей Макки С-200 «Саэтта» пытались помешать им, англичане обнаружили и атаковали оба торпедных катера и оба малых катера, которые оставались на месте, чтобы принять после атаки уцелевших пилотов взрывающихся катеров и торпед. Англичане при этом потеряли 1 истребитель, но сбили 3 итальянских. MAS-451 под огнем «Харрикейнов» взорвался и затонул. Погибло 4 человека

из находившихся на борту 13. Электрический катер был потоплен. На борту катера MAS-452 огнем английских самолетов были убиты Моккагатта, Джоббе, Фалькомата, Пароди и еще 4 человека. Бросив MAS-452, уцелевшие 11 человек сумели добраться до «Дианы». В ходе этой отважной, но не давшей абсолютно никакого результата операции погибли 15 человек, а 18 были захвачены в плен. Погибло и почти все командование 10-й флотилии MAS.

Несостоявшиеся операции катеров MTR

После этого катера МТМ почти не участвовали в действиях 10-й флотилии MAS. Однако идею взрывающихся катеров подхватил германский флот. Капитан 2 ранга князь Юнио Валерио Боргезе, который сменил Моккагатту на посту командира, остался верен Оси даже после капитуляции Италии. Он передал свой опыт германским добровольцам.

Перед крушением Италии 2 операции предприняли более маленькие взрывающиеся катера MTR. В середине 1943 года, после вторжения союзников в Сицилию, было решено атаковать корабли в гавани Сиракуз с помощью катеров MTR. Подводная лодка «Амбра» (капитан-лейтенант Ренато Феррини) доставила 3 катера в цилиндрах, предназначенных для торпед «Майале», к Сиракузам ночью 25 июля 1943 года. Однако активность германских субмарин заставила держать оборонительные системы порта в полной готовности. Радар патрульного самолета засек «Амбру». Лодка подверглась атаке сначала обычными, потом глубинными бомбами, получила тяжелые повреждения и была вынуждена уходить. На ней даже были разбиты цилиндры с катерами.

Другая аналогичная акция была запланирована на 2 октября 1943 года. Подводная лодка «Мурена» (капитан 2 ранга Лонганези) должна была спустить 4 катера MTR возле испанского берега Алхесирасской бухты. Катера должны были пройти вдоль нейтрального берега и в 11.00 выполнить самоубийственную атаку торговых судов в гавани Гибралтара. Это должно было вызвать замешательство, что позволило бы торпедам «Майале» с секретной базы на танкере «Ольтерра» проникнуть в военный порт и атаковать стоящие там корабли. Операция была отменена после капитуляции Италии 8 сентября 1943 года.

НЕМЕЦКИЕ МОРСКИЕ ДИВЕРСАНТЫ

К. Беккер

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Читая эти столь увлекательно и живо написанные очерки нашего товарища по службе на флоте Кайуса Беккера о пережитых событиях, я снова вспомнил соединение «К»¹ и прежде всего многих незабываемых людей этого соединения. За прошедшие годы люди и дела тех дней были оттеснены в моем сознании на задний план новыми впечатлениями, новыми задачами. Очерки Кайуса Беккера воскресили картины минувших дней. Книга, подобно увлекательному фильму, рассказывает о зарождении подразделений «К» и их первоначально скромных действиях, об их назначении и эволюции, их совершенно новой для немецких условий внутренней структуре и процессе сплочения личного состава в единый спаянный коллектив.

Я всегда буду с чувством особой гордости вспоминать о том, что в тот период, когда всякому сведущему человеку фатальный исход войны представлялся все более неизбежным, мне удалось создать в немецком вермахте такое соединение, в котором вопреки укоренившимся традициям самостоятельной инициативе и чувству ответ-

¹ Соединение «К» («Kleinkampfverband», буквально — «Соединение малого боя») — диверсионно-штурмовое соединение германских ВМС, состоявшее из отрядов человекоуправляемых торпед, взрывающихся катеров, боевых пловцов-одиночек и подлодок-малюток. — *Прим. ред.*

ственности каждого отдельного военнослужащего придавалось гораздо большее значение, чем простому следованию букве приказа. Чин и должность имели у нас вес лишь в том случае, если им соответствовали личные качества человека.

Идеалом, к которому стремилось соединение, стал девиз Нельсона — быть «a band of brothers» («братской семьей»). Понятно, что в трудных условиях последнего года войны, когда выбор командных кадров был весьма ограничен, а суровые боевые испытания предъявляли к людям все более высокие требования, нельсоновский идеал достигался лишь частично. Но все же я и сегодня придерживаюсь того мнения, что эта в некотором роде совершенно новая для солдата атмосфера явилась существенным фактором, предопределившим необычайно высокую боеспособность личного состава соединения «К», и залогом его успехов.

Видимо, именно эта особая атмосфера внутри соединения «К» способствовала тому, что между служившими в нем и поныне поддерживается тесная связь в пределах всей Германии — независимо от возраста бывших сослуживцев, их прежних должностей, профессий, вероисповедания или политических убеждений. Я очень хочу, чтобы предлагаемая книга послужила делу еще большего укрепления этих связей.

Как бывший адмирал и командир соединения «К», я хотел бы высказать несколько принципиальных замечаний относительно основного направления и возможностей использования соединений «К» вообще.

Соединения «К» независимо от их типа способны лишь дополнять регулярные силы, отнюдь не заменяя их, и тем не менее с помощью таких соединений, используя небольшое количество решительных и хорошо обученных людей, можно с успехом достичь раздробления и сковывания гораздо более значительных сил противника.

В противоположность, например, японским летчикам-смертникам, экипажи боевых средств, состоящие из пред-

ставителей высокоцивилизованных народов белой расы, должны при выполнении боевого задания иметь реальные шансы на спасение своей жизни.

Для успеха индивидуальных действий не так важна физическая сила, как воля и личная дисциплинированность. Интенсивная и всесторонняя, почти спортивного типа тренировка увеличивает шансы на успех и уменьшает потери.

Идеальным одиночным бойцом является такой военнослужащий, который действует в интересах выполнения решений командования по собственной инициативе, даже не получая приказа.

В заключение мне лишь остается от имени бывших военнослужащих соединения «К» и их родственников поблагодарить Кайуса Беккера, а с ним и всех тех, кто, предоставляя ему информацию, способствовал появлению в свет столь волнующих очерков. Пусть эта книга воскресит описанные события в памяти тех, кто их пережил; пусть она расскажет читателям всего мира, что было сделано нашими людьми и на что они способны; пусть она послужит напоминанием о тех наших товарищах, которых уже нет среди нас.

*Гельмут Гейе,
депутат бундестага,
бывший командир соединения «К»
военно-морских сил Германии.*

ВВЕДЕНИЕ

Для начала несколько слов о том, как создавалось соединение «К». ОКМ¹ высоко ценит традиционные боевые средства. Революционизирующее воздействие нападения английского штурмового отряда на «Тирпиц». Аудиенция у князя Боргезе; итальянцы в роли учителей. Волшебное слово «Нелли-2». Первые 30 бойцов соединения «К». Автор рассказывает, благодаря чему оказалось возможным написать эту книгу.

Молодой человек только что закончил свой доклад. Он говорил с воодушевлением, срывающимся от волнения голосом. Седой капитан побарабанил пальцами по столу и покачал головой. Потом оглядел своих подчиненных.

— Ну, что вы скажете, господа, по поводу фантастической картины, нарисованной нашим молодым другом?

Господа офицеры пожали плечами, один пробормотал нечто вроде «нереально, господин капитан». Капитан снова повернулся к молодому человеку:

— Значит, вы серьезно думаете, что одиночные пловцы могут подбираться к хорошо охраняемым вражеским боевым кораблям и транспортным судам и — ну, скажем, — повреждать их?

¹ ОКМ (Oberkommando der Marine) — главное командование ВМС гитлеровской Германии. — *Прим. ред.*

Да, молодой человек думал именно так. Но капитан отнюдь не дал ему высказаться, он продолжал:

— Мой молодой друг, я уважаю ваши благородные стремления и ваш энтузиазм. Но подумали ли вы о том, что флот связан традициями? Для морской войны развитие боевых действий по проторенным путям гораздо характернее, чем для операций других видов вооруженных сил. И вряд ли наши традиции позволят осуществить ваши идеи.

Несколькими минутами позже молодой человек вышел из здания ОКМ и не спеша побрел по тенистой берлинской улице. Нежаркий летний день мог показаться совсем мирным, если бы не доносившийся откуда-то голос радиодиктора, читавшего текст последнего специального сообщения о действиях подводных лодок. Был июнь 1942 года. «И подлодки, и флот, и атаки торпедных катеров — все без изменений», — подумал молодой человек, выдвинувший идею боевых пловцов-одиночек. Мысли его текли несколько хаотично. «...Да, вот они — богатые традициями военно-морские силы и проторенные пути ведения морской войны...»

Ему не первому пришлось выслушать и дружеские слова, и отказ флота. В числе идей и изобретений, поступавших в ОКМ на протяжении многих лет, были и предложения по применению морских бойцов-одиночек. Авторами большинства этих проектов были сами моряки. Один капитан-лейтенант, командир тральщика, предложил построить одноместную подводную лодку для целей береговой обороны. Его чертежи и объяснительные записки были подшиты к делу. Другой морской офицер еще во время первой мировой войны, то есть уже несколько десятков лет тому назад, подал идею использования быстроходных катеров со взрывными зарядами: нацеленный на вражеский корабль, такой катер должен был при ударе о корпус корабля взрываться и наносить ущерб противнику. Однако дальнейшее развитие эта идея получила не во флоте, а в контрразведке. Флот уступил контрразведке

также разработку возникшего еще в 1929 году проекта создания человекоуправляемой торпеды, что сделало бы последнюю еще более эффективным средством борьбы. И наш молодой человек, уверенный в том, что боевые пловцы способны подвешивать к подводной части вражеского корабля мины замедленного действия, в конце концов тоже «пришвартовался» в контрразведке.

Контрразведка в Германии была прибежищем непризнанных изобретателей новых методов ведения войны.

* * *

Утром 22 сентября 1943 года четыре водителя английских подводных лодок-малюток, увидев прямо перед собой жерла бесчисленных орудий линкора «Тирпиц», угрожающе направленных на них, сдались в плен. Немцы вздохнули с облегчением: им казалось, что в самый последний момент невероятно смелая и опасная диверсия сорвана. Но они рано радовались. Две магнитные мины, уже подведенные под киль «Тирпица» подлодками-малютками («Икс-Крафт», как называли их англичане), взорвались через некоторое время, и линкор получил такие повреждения, что для ремонта пришлось направить к месту его стоянки в северной Норвегии чуть ли не половину оборудования одной из судостроительных верфей. Лишь через несколько месяцев корабль снова вошел в строй.

Это событие вызвало в германских ВМС ответную реакцию, которую можно было сравнить с небольшой революцией. В свое время англичане под впечатлением событий 18 декабря 1941 года, когда итальянцы совершили на управляемых торпедах успешное нападение на английские линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиент» в Александрийском порту, вероятно, сказали: «Мы тоже так можем!» Подобной была теперь и реакция немцев. Офицеры и матросы, узнавшие о нападении на «Тирпиц», не могли отказать вражеским диверсантам в уважении. В молодых морях проснулось стремление к аналогичному

подвигу. Они говорили себе: «Как это здорово! Несмотря на самую малую вероятность успеха, пробиться сквозь сильнейшую оборону, подвести мину, а потом явиться и сказать: да, это дело моих рук! Вот это подвиг!»

Но так думала не только молодежь. Перемена во взглядах произошла и в кругах высшего командования. Гросс-адмирал Дениц еще до этого события принял решение «интенсифицировать» ведение войны. Он сам говорил о том, что задумал создать своего рода «маунтбэттеновскую организацию» — по английскому образцу¹. В связи с этим вынашивалась и мысль о создании легких диверсионно-штурмовых средств. Итальянцы и англичане уже достаточно убедительно доказали, что горстка смелых бойцов способна не только временно выводить из строя крупные корабли, но и сковывать значительные силы и средства противника, отвлекая от выполнения более важных задач сотни рабочих-ремонтников и солдат с мощным вооружением, необходимым для усиленной обороны военных объектов. Почему бы и немцам не совершать подобные диверсии с аналогичным эффектом?

Таким образом, нападение англичан на «Тирпиц» предопределило одну из «родовых схваток», предшествовавших появлению на свет немецкого соединения «К», «соединения малых боевых средств военно-морских сил».

* * *

— Чем могу служить? — вежливо, но сдержанно спросил князь Валерио Боргезе своего посетителя, немецкого морского офицера. Известный командир 10-й флотилии МАС, славного итальянского соединения малых боевых средств ВМС, и теперь, через несколько месяцев после капитуляции своей страны, вел себя лояльно по

¹ Маунтбэттен — английский адмирал, командовавший в период второй мировой войны союзными силами в Юго-Восточной Азии. — *Прим. ред.*

отношению к немцам. Капитан-лейтенант Гейнц Шомбург, направленный в штаб Боргезе с официальной миссией офицера связи германского военно-морского командования в Италии, на вопрос хозяина ответил:

— Надеюсь, мы будем полезны друг другу. Прошу вас всегда обращаться ко мне со всеми вашими нуждами, чего бы они ни касались — материальной части, горючесмазочных материалов или чего-либо другого. Наше командование заинтересовано в том, чтобы 10-я флотилия МАС ни в чем не нуждалась.

«Почему он не говорит, чего действительно хочет?» — подумал Боргезе.

Шомбург не решался сразу же выкладывать свои требования. Этот итальянец, кавалер высших медалей за храбрость, выглядел совсем не таким, какими обычно представляют себе его пылких соотечественников. Он казался скорее хладнокровным, чем увлекающимся, скорее сдержанным, чем откровенным, и уж во всяком случае человеком трезво-рассудительным и расчетливым.

Разумеется, немцы намеревались воспользоваться опытом 10-й флотилии МАС, поскольку они сами в то время спешно приступали к формированию соединения «К». При этом предполагалось, что, возможно, удастся заполучить образцы некоторых уже апробированных итальянцами штурмовых средств. Прекращенное в переходный для Италии период производство их могло быть, конечно, возобновлено. Если бы итальянцы к тому же еще поделились со своими преемниками и опытом обращения со штурмовыми средствами, а также выработанными приемами военной хитрости, то тем самым, по мнению немецкого командования, было бы достигнуто уже многое.

В целом немцы относились к 10-й флотилии МАС, как к «мимозе-недотроге». Флотилии охотно предоставлялось все необходимое, если она намеревалась проводить какие-то диверсионные операции. Но итальянцы могли действовать по собственному усмотрению. К ним не приставляли немецких «гувернанток», как это обыч-

но имело место в других случаях. Подобное недоверие лишь уязвило бы законную гордость южан. Благодаря этому со временем наладилось хорошее сотрудничество. Итальянцы шаг за шагом уступали свои позиции — правда, лишь после того, как у немцев уже не оставалось возможностей использовать то или иное боевое средство.

Но зато к этому времени их ученики уже на зубок знали азы тактики морских диверсантов-одиночек.

* * *

Однажды в декабре 1943 года старший лейтенант артиллерии ВМС Ганс-Фридрих Принцхорн внезапно оставил зенитно-артиллерийское училище, в котором преподавал, и отбыл в неизвестном направлении. Всему виной был телефонный звонок. Близкий знакомый Принцхорна, вызвавший его к телефону, сказал лишь следующее: «Бросай все и приезжай ко мне в Хейлигенхафен на Балтийском море». Поскольку Принцхорн колебался, он добавил: «Пароль: Нелли-2».

История этого пароля такова. Летом 1942 года немецкие армии наступали через Ростов на Сталинград, однако в их тылу советские войска продолжали удерживать Таманский полуостров. Быстро сколоченный штаб ВМС получил задание организовать штурм советской обороны с моря через Керченский пролив.

За несколько дней до этого в помещение штаба проскользнула хорошенькая девушка-украинка, которая спросила командующего, контр-адмирала Шейрлена, можно ли видеть старшего лейтенанта Принцхорна. Принцхорна не было, и адмирал, которому все это показалось забавным, спросил, не может ли он чем-нибудь помочь. Девушка на это ответила: «Пожалуйста, передайте ему горячий привет от Нелли, он знает!» Адмирал добросовестно выполнил поручение, и, конечно, Принцхорна с тех пор постоянно дразнили «операцией Нелли». Когда вскоре понадобилось маскировочное наименование для диверсионной операции против советских войск, то ее

назвали «Нелли-2», потому что Принцхорн играл в ней важную роль. По своему характеру, подготовке и проведению «Нелли-2» явилась прообразом позднейших операций соединения «К».

Мы рассказали историю вызова Принцхорна в Хейлигенхафен только потому, что она характерна для возникновения соединения «К». За несколько часов или дней удалось вызвать людей, способных служить в соединении «К», и все бюрократические преграды были устранены — какое чудо! — одним мановением руки. Благодаря этому на рубеже 1943 и 1944 годов в Хейлигенхафене уже находилось около 30 военнослужащих — офицеров и рядовых. Хотя в первый момент они и не знали ничего определенного о цели их вызова, однако сознания того, что их брали для особых дел, было достаточно, чтобы сразу же сплотить новичков в крепкий коллектив. Эти 30 человек составили ядро первого отряда штурмовых средств ВМС.

* * *

О том, как из этого зародыша в кратчайший срок развилось соединение «К», как за несколько недель были разработаны, испытаны и изготовлены штурмовые средства, оказавшие поистине революционизирующее воздействие на каноны военно-морского искусства, как стекавшиеся отовсюду добровольцы после необходимого отбора и краткосрочного обучения на боевых средствах-карликах посылались прямо в бой и что они при этом испытывали, — обо всем этом рассказывается в настоящей книге.

Более двух лет назад меня спросили, считаю ли я возможным написать подобную книгу. Должен признаться, что ответ мой был весьма скептическим. В настоящее время в Германии нет такого военного архива, где можно было бы изучить боевые отчеты и прочие документы с тем, чтобы получить достаточную информацию по интересующему вас вопросу. Даже тем немногим нашим специалистам, которые занимаются изучением истории вой-

ны на море, большей частью приходится ходатайствовать о допуске в архивы бывших противников. Мне же оставалось лишь попытаться отыскать возможно больше людей, служивших в соединении «К», чтобы из бесед с ними или из их уцелевших личных записей узнать, что они пережили. Но как их искать? Если судить по некоторым поверхностным статьям в немецкой послевоенной печати, авторы которых в один голос уверяли, что безответственное командование послало всех людей этого соединения на верную и бессмысленную смерть, то вряд ли можно было надеяться найти кого-либо в живых. Однако сказанное в этих статьях отнюдь не соответствовало истине. Из многих примеров приведу лишь один, показывающий, как мне удавалось разыскивать ветеранов соединения «К».

Некоторое время назад я посетил вице-адмирала в отставке Гельмута Гейе, бывшего командира соединения «К». Ныне он является депутатом боннского бундестага от портового города Вильгельмсхафена. В числе прочих фактов адмирал сообщил мне следующее: «Вскоре после окончания войны один английский офицер подтвердил в беседе со мной, что кто-то из наших водителей одноместных человекоуправляемых торпед, молодой старший фенрих, потопил крейсер из состава флота вторжения». Я спросил у адмирала имя и адрес фенриха, но Гейе такими данными не располагал и отослал меня для получения более подробных справок к бывшему командиру флотилии одноместных торпед. Я посетил и этого человека, проживающего в настоящее время на крайнем юге Германии. К несчастью, он незадолго перед упомянутой операцией вверенного ему соединения был тяжело ранен при налете союзной авиации и не мог припомнить событий последующих дней. Тогда я спросил его, кого из старших фенрихов флотилии он считал бы способным на такой подвиг. Он назвал мне ряд имен на выбор, однако адресов и у него не было.

Когда стало казаться, что дело зашло в тупик, один друг навел меня на мысль обратиться с запросом к стар-

шинам «призывных команд». Дело в том, что каждый морской офицер являлся членом той или иной призывной команды в зависимости от года призыва на флот; внутри такой организации сверстников существовала весьма тесная связь. Если разыскиваемый мною водитель одноместной человекоуправляемой торпеды в июле 1944 года был старшим фенрихом, то есть еще только кандидатом в офицеры, то начать службу в ВМС он должен был где-то между концом 1941 и началом 1943 года. Я написал всем соответствующим старшинам призывных команд и просил их дать сведения о тех людях, имена которых мне назвал командир флотилии. И вот один из старшин ответил: «Совершенно верно, старший фенрих П. — член нашей призывной команды. Однако, как утверждают многие товарищи, он не вернулся с одного задания, выполнявшегося боевыми пловцами в бухте Сены, и, вероятно, погиб. Впрочем, говорят также, что П. в 1945 или 1946 году находился в английском лагере для особых допросов. После войны члены призывной команды не имели о нем никаких сведений. Могу только указать прежний адрес его родителей...»

Я тотчас же написал родителям, надеясь, что они живут на старом месте. Я просил их сообщить мне что-либо о месте пребывания их сына. Через несколько дней пришел ответ от... него самого! Мы встретились, и он передал мне свой дневник, относящийся к тому периоду.

Это лишь один из примеров. Всего же мне удалось разыскать не менее сотни бывших сослуживцев. Им всем — от адмирала до последнего рядового — я обязан выходом в свет этой книги. Это — история людей соединения «К», и какой бы волнующей она ни была, я надеюсь изложить ее с предельной объективностью.

ГЛАВА 1

МОРСКИЕ ШТУРМОВЫЕ ОТРЯДЫ

Необычная встреча нового, 1944 года. Незапятнанное имя — условие для приема в соединение «К». Какие обязательства брали на себя добровольцы. Примеры обучения по английскому образцу. «Небольшое» испытание мужества по методу Опладена. Кража фирменной эмблемы на главном вокзале Мюнхена. Официальная формулировка; воспитание личной инициативы. В этом деле было одно «но». Две подлодки-малютки, «любезно предоставленные в наше распоряжение противником в качестве образца». «Хехт» — первая немецкая двухместная подводная лодка. Вице-адмирал Гейе принимает пост командира соединения «К». Оснащение морских штурмовых отрядов с расчетом на шесть недель «жизни в пустыне».

Вначале это был лишь незаметный барак на берегу Балтийского моря близ Хейлигенхафена, внешне напоминавший скорее курятник, чем казарму будущих солдат соединения «К». Очень скоро, однако, пришлось занять также близлежащую артиллерийскую казарму, так как вместительность барака оказалась совершенно недостаточной.

В самом начале нового, 1944 года, едва праздничное настроение успело уступить место трезвости военных буд-

ней, 30 военнослужащих, собранных в невзрачном хейлингенхафенском бараке по инициативе капитан-лейтенанта Опладена, впервые услышали — в завуалированной форме, правда, — зачем их, собственно, сюда вызвали.

Опладен заявил, что командование ВМС намеревается создать ударные группы высокой боеспособности и что эти группы будут временно находиться в подчинении начальника штаба флота адмирала Гейе. Высокому положению своего будущего шефа, продолжал Опладен, прибывшие обязаны тем, что их перевод прошел без длительной канители. Позднее они, видимо, составят какую-то самостоятельную войсковую единицу.

Все новички, по словам Опладена, отбирались с учетом их положительных личных качеств, и «дневник поведения» каждого должен отличаться поистине ангельской чистотой... Соответствуют ли также их физические возможности предъявляемым высоким требованиям, выяснится очень скоро, в ходе весьма жесткой тренировки. О целях и задачах Опладен не стал распространяться. Новичкам предстояло либо войти в состав мелких, но решительно действующих штурмовых групп, либо стать одиночными бойцами, вооруженными боевым средством нового типа.

Прежде чем вообще что-либо начинать, подчеркнул Опладен, совершенно необходимо подать заявление о добровольном желании войти в состав формируемого соединения. Для этого новичкам предоставлялось несколько дней, в течение которых они могли бы основательно все обдумать.

В личных записках адмирала Гейе по поводу организационного периода нового соединения сказано следующее:

«Военная обстановка зимой 1943/44 года допускала лишь оборонительные действия флота. Было известно, что по этой причине я отдаю предпочтение многочисленным, но малым судам и штурмовым средствам перед крупными боевыми кораблями. Поэтому гроссадмирал Дениц считал мою кандидатуру подходящей для выпол-

нения специального задания по формированию соединения штурмовых средств нового типа на той основе, которая соответствовала бы моим собственным взглядам. Для осуществления этого мероприятия в помощь мне был выделен (еще в период моего пребывания в штабе флота) капитан 3 ранга Фрауэнгейм. Кроме того, я вызвал в свое распоряжение капитан-лейтенанта резерва Опладена, а затем также капитана 3 ранга Бартельса, считая эти кандидатуры наиболее подходящими для выполнения подобных задач.

Понятно, что формирование такого соединения и изготовление совершенно новых видов оружия на пятом году войны были чрезвычайно сложным делом. К тому же приходилось укладываться в жесткие сроки. Длительные процессы совершенствования и испытаний новых средств исключались. Во избежание бюрократической волокиты я потребовал от главнокомандующего широких полномочий. Мне было предоставлено право вести переговоры непосредственно со всеми органами военно-морского командования, а также, что особенно важно, с руководящими инстанциями промышленности. Этот момент я также использовал, иначе оказалось бы невозможным сформировать и технически оснастить соединение.

В промышленных кругах я встретил полное понимание и поддержку, обусловленные, в частности, трезвым соображением, что старое направление в судостроении уже не может принести успеха в войне. Кроме того, именно такие простые, но новые боевые средства обычно возбуждают в нас свойственный каждому человеку дух изобретательства. Не только инженеры, но и рабочие проявляли к делу живой интерес и помогали мне всем, чем могли.

У нас не было никакого практического опыта в ведении войны новыми методами. Было известно лишь, что у итальянцев имеются различные малые штурмовые средства; кроме того, мы еще знали о нескольких английских диверсиях, проведенных подобными же средствами. От-

носителем японских диверсий на подлодках-малютках мы не получили никаких подробных данных. Действия диверсионных отрядов (типа английских «коммандос»), планировавшиеся как английским, так и нашим командованием ВМС, — например, нападение на метеостанции противника, — неизменно срывались из-за недостатка судов и соответствующим образом подготовленного личного состава.

Наши намерения на первом этапе сводились к следующему:

1. Разработать и построить специальные подлодки-малютки по английским образцам и обучить экипажи; применить эти лодки-малютки для выполнения специальных заданий, например, для проникновения во вражеские порты и т. п.

2. Осуществить специальную боевую подготовку морских штурмовых отрядов (ударных групп) — также по английскому образцу. Цель подготовки — обеспечить проведение малыми надводными судами и подлодками-малютками нападений на вражеские прибрежные районы и находящиеся там важные военные объекты (радиолокационные станции, позиции артиллерийских орудий и т. п.)...»

Итак, первые 30 будущих бойцов соединения «К» прибыли в Хейлигенхафен, почти все добровольно вызвались служить в новом соединении и с нетерпением ждали грядущих событий.

Прежде всего были оформлены обязательства. Каждый из этих тридцати человек обязывался хранить строжайшую тайну, соглашался на службу без увольнений и отпусков, на разрыв всех связей с «гражданской средой», включая и требование месяцами решительно ничего не сообщать даже домой, если особая ситуация потребует такого полного молчания. Вступающий в ряды соединения «К» обязывался целиком посвятить себя общему делу, отдавая ему все свои физические и душевные силы (это, однако, не значит, что он собирался обязательно принести в жертву свою жизнь).

После оформления обязательств прибыли инструкторы от пехоты и инженерных войск. Это были унтер-офицеры с опытом боев в России, то есть преодолевшие, по общему мнению, самое трудное, что можно себе представить, в наземном бою. Соответствующей суровостью отличалась и боевая подготовка будущих диверсантов.

Затем прибыли инструкторы по гимнастике, плаванию и джиу-джитсу, ибо необходимо было натренировать тело каждого пловца так, чтобы оно могло вынести любое напряжение, и, кроме того, предстояло обучить будущих диверсантов всем приемам самообороны без оружия и бесшумного обезвреживания постов противника.

Затем прибыли инструкторы по авто- и радиоделу, ибо бойцам соединения «К» надлежало дать по возможности универсальную подготовку. Каждый должен был практически овладеть всеми необходимыми функциями, каждому предписывалось в случае необходимости без колебаний принимать на себя обязанности товарищей.

Затем прибыли специалисты водолазного дела, ибо бойцам соединения «К» предстояло научиться обращению с водолазно-спасательным имуществом и кислородными приборами, применение которых отнюдь не исключалось.

Затем прибыли специалисты по обучению языкам, обращавшие основное внимание не столько на отличные знания в области грамматики, сколько на изучение солдатских крепких словечек на иностранных языках. Эти словечки вы зубривались с соответствующим произношением — важная мера для маскировки на случай щекотливой ситуации, в которую, как легко себе представить, мог попасть наш пловец-диверсант!

Наконец, последовал перевод ряда отрывков из английского наставления по действиям «коммандос», захваченного в качестве трофея под Дьеппом. С большим интересом первые бойцы соединения «К» читали приведенные в качестве примера подробности подготовки и проведения (неудавшегося, правда) английского дивер-



Место пилота «Бибера»



Пилот «Бибера» проверяет выхлопную трубу

сионного налета на ставку фельдмаршала Роммеля в Северной Африке. С еще большим удовлетворением наши люди восприняли содержавшееся в трофейном документе признание, что и англичанам приходилось не менее трудно, чем им самим.

Тем временем в Хейлигенхафен непрерывно прибывало новое пополнение. Новички «отфильтровывались», проходили соответствующую проверку, в ходе которой определялась их пригодность к службе в соединении. Только после того, как они признавались соответствующими предъявляемым требованиям, их в той или иной мере посвящали в существо дела и спрашивали, намерены ли они остаться. Большая же часть новичков еще до этой фазы отсылалась на прежнее место службы, так и не узнав, зачем они вообще побывали в Хейлигенхафене.

Основная проблема состояла, несомненно, в том, чтобы в такое трудное время, когда война шла уже далеко не первый год, найти достаточно безупречных в моральном отношении и сильных физически людей, которых можно было бы использовать в составе диверсионных групп типа «коммандос». В других, пользовавшихся рядом традиционных прав родах сил ВМС с самого начала войны имелись отборные кадры офицеров и рядовых; сверх того, эти рода сил ВМС гарантировали себе монопольное право на получение наиболее ценных контингентов призывников. «Морской патриотизм» проявлялся на флоте столь ярко, что его можно было назвать кастовостью. В подобных условиях вряд ли кому-нибудь могло прийти в голову, что вдруг придется отдавать своих людей, к тому же самых лучших, в состав какого-то нового соединения. Поэтому добровольцы из других родов сил, движимые страстью к приключениям или желанием участвовать в необычных по своему характеру боевых действиях нового соединения, лишь постепенно и в относительно небольшом количестве стали прибывать во вновь формируемые отряды.

Зато гораздо быстрее, чем можно было предположить, произошло слияние этих собранных из самых различных

мест бойцов в единое неразрывное целое. Первые бойцы соединения «К» даже сняли с обмундирования знаки различия, чтобы устранить всякие мешающие сплочению факторы.

Некоторые выборки из записей очевидцев дают представление о весьма необычных методах боевой подготовки в новом соединении.

«Ночью нас часто поднимали по тревоге, — говорится в одном из таких свидетельств. — Однажды мы в крошечной тьме взбежали вверх по скату высоты, после чего нам было велено прыгать с обрыва вниз, в неизвестность. Впрочем, мы падали камнем всего метра три-четыре, а затем покатались кувырком вниз по скату».

А вот другая запись. «Наша группа держала так называемый «небольшой экзамен мужества» по методу Опладена. Нас, человек восемь-десять, выводят на открытую местность и приказывают лечь на землю головой к центру воображаемого круга диаметром 4 метра. Затем в центре устанавливается ручная граната, из которой выдергивается предохранительная чека. Мы считаем секунды. Раздается взрыв, и осколки летят над нами... Ах да, я забыл сказать, что на нас, конечно, были стальные шлемы. И все же...»

«Я дрезденец, — рассказывает автор третьей записи, — и именно меня однажды послали в Мюнхен. Однако мне не дали ни командировочного предписания, ни каких-либо других документов вообще, предлагалось просто ускользать от всякого контроля. Я отправился в путь, уверенный по крайней мере в том, что от меня не откажутся, если я все-таки буду схвачен. Ко всему прочему в качестве доказательства своего пребывания в Мюнхене я должен был привезти с собой металлическую бляху, какую обычно носят на груди воинские железнодорожные патрули в качестве украшения и особого отличительного знака. Но это условие я не выполнил. Ведь тогда пришлось бы стать еще и воров-карманником. Вместо этого я снял в станционном зале эмалевую фирменную эмблему, что также показалось моим инструкторам достаточ-

ным. Потом мы по почте отослали эмблему обратно, анонимно, разумеется».

В официальном учебном плане подобные трюки носили весьма прозаическое название: воспитание личной инициативы. Можно было бы упомянуть и многое другое в том же роде, рассказать, например, о том, как осуществлялись «нападения» на полицейские посты и войсковые караулы, которые особенно охотно избирались объектом подобных выходов, или как однажды едва не удалось увести со стоянки строго охранявшуюся (немецкую) подводную лодку. Можно вспомнить также о многочисленных других примерах испытания мужества, которому бойцы подвергались постоянно. Но и приведенных примеров достаточно. Несколько недель такой форсированной подготовки вселяли в бойцов соединения «К» чувство полной уверенности в себе даже перед лицом самых щекотливых ситуаций.

«Впрочем, в этом деле было одно «но», — свидетельствует командир одного из отрядов, старший лейтенант Принцхорн. — Со временем наши люди стали такими хитрецами и пройдохами, что научились «дерзать» и против начальства. Так, однажды (правда, это было уже гораздо позже, в Италии) один боец соединения «К», посаженный на гауптвахту офицером другой части за какую-то провинность, подорвал дверь камеры (подрывная шашка нашлась у него в кармане), вышел на свободу и в отличнейшем настроении вернулся в свой отряд. Возможно, конечно, что он руководствовался при этом самыми добрыми побуждениями: ведь в соединении «К» такой меры, как арест, вообще не существовало, а высшим дисциплинарным взысканием являлось исключение из списков соединения. Но все же столь экспансивное проявление «инициативы» было явлением исключительным даже среди этих людей...»

* * *

Вечером 17 января 1944 года гардемарины Петке и Потхаст — «два П», как их именовали в отряде, — были

вызваны в штаб, после чего их повели в изолированный домик на самом берегу Балтийского моря. Часовые пропустили пришедших, и капитан-лейтенант Опладен открыл перед ними дверь. На полу, освещенные матовым светом, лежали два вытянутых стальных тела, по форме отдаленно напоминавших вздутые сигары. В средней части располагались небольшие надстройки, заставлявшие предполагать, что оба аппарата — миниатюрные подводные лодки.

— Ну как, рискнете на них поплавать? — спросил Опладен.

«Два П» повнимательнее осмотрели лежавшие перед ними стальные рыбины, отметив, что они грубо склепаны из нескольких кусков металла. Это как-то не вязалось со знаменитой «немецкой тщательностью»: до сих пор даже в военное время всегда придавалось большое значение внешней отделке изделий, подчас в ущерб целесообразности. А то, что лежало здесь, выглядело примитивно и уродливо. Было видно, что лодки сконструированы строго утилитарно, без всяких претензий на красоту или даже удобство обращения с ними.

— Конечно, поплывем, — сказал наконец Петке.

— А есть при них какая-нибудь инструкция? — осведомился Потхаст.

— К сожалению, ее не прислали, — ответил Опладен.

Петке и Потхаст подняли на него удивленные глаза.

Опладен улыбнулся:

— Эти образцы только что привезены из Англии. Разумеется, не прямым путем. Противник депонировал их для нас в Норвегии. Там они были использованы в одной диверсии против нас. Их выловили из воды и переправили сюда самолетом.

Гардемарины, плававшие раньше в Средиземном море в составе 3-й флотилии торпедных катеров и затем присланные оттуда (вообще говоря, по ошибке) во вновь сформированный отряд, принадлежали к числу весьма немногих бойцов соединения, имевших опыт службы на

флоте. Поэтому им и было поручено «прощупать» вражеские подлодки-малютки. Командование было весьма заинтересовано в том, чтобы получить точные данные относительно плавучести и других свойств нового боевого средства. Практическая польза получения этих данных не вызывала сомнения, так как их можно было использовать для усовершенствования своих собственных подлодок-малюток, конструкции которых как раз начали разрабатываться.

Увы, Петке и Потхаст ошибались, полагая, что уже обладают чудесной игрушкой, которая будет носить их по Балтийскому морю, куда им заблагорассудится. Дело обстояло иначе. Им обоим предстояло совершить ряд испытательных плаваний в соответствии со строгим графиком, в котором все их действия были расписаны с точностью до минуты. Во время испытаний за ними велось тщательное наблюдение: ведь могло произойти и нечто непредусмотренное. Еще тщательнее охранялась секретность их действий. Они сами вряд ли представляли, что делают, или, точнее, в какую общую картину складываются полученные ими результаты.

Как бы там ни было, этот цикл испытаний дал командованию представление о тактико-технических данных английских подлодок-малюток. Адмирал Гейе сообщает, что первые проекты аналогичных немецких подлодок кое в чем копировали английские образцы. Он пишет:

«Наша первая подлодка-малютка «Хехт» была выпущена лишь небольшой серией, поскольку о массированном применении ее не было речи. По проекту лодка должна была иметь водоизмещение 7 т, электрический привод (батарея-электромотор) и одну мину в качестве вооружения. Мина должна была отделяться от лодки после того, как последняя подходила под водой вплотную к кораблю противника. Проектная дальность плавания лодки равнялась 90 милям. Поскольку подходящего готового образца компаса подобрать не удалось, гроссадмирал Дениц приказал приспособить для «Хехта» малогабарит-

ный гирокомпас. Из-за этого размеры лодки увеличились, в средней части корпуса появилось вздутие для помещения гироскопа. Кроме того, несколько сократилась дальность плавания, поскольку часть электроэнергии расходовалась гироскопом.

«Хехты» предполагалось буксировать крупными подлодками в район вражеского побережья и там выпускать на выполнение задания. Еще в период конструирования у нас появились сомнения в практической применимости лодки, вооруженной только одной миной. Прикрепление мины к корпусу вражеского корабля было сопряжено с большими трудностями и, конечно, редко могло пройти успешно. Поэтому в конструкцию лодки пришлось внести целый ряд изменений. Прежде всего — поскольку конструкторы считали это возможным — была предусмотрена подвеска торпеды под килем лодки. Такая торпеда могла бы выпускаться водителем лодки. Позднее добавилось еще одно новшество: вместо мины на носу лодки решили устанавливать комплект дополнительных аккумуляторов для увеличения радиуса действия. Наконец, предусматривалось оборудование кабины в головной части, чтобы при случае иметь возможность высаживать в непосредственной близости от противника боевых пловцов.

В процессе конструирования лодки пришлось столкнуться с серьезными трудностями, и еще до того, как она была окончательно готова, мы отказались от ее боевого применения. Уже первые результаты, полученные в ходе этой работы, открыли перед нами новые пути, побудив заняться разработкой более совершенных конструкций. «Хехт» стали после этого использовать лишь для учебных целей. Тем не менее эта лодка сыграла свою роль, поскольку конструкторы в ходе работы над нею впервые познакомились с задачами, возникающими при проектировании такого рода боевых средств. Именно в процессе ее усовершенствования был накоплен значительный опыт, пригодившийся при разработке последующих моделей и прежде всего двухместной подлодки «Зеехунд».

Была также поставлена задача разработать конструкцию сверхмалого гирокомпаса. Впрочем, этот весьма важный прибор так и не был создан до самого конца войны».

* * *

Между тем в Хейлигенхафене некоторые бойцы соединения из числа первых тридцати, в том числе Петке и Потхаст, были отделены от остальных. Им предстояло выполнять функции водителей еще не готовых боевых средств, по всей вероятности, подлодок-малюток. Капитан-лейтенант Опладен заявил, что им, уж во всяком случае, придется участвовать в действиях против вражеского флота вторжения, появление которого ожидалось в течение того же года. Прошел январь, за ним февраль, наступил март, а водители все еще не знали, как выглядит их боевое средство. Таким образом, приходилось волей-неволей упражняться в терпении.

В марте 1944 года вице-адмирал Гейе сдал дела в штабе флота, чтобы принять под свое командование вновь организованное соединение «К». К этому моменту количество рапортов с просьбой о зачислении в новое соединение резко увеличилось. Специальная комиссия объезжала школы и училища для унтер-офицеров и кандидатов в офицеры, выявляла способных спортсменов и опрашивала их на предмет добровольного вступления в отряды особого назначения. Поток добровольцев устремлялся в большую казарму в Любеке, условно именованную «Штайнкоппель» («Каменный участок»). Отсюда отобранные добровольцы направлялись в отряды. Штаб соединения обосновался в Тиммендорферштранде, фигурировавшем под названием «Штрандкоппель» («Береговой участок»). Еще один новый большой лагерь возник под соснами Рейхсвальда в районе Любек — Шлутуп на самом берегу реки Траве. Этот лагерь назывался «Блаукоппель» («Голубой участок»). Постепенно возник и ряд других «участков».

В течение всего этого времени описанная выше боевая подготовка в Хейлигенхафене неуклонно интенсифици-

ровалась. К началу весны 1944 года первые бойцы соединения были вполне подготовлены к действиям и морально, и физически. Состояние их можно было бы, вероятно, охарактеризовать словами: «Бога они боятся, но больше — ничего на свете».

Прибыло и техническое оснащение, благодаря чему оказалось возможным сформировать три первых морских штурмовых отряда (МЕК¹):

60-й МЕК, командир — старший лейтенант Принцхорн,

65-й МЕК, командир — старший лейтенант Рихард,

71-й МЕК, командир — старший лейтенант Вальтерс.

Кроме командира, в каждый отряд входило еще по 22 человека. В распоряжении отряда имелось 15 автомашин, в том числе 3 радиостанции, 2 автоамфибии, 1 автокухня и ряд машин для транспортировки личного состава технического имущества и боеприпасов. Таким образом, отряды были полностью моторизованы; выраженные командирами отрядов особые пожелания были учтены до мелочей. Запасы продовольствия и боеприпасов рассчитывались на шесть недель «жизни в пустыне», то есть отряды могли существовать шесть недель без подвоза припасов.

Укомплектованные таким образом отряды МЕК выехали в Данию и Францию к месту предстоящих действий. О самих действиях этих отрядов будет рассказано ниже.

¹ МЕК (Marine Einsatz Kommando) — морской штурмовой отряд. —

Прим. ред.

ГЛАВА 2

ОДНОМЕСТНАЯ ТОРПЕДА «НЕГЕР»

Дениц присылает телеграмму. Неслыханные доселе методы ведения войны. Идея человекоуправляемой двойной торпеды. Ее достоинства и недостатки. Купол из плексигласа. Дышать все же нужно! Шансы на спасение — 50 процентов. Первое боевое задание — после 15 дней обучения. Трудности переезда в Италию. База в Торре-Ваяника. На этот раз звезды определенно не лгут. 21 апреля 1944 года: 17 торпед «Негер» совершают свой первый боевой рейс. Но флот противника исчез. Потоплено два сторожевых корабля. Торпеда «Негер» проникает в порт Анцио. «Не спать, иначе пропадешь!» Прием в «Монте Кессельринг».

У старшего лейтенанта флота Ганно Крига вытянулось лицо от изумления, когда он прочел телеграмму из Берлина. Этот молодой офицер-подводник пережил немало опасных ситуаций, и если уж он был взволнован, то, видимо, произошло нечто экстраординарное. Нужно же, чтобы главнокомандующий гроссадмирал Дениц вызвал его в Берлин именно в день свадьбы:...

Уже больше двух лет Ганно Криг плавал на подводных лодках в водах Средиземного моря. Нелегкое это было

дело! Он был вахтенным офицером на лодке U-81 (командир — старший лейтенант Гугенбергер), которая 13 ноября 1941 года пустила ко дну английский авианосец «Арк Ройял». Криг участвовал во многих ожесточенных схватках с вражескими конвоями. Всего лишь несколько недель назад он сам стал командиром подводной лодки, но противник не дал ему «погреться на новой койке»: в военном порту Пола на Адриатическом море лодка попала под бомбежку и вышла из строя.

Это случилось в начале марта 1944 года. Но Кригу потера лодки принесла, кроме глубокой досады, также нечто приятное: он получил отпуск, отпуск на свадьбу! И вот он, прибыв в вюртембергский городок Людвигсбург, готов был пойти на первое невоенное приключение этих наполненных событиями лет, как вдруг ему вручили ту самую телеграмму, которую он теперь держал в руке: «Предлагаю немедленно явиться Берлин мое распоряжение. Гроссадмирал Дениц».

Очень возможно, что в этот день невеста не слишком хорошо отзывалась о главнокомандующем военно-морскими силами. Ведь в конце концов «Лев», как называли подводники своего адмирала, знал о готовящейся свадьбе, ведь он даже сам прислал поздравления! И вряд ли невесту утешило высказанное женихом-неудачником предположение, что, по-видимому, дело было уж очень важным. Ибо что в мире могло быть, с ее точки зрения, более важным, чем собственная свадьба?

В самом деле, что же могло быть столь срочным и важным? Над этим вопросом и раздумывал старший лейтенант Криг, сидя в вагоне берлинского поезда. Может быть, «Льва» заинтересовали подробности бомбардировки, которой подверглась его, Крига, подлодка? Или предстояло сделать доклад о положении на Средиземном море? Это было, конечно, возможно, но маловероятно. Из-за этого гроссадмирал не стал бы его вызывать в высшее морское управление с такой поспешностью. Нет, видимо, речь шла о чем-то совершенно ином. Может быть, о

каком-нибудь отряде особого назначения? Или об испытании нового оружия?

По странному совпадению старший лейтенант Криг вслед за этим подумал об итальянцах, с которыми познакомился в порту Специя. Они называли себя «10-я флотилия МАС» и были, по-видимому, славные ребята. Ведь даже немцы уважали этих собратьев по оружию, а уважение со стороны немцев было отнюдь не столь уж частым явлением. Криг хорошо помнил тот весенний день 1942 года, когда его командир Гугенбергер получал итальянскую медаль «За храбрость» за потопление авианосца «Арк Ройял». В тот же день был награжден и капитан-лейтенант фон Тизенхаузен, под командованием которого лодка U-331 потопила у африканского побережья линейный корабль «Бархэм». Был там еще итальянец князь Боргезе, командир подводной лодки, входившей в состав таинственной 10-й флотилии МАС. На счету Боргезе числилась операция против двух последних оставшихся в Средиземном море английских линкоров «Куин Элизабет» и «Вэлиент», в результате которой оба корабля были выведены из строя на долгие месяцы. Интереснее всего было то, что итальянцы атаквали и серьезно повредили оба линкора отнюдь не в открытом море, а в порту Александрия. Проникнуть в этот порт на подводной лодке было, конечно, невозможно, и Криг знал, что итальянцы поступили иначе. Подойдя вплотную к сетевым заграждениям, Боргезе положил лодку на грунт. А потом несколько этих молодцов просто покинули лодку и поплыли к линкорам на торпедах или каких-то торпедообразных взрывающихся аппаратах. Их не могли остановить никакие заслоны, они проскользнули в порт и на значительной глубине приблизились к могучим кораблям. И не помогла этим колоссам мощная палубная броня: ведь на пять метров ниже ватерлинии их уязвимость была от этого нисколько не меньше.

И все же, чтобы пуститься на такую диверсию, нужно было обладать мужеством, очень большим мужеством.

Поэтому немцы и уважали этих собратьев по оружию, хотя подробности были им неизвестны. Немцы не знали, действуют ли бойцы 10-й флотилии МАС в одиночку или группами, тащат ли они торпеду за собой или, наоборот, сами плывут на ней, используя ее силовую установку для собственного передвижения; не знали, используется ли для передвижения электромотор, имеются ли балластные цистерны, применяется ли сжатый воздух. Словом, технические подробности были немцам абсолютно неизвестны. Каждый раз, когда разговор касался подобной темы, итальянцы таинственно улыбались. Нет, об этом они ничего сказать не могут. У всякой дружбы есть свои границы. И немцы-подводники понимали такую постановку вопроса. О секретных вещах не говорят, это было правилом и для них.

«Странно, — подумал вдруг Ганно Криг, — что я вспоминаю об этих вещах по пути в Берлин». На мгновение у него мелькнула мысль, что главнокомандующий хочет, может быть, создать какую-то свою, немецкую «10-ю флотилию МАС». Но Криг сразу же отбросил такое предположение. Подобные методы ведения войны вряд ли отвечали немецкому духу. Вот для итальянцев они действительно подходят. Эти пылкие южане всегда любили нечто особенное, экстраординарное. И в данном случае как раз речь шла не о каких-то будничных, обычных военных действиях, которые велись на сотнях и тысячах участков многочисленных фронтов, а о чем-то совершенно новом, доселе неслыханном. Проявление необычайной храбрости таило в себе возможность завоевать и необычайно громкую славу. «А это в числе прочего имело для итальянцев решающее значение», — подумал старший лейтенант Криг, улыбаясь. Это давало итальянцам силы спокойно смотреть в лицо смерти, даже, скорее, искать ее, чем избегать. Ибо такая смерть была бы героической, и потомки не предали бы погибших забвению; наоборот, имена героев стали бы гордостью нации. Да, их энтузиазм был оправдан. Применительно же к немцам

подобная мотивировка вряд ли могла оказаться эффективной, ибо основу их боевого духа составляли другие факторы.

«Однако, — подумал Ганно Криг, — все это, конечно, имеет очень мало отношения к вопросу, возникшему с самого начала: зачем так спешно нужно быть в Берлине? Что задумал «Лев»?»

* * *

— Взгляни сюда, Ганно.

Гроссадмирал Дениц говорил «ты» всем командирам подводных лодок, и вряд ли был хоть один, которого он не знал бы по имени. Ганно Криг только что явился к своему главнокомандующему, и Дениц, не сказав ни одного лишнего слова, уже вел его к чертежному столу. На столе лежала схема какой-то конструкции. «Взгляни сюда» — это было все, что пока сказал Дениц.

Криг с первого взгляда понял, что перед ним чертеж торпеды. Потом он разглядел, что это, собственно, две торпеды, соединенные между собой в носовой и кормовой части специальными державками. Расстояние между обеими торпедами, как указывалось на чертеже, составляло 7 см. Судя по второму листу чертежа, обе торпеды должны были располагаться одна под другой, то есть иметь общую вертикальную осевую плоскость. Итак, двойная торпеда! И Ганно Криг уже начал догадываться о ее назначении.

Нижняя часть нового аппарата представляла собой обычную боевую торпеду типа G7E с электрическим приводом; она давно состояла на вооружении в германских ВМС. Верхняя торпеда была изображена в продольном разрезе, что давало возможность судить о ее внутреннем устройстве. Это тоже была G7E, но на месте обычной головной части с подрывным зарядом находилось свободное пространство, где как раз мог бы поместиться человек. На такое назначение головной части указывало также наличие в ней входного люка. Кроме того, там по-

мещались три рычага, обеспечивавшие: 1) запуск и остановку электромотора, 2) управление в горизонтальной плоскости и 3) высвобождение нижней боевой торпеды с одновременным запуском ее двигателя и наведением ее на цель.

Сомнений не было: управлять торпедой должен был человек.

Старший лейтенант Криг почувствовал, что ему жарко. Захотелось расстегнуть воротник и глотнуть побольше воздуха. Так случалось всегда, когда он видел перед собой что-нибудь в высшей степени увлекательное. Основная идея нового оружия была ясна: с помощью специальной торпеды-носителя незаметно подвести боевую торпеду — это по-прежнему наиболее грозное оружие морской войны — вплотную к кораблю противника и выпустить ее, когда попадание можно будет считать гарантированным. Это было великолепно! Криг с лихорадочной поспешностью вдумывался в детали, чтобы нащупать возможные недостатки системы. Но восхищение самой идеей было так велико, что места для критики уже не оставалось. Гроссадмирал молча стоял возле него и, несомненно, ожидал, что Криг скажет. Криг повернулся к главнокомандующему и заявил, что, по его мнению, идея великолепна.

Дениц едва заметно улыбнулся. Он так и предполагал, что молодой офицер с энтузиазмом примется за решение той новой задачи, которую собирался поставить перед ним главнокомандующий. Поэтому-то Дениц его и выбрал. Однако решающую роль сыграло все же то обстоятельство, что Криг лишился своей лодки и потому остался не у дел. «Лев» никогда не снял бы с боевой действующей подлодки ее командира, чтобы использовать его для испытаний какого-то нового боевого средства, не имеющего прямого отношения к подводному флоту.

Когда гроссадмирал заговорил об «одноместной человекоуправляемой торпед», лицо его стало серьезным и выражало скорее недоверие, чем убежденность. Имеет-

ся очень много идей и конструкций нового оружия, сказал он, и некоторые из них представляются вполне обоснованными теоретически. Однако Управление конструкторских бюро ВМС и высшее морское командование смотрят на такие вещи с законным недоверием. Они склоняются скорее к тому, чтобы продолжать строить апробированное, оправдавшее себя вооружение, а не растрачивать и без того ограниченные производственные мощности предприятий на изготовление «экспериментальных кроликов».

Но в данном случае дело обстояло иначе. Здесь предстояло использовать две обычные торпеды и больше ничего. Пришлось бы лишь несколько изменить форму одной из торпед, но с этой задачей легко мог справиться Научно-исследовательский торпедоиспытательный центр (НИТИЦ) в Эккернфёрде. Именно в НИТИЦ родилась сама идея, и автором ее являлся военно-морской инженер офицер Мор. Никакой нагрузки на производственные мощности предприятий осуществление этой идеи не требовало.

Возможности применения одноместной человекоуправляемой торпеды, несомненно, таили в себе много привлекательного. Такое боевое средство вполне подходило по самому своему существу к деницевской программе «интенсификации методов ведения войны». Дениц к этому моменту уже более года занимал пост главнокомандующего ВМС. За этот период Германии пришлось и на море перейти от наступления к обороне. Необходимо было преодолеть вынужденный застой в действиях подводных лодок. Противолодочная оборона противника и особеннокрытие его конвоев стали очень эффективными. На всех морских театрах войны противник научился на значительном расстоянии обнаруживать немецкие подлодки и загонять их под воду. Если даже врагу и не удавалось поразить их обычными и глубинными бомбами, то все равно в подводном положении лодки были слишком медлительны и беспомощны, чтобы торпедировать вражеские корабли. Отдельные удачи, конечно, не могли идти в

счет, поскольку они предопределялись лишь благоприятными случайностями. Новые быстроходные подлодки, которые могли бы поиграть в кошки-мышки и с современными противолодочными средствами противника, были еще не готовы. Разве не естественно, что в этих условиях хватались за любую новую конструкцию, с помощью которой можно было бы вновь наносить противнику удары таким испытанным и мощным боевым средством, как торпеда?

Криг слушал своего главнокомандующего с огромным интересом. Он мог лишь подтвердить сказанное гроссадмиралом. Подводные лодки теперь действительно не могли приближаться к цели, потому что их засекали раньше, чем они успевали это делать. Но если применить одноместную торпеду, то и засекаеть-то, в сущности, будет нечего. Оба корпуса находятся под водой. Водитель высывается из воды лишь по шею, самое большое — по плечи. Правда, еще не ясно было, как защитить его от волн. Да и радиус действия торпед-носителей, конечно, очень мал. Его можно было бы несколько увеличить за счет скорости, однако ограниченная мощность батарей выдвигала альтернативу: либо повышение скорости, либо увеличение дальности плавания. Одно из двух. Разумеется, не следует посылать водителя в дальнейшее плавание или на многодневное задание в расположение противника. Подобного напряжения он, естественно, не выдержит. Поэтому применение нового боевого средства наиболее целесообразно в прибрежной полосе во всех случаях, когда расстояние до противника невелико. Например, при отражении попыток вторжения с моря...

Дениц имел в виду прежде всего Италию. На суше линия фронта проходила еще южнее Рима. Однако протяженные участки побережья в тылу были обнажены, так что вряд ли удалось бы сразу же оказать сопротивление новым десантам союзников в тылу действующей армии. Пользуясь своим превосходством на море, союзники могли бросить неограниченное количество судов для снаб-

жения своих войск на плацдармах. Здесь как раз и пригодились бы одноместные торпеды. Действуя с близлежащих пунктов побережья в тылу своих войск, водители, несомненно, могли бы подводить торпеды вплотную к вражеским судам и торпедировать последние. Такая возможность была вполне реальной!

— Но успех возможен лишь в том случае, если эти штуки вообще будут функционировать так, как мы это себе представляем, — сказал Дениц.

— Разрешите спросить, господин гроссадмирал, сколько одноместных торпед уже изготовлено?

— Ни одной, — ответил Дениц и невольно улыбнулся, перехватив удивленный взгляд офицера. — Пока это только идея. Прежде чем приступить к серийному выпуску торпед, ты должен будешь испытать пробный образец.

— Слушаюсь, господин гроссадмирал, — сказал Криг взволнованно. И было от чего волноваться! Ведь разговор происходил 10 марта 1944 года. В любой момент союзники могли захватить в Италии новые плацдармы в тылу немецких войск. Ожидалось также решающее вторжение союзников на французское побережье. И вот, возможно, найдено контрсредство. Но пока что оно существовало лишь на бумаге. Готов был разве только один-единственный опытный образец, и его предстояло испытать, может быть, даже на следующей неделе. Таковы уж темпы освоения этого совершенно нового оружия.

Дениц, казалось, угадывал его мысли.

— Чтобы построить линкор, — сказал он, — нам нужно четыре года. А на производство десятка одноместных торпед — всего четыре дня. Это очень существенно.

— Так точно, господин гроссадмирал!

— Итак, тебе придется заняться этим, Ганно, — заключил Дениц, протягивая офицеру руку на прощание.

Немного помедлив, адмирал добавил:

— Ну... а свадьбу сыграешь сразу же после опробования торпеды. Договорились?

Криг, смеясь, поблагодарил. Конечно, новая задача чрезвычайно привлекала его. Он отдал честь и пошел к выходу. Когда Криг уже стоял в дверях, Дениц окликнул его еще раз. Взгляд главнокомандующего стал грозным:

— Одно скажу тебе, Ганно: как бы хорошо эта штука ни действовала, соединение «К» не получит от меня на должность водителя торпеды ни одного подводника. Понятно?

* * *

Когда Криг прибыл в НИТИЦ в Эккертфёрде, там уже все было подготовлено для испытаний. Несколько техников и рабочих в тот же день завершили изготовление одноместной торпеды. А к вечеру следующего дня в Берлин было доложено:

«Испытание одноместной торпеды прошло удовлетворительно. Реконструированная G7E оправдала себя как торпеда-носитель.

Криг».

Это были единственно возможные темпы опробования нового оружия. Правда, участники испытаний в течение двух суток не сомкнули глаз, и дело шло отнюдь не так гладко, как это выглядело на бумаге. Пришлось преодолеть некоторые трудности, внести в конструкцию ряд изменений. И хотя в конце концов результат оказался «удовлетворительным», как телеграфировал Деницу Криг, но для достижения идеала следовало устранить еще несколько весьма существенных недочетов и пробелов.

Первопричиной всех недочетов было положение водителя. Конструктор Мор исходил из того, что водитель должен быть защищен от воды и находиться внутри торпеды-носителя. Однако втиснуть его в головную часть торпеды наподобие складного ножа оказалось невозможным. Задачу можно было решить, лишь поместив водителя в своего рода «кабину» с таким расчетом, чтобы он сидел в ней, вытянув вперед только ноги, голова же и плечи должны были возвышаться над входным люком.

Гардемарин Потхаст, который еще до этого добровольно перешел вместе с тремя другими пловцами в команду по испытанию нового оружия, вкратце рассказал Кригу о торпеде. Затем Криг сам опробовал ее. Это было под вечер первого дня. Готовая экспериментальная торпеда, внешне совершенно безобидная, слегка покачивалась под стрелой крана у причальной стенки НИТИЦ в Эккернфёрдской бухте. Криг забрался на узкое сиденье, торпеда плавно пошла вниз и опустилась на воду.

Предварительно два человека укрепили защитное покрытие из прорезиненной парусины вокруг входного люка и сидящего в нем водителя. Защитное покрытие имело назначение предотвратить проникновение воды в «кабину». Величина плавучести была рассчитана так, чтобы торпеда погрузилась в воду почти целиком. Если бы вода попала внутрь, то торпеда легко могла потерять положительную плавучесть и затонуть. У Крига был с собой водолазно-спасательный прибор — на всякий случай, ибо ведь кто знает, что могло произойти...

Наконец все было готово. Криг включил рычаг хода и, едва успев кивнуть людям, напряженно следившим за ним с берега, почувствовал, что его выносит вперед. Торпеда отчалила!

Конечно, первоначальную скорость торпеды G7E (20 морских миль в час) в ходе превращения последней в торпеду-носитель пришлось снизить более чем вдвое. Главная задача состояла в том, чтобы по возможности увеличить дальность плавания. Приходилось рассчитывать запас энергии на несколько часов хода, чтобы «торпедный всадник» мог подвести свое оружие к противнику и поразить его. Было решено обеспечить ему также возвращение на свою базу, а это означало, что дальность плавания следовало увеличить почти вдвое, разумеется, за счет скорости.

Итак, старший лейтенант Криг плыл по мелким волнам Эккернфёрдского залива всего лишь со скоростью 7 миль в час. Тем не менее у него создавалось впечатле-



Пилот «Негера»



«Негер» на берегу в районе Анцио

ние, что он находится на борту быстроходного катера. Это объяснялось близостью к воде. Глаза Крига находились всего в полуметре от ее поверхности, то есть на чрезвычайно малой для плавания по морю высоте. Уже через несколько минут Кригу пришлось глотнуть первую порционную порцию воды. Лодку слегка накренило, волна (правда, небольшая) перекатилась через нее и ударила в лицо водителю. После того как эта процедура повторилась трижды через весьма короткие промежутки времени, Криг, несмотря на свой промасленный костюм, промок до костей. Правда, он не мог определить, проникла ли вода внутрь «кабины», но стало ясно, что защитное покрытие не сможет выполнять свои функции в течение сколько-нибудь продолжительного времени. Поэтому Криг решил сразу же повернуть назад к стенке причала, пока его торпеда не превратилась вопреки его желанию в подводную лодку, а ему самому не пришлось прибегнуть к водолазно-спасательному прибору. Совершив довольно ловкий маневр, он подрулил к причалу.

Стало ясно, что так дело не пойдет. Вместо защитного покрытия следовало прибегнуть к первоначально запроектированному конструктором куполу из плексигласа, что превратило бы сиденье водителя в настоящую кабину.

— Жаль, что не удалось обойтись без купола, — сказал Мор задумчиво.

— При малейшем волнении на море плавание без купола исключено, — ответил Криг. — Но какие все-таки недостатки варианта с куполом?

— Нехватка кислорода в кабине, — сказал Мор. — Купол придется монтировать с расчетом на водонепроницаемость, следовательно, он не будет пропускать и воздух. Воздуха же в такой малой кабине водителю хватит максимум на один-два часа. Выхода нет, придется обеспечивать искусственную атмосферу. Нужны кислородные приборы, окислительные патроны для поглощения углекислоты. А теперь скажите мне, где и как все это разместить в торпеде?

Криг не знал, что на это ответить.

— Что ж, я сейчас кое-что покажу вам, — ухмыльнулся Мор. — У нас уже все готово. Только не пугайтесь.

Несмотря на это доброжелательное предупреждение, Криг все-таки был совершенно поражен. Единственное решение состояло в том, чтобы снять с торпеды одну из двух 110-вольтовых батарей и таким образом освободить место для баллонов с воздухом. В результате силовая установка, и ранее казавшаяся едва достаточной, ослаблялась еще больше.

— Какова же будет скорость в этом случае? — осторожно опросил Криг.

— Это всегда будет зависеть от необходимой продолжительности плавания. Мы рассчитали ее на 7 часов. При этом скорость еще будет достигать около 4 миль в час.

— Но этого совершенно недостаточно! Самый медленный конвой уйдет от такой торпеды.

Мор не мог скрыть своего удивления.

— Как, вы собираетесь на этой торпедой нападать на движущиеся конвои? Оставьте эту мысль раз и навсегда. Торпеда — не подводная лодка. Это — оружие против неподвижных судов, стоящих у берега, на рейде или в порту.

Криг кивнул примирительно. Ничего не поделаешь. Приходилось, к сожалению, довольствоваться малым. Границы применимости нового боевого средства были уже определены: действовать только вблизи побережья и только в штилевую погоду; скорость хода — около 4 миль в час; продолжительность плавания — 7 часов, что примерно соответствовало продолжительности ночи. Да и вообще торпеды могли действовать только ночью, так как днем противник безраздельно господствовал на море и даже малые цели, например, голова и плечи водителя или одиночный стеклянный купол на поверхности воды не ускользнули бы от его внимания. Таковы были границы. Но и не переступая их, можно было достигнуть многого, можно было сделать одноместную торпеду грозным

оружием. Не требовать невозможного, но возможное использовать целиком — вот чем следовало руководствоваться в данном случае.

В течение следующих суток Криг несколько раз садился в одноместную торпеду — первую имевшуюся в германских военно-морских силах. Он плавал всего с одной батареей. Теперь ему уже не казалось, что он летит по волнам, как на катере. Криг водил и одну торпеду-носитель, и торпеду-носитель вместе со второй торпедой под ней. Он водил их не иначе как с закрытым стеклянным куполом, хотя респиратор (автономный дыхательный прибор) еще не был вмонтирован, вернее, его еще вообще не существовало. Криг испытал, перепробовал и проверил все, что можно испытать, перепробовать и проверить за 24 часа.

Когда он, наконец, с вечерними сумерками в последний раз вернулся к причалу НИТИЦ и вылез из своей узкой кабины, его мнение сложилось окончательно. Несмотря на недостатки, обнаружившиеся в процессе испытаний, одноместная торпеда могла действовать, могла в известных пределах сослужить хорошую службу.

Впрочем, были и сомнения: откуда взять водителей, обладающих мужеством, достаточным для столь необычных действий, да к тому же еще и необходимыми знаниями в области судовождения и навигации? Налицо имелись четыре моряка-гардемарина и несколько рядовых, за плечами у которых был опыт службы на флоте. А остальные? Будет ли гроссадмирал Дениц упорствовать в своем решении не отдавать ни одного подводника во вновь создаваемые отряды?

* * *

Да, главнокомандующий не изменил своего решения. Через несколько дней в Эккернфёрде прибыли из разных частей первые 40 человек, которым предстояло стать водителями одноместных торпед, и вряд ли хоть один из них когда-либо проходил боевую подготовку на флоте.

Впрочем, как отметил с известным удовлетворением старший лейтенант Криг, прибывшие казались людьми достаточно смелыми, и от них можно было ожидать успешных действий даже со столь необычным оружием. Все они вызвались на эти действия добровольно и частично прошли суровую школу капитан-лейтенанта Опладена. Значение этой школы Криг по достоинству оценил, когда убедился, что не так-то легко привести будущих водителей в замешательство.

Сначала он познакомил их с парой только что изготовленных учебных торпед, затем объяснил в общих чертах предстоящую задачу: в случае вторжения противника с моря подойти к находящимся в районе плацдарма кораблям и торпедировать их. Он довольно долго рассказывал о том, как это можно сделать, и наконец заметил:

— Половина шансов за то, что при благоприятной погоде, спокойном море и выгодном для вас положении противника подобная диверсия удастся, а вы сами на торпедо-носителе вернетесь на немецкий берег. Конечно, такая степень вероятности не очень уж высока...

Его слушатели молчали.

— Я говорю это вам для того, чтобы каждый до конца понял, что такая диверсия — отнюдь не увеселительная прогулка. Ваше решение должно быть совершенно добровольным. Каждый может отказаться, и это ему ничем не грозит.

Новички продолжали молчать, некоторые ухмылялись. То, что Криг говорил, было им уже известно. В соединении «К» все делалось только добровольно. И в момент их вступления в соединение, и во время службы в других отрядах МЕК, и теперь, в этом торпедном отряде, — везде требовались только добровольцы, а отцы семейств и единственные сыновья вообще не принимались. Никто не верил, что дело действительно так опасно, как оно выглядело в свете всех этих предупреждений. Но, если необходимо, — что ж, они готовы принять на себя еще с полдюжины добровольных обязательств.

40 человек прибыло, 40 и осталось в отряде. Им приходилось нелегко, так как служба начиналась ранним утром и не кончалась даже вечером. Как только «капитаны» (теперь их все именно так и звали) ознакомились со своими «кораблями», то есть неустойчивыми торпедами, участились ночные тренировки. Ведь прежде всего приходилось учиться именно действиям в ночных условиях. Не прошло и восьми дней, как начались упражнения в собственно торпедировании. «Капитаны» выезжали на шлюпках в Эккернфёрдскую бухту, пересаживались там в торпеды-носители и тренировались в стрельбе учебными торпедами по мишеням сначала днем, а затем также и ночью.

Еще до того, как тренировки перешли в такую стадию, новое детище уже получило имя. Длинное название «одноместная человекоуправляемая торпеда» представлялось слишком громоздким для повседневного употребления. Назрела необходимость в сокращенном наименовании. Кое-кто стал употреблять слово «Аал» («угорь»), однако в немецком морском жаргоне этим словом обозначалась обычная боевая торпеда. Таким образом, могла возникнуть путаница, а кроме того, хотелось ввести какое-то особое слово. Нередко новинки получают название по имени их изобретателя или конструктора, но в данном случае и такое решение было бы не особенно удачным. Ведь слово «Мор» («мавр») имеет в немецком языке какой-то оттенок ребячества и игривости; такое название казалось недостаточно почтительным. Но тут одного техника осенила идея. «Мавр» — в сущности ведь «негр», — заявил он, — а «Негер»¹ — это же отлично запоминающееся маскировочное наименование». На этом и порешили. Одноместные торпеды стали называться «Негерами».

¹ «Негр» — по-немецки «Neger». — *Прим. ред.*

Боевая подготовка в соединении «К» не была учебой в обычном смысле этого слова, то есть таким процессом, в ходе которого офицеры и унтер-офицеры, давно знакомые с данным видом оружия, передают свои знания неопытным солдатам. Действительно, откуда кто-нибудь мог иметь опыт боевых действий с торпедой «Негер»? В данном случае учителя знали немногим более учеников, благодаря чему образовался особенно сплоченный и дружный коллектив. Для торпед «Негер» не существовало, как, скажем, для пулемета, специального наставления, в котором было бы записано все, что нужно знать о данном виде оружия, и давались бы исчерпывающие сведения обо всех возможностях его применения. Здесь каждому предстояло смело и в то же время разумно, чутьем и ошупью опробовать и испытать свою торпеду. «Капитаны» казались сами себе группой заговорщиков, готовящихся к какой-то аванюре. Стоило кому-нибудь одному обнаружить нечто новое, как он сообщал об этом всем остальным, и каким бы коротким ни был срок обучения, все же он принес ряд открытий и усовершенствований.

Во-первых, к своему величайшему огорчению, «капитаны» установили, что скорость «Негеров» после подвески боевой торпеды становилась еще меньшей и равнялась, по окончательным подсчетам, лишь 3,2 мили в час, что весьма серьезно усложняло задачу водителей именно в решающий момент сближения с противником. Лишь после выпуска нижней торпеды скорость «Негера» возрастала до 4,2 мили в час. Это печальное открытие привлекло внимание водителей «Негеров» еще к одной проблеме. Поскольку ограниченный радиус действия позволял осуществлять нападение на вражеские корабли лишь в прибрежных водах, приходилось считаться с приливами и отливами, а также с многочисленными морскими течениями, достигающими у некоторых берегов скорости 5—7 миль в час. Если бы «Негеры» вдруг оказались перед необходимостью двигаться против течения, «капитанам» пришлось бы с изумлением обнаружить, что,

несмотря на многочасовое плавание, они не приблизились к цели ни на милю. Следовательно, необходимы были точные океанографические данные о каждом прибрежном районе, о каждой гавани. Ввиду этого к уже известным предпосылкам успешного использования «Негеров» (ночь, хорошая видимость, спокойное море) добавлялась необходимость выхода в море с отливом и возвращения с приливом. А чем больше требовалось таких предпосылок, тем меньшей становилась вероятность того, что в какую-то ночь все они окажутся налицо.

Впрочем, различные морские течения можно было использовать в своих интересах, а именно в тех случаях, когда их направление способствовало проведению намечаемой атаки, то есть когда они скорее помогали, чем мешали. Очень важное значение приобретали заблаговременный умелый расчет и прокладка курса. Так, например, теоретически представлялось вполне возможным, что «Негер» в часы отлива подойдет к цели вдвое быстрее, чем если бы он двигался только за счет своего мотора. Не исключалось также, что «Негер», выпустив торпеду, попадет благодаря началу прилива или в результате умелого изменения курса в обратное течение, которое и принесет его в район исходного пункта.

По-прежнему нерешенной оставалась проблема освежения воздуха в миниатюрной кабине. Правда, кислород уже подавался, но прибора, который очищал бы воздух от выдыхаемого вредного углекислого газа, до сих пор не было. «Капитаны» постоянно страдали из-за отравления CO_2 , которое усугублялось физическим перенапряжением. Уже во время испытаний на месте, длившихся по нескольку часов, водителям становилось дурно.

При более или менее продолжительных поездках приходилось бороться с усиливающимися головными болями и рвотами. Некоторые в последний момент поднимали купол, «Негер» зачерпывал воду и шел ко дну, спасателям приходилось прыгать в воду и вытаскивать своего лишившегося чувств товарища. Нередко только благода-

ря неустанному наблюдению с сопровождающих шлюпок удавалось предотвращать жертвы среди водителей из-за хронической нехватки свежего воздуха.

Общее нетерпение, охватившее членов отряда, лучше всего характеризуется следующей записью в дневнике одного из «капитанов»:

«22 марта. Каждый день ждем не дождемся новых (системы Дрегера) респираторов с оксилитовыми патронами. Они все еще не поступили. Правда, мы заглушаем в себе всякое неверие в будущие успехи своим почти религиозным чувством к нашим «Негерам». Но все же при всей нашей доброй воле без респираторов дело не пойдет. Не можем же мы атаковать в полубесчувственном состоянии...»

Два дня спустя «капитаны» вздохнули наконец с облегчением в полном смысле этого слова. Респираторы прибыли, оксилитовые патроны были вмонтированы в кабину торпеды-носителя. Теперь водители «Негеров» освобождались от самой большой своей заботы.

Еще не кончился март 1944 года, когда из Берлина пришел запрос, готова ли флотилия «Негеров» к боевым действиям. Прошло всего каких-нибудь три недели со дня, когда Дениц поручил Ганно Кригу испытать одноместную управляемую торпеду, и вот намеченный план был уже накануне реализации. Даже район предстоящих действий совпадал с тем, который предполагался в начале марта. Речь шла об Италии. Здесь союзники укрепили свой плацдарм в тылу немецких войск в районах Анцио и Неттунни, оказавшись таким образом в 40 км южнее Рима. С немецких позиций, окаймлявших плацдарм (у немцев не хватило сил его ликвидировать), можно было наблюдать свободное передвижение союзных судов в районе Анцио. Расстояние составляло 9 морских миль. Это были, несомненно, идеальные условия для нападения «Негеров». Но пришло ли вообще уже время их использовать? Достаточно ли было двух недель боевой подготовки, чтобы сделать из неопытных в морской службе лю-

дей грозных, «перемытых всеми водами» торпедометателей? Да и само боевое средство «Негер» — было ли оно достаточно испытано, чтобы оправдать себя также и в боевой обстановке?

Подход к решению этих вопросов был типичным для соединения «К», в состав которого была включена и флотилия «Негеров». Окончательное решение принималось не в канцелярии. Командир (вице-адмирал Гейе как раз в это время только что принял соединение) поехал к своим «капитанам», лично убедился в степени их подготовленности и спросил у них, что они сами думают о возможности их боевого использования.

Ответы были не менее типичны для бойцов соединения «К». Не нашлось ни одного, кто отказался бы немедленно приступить к выполнению боевых заданий. Иначе зачем же они принимали на себя добровольные обязательства? Ведь не для того лишь, чтобы до конца войны переезжать из одного учебного лагеря в другой и получать самую лучшую продовольственную норму, какая когда-либо выдавалась в германском вермахте! Нет, они стремились на фронт! Даже если бы им было дано всего несколько дней на ознакомление с «Негерами», они все равно поступили бы так же. Им хотелось показать, что, обладая мужеством и необычным боевым средством, можно достигать успехов в борьбе даже против многократно превосходящих сил противника. Они жаждали доказать это.

Итак, в Италию. Думая об этом, старший лейтенант Ганно Криг невольно улыбался. Италия ведь была родиной людей, которым новые смелые методы ведения войны вошли в плоть и кровь, которые еще несколько лет назад достигли больших успехов, вступая в бой с сильным противником поодиночке. Может быть, итальянцам суждено было стать учителями немцев? Нет, во всяком случае по отношению к водителям «Негеров», это было не так. Итальянцам потребовалось несколько лет, чтобы технически разрешить проблему аналогичного боевого

средства («Майяле») и подготовить горстку водителей для этого средства. А нам, думал Ганно Криг, пришлось проделать все это за несколько недель. И к тому же большинство наших людей раньше совершенно незнакомы были с торпедой и никогда даже не бывали в открытом море. Ему самому еще недавно казалось, что немцы не подходят для такого рода методов ведения войны. Но «капитаны», для которых он теперь был первым оперативным инструктором, заставили его думать по-иному. Они горой стояли за своих «Негеров», горя желанием поскорее опробовать их в деле.

Именно поэтому Кригу еще раз пришлось обратиться к людям с просьбой заявить о добровольных действиях, правда, в противоположном смысле. Ему теперь понадобились люди, которые добровольно откажутся от участия в первой операции и останутся дома, потому что к этому моменту в распоряжении флотилии было лишь 30 готовых «Негеров» на 40 человек. Но добровольцев не нашлось, и Кригу пришлось поименно перечислить тех «капитанов», которым предстояло остаться.

В тот же день занятия были прерваны и все силы направлены на подготовку к длительному переезду к месту назначения. Трудности, встретившиеся во время этого переезда, превзошли все, что можно было заранее предположить, и преодолевать их приходилось, как правило, лишь путем импровизаций на месте. Заранее никто ничего не предусмотрел, так как пришлось иметь дело с совершенно новым оружием, особенности транспортировки которого были неизвестны. Для непосвященных все должно было остаться тайной. Поэтому «Негеры» в целях маскировки транспортировались в толстых парусиновых чехлах.

Наконец, в ночь на 13 апреля 1944 года торпеды были доставлены в небольшую пиниевую¹ рощу вблизи Пра-

¹ Пиния — итальянская сосна. — *Прим. ред.*

тика-ди-Маре, что в 25 км южнее Рима. В течение дня деревья обеспечивали «Негерам» достаточное укрытие от наблюдения противника с воздуха. Немедленно началась рекогносцировка побережья. Необходимо было найти пункт, в котором человекоуправляемые торпеды без особых затруднений могли бы снова попасть в свою стихию. Однако осуществить это оказалось делом далеко не простым. Никак не удавалось отыскать ни одной, даже самой малой бухты. Не было кранов или лебедок, с помощью которых можно было бы спускать «Негеры» прямо на глубокое место. И вообще не было глубоких мест. Занимаемый немцами участок побережья представлял собой песчаную плоскость. В некоторых местах можно было уйти в море на 100 м, не теряя дна под ногами. Легко себе представить, что такие условия не сулили ничего хорошего. Ведь предстояло выталкивать «Негеры» в море вместе с уже сидящими в кабинах водителями по крайней мере настолько, чтобы боевые торпеды не задевали за дно и чтобы «Негеры» могли двигаться дальше собственным ходом.

Наконец близ разрушенного бомбами населенного пункта Торре-Ваяника нашлось место, где достаточная глубина начиналась метрах в 20—30 от берега. Правда, расстояние отсюда до места стоянки вражеских судов, то есть до рейда у Анцио, составляло целых 18 миль, в то время как от линии немецких окопов до кораблей было не более 9 миль. Однако, каким привлекательным ни казался кратчайший путь подхода, им все же нельзя было воспользоваться, поскольку в этом случае не представлялось возможным осуществить без осложнений спуск «Негеров» на воду. К счастью, дальность плавания, равная 30 милям, была как раз достаточной и для более длинного пути: 18 миль до цели и 10 — назад, за линию немецких окопов, причем оставалось еще 2 мили резерва, за счет чего можно было в случае необходимости маневрировать у цели, пока не будет выбрана наиболее благоприятная позиция для торпедной атаки. При возвраще-

нии же, убедившись в том, что линия фронта осталась позади, «капитаны» должны были — еще на глубоком месте — топить свои «Негеры» и добираться до берега вплавь. Такой приказ был отдан потому, что в трудных условиях прибрежного мелководья не оставалось никаких шансов на возвращение в строй торпеды-носителя; оставлять же «Негеры» на мелководье также не следовало, поскольку ожидалось, что противник примет меры к расширению плацдарма, после чего он мог бы обнаружить брошенные торпеды. А этого нельзя было допустить.

Между тем было принято решение совершить первую диверсию в новолуние, приходившееся на ночь с 20 на 21 апреля 1944 года. Прогноз погоды был благоприятным. Ночь предстояла, правда, темная, но звездная. В связи с этим в течение нескольких ночей, предшествующих операции, водителей «Негеров» усиленно обучали ориентироваться по звездам, что должно было прибавить им уверенности во время выполнения задания. Правда, боевой курс точно рассчитывался заранее, однако «капитанам» предстояло ориентироваться по своему малому ручному компасу, а на него легко могли оказать влияние внешние факторы, в результате чего он стал бы врать. Темнота, конечно, в большой мере защищала «Негеры» от обнаружения, но она же и ограничивала «капитанам» видимость, и без того недостаточную, поскольку глаза водителей находились всего в полуметре над водой. Поэтому ориентирование по звездам становилось важнейшим вспомогательным средством навигации. К концу обучения «капитаны» знали, на какую звезду или созвездие они должны держать курс в тот или иной час ночи, чтобы плыть в нужном направлении.

Но звезды были не единственным вспомогательным средством ориентировки для водителей «Негеров». С суши «капитаны» тоже получали два ориентира, и эта помощь, как оказалось впоследствии, сыграла очень важную роль.

Во-первых, войска на переднем крае должны были поджечь около полуночи какой-нибудь сарай и поддерживать

яркое пламя в течение нескольких часов. Как подтвердили все вернувшиеся «капитаны», этот огонь был отлично виден с моря. Миновав его на обратном пути, они могли спокойно топить свои торпеды-носители, не сомневаясь в том, что доберутся до берега, занятого немцами.

Во-вторых, одна немецкая зенитная батарея через каждые 20 минут выпускала серию осветительных снарядов в направлении порта Анцио. Правда, ее дальности не хватало, чтобы осветить корабли на рейде, однако снаряды всегда указывали «Негерам» требуемое направление.

За передвижениями кораблей противника велось наблюдение с целью выявить закономерности, необходимые для определения наиболее благоприятного момента атаки. Выяснилось, что некоторое число кораблей — от четырех до восьми — простаивало на рейде Анцио обычно по четыре дня. Поскольку утром 20 апреля к рейду подошел новый конвой судов, «Негеры» получили еще одну предпосылку для успешных действий. За наличием судов приходилось следить особенно тщательно, иначе ведь и топить было бы нечего! И вот суда подошли. Теперь можно было начинать!

* * *

20 апреля 1944 года, едва стало смеркаться, среди дюн, где обычно в это время нет ни души, началось оживленное движение. Для обеспечения трудного спуска «Негеров» на воду сухопутное командование выделило 500 солдат. Ганно Криг сначала испугался этого столь массового «привлечения рабочей силы», однако позже выяснилось, что ему пригодилось бы и вдвое большее число помощников.

Техники-минеры еще раз проверили каждый «Негер», насколько это было возможно в темный вечер, в непривычных условиях работы на песчаном берегу, служившем им «мастерской», и в течение немногих оставшихся до выхода в море часов.

Около 21 часа пришли «капитаны». Их было тридцать. Хорошо отдохнув, они только что отлично поужинали.

Отдавая себе отчет в том, что эта ночь может оказаться последней в их жизни, они тем не менее были в отличном настроении. Естественно, они испытывали определенное напряжение и возбуждение, но это чувство не имело ничего общего со страхом или тем более с трусостью. Их беспокоило одно: удастся ли обнаружить и торпедировать вражеские корабли? Конечно, «капитаны» твердо решили сделать все, что от них будет зависеть, однако никаких иллюзий они себе не строили. Им, например, совершенно не приходило в голову, что среди кораблей противника они будут выглядеть подобно зубастым волкам в беззащитном стаде. Недели учебы с достаточной ясностью показали, каковы границы достижимого с помощью «Негеров». Эти границы предопределялись тремя органическими недостатками нового оружия: малой скоростью хода, ограниченной видимостью и примитивным прицельным приспособлением (состоявшим из шкалы, деления которой были нанесены на плексигласе перед глазами водителя, и несовершенной мушки, в качестве которой снаружи перед куполом было укреплено выступающее из воды железное острие). Зато имелись и неоспоримые преимущества: знание места стоянки вражеских судов, точно рассчитанный курс движения в обоих направлениях, возможность незаметного подхода вплотную к цели, другими словами — возможность нанесения противнику абсолютно внезапного удара.

Старт намечался на время между 22 час. 00 мин. и 23 час. 30 мин. «Капитаны» заняли места в тесных кабинах своих «Негеров». Каждый надел водолазно-спасательный прибор и маску, в нижней части которой был укреплен шланг для подачи воздуха. Взяв в рот свободный конец шланга, водитель тем самым подключался к респиратору. Затем кабина сверху накрывалась плексигласовым куполом, закрывавшим ее герметически, и «Негер» был готов к боевым действиям.

Теперь началась тяжелая работа для 500 солдат-пехотинцев. Нужно было затащить транспортировочные те-

лежки с «Негерами» в море настолько далеко, чтобы торпеды сами всплыли. Это означало, что люди должны заходить в воду по шею. За каждую тележку уцепились по 30 человек справа и столько же слева, и «толкание» началось. Тележка, несомненно, застряла бы в песке, если бы предварительно на ее пути не были проложены широкие фашинные маты из кокосового волокна и конопли, скрепленные проволокой. Они не давали колесам проваливаться. Всего фашинных дорожек было шесть. Каждая из них пересекала песчаный пляж и уходила на довольно значительное расстояние в море. Чтобы опустить на воду всю флотилию «Негеров», по каждой из дорожек предстояло перетащить по пяти тележек.

Работа была не из легких. Если на суше подталкивавшие тележку пехотинцы еще видели фашинную дорожку, то в воде они часто с нее сбивались и застревали. Приходилось оттаскивать тележку назад. При этом отдельные фашины перекручивались, а местами и отрывались друг от друга. К тому же вода была еще по-зимнему холодной. Солдаты, раздевшиеся, чтобы после работы иметь возможность надеть сухую и теплую одежду, жестоко мерзли и проклинали моряков. «Если нет подходящей гавани для нормального спуска на воду этих черных труб, то нужно было сидеть дома», — ворчали они. Эти «ландсеры»¹ не чувствовали всей исключительности происходящего, не понимали, чьему успеху они содействуют своим «толканием», пусть даже этот процесс не был решающим для всей операции. Зато многолетний опыт отлично научил их всевозможными способами увиливать от казавшейся им бессмысленной работы, не имевшей ничего общего с нормальной боевой деятельностью. А в данном случае опытному пехотинцу предоставлялись для увливания неограниченные возможности...

¹ «Ландсер» — кличка немецкого пехотинца (буквально — «земляк»). — *Прим. ред.*

Не удивительно поэтому, что вскоре внушительная цифра 500 сократилась более чем вдвое. После того как две шестерки «Негеров» были спущены на воду, стало уже трудно собрать у каждой дорожки достаточно рабочих рук для выталкивания очередной тележки. Некоторые «Негеры» были просто опрокинуты в воду на мелких местах, если дальше протолкнуть их не удавалось. «Пусть плывут дальше сами!» Но они не плыли. Они зарывались в песок и застывали в неподвижности. «Капитанам» пришлось приложить немало усилий, чтобы выбраться невредимыми из своих столь бесцеремонно выброшенных на мель боевых средств. Ничего нельзя было сделать, не существовало никакой возможности опять погрузить громоздкие торпеды на тележки, чтобы вновь попытаться затащить их в море.

Прошло более часа. 17 «Негеров» были все же вытолкнуты на достаточно глубокие места и исчезли в темноте, взяв курс на Анцио. Остальные 13 пали жертвой описанной суматохи. Они лежали вблизи берега на мелководье, и на следующий день их предстояло подорвать.

Но 17 «Негеров» все-таки вышли в открытое море. 17 бесшумных, незаметных боевых аппаратов — первая действующая флотилия нового немецкого соединения «К». Суждено ли ей добиться успеха?

* * *

Перед стартом водители были разбиты на три боевые группы. Первая, которую возглавил старший лейтенант Кох, имела задачу, обогнув мыс у Анцио, проникнуть в Неттунскую бухту и там искать корабли противника. Вторая, более многочисленная группа под командованием лейтенанта Зейбике, должна была атаковать корабли, стоявшие на рейде у Анцио. Наконец, остальные пять водителей (командир — гардемарин Потхаст) намеревались проникнуть в порт Анцио и выпустить свои торпеды по судам, которые могли оказаться там, или по причальной стенке с целью посеять панику.

В числе удачно спущенных на воду 17 «Негеров» была вся группа Коха, которой предстоял самый дальний путь, почему ее и спустили на воду первой. Кроме того, на плаву оказалось около половины «Негеров» группы Зейбике и всего 2 торпеды из числа тех, на которых предстояло проникнуть в порт Анцио. В таком составе флотилия и вышла в свое опасное плавание.

Сразу же после старта «капитаны» потеряли из виду берег и руководствовались лишь заранее исчисленными навигационными данными. В соответствии с расчетом следовало приблизительно до 2 часов ночи держать курс почти строго на юг, затем резко повернуть на восток, чтобы попасть в бухту или выйти к порту Анцио.

В отчетах «капитанов» отразилось колоссальное напряжение этого первого плавания в расположение противника. Ночь была темна, однако на небосводе различались отдельные звезды и даже целые созвездия. На это вспомогательное навигационное средство можно было положиться, и водители ориентировались почти исключительно по звездам. Море было спокойно, сила ветра достигала 1—2 баллов, так что и в этом отношении условия для «Негеров» были сносны.

Старший фенрих Герман Фойгт из состава группы, направлявшейся к рейду Анцио, вопреки ожиданиям не чувствовал озноба; наоборот, спину приятно пригревало. Это ощущение одновременно являлось успокаивающим доказательством того, что окислительный патрон, которого водитель касался спиной, действует, очищая воздух под куполом от вредной углекислоты.

«Я все время напряженно всматривался в темноту, — писал Фойгт в своем отчете, — хотя видимость была весьма ограниченной. Несмотря на трудности наблюдения, я надеялся различить вражеский корабль на значительном расстоянии по не полностью замаскированным источникам света и т. д., а затем и по его силуэту. Опылительная таблица с изображением силуэтов лежала рядом со мной». Фойгт отлично натренировал свои глаза для на-

блюдения в ночное время; кроме того, будучи кандидатом в морские офицеры, он являлся одним из немногих водителей «Негеров», обладавших навигационными и мореходными знаниями.

«Чем ближе я подходил к Анцио, тем напряженнее прислушивался ко всяким звукам, особенно взрывам. Несколько моих товарищей стартовали раньше меня и должны были уже скоро достигнуть цели. Если бы они торпедировали ту или иную цель, то я мог бы ориентироваться по звукам разрывов их торпед. Кроме того, мы предполагали, что вражеские корабли охранения, предназначенные для защиты главных сил, будут бросать время от времени глубинные бомбы. Если я шел верным курсом, то должен был вскоре услышать и эти разрывы.

Не услышав ничего подобного, я решил уже в начале второго часа ночи взять новый курс — на восток, так как боялся, что меня унесло слишком далеко в море. Однако мои опасения не оправдались. Идя новым курсом, я уже через десять минут увидел перед собой огни. Видимо, я находился вблизи Анцио. В 1 час 25 мин. заметил впереди справа малое судно, прошедшее мимо меня на расстоянии около 300 м. Орудий не видно было. Судно, судя по габаритам, могло быть тендером. Оно шло курсом на Анцио. Его силуэт был еще некоторое время различим на фоне огней, потом оно скрылось. Около 1 часа 45 мин. я увидел еще одно небольшое, по-видимому, сторожевое судно, на этот раз стоявшее на месте. Я выключил электродвигатель, чтобы со сторожевого судна не могли заметить меня или уловить шум моего мотора, и продрейфовал мимо этого судна. Тратить на него торпеду мне было жалко, так как я еще надеялся встретить крупные десантные и транспортные суда. Впрочем, пока ни один такой силуэт мне на глаза не попался. В начале третьего часа ночи я подошел к берегу так близко, что мог различать детали: мол, отдельные здания, маяк или колокольню. Потом заметил небольшую моторную лодку. Я обратил внимание на лодку потому, что она передавала какое-то сообщение азбукой Морзе.

Теперь я был уверен, что встречу и более крупные суда, если они вообще есть на рейде».

Затем Фойгт поплыл дальше на юг, пока не оказался по другую сторону порта. Но кораблей он так и не встретил. Тогда он лег на обратный курс и затем повернул мористее, так как решил, что из-за мелководья корабли могут стоять на якоре за пределами порта. Но поиски были напрасны, и их бесполезность раздражала и утомляла водителя.

Время шло, и «капитану» пора было подумать о возвращении. Но прежде следовало избавиться наиболее целесообразным образом от боевой торпеды. «Негеру» теперь очень нужен был выигрыш в скорости на 1 милю в час, потому что назад приходилось плыть против небольшого течения, которое при выходе в море вынесло «Негер» вперед быстрее, чем можно было рассчитывать. Само собой разумеется, Фойгт хотел нанести противнику возможно больший ущерб. Теперь бы он обрадовался, если бы перед ним снова показалось одно из тех двух, пусть небольших судов, от нападения на которые он столь великодушно отказался. Но ведь тогда он и действительно не мог предполагать, что не встретит ни одного более крупного судна.

«К 2 час. 40 мин. я все еще не нашел цели, однако одной или двумя минутами позже услышал шум подводного взрыва. Я не мог установить его направления и не видел никаких вспышек. Зато заметил, как с какого-то корабля неподалеку от меня взлетела ракета. Вероятно, это был один из сторожевых кораблей, который я раньше не обнаружил, потому что он стоял носом ко мне. Увидев, что он движется в моем направлении, я сразу же резко отвернул влево, чтобы сойти с его курса. Сторожевик в свою очередь стал разворачиваться и повернулся ко мне бортом. Мне показалось, что он ждет с берега сигнала, который разъяснил бы ему, отчего произошел взрыв.

Теперь я уже решил использовать благоприятный момент. Снова развернувшись в сторону противника, я шел

этим курсом, пока труба и мостик не оказались на линии прицела. Когда, по моим расчетам, расстояние сократилось до 400 м, я нажал на рычаг выпуска торпеды, одновременно взглянув на часы. Торпеда немедленно отделилась и через 65 секунд поразила цель. Впечатление было такое, что пораженный корабль рассыпался. В воздух взлетело несколько цветных ракет. На суше вспыхнуло два прожектора, их лучи заскользили по небу. Дальше наблюдать я не мог, потому что развернул торпеду и ушел курсом на северо-запад».

Фойгта не преследовали. Ему, несомненно, удалось использовать фактор внезапности. Приблизительно через полчаса он уже различил далеко впереди огонь костра, вероятно, того самого, который должен был обозначать линию фронта. Но расстояние до костра было еще велико. Позади Фойгта и с суши теперь велся огонь, но, видимо, не по определенным целям, а лишь для того, чтобы помешать возможному новому нападению. Фойгта огонь уже не беспокоил. Теперь все это могло иметь для него значение только в том случае, если бы иссякла 110-вольтовая батарея, приводившая в движение мотор его «Негера», точнее, если бы это произошло до того, как он окажется у побережья, занятого своими войсками. Из-за долгого крейсирования в районе Анцио Фойгт потерял счет пройденному пути.

Медленно, но верно Фойгт приближался к огню на берегу. После 4 часов огонь уже только временами вспыхивал и наконец с рассветом окончательно погас. К этому моменту «Негер» еще не миновал его, но уже подошел к нему довольно близко. Пока мотор работал и пока еще не стало настолько светло, чтобы в воздухе могли появиться истребители-бомбардировщики противника, Фойгт решил не бросать торпеду. В 5 час. 20 мин. он наконец почувствовал себя в безопасности с точки зрения местоположения, но зато дальнейшее пребывание в «Негере» становилось с каждой минутой опаснее.

Итак, в воду!

Берег был совсем близко, плыть предстояло недолго. Водолазно-спасательный прибор должен был обеспечить преодоление небольшого расстояния до берега. Фойгт сначала освободил затвор своего стеклянного купола и попробовал, сможет ли он его легко и быстро откинуть. Затем привел в боевое положение взрыватель подрывного заряда. До взрыва он имел три минуты времени. Этого оказалось достаточно, чтобы спокойно откинуть купол, выпрямиться и, наконец, вытащить ноги из входного люка. «Капитан» охотно пронаблюдал бы и за тем, как подрывная шашка уничтожит его «корабль», но пока он вылезал из торпеды, в кабину набралась вода, и «Негер» пошел ко дну.

Прежде чем выбраться на берег, Фойгту пришлось все-таки плыть добрых четверть часа. Его сразу же встретили солдаты, немало напуганные внезапным появлением человека из морской пучины.

На свой первый, сразу же заданный солдатам вопрос старший фенрих получил успокоившее его разъяснение, что он вышел на берег в двух километрах за линией немецких окопов.

* * *

Гардемарин Карл-Гейнц Потхаст плыл к своей цели, порту Анцио, совсем близко от берега. Избрав такой курс, он надеялся, что, во-первых, обязательно выйдет к цели, а во-вторых, что ему легче будет пробираться сквозь заслон противника, поскольку сторожевые катера, по его мнению, должны были находиться мористее.

Он решил поддерживать связь с четырьмя товарищами из своей группы, обладавшими меньшим опытом, и привести их в порт всех вместе или по крайней мере так, чтобы между членами группы сохранялся контакт. Поэтому Потхаст захватил с собой сигнальный фонарик голубого света, чтобы держать связь с остальными водителями, которые должны были следовать за ним вплотную. Однако план этот сорвался. Кроме Потхаста, лишь

один из «капитанов» его группы смог взять старт, но гардемарин сразу же потерял его из виду. Водить «Негеры» строем, подобно соединениям крупных кораблей, оказалось невозможным. Слишком ограниченны были пределы видимости, слишком трудна ориентировка. Таким образом, было получено еще одно доказательство того, что в данном случае речь могла идти лишь о решительном, «перемытом всеми водами» одиночном бойце, не полагающемся ни на кого, кроме самого себя.

До Анцио Потхаст доплыл без всяких приключений. Поставив рычаг скорости на «средний ход», он спокойно обогнул мол и направился ко входу в гавань. На оконечности мола Потхаст заметил часового, фигура которого довольно четко вырисовывалась на фоне звездного неба.

Потхаст проскользнул на расстоянии каких-нибудь 30 м от него. У внутренней стороны мола стояло небольшое каботажное судно, других кораблей в порту не было. «Капитан» долго и тщательно наводил торпеду на судно. Ширина цели была невелика, потому что Потхасту приходилось выпускать торпеду под острым углом. «Капитан» нажал на рычаг выпуска торпеды, немедленно лег на обратный курс и поспешил в открытое море. Торпеда взорвалась через 35 секунд с оглушительным грохотом. У Потхаста не было времени для наблюдения за результатами: нужно было срочно уходить. На берегу все сразу же пришло в движение. Замелькали вспышки выстрелов, забегали по небу лучи прожекторов. Видимо, смятение в порту было велико, и никто не подозревал, что диверсант совсем рядом, в воде. Карл-Гейнц Потхаст, не обнаруженный и не преследуемый, вышел из опасной зоны и повел свой «Негер» назад, за линию немецких окопов. Возвращение было самой напряженной фазой боевого рейса. Водитель по этому поводу записал в своем дневнике следующее:

«Я вновь и вновь с ожесточением повторял самому себе: не спать! Не спать, иначе ты пропал! Уже совсем ослабевший, дошедший до полного изнеможения, я от-

крыл купол, выкарабкался из погружающегося «Негера», и меня вынесло на берег... Задание было выполнено. Ни одного другого судна, кроме того, что стояло у мола, я так и не видел».

«Капитаны» группы, направившейся в Неттунскую бухту, также напрасно охотились за вражескими кораблями, против которых предстояло направить первый удар соединения «К».

От гардемарина Петке и ефрейтора Бергера мы знаем, что они проникли глубоко в бухту, и тем не менее их поиски оказались столь же безрезультатными. Куда же девались корабли?

Плавание в расположение противника при отсутствии там объектов для атаки означало серьезную неудачу — прежде всего потому, что «Негеры» все равно гибли. Как мы уже говорили, их нельзя было вернуть на сушу, и приходилось подрывать и топить, даже если они были совершенно исправны.

Ефрейтору Бергеру при возвращении удалось торпедировать небольшой военный корабль. Это был второй сторожевик союзников, пораженный в эту ночь, не считая малого судна в Анцио. Однако на этом перечень успехов, достигнутых в ходе первой диверсионной операции, заканчивался. В него не вошел ни один транспорт, ни одно крупное десантное судно. Накануне днем в пределах досягаемости находилось пять кораблей, однако в атакованной бухте их найти не удалось. Могло быть лишь одно объяснение: вечером они ушли.

Конечно, это досадное обстоятельство омрачило радость «капитанов», довольных высокими качествами их боевого средства. Одноместные торпеды, несомненно, выдержали испытание. Если исключить вызванные местными условиями трудности спуска на воду, то недостатки касались лишь технических деталей некоторых торпед-носителей, что и вынудило водителей этих торпед преждевременно прервать плавание. Девять «капитанов» могли с полной уверенностью рапортовать о достижении

района предполагавшихся действий. Лишь один доложил о том, что подвергся преследованию вражеского корабля охранения.

Несмотря на потопление двух несших боевую службу сторожевиков, нападающие не были обнаружены. Это могло свидетельствовать лишь о том, что удар был для противника совершенно неожиданным. Тем с большей досадой воспринимался факт исчезновения крупных кораблей. «Капитаны» были убеждены — и по праву — в том, что «большие силуэты», безусловно, не ушли бы от них, если уж «Негеры» смогли поразить малые, верткие суда. Но теперь уже ничего нельзя было изменить. Момента внезапности — главного козыря «Негеров» — больше не существовало. Союзники были теперь начеку, тем более что на следующий день они уже знали, каким оружием немцы нанесли свой удар: им удалось выловить совершенно исправную одноместную управляемую торпеду. Водитель был мертв. Он незаметно для себя отравился двуокисью углерода и потерял сознание.

Не вернулись еще два «капитана», но и они стали жертвами несчастных случаев, а не огня противника. Потерять трех человек было жаль, но с военной точки зрения урон, нанесенный противнику, оказался несравненно более значительным. «Негеры» хорошо выдержали испытание. В последующие месяцы им еще предстояло сыграть свою роль.

* * *

За кратковременным визитом в Рим (в гражданском платье, так как для немецких военнослужащих доступ в «открытый город» был закрыт) последовало приглашение «капитанов» в ставку главнокомандующего немецкими вооруженными силами в Италии, находившуюся высоко в горах. Если в Риме водителям «Негеров» бросились в глаза явная беспечность и безразличие к войне, так сильно контрастировавшие с их собственной, полной опасностей жизнью, то в «Монте Кессельринг» (так

они назвали ставку) их шокировала и смутила помпезность приема, устроенного в их честь. Ведь бойцы соединения «К» чувствовали себя не более как солдатами, которые, правда, выполнили свой долг, но, к сожалению, достигли меньшего, чем намеревались. Они, от действий которых под Анцио ждали необыкновенного эффекта, оказались в состоянии нанести противнику лишь эпизодический удар, никак не подорвавший господства союзников на море. А что происходило в «Монте Кессельринг»? Уж не собирались ли сделать «капитанов» объектом поклонения? Неужели дела Германии так плохи? Водителям «Негеров» эта ситуация была не по вкусу.

Вскоре первая боевая флотилия соединения «К» вернулась назад, на Балтийское море.

ГЛАВА 3

«НЕГЕРЫ» АТАКУЮТ ФЛОТ ВТОРЖЕНИЯ

Новая задача. Сложнейшие условия боевых действий в бухте Сены. Атаки «торпедных всадников» в ночь с 5 на 6 и в ночь с 7 на 8 июля 1944 года. Один из «Негеров» топит английский крейсер «Дрэгон». Тяжелораненный гардемарин Потхаст попадает в плен. Допрос в английской контрразведке. «Негеры» навсегда покидают арену борьбы.

В Германии была изготовлена новая партия одноместных торпед, флотилия могла бы немедленно получить это вооружение и снова отправиться в Италию. Однако к тому времени все чаще стали обнаруживаться признаки готовящегося вторжения союзников во Францию, скорее всего, как полагали, на одном из участков французского побережья Атлантики или Ла-Манша и Па-де-Кале. Германское морское командование понимало, что противник, сосредоточив для этой цели огромное количество военных кораблей, сможет подавить всякую попытку германских ВМС нанести десантному флоту союзников хоть сколько-нибудь чувствительное поражение на море. И все же остаткам германских ВМС предстояло эту попытку предпринять. Немецкий флот был готов атако-

вать врага каждую ночь всеми крупными и мелкими кораблями, которые еще могли нести на борту оружие или другое боевое средство. В этих атаках должно было принять участие также соединение «К», в том числе и человекоуправляемые торпеды «Негер». Несмотря на предубежденное отношение к ним германского командования, они действиями в районе Анцио-Неттунского плацдарма доказали как свою боевую готовность, так и способность добиться успеха. Разумеется, в морском пространстве перед большим плацдармом вторжения союзники должны были выставить гораздо более сильное и надежное охранение. Разумеется, вражеские эсминцы, крейсера, канонерские лодки и катера могли в кратчайший срок найти методы обнаружения и уничтожения атакующих «Негеров». Однако до этого момента, несомненно, прошло бы несколько ночей, в течение которых «Негеры» могли бы использовать основной свой козырь — внезапность. Будут ли иметь смысл последующие атаки и будут ли они вообще возможны? Дать ответ на подобный вопрос могли лишь дальнейшие события. Ведь обычно всего три-четыре ночи в месяц оказывались подходящими для действий «Негеров», причем даже в эти считанные ночи успех зависел от благоприятной погоды и почти полного штиля на море. Таким образом, использовать «Негеры» представлялось возможным далеко не часто. С другой стороны, всего численного состава флотилии не хватило бы даже на то, чтобы укомплектовать экипаж хотя бы одного единственного эсминца; при благоприятных же условиях «Негеры» могли добиться такого успеха, который никогда бы не выпал на долю эсминца в этом морском пространстве, целиком контролируемом противником. Следовательно, никаких чисто военных доводов против использования одноместных торпед не существовало.

Каждое плавание «капитанов» в расположение противника на столь ничтожно малом боевом «корабле», каждое проникновение одиночных пловцов на неповоротливых торпедах «в пасть льва» было подвигом, требо-

вавшим чрезвычайной смелости, осмотрительности и решительных действий. Таких подвигов можно было ожидать лишь от добровольцев, лишь от бойцов, отличавшихся не только физической силой, но и готовностью пойти на любой риск. Поэтому следовало со всей возможной откровенностью обрисовать им характер предстоящих действий. Сеять иллюзии было бы неуместно.

Командование соединения «К» поступило благоразумно, выслав предварительно в район вторжения противника своего оперативного инспектора. Он должен был, проявив максимум энергии, обеспечить все возможные условия для нормального спуска на воду прибывающих в этот район флотилий малых диверсионно-штурмовых средств. Таким инспектором был назначен капитан 1 ранга Фриц Бёме. Он принял под свое командование крупную колонну в составе 40 «Негеров» с водителями и техническим персоналом и расположил ее в лесу в нескольких километрах от берега бухты Сены. В качестве места старта он выбрал небольшой курорт Виллер-сюр-мер, примерно в 10 км к юго-западу от Трувиля. Главной его заботой было обеспечить беспрепятственный спуск «Негеров» на воду. Он знал о трудностях, с которыми пришлось встретиться в районе Анцио-Неттунского плацдарма. Поэтому он предусмотрительно заполучил две саперные роты, которые соответствующим образом подготовили берег. Саперы проделали проходы в густой сети проволочных, минных и прочих прибрежных заграждений, покрывавших белый береговой песок. Проделанные проходы вели к двум бонам, которые при отливе оказывались довольно далеко в море, а во время прилива затоплялись. От бонов вели еще дальше в море деревянные спусковые дорожки. Таким образом, во время прилива можно было без труда выкатывать тележки с «Негерами» прямо в море. На дневное время стартовые дорожки прикрывались маскировочными сетями и, по-видимому, так и не были обнаружены воздушной разведкой противника. Во всяком случае, их не бомбили.

Стечение благоприятных условий для действий «Негеров» ожидалось в первые ночи июля. Уровень воды должен был быть наиболее высоким между десятью и одиннадцатью часами вечера, что как раз и требовалось «Негерам», которые могли, во-первых, решиться лишь на ночные действия, а во-вторых, использовать силу отлива, чтобы за два-три часа подойти к стоянкам вражеских судов. Там примерно в то время, когда уровень воды уравнивается между отливом и приливом, им предстояло выпустить свои торпеды, а с началом прилива, по возможности еще до рассвета, вернуться к занятому немцами берегу.

Дождь и шквальные ветры, бушевавшие на море, не позволили начать боевые действия 2, 3 и 4 июля. Лишь 5 июля погода улучшилась. Около одиннадцати часов вечера 30 одноместных торпед были по дощатым настилам спущены на воду и отправились в свое опасное плавание. Остальные «Негеры» флотилии, а также те, которые вернулись с первого задания в исправном состоянии, стартовали в ночь с 7 на 8 июля. Посылать сразу все 40 «Негеров» было нецелесообразно. Капитан Бёме опасался, что они будут мешать друг другу. Кроме того, отправка могла в этом случае затянуться настолько, что последняя треть «Негеров» едва успела бы в ночное время дойти до вражеских судов.

Обе эти летние ночи явились временем начала, разгара да, собственно, и окончания операций «Негеров» на фронте вторжения. Впрочем, окончание можно было считать относительным, поскольку союзный флот и в последующие недели продолжал испытывать на себе угрозу применения этого штурмового средства. Полностью подтвердилось предположение, что сила «Негера» во внезапности его нападения. Действие фактора внезапности и относительная растерянность противника продолжались одну ночь. Уже на следующую ночь кризис был преодолен, и союзники противопоставили атакам «Негеров» хорошо организованную оборону. Тем не менее успехи

немецких водителей торпед заслуживают упоминания, хотя всему флоту вторжения ими в общем было нанесено не больше вреда, чем уколom булавки — слону. Однако эти успехи были достигнуты одиночными бойцами, обладавшими поистине львиным сердцем, ибо только люди с львиным сердцем не побоялись бы напасть при подобных обстоятельствах на сильнейший флот из когда-либо существовавших в истории человечества.

* * *

Теперь проследим за событиями по дневнику гардемарина Карла-Гейнца Потхаста, того самого, который еще в апреле проник на своем «Негере» в порт Анцио. Когда командир флотилии старший лейтенант Ганно Криг был тяжело ранен, Потхаст как один из опытных водителей «Негеров» возглавил своих более молодых товарищей. День и ночь он вместе со штурманами рассчитывал наилучшие курсы движения «Негеров», чтобы водитель во время боевого рейса мог целиком и полностью довериться расчетным данным.

В своем отчете Потхаст пишет: «Английские военные корабли непрерывно обстреливали позиции наших пехотинцев, ведущих тяжелые бои впереди, на фронте плацдарма вторжения. Наши действия, безусловно, имели большой смысл: заставить замолчать эти батареи. Ночью на море вырисовывались громадные силуэты кораблей, обрушивавших на берег шквалы огня. Это были линкоры, крейсера и эсминцы, сосредоточенные в огромном количестве. Уж тут-то нам должно было что-нибудь перепасть! Шансы на успех казались мне здесь гораздо более реальными, чем в районе Анцио, где мы не обнаружили противника».

Наконец такая возможность представилась, и в ночь на 6 июля 1944 года немецкие человекоуправляемые торпеды нанесли первый удар по союзному флоту вторжения в бухте Сены.

«Капитан Бёме провожал каждого из нас лично. Спуск «Негеров» на воду по дощатым настилам прошел хоро-

шо. Заняв свое место в кабине, я через 40 минут был уже в открытом море. Своих товарищей я потерял из виду, так как держал курс вдоль берега. Мне полюбился такой способ действий с тех пор, как он дал положительные результаты в районе Анцио: ведь вдоль берега оборона противника была наименее плотной. Затем я собирался развернуть торпеду под прямым углом и — вперед, в гушу вражеских судов!»

Но на этот раз Потхасту не повезло. Примерно после двух часов плавания он заметил, что хвост «Негера» отяжелел и корма погружается в воду все глубже и глубже. Поскольку торпеда-носитель работала исправно, неполадки могли объясняться лишь проникновением воды в боевую торпеду. Электромотор еще действовал, когда через короткое время весь «Негер» принял вертикальное положение, так что Потхаст уже не сидел в кабине, а лежал в ней на спине.

«Когда даже купол целиком погрузился в воду и я уже больше ничего не видел, пришлось похоронить надежду на успешное выполнение задания. Боевую торпеду следовало сбросить. Я рискнул «выстрелить» ее, несмотря на вертикальное положение «Негера». Это мне удалось, однако перо стабилизатора сильно ударило по торпедоносителю. Теперь вода проникла и в кабину, но зато по крайней мере купол показался над поверхностью.

Я почувствовал себя внутренне опустошенным. Затем занялся бессмысленным самобичеванием. Наконец, сосредоточился на неизбежном: следовало отомкнуть штыковой затвор купола. Я проделал это почти механически и теперь должен был своевременно выбраться из «Негера». Через несколько секунд кабина была уже полна воды. Еще раз, ощутив под ногами край входного люка, отталкиваюсь от торпеды. Сделав несколько взмахов, прибегаю к помощи кислородного баллона водолазно-спасательного прибора. Затем, обессиленный, неподвижно лежу на гладкой, как зеркало, поверхности воды...



«Биберы» на палубе океанской лодки



«Бибер» с маскировочным гнездом на перископе

Примерно через час я почувствовал под ногами дно. Это было несколько восточнее устья реки Орн. По поясу в воде побрел к берегу. Где тут мины? За небольшим буруном приблизительно в 150 м увидел береговые заграждения. Пройдя пешком 4 км, добрался до первого опорного пункта немецкой пехоты. Прошло еще немного времени, и я, морально подавленный и обессиленный, уже стоял перед врачом нашей флотилии и не участвовавшими в операции товарищами... Лучшим средством преодоления душевной депрессии мне казалось повторение боевого рейса».

Еще до этой ночи капитан 1 ранга Бёме приказал оборудовать вдоль берега ряд наблюдательных пунктов. Между двумя и четырьмя часами ночи, то есть в то самое время, когда «Негеры» должны были выйти к целям, люди на берегу слышали ряд сильных взрывов, несомненно торпедных. За каждым взрывом следовал ожесточенный оборонительный огонь противника, трассирующие снаряды и пули образовывали над морем в поле зрения наблюдателей густую сеть из огненных нитей.

На следующее утро ушедшие на задание водители «Негеров» один за другим возвращались в небольшой норманский замок, служивший им жильем. Каждого восторженно приветствовали: ведь с его появлением увеличивалось число спасшихся! Но на цифре 14 все кончилось. Из 30 вернулись 14... Оставалась еще надежда, что из остальных хоть несколько — и уж хорошо бы, чтоб побольше! — попали в плен и остались в живых. Ганно Криг в свое время неоднократно внушал «капитанам» при обучении, что столь часто прославляемая и пропагандируемая геройская смерть — дело бессмысленное.

«Если вы выпустили торпеду, — говорил он, — а шансов на успешное возвращение нет, то подплывите к противнику, утопите свою посудину и зовите на помощь. От того, что вы собой пожертвуете, никто ничего не выиграет. Важно остаться в живых, пусть даже ценою плена»,

Впрочем, рапорты вернувшихся об успешном выполнении заданий рассеяли подавленное настроение, вызванное потерей 16 водителей. Как оказалось, услышанные ранее взрывы действительно означали, что торпеды попали в цель. Особенно удачным было, видимо, нападение, предпринятое бывшим писарем, старшим ефрейтором Герольдом. Он доложил о торпедировании военного корабля значительных размеров, по меньшей мере эсминца. Успешными были действия и других водителей. Ефрейтор Бергер, уже потопивший в Италии сторожевой корабль, снова отличился. На этот раз ему попалось под удар большое десантное судно. Вот что пишет гардемарин Потхаст, который когда-то, исполняя настойчивую просьбу этого молоденького матроса, обеспечил ему возможность стать водителем «Негера»:

«Бергер несколько раз бросался ко мне на шею и засыпал целым потоком слов, объясняя, как это хорошо, что я заставил его назубок выучить сведения о созвездиях, так что он теперь уже никогда не заблудится на море...»

Командование флотилии немедленно занялось обобщением результатов этого успешного нападения. Ведь предстояло еще спустить на воду остальные одноместные торпеды, водители которых, естественно, должны были использовать опыт первой ночной вылазки. В числе других и сам Потхаст сгорал от нетерпения, ожидая второй вылазки, в которой он снова хотел принять участие. Поэтому его, словно гром среди ясного неба, поразил приказ, запрещающий ему использовать один из готовых к отплытию «Негеров». Командование считало, что достаточно с него и одного опасного плавания. Он нужен был как инструктор.

Гардемарин рвал и метал, не зная даже, от кого исходит подобный приказ. Но ничто не помогало: каждый из 9 оставшихся еще «Негеров» (один вышел из строя вследствие воздушной бомбардировки) имел своего водителя. Можно было вновь оснастить боевыми торпедами еще 11 торпед-носителей, благополучно вернувшихся с

предыдущего задания, но они тоже были уже распределены. На помощь Потхасту пришел случай. У одного молодого старшины сдали нервы, и он признался, что боится идти на задание. Само собой разумеется, это было принято во внимание. Врач зарегистрировал старшину как больного и отослал назад. Потхаст ухватился за эту возможность и заставил перебалластировать освободившуюся торпеду с расчетом на свой вес. Итак, все было в порядке: Потхасту все-таки предстояло участвовать в операции последних 20 «Негеров», которыми еще располагало соединение.

В полдень 7 июля «капитаны» ушли на отдых, чтобы накопить силы для предстоящих ночных действий. К 11 часам вечера на берегу моря в районе Виллер-сюр-мер повторилось то же, что происходило двумя днями раньше, Потхаст пишет:

«На этот раз я отплывал одним из последних. Все остававшиеся на берегу еще раз постучали ладонями по стеклянному куполу моей торпеды — так мы прощались с уходившими в море. Дощатый настил хорошо сослужил свою службу, и я беспрепятственно отплыл от берега. Теперь я надеялся быть счастливее и непременно добиться успеха. Плывая по удивительно красивому ночному морю, я вспоминал, как неоднократно поражал цели при учебном торпедировании. В Эккернфёрде я всегда добивался наилучших результатов... Потом в памяти моей всплыл образ Деница, мне припомнилось, как он во время посещения нашего соединения клал каждому руку на плечо или слегка толкал кулаком в грудь, а потом вдруг сказал, обращаясь ко всем:

— Может быть, кто-нибудь из вас хочет со мной «рокироваться»? Я бы немедленно перешел к вам.

Мы все были не робкого десятка, тем не менее среди нас не нашлось ни одного, кто решился бы принять на себя ответственность нашего главнокомандующего...

Около 3 часов ночи я, продвигаясь в северо-западном направлении, натолкнулся на первые цепи сторожевых

кораблей противника. Мне удалось различить шесть силуэтов. Расстояние до ближайшего из них, когда я проходил мимо него, составляло не более 300 м. Тратить торпеду на эту мелочь я не собирался, поэтому обрадовался, что миновал их незаметно. «Негер» на этот раз плыл отлично, и я твердо решил найти и поразить крупный военный корабль противника.

Около 3 час. 30 мин. я услышал первые разрывы глубинных бомб. Слышны были также выстрелы, но на этот раз зенитки били не по воздушным целям. Вероятно, когонибудь из наших заметили в лунном свете или обнаружили другим путем. Ведь теперь наша диверсионная вылазка, к сожалению, уже не являлась для томми¹ внезапной.

Мне глубинные бомбы никакого вреда не причинили, я ощутил лишь легкое сотрясение. Минут 15 я не двигался, ожидая развертывания дальнейших событий. Слева по борту прошла группа торговых судов, но она была слишком далеко, а кроме того, я уже вбил себе в голову, что должен потопить только военный корабль.

Продолжая плыть, я около 4 часов ночи увидел невдалеке эсминец и установил, что он относится к типу «Хант». Но когда я подошел на 500 м, он отвернул в сторону. Малая скорость «Негера» не давала мне никаких шансов догнать его. Волнение на море несколько усилилось. С удовлетворением я отметил, что не чувствую усталости или других признаков ухудшения своего физического состояния, хотя уже пробыл в море более 5 часов.

Еще через 20 минут я увидел впереди слева несколько военных кораблей, шедших строем уступа. Они пересекали мой курс. Самый крупный из кораблей шел последним, на самом большом от меня удалении. Я рассчитал, что, наверное, как раз успею выйти на расстояние торпедной атаки к последнему кораблю, если только соединение не изменит курса. Мы быстро сближались. Затем

¹ Томми — кличка английских солдат. — *Прим. ред.*

два передних корабля стали разворачиваться, вероятно, в целях перестроения. Последний же, казавшийся мне теперь крупным эсминцем, видимо, ожидал, пока передние суда закончат свой маневр. Он шел самым малым ходом. Казалось даже, что он разворачивается на якоре. Я с каждой минутой приближался к большому эсминцу. Когда расстояние до вражеского корабля составило примерно 500 м, я еще раз вспомнил правило, которому сам обучал младших товарищей: преждевременно торпеду не выпускать, продолжать улучшение своей позиции. И вот осталось всего 400 м — противник все больше разворачивался ко мне бортом, — вот всего 300 м — и я выпустил свою торпеду...

Затем немедленно отвернул влево. При выстреле я забыл засечь время. Страшно долго ничего не было слышно. Я уж было повесил голову в полном разочаровании, как вдруг под водой раздался невероятной силы удар. «Негер» почти выскочил из воды. На пораженном корабле взметнулся к небу громадный столб пламени. Несколько секунд спустя огонь уже ослепил меня, густой дым настиг мою торпеду и плотно окутал ее. На некоторое время я совершенно лишился возможности ориентироваться.

Лишь после того, как дым рассеялся, я снова увидел пораженный корабль. На нем бушевал пожар, он дал крен. Силуэт его значительно укоротился, и я вдруг сообразил, что у него ведь оторвало корму.

Другие эсминцы на полном ходу приближались к горящему кораблю, бросая глубинные бомбы. Волны от разрывов трепали мою торпеду-носитель, как щепку. Эсминцы вели беспорядочный неприцельный огонь по всем направлениям. Меня они не видели. Мне удалось выскользнуть из зоны наиболее эффективного огня их легкого бортового оружия, когда они, отказавшись от преследования неведомого врага, поспешили на помощь пораженному кораблю.

Было еще темно, но звезд я не различал. Может быть, сказывалось слишком сильное возбуждение. Я не знал,

где нахожусь и куда плыву. Кажется, я все же плыл, не веря своему природному чувству пространства, на запад. А следовало плыть на восток. Лишь через 40 минут я заметил, что за кормой светает и что я, следовательно, иду противоположным курсом. Тогда я повернул, и с этого момента плыл навстречу рассвету. Два эсминца или крейсера обогнали меня, идя параллельным курсом. Я остался незамеченным. Потом прошли шесть легких крейсеров или других сравнительно небольших кораблей. Около 5 час. 30 мин. за кормой у меня появился катер. Было уже довольно светло. Мне показалось, что меня не могли не заметить. Но и катер прошел мимо, не атаковав меня.

К этому моменту я пробыл в море уже шесть с половиной часов. С усталостью я боролся отчаянно. Все же, вероятно, сон одолел меня, потому что в этом месте нить моих воспоминаний впервые прерывается...

Тяжелый металлический удар заставил меня встрепенуться. Я повернулся, и сердце замерло. В каких-нибудь 100 м от меня стоял сторожевой корабль. Увидев вспышки от выстрелов его орудий, я инстинктивно пригнулся, насколько это было возможно в моей тесной кабине. Разрывы снарядов сотрясали торпеду. Мотор сразу же заглох. Вокруг меня вздымались брызги, это был настоящий ад. Прямо над головой треснул стеклянный купол. Проведя рукой по лицу, я почувствовал, что оно в крови, и потерял сознание...»

Карл-Гейнц Потхаст вспоминает еще лишь об одной мысли, продиктованной ему инстинктом самосохранения: прочь из «Негера», любым путем!

Он и сейчас не знает, как это ему удалось. То ли хватило еще сил, чтобы освободить штыковой затвор и откинуть купол. Или просто сила воды вытолкнула его через разбитое стекло из погружающейся торпеды. Он не помнит. Он ничего не чувствовал, даже боли. Первое, что он ощутил, очнувшись, — длинный крюк зацепился за его одежду и потянул по воде к кораблю. Оттуда по наружному борту спустили шторм-трап, на нижней сту-

пеньке которого повис лейтенант. Да, английский лейтенант. Он протянул веревку под руками человека, тело которого казалось безжизненным, и весь этот клубок подняли на борт. Потхаст харкал кровью, в легких его образовались разрывы. Английские моряки говорили, что он долго пробыл под водой и затем кричал, как помешанный, когда его вынесло на поверхность.

«Они меня вытащили, унесли с палубы вниз и положили на кожаный диван в кают-компани. Врач сделал мне уколы. Потом меня поили горячим чаем и кормили пудингом. Через несколько минут меня стошнило. От слабости я погрузился в сон, затем снова проснулся, потому что меня понесли на бак. Отсюда меня спустили на катер и доставили в один из портов на территории захваченного союзниками плацдарма вторжения. Здесь я встретил одного из наших товарищей, старшего ефрейтора, попавшего в плен после тяжелого ранения. Англичане говорили, что мы — единственные «торпедные всадники», которых им удалось в ту ночь атаковать и взять в плен живыми».

* * *

Вскоре командованию соединения «К» стало известно из различных английских источников, что английское адмиралтейство объявило о потоплении крейсера «Дрэгон» водоизмещением в 5000 т. Незадолго перед катастрофой корабль был предоставлен в распоряжение польских эмигранционных ВМС, и на нем находились польские военнослужащие. Сообщалось, что после торпедирования крейсер уже не мог выполнять своих прямых функций, и его оставили на грунте в районе побережья, где осуществлялось вторжение, в качестве «волнореза».

Этот урон был нанесен союзному флоту в первую неделю июля, в течение которой были проведены обе операции «Негеров». Вскоре был награжден «Рыцарским железным крестом» старший ефрейтор Герольд, так как из вернувшихся на базу «капитанов» только на его счет

можно было отнести этот успех. Органы пропаганды ухватились за Герольда и против его желания подняли его подвиг на щит. В то время никто в Германии не представлял себе истинного положения вещей. Герольд со своим «Негером» участвовал в диверсии в ночь с 5 на 6 июля 1944 года и, несомненно, торпедировал корабль противника, скорее всего минный тральщик «Кэйтоу», о котором сообщали, что он потоплен в ту же неделю. Что же касается крейсера «Дрэгон», то он был торпедирован и потоплен лишь 8 июля, в 4 час. 30 мин.

* * *

Уже в день своего трагического пленения Карл-Гейнц Потхаст был отправлен с английским санитарным самолетом в Лондон. Его поместили в приветливый «госпиталь», однако, несмотря на то, что там его лечили и поставили на ноги, Потхаст вскоре пришел к убеждению, что это был не столько госпиталь, сколько здание, используемое английской секретной службой в ее собственных целях.

Едва Потхаст успел поправиться настолько, чтобы быть в состоянии отвечать на вопросы, как началось следствие. Офицеры контрразведки вели допросы корректно, с большой выдержкой и настойчивостью.

Англичане, знавшие, кстати, все подробности биографии молодого бойца соединения «К», прибегли примерно к следующей аргументации:

«Мы знаем, что вы получили христианское воспитание. В наших глазах вы не «наци», во всяком случае — не «наци» в том смысле, как мы понимаем это слово. Вы пережили страшное приключение и, конечно, согласитесь с нами, что всякое продолжение войны потребует от вашей родины новых бессмысленных жертв. Пожалуй-ста, сделайте отсюда логический вывод, помогите нам закончить войну возможно быстрее».

Затем приступили к деталям. Попытались взять пленного «на пушку». Неоднократно утверждали, что знают решительно все о соединении «К» и что Потхасту остается

только подтвердить имеющиеся сведения. Ему предъявляли географические карты, на которых с большой точностью были помечены все мыслимые места укрытий, пути следования и пункты боевого применения флотилий соединения «К». Каждый раз с педантичной тщательностью допрашивающий перечислял все эти места, постоянно повторяя свои вопросы: вы были здесь? Или там? Вы помните это место? А то? А еще какое?

«Оборонительная тактика», к которой прибег Потхаст, была достаточно проста. Он говорил приблизительно следующее:

«Если бы я действительно припомнил хотя бы малую часть всего того, о чем вы меня спрашиваете, если бы я мог указать вам тот или иной пункт, что произошло бы тогда? Ваша авиация забросала бы этот пункт бомбами. Таким образом, вы погубили бы моих товарищей. И даже не вы. В конечном счете я сам бы стал их убийцей. А этого вы не можете от меня требовать!»

Пробить эту оборону было невозможно. Допрашивающие офицеры в конце концов сами признали ее незыблемость.

Через шесть недель допросы закончились. Один из чиновников английской секретной службы поставил Потхаста об этом в известность. Затем англичанин, продолжая разговор, сказал:

— А в общем можете себя поздравить. Вы потопили крейсер.

Немец взглянул на него с изумлением. Прошедшие недели были для него серьезной школой недоверия. Он сказал:

— Я этому не верю.

— Простите, почему же вы не верите даже этому?

— Я торпедировал эсминец. Пошел ли он после этого ко дну, не знаю. Во всяком случае, это был не крейсер.

Англичанин чуть заметно улыбнулся.

— Но в ту ночь не был потоплен или хотя бы поврежден ни один из эсминцев или других подобных ко-

раблей союзного флота в бухте Сены. Мы имеем точные сведения.

— Но ведь я различал даже отдельные орудия...

— Да, конечно. Однако вам попался крейсер не из новых. Это был старый «Дрэгон». С той точки, откуда вы наблюдали, он мог показаться крупным эсминцем.

«Значит, это было действительно так», — подумал Потхаст. Да, конечно, ведь и дистанция показалась ему меньшей, чем она была в действительности, торпеда шла к цели гораздо дальше, чем он рассчитывал, и ему даже показалось, что он промахнулся. Да, для эсминца тот корабль был велик, так Потхасту представлялось и с самого начала. Значит, это все же был пусть легкий, но крейсер, настоящий крейсер! Разве Потхаст не ставил себе именно такой цели — вывести из строя одну из этих плавающих артиллерийских батарей? Значит, крейсер!

— Жаль только, — сказал англичанин, — что вы воевали против нас.

— Жаль, — возразил Потхаст, — что мы вообще воюем друг с другом...

* * *

Еще дважды соединение «К» посылало флотилии «Негеров» в атаку на союзный флот вторжения: в последнюю треть июля, а также в ночи на 16 и на 17 августа 1944 года. Вероятно, «Негером» был потоплен английский эсmineц «Айсис», однако в целом успехи были невелики, а потери с каждым разом возрастали. Противник организовал тщательную оборону, «Негеры» больше его не пугали, потому что главное их преимущество — внезапность — давно уже было утрачено. Оправдывались слова адмирала Гейе:

«Мы должны строить разнообразные и малые по количеству серии. Как только противник найдет пути борьбы с нашим оружием, от этого оружия следует отказаться, чтобы ошеломить врага новым боевым средством совершенно другого рода».

Однако промышленность была уже не в состоянии поспевать за замыслами адмирала. Вместо множества мелких серий она освоила всего с полдюжины типов боевых средств, выпустив их в довольно значительном количестве. Непрерывное применение этих средств оказалось невозможным по упомянутым выше причинам. Фактически лишь одна треть всех изготовленных боевых средств соединения «К» была использована для борьбы с противником.

Пришлось оставить поле сражения и «Негерам». Между тем были проведены успешные испытания по оснащению одноместных торпед балластной цистерной. Это новое штормовое средство получило название «Мардер». Несколько флотилий «Мардеров» было уже сформировано и направлено в ряд районов, главным образом в Италию. Однако до самого конца войны их так и не пришлось применить, поскольку ни разу не было условий, дававших шансы на успех.

ГЛАВА 4

ВЗРЫВАЮЩИЕСЯ КАТЕРА «ЛИНЗЕ»

Идея: быстроходные взрывающиеся катера с дистанционным управлением. Из-за их плохих мореходных качеств срываются нападения в районах Анцио и Гавра. Тактика катеров «Линзе». Капитан-лейтенант Бастиан ведет на задание 211-ю флотилию соединения «К». Катера «Линзе» топят в течение двух августовских ночей 12 судов общим водоизмещением около 43 тыс. брт. Отчет одного звена об успешно проведенном нападении на корабль противника.

Капитан 1 ранга Фриц Бёме, оперативный инспектор соединения «К» на фронте вторжения, сумел, кроме «Негеров», выпустить против союзного флота в бухте Сены еще одно штурмовое средство, представлявшее собой оружие совершенно другого рода. Это были малые катера с подрывным зарядом в 300 кг, именовавшиеся «Линзе» и весьма существенно отличавшиеся от «Негеров».

1. Катера «Линзе» обладали очень высокой скоростью хода (30 миль в час).

2. Они шли на задание не поодиночке, а звеньями по 3 катера с общим экипажем 5 человек в каждом звене, причем экипажи отдельных катеров звена взаимодействовали между собой.

3. После того как водители взрывающихся катеров покидали свои машины (выпрыгивали в воду), дальнейшее управление этими боевыми средствами осуществлялось на расстоянии со специального катера (с помощью ультракоротковолновых передатчиков).

Имелось еще одно бросающееся в глаза различие между «Линзе» и «Негеррами», не имевшее, правда, ничего общего с тактикой их применения. Если «Негеры» смогли добиться успехов лишь в течение двух первых ночей их применения, а впоследствии результаты их действий были весьма незначительными, то с катерами «Линзе» произошло обратное: только в августе 1944 года они провалились сквозь охранение противника и потопили ряд судов, в то время как первая попытка их боевого использования провалилась, так как их атака «захлебнулась» в буквальном смысле этого слова.

Произошло все это следующим образом. Когда было получено донесение о том, что на побережье Котантена началась высадка союзников, командиру соединения «К» вице-адмиралу Гейе пришлось решать очень серьезный вопрос: какое штурмовое средство готово к боевому применению? Какая флотилия может первой отправиться в бухту Сены, чтобы вступить в борьбу с противником? Водителям «Негеров» требовалось еще две недели боевой подготовки. Из новых одноместных подводных лодок типа «Бибер» была готова пока всего дюжина учебных единиц. Может быть, катера «Линзе»? Собственно говоря, о них было известно меньше всего, хотя проектироваться они начали гораздо раньше других штурмовых средств. Дело в том, что идея этих катеров реализовалась отнюдь не в недрах военно-морского ведомства. Соединение «К» приняло около 30 готовых взрывающихся катеров от полка «Бранденбург» — диверсионной части специального назначения, находившейся в распоряжении германской контрразведки.

На передаче катеров настоял адмирал Гейе. Он обращался в самые высокие инстанции с требованием «пере-

дать осуществление всех боевых операций на море в ведение военно-морского командования».

Верховное главнокомандование вермахта издало соответствующий приказ, после чего полк «Бранденбург» уже не мог противиться передаче взрывающихся катеров в новое подчинение.

И вот они прибыли, и их новые водители, бойцы соединения «К», приступили к опробованию, кружа по Любекской бухте. Можно ли было уже применить это штурмовое средство? «Прибрежные охотники», как называли водителей взрывающихся катеров в полку «Бранденбург», проводили пробные испытания в Лангенаргене на Боденском озере. Там катера себя оправдали. Но как они поведут себя на море? Вылазка «прибрежных охотников» против союзного флота в районе Анцио-Неттунского плацдарма в Италии успехом не увенчалась. Изготовленные из легкой древесины, катера плохо выдерживали морскую качку. И все же предстояло еще раз попытать счастья. Как это часто случалось, соединению «К», этому детищу последнего года войны, пришлось и теперь действовать в самые сжатые сроки. Вторжение уже началось, решался исход войны. Атаковать флот противника следовало всеми имевшимися в наличии средствами.

10 июня 1944 года капитан Бёме прибыл в Гавр, чтобы спешно организовать проведение всех необходимых подготовительных мероприятий. Десятью днями позже первая флотилия катеров «Линзе» (10 катеров дистанционного управления и 20 взрывающихся катеров) под командованием капитан-лейтенанта Кольбе прибыла к месту предстоящих действий. Сначала ее дислоцировали на территории верфи в одном из рукавов Сены, где она была более или менее защищена от воздушного нападения, а затем 29 июня перевели в военный порт, так как вечером предстоял выход на задание.

Большим недостатком являлось то, что «прибрежные охотники», не представляя себе, какие расстояния придется преодолевать на море, оснастили катера топлив-

ными баками из расчета на дальность плавания всего в 20 миль. Для серьезных вылазок этого было недостаточно, и пришлось самым спешным образом монтировать дополнительные бачки. Поскольку расстояние от Гавра до пунктов высадки вражеских десантов составляло в среднем 25 миль, единственно возможное решение состояло в том, чтобы предварительно буксировать катера до района их боевого применения другими средствами. Для этого решено было использовать минные тральщики, стоявшие здесь же у пирса. Они должны были, как наседки цыплят, опекать катера «Линзе».

Незадолго до наступления темноты эти «цыплята» продемонстрировали сконцентрированную в них силу — к сожалению, отнюдь не предусмотренным образом и в не предусмотренном месте. Водители взрывающихся катеров испытывали провода электровзрывателей, как вдруг страшный грохот потряс весь район стоянки и находившиеся там суда.

Что же произошло? Сначала заметили лишь, что один из тральщиков перевернулся и через несколько минут исчез под водой. Потом нашли на берегу щепки и другие остатки взлетевшего на воздух взрывающегося катера. Один из раненных матросов с тральщика показал впоследствии, что менее чем за секунду до взрыва кто-то отчаянно крикнул: «Ах, черт!» Отсюда сделали вывод, что один из бойцов соединения «К», находившийся на своем катере у борта тральщика, забыл отключить подрывной заряд от электровзрывателя перед испытанием действия последнего... Начало было не блестящее. Вскоре после этого происшествия катера отдали концы, и диковинные караваны вышли из гавани в первый боевой рейс. Словно наседки своих цыплят, собрали тральщики вокруг себя по 3—5 катеров «Линзе». По одному катеру прилепилось с каждого борта, остальные шли на буксире. Таким способом катерам предстояло добираться до устья Орна, а оттуда уже начинать самостоятельные действия. Но большинству так и не пришлось нанести удар противнику.

Как только Гавр остался позади и «наседки» значительно увеличили скорость хода, водителям взрывающихся катеров пришлось с предельным напряжением сил преодолевать непредвиденные трудности плавания на буксире. Мужественно, но тщетно маленькие «Линзе» боролись с волной. Трех баллов было достаточно, чтобы на утлые суденышки время от времени обрушивались коварные удары. Катера один за другим становились жертвами этих ударов. То обрывался буксирный трос и катер выходил из строя, то вследствие крена набиралась вода, причем некоторые «Линзе» зачерпнули ее столько, что электрокабели промокли и возникли короткие замыкания. Столь сильно потрепанная флотилия, суда которой вследствие какого-нибудь дополнительного дефекта в любой момент сами могли взлететь на воздух, едва ли была в состоянии осуществить нападение на флот вторжения. Поэтому экипажи один за другим стали выбираться на берег, где и были подобраны своими войсками.

Когда тральщики наконец достигли цели, из восьми звеньев, вышедших из Гавра, полностью боеспособными оказались лишь два, которые и отправились на поиски противника. Однако ненастная, туманная погода помешала им добиться успеха. Они были скованы в своих действиях, так как приходилось прежде всего бороться с натиском моря. Все их усилия направлялись на то, чтобы, постоянно включая и убирая газ, совладать с качкой. С первыми лучами рассвета катера повернули назад, к берегу. Опыт этой ночи был и горьким, и поучительным одновременно. Столь плачевно окончилось все потому, что «сухопутные крысы» опробовали катера, предназначавшиеся для действий на море, лишь в условиях внутреннего водного бассейна. А моряки соединения «К» попались на удочку, поверив, что им передано настоящее мореходное средство. Был сделан вывод: это не должно повториться.

* * *

Теперь соединение «К» само стало строить «Линзе». Правда, в основу легли все же старые проекты, однако полученный опыт позволил внести многочисленные усовершенствования, в результате чего катера приобрели более высокие мореходные качества. Выполнение этой «форсированной программы» заняло четыре недели. В течение всего этого времени водители катеров, обосновавшись в лагере «Блаукоппель», идилично раскинувшись в сосновой роще в районе устья реки Траве, постигали новые приемы ведения атаки.

Нападение должно было осуществляться следующим образом.

Звено «Линзе» (1 катер дистанционного управления и 2 взрывающихся катера), идя со скоростью 12 миль в час, то есть приглушив моторы, приближается к предполагаемому месту стоянки вражеских судов. На каждом взрывающемся катере лишь по одному водителю, а на катере дистанционного управления, не несущем подрывного заряда, дополнительно еще два члена экипажа. Водитель катера дистанционного управления является одновременно командиром звена¹.

Все три катера идут вплотную друг к другу. Обнаружив вражеские корабли, водители быстро уславливаются, какой катер атакует то или иное судно, и берут курс на противника. В этот момент необходимо хладнокровие, потому что моторы все еще должны быть приглушены. Если включить мотор на максимальное число оборотов слишком рано, то противник может обратить внимание на шум (хотя он и сведен глушителем к минимуму) и успеет принять необходимые контрмеры.

¹ Как видно из дальнейшего (см. ниже отчет Леопольда Арбингера), командиром звена мог быть и не водитель катера дистанционного управления. — *Прим. ред.*

Итак, «Линзе» подкрадываются к своей жертве сначала на небольшой скорости. Катер управления идет непосредственно вслед за обоими взрывающимися катерами. Затем подается сигнал, и все звено устремляется в атаку. Водитель взрывающегося катера одной рукой включает «самый полный вперед», другой приводит в боевое положение взрыватель и одновременно включает прибор дистанционного управления. Легкий деревянный катер, начиненный взрывчаткой, мчится вперед, используя все 95 л. с. — полную мощность своего бензинового двигателя Форд-V8. Водитель еще в течение некоторого времени остается на своем ставшем уже торпедой катере, проверяя курс, который должен вести строго на силуэт атакованного судна. Наконец, за несколько сот метров до цели он резким движением выбрасывается в воду и держится на поверхности, пока его не подберут товарищи.

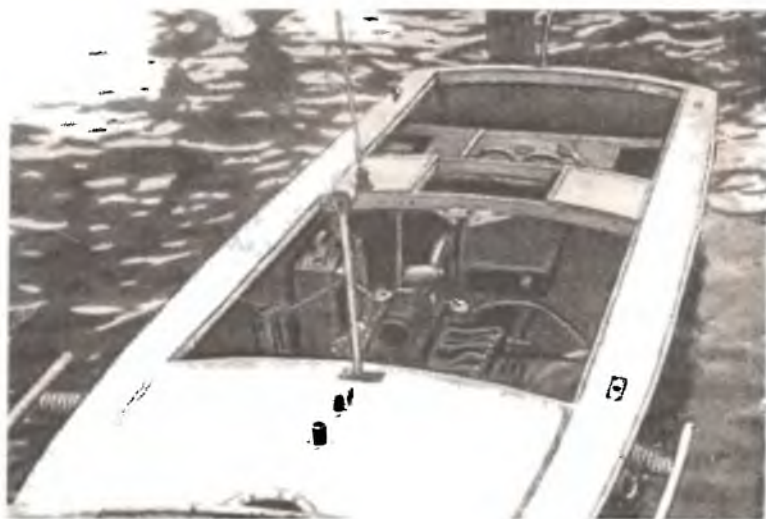
Но, прежде чем спасать товарищей, катер дистанционного управления должен выполнить еще одну задачу: он принимает на себя управление покинутыми взрывающимися катерами, контролируя их рули с помощью ультракоротких волн. Для этого и берутся на борт еще два человека. Каждый управляет одним из взрывающихся катеров, у каждого есть свой ультракоротковолновый передатчик — небольшой черный ящик, который можно поставить себе на колени. Во избежание интерференции передатчики работают на разных частотах. Поворотами ручки радист может обеспечивать следующие операции на быстро удаляющемся катере: 1) Правый поворот, 2) Левый поворот, 3) Выключение мотора, 4) Включение мотора, 5) Включение малого хода, 6) Включение полного хода и, наконец, 7) Взрыв — только на тот случай, если катер не поразит цель. Для осуществления дистанционного управления на взрывающемся катере установлен «Голиаф» — известный в сухопутных войсках прибор, который обычно используют в одноименных телетанкетках, служащих для подрыва вражеских танков.

Но ведь катерам предстояло атаковать противника в ночное время. В этих условиях оба радиста, осуществлявшие дистанционное управление, еще могли следить за самими целями, вернее, за их расплывчатыми очертаниями, но как различать в темноте миниатюрный взрывающийся катер, да еще мчащийся с огромной скоростью? Достигалось это следующим образом. Непосредственно перед прыжком в воду водители взрывающихся катеров включали вместе с приборами дистанционного управления также и сигнальную аппаратуру, а именно: одну зеленую лампу на носу катера и одну красную на корме, несколько ниже первой по уровню. Обе лампы можно было видеть лишь со стороны кормы взрывающегося катера. Именно по этим световым точкам и ориентировались радисты. Если красная точка под зеленой и на одной с нею вертикали и если цель в створе с обеими точками, то, значит, курс верен. Если же красная точка оказывалась, например, правее зеленой, значит «Линзе» отклонился от курса влево, и с помощью ультракоротковолнового передатчика нужно повернуть руль с таким расчетом, чтобы катер пошел правее, пока обе световые точки вновь не окажутся на одной вертикальной линии. В этом и состояло все искусство — очень простое и понятное в теории.

На практике же дело выглядело куда сложнее: ведь противник тоже участвовал в игре. Поэтому в условиях боевой обстановки не все проходило столь же спокойно и гладко, как во время молодежьих налетов на учебное судно-мишень в Балтийском море. У союзников силы охранения были весьма многочисленны. Они появлялись повсюду. Заметив противника или хотя бы предположив, что он находится поблизости, союзные суда своими прожекторами и осветительными ракетами превращали ночь в день и засыпали подозрительные участки снарядами и бомбами. При такой игре у моряков соединения «К» было лишь два козыря: скорость и подвижность их маленьких «Линзе» да искусство водителя, которому предстояло не



Германский катер «Линзе»



только увести катер от преследования, но еще и отыскать обоих спрыгнувших товарищей, плававших где-то посередине всего этого адского котла. А в это самое время двое радистов, несмотря ни на какие маневры и петли, должны были следить за световыми точками и управлять взрывающимися катерами, неуклонно добиваясь, чтобы они шли точно на цель.

Если взрывающийся катер попадал в корабль противника, то происходило следующее.

Укрепленная вдоль носовой части взрывающегося катера металлическая рама при столкновении с объектом атаки (то есть при динамическом ударе силой в 80 кг) сжимала удерживавшие ее на расстоянии 15 см от корпуса спиральные пружины, которые через контактный взрыватель вызывали детонацию толовой ленты, дважды опоясывавшей всю носовую часть катера. Этим взрывом дробился на куски нос катера, после чего более тяжелая кормовая часть с двигателем и 300-килограммовым зарядом взрывчатки сразу же шла ко дну. Затем срабатывал взрыватель замедленного действия, что происходило — в зависимости от установки взрывателя — через 2,5 или 7 секунд. Благодаря этому основной заряд действовал на определенной глубине как тяжелая мина, разрываясь у подводной части корпуса или под ним.

Лишь после того, как цели поражены и два товарища подняты на борт, вся пятерка на оставшемся катере устремлялась прочь, выжимая из двигателя все, что возможно, и стремясь уйти от преследования торпедных катеров союзников. После удачного отхода оставалось еще привести катер до рассвета в порт и вытащить его на берег, чтобы истребители-бомбардировщики противника не могли внезапно атаковать его и уничтожить в открытом море.

Так действовали катера «Линзе». Противопоставить им эффективную оборону оказалось для противника гораздо труднее, чем неповоротливым «Негерам». Поэтому не случайно жертвой тактики «Линзе», как мы еще увидим, пали многие союзные суда. Ибо неудача первой скоро-

спелой операции, проведенной через три недели после начала вторжения, не сломила воли моряков соединения «К» к продолжению борьбы.

В конце июля они, несмотря ни на какие трудности, пробрались по развороченным бомбами дорогам к берегу бухты Сены. Новым командиром 211-й флотилии соединения «К» стал капитан-лейтенант Бастиан, бывший командир торпедного катера «Мёве», действовавшего в адском котле бухты Сены. В распоряжении Бастиана находилось 48 катеров «Линзе», из них 32 взрывающихся и 16 дистанционного управления. Решено было найти подходящее место для запуска катеров возможно ближе к линии фронта. Выбор остановился на Ульгате — небольшом курорте по соседству с Виллер-сюр-мер (местом запуска «Негеров»). Поздним вечером 2 августа 1944 года «Линзе» пошли отсюда на свою первую боевую операцию против флота вторжения. В ночь с 7 на 8 августа нападение было повторено. В нем приняли участие остальные звенья флотилии вместе с катерами, которые после 2 августа удалось снова привести в боевую готовность.

* * *

Главный ефрейтор Леопольд Арбингер, водитель одного из катеров дистанционного управления, рассказывает:

«Когда наступили сумерки и угроза воздушного нападения противника уменьшилась, мы спустили катера на воду. В составе нашего звена был лишь один взрывающийся катер, так как второй получил какие-то повреждения еще во время транспортировки по суше. Мы шли на задание в таком составе: на взрывающемся катере — старший ефрейтор Горцавский; на катере управления: командир звена — старшина-радист Линднер; оператор дистанционного управления — старшина-радист Пройсс; водитель — я, главный ефрейтор Арбингер.

В 23 часа с минутами командир флотилии попрощался с нами, и мы получили разрешение на отплытие. Перед Ульгатом располагалось минное поле, в котором был

проделан узкий проход. По обе стороны прохода для обозначения его границ сидели на надувных лодках наши товарищи со слабыми красными фонарями. Мы благополучно миновали минированное пространство и поплыли параллельно берегу.

Погода благоприятствовала на сей раз гораздо больше, нежели во время первой вылазки в июне, когда нам пришлось все свои силы и внимание отдавать борьбе с волнами. Теперь море было спокойно. По небу плыли легкие облака, через которые время от времени проглядывала луна. Мы не теряли из виду берега и вскоре, пользуясь панорамным рисунком местности, установили, что находимся на уровне устья Орна, то есть уже против занятой противником части побережья.

Чтобы миновать начинавшиеся здесь минные поля, мы изменили курс и пошли мористее. Как только мы повернулись кормой к берегу, оттуда выпустили в нашем направлении осветительный снаряд. Я немедленно выключил мотор, потому что заметить нас на месте было труднее, чем в движении. Горцавский на своем катере реагировал точно так же. Некоторое время было тихо, и мы пошли дальше. Тотчас же снова взлетел еще один осветительный снаряд, и мы опять замерли. Все это повторялось несколько раз. Как только на воде слышался рокочущий шум моторов, с берега стреляли, но исключительно осветительными снарядами. А когда мы выключали моторы, противник также умолкал. Наконец мы решили плыть дальше, не обращая внимания на выстрелы, чтобы выйти из зоны огня береговых батарей.

Вскоре Горцавский заметил в свете луны судно, шедшее мористее нас. Мы взяли курс на него, но скоро поняли, что заблуждались. То, что показалось нам судном, идущим на значительном расстоянии, оказалось в действительности соседним звеном катеров «Линзе», которое шло неподалеку от нас.

Берег скрылся из виду. Мы плыли на северо-запад, по направлению к портам, занятым войсками вторжения.

Начиная с 0 час. 40 мин. с нерегулярными промежутками стали взлетать осветительные снаряды. Кораблей, с которых, несомненно, выпускались эти снаряды, мы еще не видели, но вспышки выстрелов послужили нам дополнительными ориентирами».

За все время движения в направлении ближайшего порта, занятого войсками союзников на плацдарме вторжения (этот порт находился в районе Курсея), с экипажами катеров «никаких происшествий не случилось». До выхода на задание они думали, что по морю, словно привидения, бродят целые сонмы вражеских кораблей охранения, однако в действительности еще не встретили ни одного из них. Лишь однажды на значительном расстоянии появились в поле зрения три или четыре силуэта, показавшиеся экипажам катеров сторожевыми кораблями. Но эта группа шла на большой скорости и вскоре скрылась из виду. Катера «Линзе» сохраняли прежний курс и ход, поскольку противник на их присутствие не реагировал и даже, по всей видимости, не замечал их. Все это действовало очень успокаивающе. Ведь экипажи катеров ожидали, что противник их обнаружит, начнет преследовать и вести по ним огонь, прежде чем вообще удастся найти какую-нибудь значительную цель. Уверенность экипажей в том, что их катера прорвутся через плотное кольцо обороны противника, опиралась на скорость и подвижность «Линзе», а также — и это главное — на то, что катера представляют собой ничтожную цель, поразить которую чрезвычайно трудно. Отсюда ясно, как сильно катера «Линзе» отличались от «Негеров», действовавших в том же самом ограниченном морском районе. Водители «Негеров» не имели никакого другого оборонительного средства, кроме того, что были на 90 процентов невидимы. Если уж их обнаруживали, то они оказывались беспомощными, и противник мог по своему усмотрению «казнить их или миловать». Экипажи катеров «Линзе», напротив, заранее исходили из возможности обнаружения их противником, однако в последующей игре не на

жизнь, а на смерть в их руках были определенные козыри, дававшие им шансы на спасение. Впрочем, в действительности за обе ночи, в течение которых катера 211-й флотилии соединения «К» атаковали флот вторжения союзников, военно-морскими силами последних не было уничтожено ни одного катера «Линзе», хотя почти все они были обнаружены и подвергались преследованию. Если флотилия и понесла небольшие потери, то, как мы увидим ниже, они были вызваны другими причинами.

На этом этапе впервые и пока еще не вполне отчетливо стало вырисовываться истинное назначение соединения «К»: ошеломлять и беспокоить врага большим количеством штурмовых средств, всегда требующих одинаково смелых действий, но значительно отличающихся друг от друга тактикой нападения на противника. Правда, «Негеры» и «Линзе» никогда не действовали в бухте Сены одновременно, однако по крайней мере ложная демонстрация такого совместного использования имела место неоднократно.

«Около часа ночи, — сообщает далее Арбингер, — мы по ряду признаков заметили, что приближаемся к порту, занятому войсками вторжения. У нас на борту были специально захваченные с собой куполы «Негеров», и мы начали выбрасывать их в море по одному через каждые пять минут».

Это были плавучие полусферы из плексигласа с нарисованными на них человеческими головами. Увидев такой купол, качающийся на поверхности воды, противник должен был предположить, что имеет дело с одноместной человекоуправляемой торпедой. Вражеские суда охранения стали бы гоняться за этими ложными целями, что отвлекло бы их внимание от взрывающихся катеров, действительно совершавших в эту ночь нападение на флот союзников.

Арбингер продолжает:

«Активность противника, проявлявшаяся в усиленном освещении моря ракетами, насторожила нас. Мы внима-

тельно всматривались в темноту. С берега легкие зенитные батареи вели неприцельный беспокоящий огонь по морю, однако снаряды до нас не долетали. По отдельным разрывам глубинных бомб мы могли судить о наличии поблизости катеров охранения, однако в поле зрения они не появлялись. Луна лишь изредка выглядывала из-за слоистых облаков, так что на море царила темная ночь, и это было нам только на руку.

Около 1 часа 30 мин. луна на короткое время показалась из-за туч, и мы заметили впереди слева три корабля. Насколько мы могли судить, они не двигались. Это давало основание надеяться, что корабли стоят на якоре. Горцавский также заметил их и подошел вплотную к нам. Выключив моторы, мы стояли борт к борту и совещались: было неясно, имеем ли мы дело с крупными кораблями, находящимися на значительном удалении, или с малыми, стоящими вблизи от нас. Случай с соседним звеном катеров «Линзе», которое мы тоже сначала приняли за корабль, уже научил нас осторожности в выводах. Было решено идти на сближение средним ходом. Сначала мы потеряли цель из виду, так как луна снова скрылась за облаками, но тем не менее продолжали двигаться прежним курсом около 15 минут. Вдруг в воздух взмыли осветительные ракеты, и мы отчетливо различили очертания крупных судов. Как нам показалось, расстояние до них составляло все еще около двух миль.

Еще раз накоротке посоветовавшись с Горцавским, мы пришли к заключению, что цель заслуживает внимания. Было решено атаковать тот корабль, который покажется нам самым крупным по длине и высоте. Пожелав друг другу ни пуха ни пера, мы включили моторы. Теперь взрывающийся катер пошел впереди, а я повел наш катер управления вплотную за ним в кильватер.

Уже через несколько минут Горцавский несколько раз мигнул красным и зеленым огнями, сигнализируя, что готов к атаке. Старшина Пройсс пробормотал: «Надеюсь, что он не забудет переключить на дистанционное управ-

ление». Сам он уже заранее включил и настроил свой «Голиаф» и держал на коленях ящик наготове. Вдруг передний катер как бы приподнялся на волнах и резко рванулся вперед, оставляя за кормой водяные вихри. Я тоже прибавил ход, продолжая идти за ним на дистанции 20 м, чтобы брызги не мешали наблюдать. За курсом я следить не успевал и не знаю, действительно ли мы шли на корабль противника, а если нет, то насколько отклонились. Все мое внимание было занято наблюдением за действиями Горцавского. Ни в коем случае нельзя было упустить момент, когда он спрыгнет. В мои задачи входило заметить это место, чтобы в случае изменения курса вновь подойти туда и втащить Горцавского в наш катер.

Горцавский привстал на своем катере и махнул нам рукой. Он собирался прыгать. Красная и зеленая точки горели, уже не мигая. Вот он еще раз нагнулся, чтобы проделать последние операции в катере. Затем его фигура вдруг выросла перед нашими глазами во весь рост, он выбрался на узкую палубу и прыгнул через борт в воду. Несколькими секундами позже мы пронеслись мимо него. Старшина Пройсс сказал, что все в порядке, телеуправление передним катером осуществляется нормально. Я сбавил ход, и взрывающийся катер стал быстро удаляться. В какой-то момент я и сам увидел перед собой силуэт вражеского корабля, его корпус и палубные надстройки. Мне показалось, что все это — огромных размеров и очень близко. Покинутый водителем взрывающийся катер несся на корабль. Товарищи сказали, что пора ложиться на обратный курс, так как красная и зеленая точки видны отчетливо. Я еще сбавил ход, положил руль на левый борт и описал полукруг, чтобы затем лечь точно на обратный курс.

В этот момент раздался взрыв. Я спросил, попали ли мы в цель, но затем сообразил, что ведь наш «Линзе» просто еще не мог дойти до нее. Да и взрыв раздался где-то слишком далеко. Видимо, еще один «Линзе» в другом месте поразил какую-то цель. Для нас это было очень некстати, так как взрыв мог вспугнуть противника. Но

ведь наш взрывающийся катер уже приближался к цели и должен был поразить ее в течение ближайшей минуты. Атакованный нами корабль стоял на якоре и не мог уклониться от катера. Мы должны были поразить цель! Линднер и Пройсс напряженно следили за тем, что происходит у нас за кормой, наблюдая за светящимися точками. Я же смотрел вперед, отыскивая глазами Горцавского. Мы не могли уйти от него более чем на несколько сот метров.

Теперь вокруг нас все вдруг пришло в движение. Поднялось сразу несколько осветительных ракет. За кормой послышался лающий звук выстрелов зенитного орудия. Я спросил, не нас ли обстреливают. Нет, снаряды разрывались в районе атакованного нами корабля. Вероятно, противник уже обнаружил наш взрывающийся катер. Но теперь, чтобы попасть в него до момента удара в цель, нужно было проявить чудеса меткости. За какие-то доли секунды стало светло как днем. На северо-западе, казалось, пылало небо. Линднер заметил, что там, очевидно, подожгли танкер. Я не поворачивался, напряженно ища глазами нашего четвертого товарища. На мгновение мелькнула мысль, что пора бы уже нашему «Линзе» взорваться. На часы я не смотрел. Казалось, что с тех пор, как Горцавский спрыгнул со своего катера, прошло уже три или четыре минуты.

Вдруг я увидел его сбоку, почти по траверзу. Мы едва не проскочили мимо. Он изо всех сил стремился привлечь наше внимание, так как уже давно заметил наше приближение. В этот момент Линднер и Пройсс одновременно вскрикнули. Над атакованным нами кораблем взметнулась молния. Даже я ее увидел, хотя и не смотрел в ту сторону. В эту же секунду красная и зеленая точки исчезли: наш «Линзе» попал в цель и разлетелся на куски от взрыва дополнительного заряда. Через несколько секунд раздался второй взрыв, гораздо более сильный, чем первый. Это подорвался основной заряд нашего «Линзе»!

Я уже не выпускал Горцавского из виду и, описав еще одну дугу, подошел к нему вплотную. Мы все уцепились за товарища и втащили его в катер. При незначительном волнении моря это не составило никакого труда. Промокший до нитки, он тем не менее сиял. Первые его слова были, что сработали мы отлично. Мы с ним согласились. Радость была велика, но настоящий спектакль только еще начинался.

Мы все, наверное, с полминуты наблюдали за «нашим» кораблем. Его силуэт изменился. Вероятно, корабль дал крен. Огонь артиллерии усилился, но основная масса снарядов рвалась далеко от нас, там, где горел танкер. По всему небу полыхало кроваво-красное зарево, временами можно было различать языки пламени. Стреляли и поблизости от нас. Только теперь мы увидели сторожевые суда, спешившие, вероятно, к тонущему кораблю. Снова слышались разрывы глубинных бомб; то в одном, то в другом месте к воде тянулись нити трассирующих пуль и снарядов. Создавалось впечатление, что стреляют вслепую, не зная, откуда и кем совершено нападение. И все же наступило время уходить из зоны непосредственной опасности.

Не успел я включить мотор, как луч одного из прожекторов повернул в нашу сторону. Сноп света сновал мимо нас, останавливался, уходил, возвращался и опять скользил назад. В горизонтальной плоскости он все время ощупывал небольшой сектор, не останавливаясь в нашем направлении. Видимо, мы были вне пределов того пространства, которое прожекторист мог контролировать оптическими средствами. Но теперь происходило в общем то же самое, что и в период подхода к цели: как только шум нашего мотора усиливался, противник замечал наше присутствие в море, по-видимому, с помощью звукоулавливателей. Но раз так, то уж можно было идти и самым полным ходом. В конце концов следовало отсюда уходить, а «ползком», на среднем ходу мы не успели бы вернуться на базу к рассвету. Теперь позади нас вела

огонь артиллерия, но снаряды ложились далеко, и нас ни на минуту не покидало успокаивающее чувство, что противник нас не видит и не ведет по катеру прицельного огня.

Мы испытывали настоящую радость, сидя в нашем «Линзе», мчавшемся на полной скорости и вздымавшем за кормой мощные валы, расходившиеся вправо и влево. Чувствовали мы себя почти в такой же безопасности, как дома, тем более что линия разрывов вражеских снарядов оставалась все дальше позади и, насколько можно было видеть, никто нас не преследовал. Лишь через 15 или 20 минут Горцавский заметил позади сначала одну световую точку, а потом и еще одну. В первый момент мы не придали этому значения. Но чем дальше мы уходили, тем упорнее огни следовали за нами, и казалось, что они даже увеличивались. Вскоре мы пришли к убеждению, что нас преследуют катера или канонерские лодки. Мы знали, что по скорости они превосходят наш «Линзе» и поэтому рано или поздно должны нас догнать либо, используя радио, направить за нами других преследователей.

Допустить этого мы, конечно, не хотели. Я изменил курс на 90°, так что мы шли теперь снова на север, в открытое море. Пройдя по новому курсу несколько минут самым полным ходом, мы затем прибегли к дымо-маскировке, открыв один за другим два имевшихся на борту пятилитровых дымовых баллона. Затем я переключил двигатель на средний ход и снова изменил курс, после чего, скрытые дымовой завесой, мы бесшумно поползли дальше. Огни преследователей исчезли и больше не появлялись».

В 3 часа 30 мин. или несколькими минутами позже эти четверо участников диверсии, ведя свой катер курсом на юг, снова приблизились к берегу и шли вдоль него до тех пор, пока около 4 часов утра в предрассветной мгле не увидели белые дворцы гостиниц Довиля и Трувиля. Дворцы, будучи заметным ориентиром, сослужили экипажам «Линзе» хорошую службу, так как из этого района не

составляло труда развернуться курсом на порт Трувиль. Через 10 минут Арбингер заметил сигнальный огонь у входа в порт, указывавший возвращающимся экипажам «Линзе» путь на базу. А еще через несколько минут катер вошел в порт и встал у причального мостика. О дальнейшем Арбингер сообщает следующее:

«Товарищи приветствовали нас громкими возгласами. Наш «Линзе» вернулся четвертым. Остальные, вероятно, тоже уже шли где-то вдоль берега. Счастливые, мы на четвереньках вылезли на берег. Выпрямляясь, я почувствовал слабость в коленях. Один из нашей четверки совсем не смог выйти из катера. Несколько человек из подразделения береговой службы подхватили его и вынесли. Наш оперативный инспектор капитан 1 ранга Бёме стоял на берегу с бутылкой водки и наливал каждому прибывшему по полному чайному стакану. Старшина Линднер доложил ему об успешном выполнении задания. Я закурил сигарету, руки мои дрожали. Все кругом смеялись, расспрашивали и рассказывали наперебой. Но нам уже стало немного не по себе. На море никто не замечал усталости, но операция и возвращение с нее потребовали от наших мускулов и нервов предельного напряжения. Теперь все было позади, напряжение в течение нескольких минут сменилось вялостью, мы просто обессилели. Оставалось лишь возбуждение, которое, несмотря на нашу смертельную усталость, мешало нам уснуть, и мы долго не могли с ним совладать...»

* * *

В первую ночь боевых действий 211-я флотилия соединения «К» потеряла 1 офицера и 7 старшин и рядовых, то есть экипажи двух звеньев «Линзе». Оба экипажа, возвращаясь с задания на катерах дистанционного управления, запоздали настолько, что с наступлением дня были еще в открытом море. Вражеские истребители-бомбардировщики обнаружили их, атаковали и беспощадно расстреляли.

За обе ночи 16 звеньев «Линзе» (некоторые ходили на задание дважды) потопили 12 кораблей и судов союзников общим водоизмещением 43 тыс. т, в том числе эсминец «Куорн», траулер «Герсей», 1 судно типа «Либерти» и 1 крупный танкер. Командир флотилии капитан-лейтенант Бастиан отмечает:

«Экипажи «Линзе», разумеется, не могли сообщить более или менее точных данных о классах пораженных кораблей, так как за короткое время своей боевой подготовки они были не в состоянии получить сколько-нибудь удовлетворительные сведения об особенностях отдельных классов кораблей. Однако исчисленная нами приблизительная цифра тоннажа потопленных судов была подтверждена английскими данными, опубликованными после войны. Из тех же источников мы впервые узнали и названия обоих военных кораблей, потопленных нашими «Линзе».

Лейтенант Феттер, водитель «Линзе», вышедший из административных кадров ВМС, был награжден «Рыцарским железным крестом» как командир группы «Линзе», добившейся наибольшего успеха в первую ночь. Три унтер-офицера (Крэтц, Грюнхаген и Горгес) как командиры звеньев «Линзе», действовавших наиболее успешно, получили по «Немецкому золотому кресту».

После второй ночи боевых действий, во время которой потери были столь же невелики, как и в первую, флотилия израсходовала весь запас взрывчатки и вернулась в Германию за новой техникой. Капитан-лейтенант Бастиан пишет:

«Сплоченность и чувство товарищества в среде наших людей выражались и в том, что если по выполнении задания звено возвращалось в порт, то всегда в полном составе. В противном случае не возвращался ни один. Невозможно было даже представить себе, чтобы тот или иной катер дистанционного управления вернулся в порт и командир звена доложил, что водители взрывающихся катеров погибли или не найдены из-за темноты или ог-

невого воздействия противника. Остававшихся на воде бессильных перед стихией товарищей искали до тех пор, пока не втаскивали на борт, даже если на это уходили целые часы, даже если противник оказывал сильнейшее давление. Именно поэтому возвращение звеньев иногда задерживалось, так что приходилось плыть уже в дневное время, когда легче всего стать жертвой вражеских истребителей-бомбардировщиков. Флотилия несла потери именно при возвращении катеров с задания, а не в адском ночном котле вражеской обороны, где «Линзе» действовали с большой смелостью и искусством».

ГЛАВА 5

«БОЕВЫЕ ПЛОВЦЫ», ИЛИ «МОРСКИЕ БОЙЦЫ»

Одно пари и 12 выстрелов в Специи. «Можно незаметно проникнуть в любой порт мира». Команда самоубийц или реальные шансы? Ученики школы в монастыре Сан-Джорджо в Венецианской лагуне. Плавательный костюм и его функции. Наступательная тактика «людей-лягушек». Ночные привидения в Венеции. 22 июня 1944 года: боевые пловцы подрывают два английских моста через Орн. С торпедой на плечах по дну реки. Граница мужества. Самый долгий и самый «благодарный» день их жизни.

В один из неприветливых, сырых декабрьских вечеров 1943 года группа офицеров во главе с немецким капитаном 1 ранга вышла на пирс итальянского военного порта Специя. Молодой солдат подошел к ним с рапортом:

— Шесть морских бойцов — четыре итальянца и два немца — построены по вашему приказанию для выполнения боевого задания.

Капитан поблагодарил за рапорт и с интересом стал всматриваться в лица стоявших в строю людей. Сопровождавшие его офицеры несколько нерешительно, но все же с любопытством подошли ближе: так вот они какие, эти

«люди-лягушки!» Шесть человек, похожих в своих темных комбинезонах на простых монтеров. Они стояли спокойно, некоторые время от времени смущенно улыбались, а в общем вряд ли можно было предположить, что каждый из них — самоотверженная, решительная, боевая натура. Бойцы этого крохотного отряда утверждали, что смогут незаметно подплыть к военному кораблю и прикрепить к его борту мину со взрывателем замедленного действия. Довольно смелое утверждение! «Впрочем, — думали офицеры, — мы еще посмотрим». Ведь боевым пловцам в ту же ночь предстояло показать, на что они способны.

— Держу пари на любых условиях, что незаметно вам не подойти, — сказал вызывающе и несколько иронически присутствовавший при сем офицер в чине капитана 2 ранга, проходя мимо одного из немецких пловцов. Унтер-офицер фон Вурциан, которому были адресованы эти слова, решил не упускать такой возможности.

— Господин капитан, я готов на любое пари! — сразу же ответил он.

Офицеры остановились в ожидании.

— Знаете, я не отрицаю, что успех иногда может оказаться возможным, — продолжал капитан 2 ранга, — например, если вахтенные на корабле заснут. Но сегодня ночью можете на это не надеяться. Мы будем начеку.

— Я даже прошу вас об этом. И все-таки мы выполним свое задание, а вы нас не обнаружите, — возразил пловец.

— Послушайте, молодой человек, — вступил в разговор другой офицер, — большинству из нас годами приходилось нести ночную вахту на море. Глаза у нас зоркие. Для вас же дело осложняется еще и тем, что мы знаем время, когда нужно будет проявить особую бдительность. Ведь сроки вашей атаки ограничены определенным часом.

— Так точно, одним часом и именно в полночь, — сказал унтер-офицер фон Вурциан, улыбаясь. — Разрешите внести предложение: наблюдая за морем, вы будете использовать свои ночные бинокли.

Офицеры покачали головами, а капитан 2 ранга произнес:

— Повторяю: держу пари на любых условиях, что вам не подойти незаметно.

Теперь инициативой овладел фон Вурциан. Он предложил такое условие:

— За каждого из нас, кто сегодняшней ночью между двенадцатью и часом будет вами обнаружен (так, что вы сможете крикнуть ему, чтобы он выходил из воды), вы получите по бутылке шампанского!

— А если вы, братцы, просто сделаете вид, что не расслышали?

Фон Вурциан промедлил с ответом лишь одно мгновение:

— Что ж, тогда стреляйте!

Подобная мысль могла бы прийти в голову разве что автору киносценария. И действительно, вся сцена чем-то напоминала приключенческий фильм. Фон Вурциан почти два года ждал этого момента. Но, кроме итальянцев, никто не захотел с ним разговаривать. В Германии ни одно ведомство не приняло всерьез его идею «боевых пловцов». И вот, наконец, в декабре 1943 года приехала эта комиссия, чтобы установить, на что они способны. Для этой цели был избран эсминец, стоявший теперь посередине гавани. Шесть морских бойцов должны были в упомянутый уже срок подвесить к борту эсминца подрывные заряды. Никто не хотел верить, что подобные вещи возможны. У фон Вурциана чаще забилося сердце. Почти два года пришлось ему ждать случая доказать осуществимость своей идеи. Теперь время пришло. Предложение стрелять по обнаруженным бойцам сразу же усилило всеобщее возбуждение. Конечно, это был экспромт. Но он подействовал на окружающих, подобно неотразимому рекламному трюку. Эта игра на нервах должна была заставить «покупателей» обратить внимание на «товар», которым они долго пренебрегали. Но в данном случае «покупатели» сначала просто не пожелали участвовать в

«делке» Как? Они, офицеры, должны стрелять по собственным солдатам? Это, конечно, просто неудачная шутка!

«Прошу прощения, — настаивал фон Вурциан, — вы ошибаетесь. Вам будет лишь казаться, что вы нас обстреливаете. На самом деле пули будут дырывать воду».

Даже на капитана 1 ранга, собиравшегося уже вмешаться и покончить с этой перепалкой, такая уверенность произвела впечатление. В конце концов целью испытания было выявить возможность применения пловцов в боевой обстановке. Разве противник не стал бы стрелять, если бы он их обнаружил? Конечно, стал бы! Принципом боевой подготовки этих пловцов было: «Трудности только закаляют». Если они так уверены в своей правоте, то почему бы офицерам не стрелять?

Остальные боевые пловцы тоже согласились с этим условием. Да, да, они согласны! Само собой разумеется! Потом второй немец сказал:

— Только, пожалуйста, из пистолетов, а не из орудий главного калибра.

Все засмеялись.

Итак, пари было заключено. Трудное испытание предстояло пловцам в эту ночь в порту Специя между двенадцатью и часом ночи. Офицеры собрались уходить.

— Простите, — воскликнул фон Вурциан, — пари нуждается в уточнении. Вы ведь будете окриками вызывать обнаруженных пловцов из воды. Так вот, за каждый ложный окрик или лучше за каждый ложный выстрел с вас причитается по бутылке шампанского.

— Согласны! После троекратного окрика будем стрелять!

Затем комиссию переправили на эсминец, а пловцы опустились на катер, который медленно вышел за пределы порта.

В течение этой ночи с палубы эсминца раздавалось около тридцати громких окриков и ровно двенадцать выстрелов: десять от 0 час. 00 мин. до 0 час. 30 мин. и два —

около часа ночи. Пловцы подошли к эсминцу как раз между выстрелами, приблизительно между 0 час. 30 мин. и 0 час. 50 мин. Но никто их не заметил. К концу назначенного срока господа члены комиссии чувствовали себя сконфуженными. Видели они все же пловцов или нет? Как бы там ни было, из воды не вышел ни один. Неужели офицеры ошиблись, неужели они окликали только масляные круги да пучки морской травы и стреляли по деревянным чуркам, медленно плывшим по течению вдоль бортов эсминца?

Чепуха. Гораздо правдоподобнее было другое предположение: пловцы совсем не подходили; видимо, их атака не удалась. Возможно, впрочем, что не столько по техническим причинам, сколько из страха перед пистолетами. Невероятно, чтобы они выполнили свою задачу и прикрепили подрывные заряды к корпусу эсминца.

Но тут произошло неожиданное. Члены комиссии собирались уже отправиться на берег, как вдруг командир катера, доставившего офицеров вечером на эсминец и ожидавшего их возвращения, доложил, что с катера исчез руль. Командир просто не знал, что и думать. Всего несколько часов назад руль был еще на месте.

В этот момент катер с морскими бойцами подошел к эсминцу.

— Задача выполнена в соответствии с приказом! — доложил фон Вурциан.

— Как вы сказали?

Офицеры не хотели этому верить. Однако портовый водолаз, предусмотрительно вызванный фон Вурцианом, утром основательно потрудился, вытаскивая из воды «мины», макет за макетом. В соответствии с условием макеты были укреплены значительно ниже ватерлинии, на боковом киле, служащем для уменьшения бортовой качки. Нашелся и руль разъездного катера. Пловцы ночью сняли его и утащили с собой в качестве дополнительного доказательства того, что их нападение имело место.

Понятно, что недоверие офицеров — членов комиссии перешло в удивление и восхищение. На следующий вечер шесть морских бойцов еще раз продемонстрировали бесшумный и незаметный подход к кораблю, но затем намеренно обнаружили себя уже у борта эсминца. Конечно, теперь уже никто не стрелял, просто господа члены комиссии хотели досконально знать, как все это делается. Ящик шампанского был боевым пловцам уже обеспечен.

Через день пловцы уехали в уединенный городок в Доломитовых Альпах, где они давно уже тренировались в учебном бассейне по несколько часов в день. Здесь, в Вальдано, оба немецких пловца ожидали результатов своего «рекламного трюка». Пошлют ли их тотчас на задание? Нет, сначала им предстояло еще обучить своему искусству других.

2 января 1944 года в Вальдано прибыли 30 новичков. Услышав их имена, «старички» насторожились: ремеслу «людей-лягушек» приехали обучаться лучшие немецкие пловцы-спортсмены.

* * *

Как уже было сказано, немало времени потребовалось на то, чтобы идея Альфреда фон Вурциана показалась немецкому военно-морскому командованию «применимой в условиях военного времени». Летом 1939 года молодой искатель приключений из Вены принял участие в известной подводной экспедиции Ганса Хасса. Участники экспедиции ныряли среди акул у острова Кюрасао. Начало войны явилось для экспедиции неприятным сюрпризом. Пришлось добираться на родину через Америку, Индийский океан¹, а затем по Транссибирской железной дороге Советского Союза. Как и все молодые люди, участники экспедиции были вскоре призваны на действи-

¹ Вероятно, автор имел в виду Тихий океан. — *Прим. ред.*

тельную военную службу. Однако в 1942 году были уволены из армии и получили броню на неограниченный срок. Им предоставили возможность продолжать подводные исследования. На сей раз они направились в Эгейское море. К этому времени и относятся следующие строки из дневника фон Вурциана:

«...Новый водолазный прибор Дрегера — это маленькое чудо. Мы очень быстро к нему привыкли. Он пристегивается к спине обнаженного пловца, его 4-килограммовый вес в воде почти не ощущается. Надев водолазные очки и ласты, можно опуститься с гарпуном и фотоаппаратом в воду на глубину до 25 м. Новый прибор позволяет находиться на такой глубине почти час. Удивительное это чувство: не испытывая недостатка воздуха, подкарауливать и подслушивать рыб. Вчера нам вновь удалось сделать несколько редких снимков акул и крупных скатов...»

Эти отважные пловцы учатся находить безопасное в опасном. Мужество — дело привычки, говорят они. Будь хозяином положения, и с тобой ничего не случится. Что такое, собственно, акула? Живое существо, самая обыкновенная тварь. Она становится агрессивной, если от нее трусливо бежать. Но она теряется и останавливается в нерешительности, если спокойно плыть ей навстречу или совсем не обращать на нее внимания. Как уже сказано, мужество есть дело привычки. Это открытие наводит фон Вурциана на другие мысли:

«...Сегодня снова ныряли под затонувшие суда у Пирейского порта. Все это выглядит так, будто никакой войны нет. Когда думаешь о товарищах на русском фронте, становится не по себе от нашего баловства. Нужно было бы использовать наш опыт в интересах войны. Мы могли бы подплывать к кораблям и подрывать их. Я как-нибудь попытаюсь...»

«Ночью пробрался в охраняемый порт Пирей. Перелез через мол, проскользнул в воде через проходы между сетями ограждения, потом подплыл к борту грузового

судна и там погрузился в воду до бокового киля. Меня определенно никто не видел. А если бы вместо меня здесь был англичанин, который подвел бы под судно мину? Уверен, что таким образом можно, минуя все препятствия, незаметно проникнуть в любой порт мира...»

Как только молодой пловец вернулся из Греции, он тотчас доложил начальнику о своей идее. Тогда ему снова продлили броню и направили в главное командование ВМС. Мы уже знаем о том, что там вежливо отвергли его предложение. Не большего добился он и в управлении инженерных войск, в которое затем обратился. Была уже весна 1943 года, когда он вместе со своим товарищем, примкнувшим к нему за это время, прибыл в Берлин, чтобы в Олимпийском плавательном бассейне продемонстрировать свое водолазное искусство высшим офицерам контрразведки. Что же предстояло ему теперь? Фон Вурциан и Ритхи¹ Рейман выжидающе смотрели на высокого широкоплечего человека, который с улыбкой подошел к ним. Он заговорил по-немецки, но с рокочущим звуком «р», характерным для прибалтийского говора:

— Рад познакомиться с вами. Вы продемонстрировали очень искусную работу. Моя фамилия Волк, я — офицер итальянского военно-морского флота. Может быть, вам будет интересно съездить ко мне в Италию? — И увидев, как оба немца растерянно смотрят через его плечо на своих офицеров, он с улыбкой добавил:

— Само собой разумеется, ваше начальство согласно.

Так Альфред фон Вурциан впервые услышал об итальянских боевых пловцах. В последующие недели ему еще не раз пришлось удивляться. Идея, которая запала ему в голову во время пребывания в Пирейском порту, была в Италии уже детально разработана и реализована!

Итальянская 10-я флотилия МАС впервые за время своего существования разрешила немецким собратьям по

¹ Уменьшительное от «Рихард». — *Прим. ред.*

оружию заглянуть в свои карты: два немецких военно-служащих были приняты в одно из ее учебных подразделений. Начиная с мая 1943 года фон Вурциан и Ритхи Рейман учились на опыте южан, проходя суровую школу капитан-лейтенанта Волка. А затем последовало описанное выше боевое учение в порту Специя, во время которого господа члены инспекционной комиссии проспали так много бутылок шампанского.

Теперь командование ВМС предъявило свои права и претензии на многообещающую кучку смельчаков и послало лучших пловцов в Вальданию. А еще полтора года назад над идеей, выдвинутой каким-то молодым энтузиастом, только посмеивались... Полтора года были безвозвратно потеряны.

* * *

«Новички были, конечно, в ужасе...»

Эти слова из дневника фон Вурциана довольно точно отражают то, что думали новые пловцы о боевых действиях, к которым их готовили. Некоторые из новичков были известны даже за пределами Германии: Эрвин Зитас, Герберт Клейн, Куддель¹ Кайзер, Герд Шмидт, Манфред Ласковский, Гейнц Леман, Вальтер Эрнст и многие другие, уже одержавшие не одну спортивную победу на водных дорожках. Поэтому они, не стесняясь, заявили своему новому «учителю плавания»:

— Если вы думаете, что мы будем участниками этой команды самоубийц, то вы ошибаетесь!

Фон Вурциан признал, что со стороны дело выглядело действительно довольно опасным. Морским бойцам предстояло, имея на себе лишь плавательный костюм и кислородный прибор небольших размеров, подплывать по воде и под водой к кораблям противника, несомненно вооруженным тяжелыми средствами. Соотношение сил

¹ Фамильярно-уменьшительное от «Карл». — *Прим. ред.*

было, действительно, необычное: с одной стороны — пловцы-одиночки, а с другой — крупные корабли с мощнейшим вооружением. Это, конечно, казалось сумасбродством и не могло внушать доверия.

— А вам приходилось испытать такое удовольствие, как плавание среди акул? — спросил фон Вурциан.

— Нам еще жизнь не надоела, — с возмущением ответили некоторые пловцы.

— Мне тоже нет, — возразил фон Вурциан, — тем не менее я неоднократно бывал среди акул. И эти чудовища не причинили мне решительно никакого вреда. Поверьте, весь вопрос в том, как действовать. При правильном поведении опасная ситуация становится такой же безобидной, как прогулка лунным вечером по набережной Альстера¹.

Никто этому не поверил, и тогда фон Вурциан примирительно сказал:

— Кроме того, об этом вообще речь не идет. Мы здесь собрались для интенсивной спортивной тренировки, вот пока и все.

Последние слова фон Вурциана произвели благоприятное впечатление. Тренировка, конечно, необходима, если хочешь повисить свои достижения и добиться успехов. Каждому из спортсменов это давно вошло в плоть и кровь. Кроме того, такая служба вполне соответствовала их вкусам, и если им даже предстояло тренироваться по пять-шесть часов в день, то против этого они ничего не имели.

И действительно, такая продолжительность ежедневных тренировок строго выдерживалась и нередко даже превышалась. Через короткое время пловцы уже находились в отличной форме, что сделало их значительно более склонными к приключениям. Холодно-враждебное «вы» между учителями и пловцами скоро уступило место

¹ Альстер — приток Эльбы, протекающий через Гамбург. — *Прим. ред.*

дружескому «ты». Настроение было отличным, и уже никто больше не заикался о «команде самоубийц».

В эти недели спортсмены, которые, естественно, называли себя отнюдь не «боевыми пловцами» или как-нибудь иначе в этом роде, а «спортивным клубом», соревновались друг с другом, показывая все лучшее время и «неофициально» побивая многие немецкие и европейские рекорды по плаванию. То и дело они вздыхали:

— Ах, как жаль, что сейчас не проводится Олимпиада!

Непрерывная интенсивная тренировка вскоре научила их двигаться в воде с ловкостью рыб, будь то с ластами или без ласт, в плавательном костюме и с кислородным прибором или без них. Наступил момент, когда учиться в закрытом бассейне им было уже нечему. Пришла пора в большей степени приблизить учебу к условиям боевой обстановки. И опять не кто иной, как капитан-лейтенант Волк разыскал новое «учебное поле», а именно Венецианскую лагуну. Здесь сочеталось все необходимое для окончательной отшлифовки навыков, приобретенных в период учебы: соленая морская вода и коварные подчас течения, зависящие от прилива и отлива; темная, зловещая глубина и илистый большей частью грунт, по которому совершались изнурительные для пловцов подводные переходы; затонувшее грузовое судно «Тампико», нос которого сидел на грунте, а корма во время прилива оказывалась на плаву, благодаря чему судно можно было с успехом использовать для тренировок в действиях у борта и под килем; близость порта и военно-морского арсенала, которые могли служить объектами учебных атак в условиях, приближенных к боевой обстановке. Наконец, немало важное значение имело еще и то обстоятельство, что само место учебы представляло собой необычное, довольно романтическое и в то же время хорошо укрытое от посторонних глаз убежище — люди соединения «К» жили в заброшенном монастыре, а сам монастырь был единственной постройкой на крохотном островке посредине лагуны. Это был монастырь Сан-Джорджо-ин-Альга.

Сначала на остров была послана команда из пяти человек во главе со старшим фенрихом Фрицем Киндом, чтобы оборудовать загрязненные помещения под жилье для членов «спортклуба». Эта пятерка, наверное, чувствовала себя первооткрывателями новых земель, когда однажды вечером впервые вступила на незнакомый заброшенный остров. Здесь имелась миниатюрная бухта с причалом, у которого могло бы стать небольшое число малых судов. От причала несколько ступеней вели вверх по довольно крутому берегу. Затем через калитку в монастырской стене можно было пройти во внутренний двор. Последний представлял собой песчаную площадку, местами заросшую травой, а в глубине возвышалось лишенное всяких украшений здание. Под площадкой имелся подземный бункер, видимо, для боеприпасов. Вряд ли он был обязан своим происхождением монахам. Отсюда следовало, что уединенный остров раньше уже использовали в военных целях. Впрочем, кому какое дело до этого «военного прошлого»? Теперь здесь устраивался всего лишь «Дом отдыха раненых». Маскировка была столь тщательной, что даже во главе нового «учреждения» был поставлен капитан медицинской службы, некто доктор Вандель.

Старший фенрих Кинд задумчиво остановился перед почти двухметровой монастырской стеной. «А ведь кое-что общее между монахами и боевыми пловцами действительно есть, — рассуждал он. — И те и другие боятся предавать свои дела суду любопытных».

Что же это были за дела? Каким образом завершалась подготовка боевых пловцов к их опасному ремеслу? В соответствии с требованиями приближения к боевой обстановке учения теперь обычно начинались еще ночью, и морские бойцы шли на них «с полной выкладкой». Каждый раз требовалось немало времени, чтобы превратить обычного солдата в «человека-лягушку».

Боевые пловцы носили шерстяное белье, а сверху еще вязаный костюм — комбинезон из толстой белой шерсти.

Чрезвычайно важно было обеспечить сохранение тепла в организме, защитить людей от окования при многочасовом плавании в холодной воде. Поэтому некоторые пловцы натягивали на себя меховые куртки, рабочие комбинезоны, ватные брюки и т. п., а затем сверху — плавательный костюм из тонкой резины (приблизительно такой толщины, как в велосипедных камерах). Костюм состоял из двух частей. Сначала пловец надевал на себя брюки, оканчивавшиеся внизу своего рода спортивными туфлями, затем натягивал узкую резиновую трубу, которую представлял собой верх брюк, поверх шерстяной одежды под самые плечи, где заворачивал ее и оттягивал снова вниз приблизительно до уровня бедер. Теперь через голову надевалась столь же плотно прилегающая резиновая рубаша, которая также доставала до бедер. После этого пловец брался обеими руками за наложенные друг на друга кромки брюк и рубашки и вновь поднимал их вверх. Операция повторялась до тех пор, пока «стык» между верхней и нижней частями костюма не становился слоеным наподобие франкфуртской колбасы. Но это еще не все: на скатанный таким образом «стык» с помощью специального раствора наклеивалась резиновая полоса (пояс) шириной 25 см. Таким образом, рубаша и брюки соединялись в единое целое, костюм становился воздухо- и водонепроницаемым. На запястьях имелись плотно облегающие манжеты из прорезиненной ткани, а вокруг шеи — такой же ворот. Эти детали костюма, как мы увидим, имели свое специальное назначение. Поверх резинового костюма надевался еще защитный парусиновый, который, во-первых, служил для маскировки, а во-вторых, — и это главное — защищал основной, резиновый костюм от разрывов и других повреждений. Описанная «упаковка», несомненно, хорошо защищала от холода. Иногда становится жутко при мысли о том, что пловец тащил на себе груз целого комплекта всевозможного снаряжения: водолазный прибор, баллон с кислородом, пистолет и т. д. Невольно возникает вопрос: ка-

ким образом пловец все это удерживал, как его не затягивало на дно? Ответ звучит парадоксально: совсем наоборот, трудно было отнюдь не держаться на воде, а погружаться хоть на какую-нибудь глубину.

Столь же ошеломляюще простым и понятным кажется и объяснение. Чем больше одежды натягивали на себя пловцы, тем больше воздуха в ней собиралось. Таким образом, между телом и резиновой оболочкой возникала согревающая и одновременно несущая воздушная подушка. Благодаря этому пловец приобретал значительную плавучесть и мог без всякого напряжения просто лежать на воде.

Но ведь нужно было и погружаться! Для этого существовало следующее предписание: при погружении каждый пловец оттягивал пальцами вязаный ворот рубахи от шеи. Давление воды выжимало воздух из-под костюма через небольшое образовавшееся отверстие. Это продолжалось до тех пор, пока пловец не погружался по шею в буквальном смысле этого слова. Затем щель между воротом и шеей закрывалась, чтобы под костюм не проникла вода. Остававшегося в оболочке воздуха было еще достаточно, чтобы не погрузиться с головой и иметь возможность вести наблюдение вокруг себя.

К сожалению, «выпуск» воздуха значительно уменьшал столь важную для обогрева защитную прослойку. Поэтому впоследствии поверх костюма стали надевать пояс со свинцовыми пластинами, чтобы таким образом обеспечить вес, необходимый для погружения.

Бойцы плавали на спине, под небольшим углом к поверхности воды. Руки были спокойно сложены на груди, если только не приходилось тянуть за собой подрывной заряд. На ноги надевались ласты. Чтобы двигаться вперед, пловец легко отталкивался ногами, работая ими наподобие ножниц. Делать это следовало под водой, так как всякое движение на поверхности вызывает шум и поднимает волну, а это могло выдать пловца. Из воды выглядывало лишь лицо, которое для маскировки нама-

зывалось жирным кремом с примесью сажи. Затем на лицо натягивалась темно-зеленая сетка, укрепленная на вязаной шапке. Эта сетка завершала маскировку. В итоге было очень трудно обнаружить на воде какие-либо признаки присутствия морского бойца. А если замаскированную таким образом голову пловца и замечали, то скорее всего принимали за плывущее по течению масляное пятно, комок портовой грязи или пучок морских водорослей.

Плыви по течению — такова была еще одна заповедь. В поле зрения противника работать ногами было уже невозможно, иначе могла броситься в глаза более значительная сравнительно с другими предметами скорость передвижения. Поэтому на ближних подступах бойцы плыли исключительно по течению. Если, например, корабль стоял на якоре, то следовало подплывать к нему с носа, потому что направление течения в этом случае — от носа к корме. Как только пловец приближался к кораблю на 200-300 м, он прекращал всякое движение и, расслабив все мышцы, просто «стоял» в воде, то есть занимал вертикальное положение, поддерживаемый на плаву лишь упомянутой воздушной подушкой. Глаза его под темной маскировочной сеткой неотступно следили за вражеским кораблем. Течение медленно подносило пловца к судну. Из состояния полной неподвижности он выходил лишь на тот момент, когда несколькими медленными движениями лап корректировал направление своего дрейфа. Даже когда он, наконец, слегка ударялся головой о борт корабля, он все еще не двигался, а продолжал, отдаваясь течению, плыть вдоль бронированной громады, пока его не доносило до того места, которое представлялось ему средней точкой ватерлинии.

Теперь наступал самый трудный момент этой дьявольской операции. Нужно было погрузиться, чтобы прикрепить плывший вместе с бойцом подрывной заряд в наиболее уязвимом месте подводной части корпуса корабля. Погружаться следовало совершенно беззвучно. Ведь не исключалось, что на палубе корабля, всего в нескольких

метрах над боевым пловцом, стоит на вахте часовой. Подчас пловец мог даже заметить огонек его сигареты, и все равно погружаться следовало только здесь, хотя пловца могли выдать даже самые мелкие пузырьки воздуха, поднимавшиеся на поверхность из респиратора.

Погружение производилось так: пловец спокойно делал почти полный выдох, оставляя в легких лишь совсем небольшой запас воздуха. Если вес пловца был заранее отрегулирован так, чтобы держаться на воде только верхней частью лица, то небольшой дополнительной потери воздуха хватало для медленного погружения. Теперь каждая секунда становилась вечностью. Без воздуха в легких, так как респиратором пока нельзя было пользоваться (еще не подошло время!), пловец бесконечно медленно, метр за метром погружался у самого борта корабля в зловещую пучину. Наконец, нащупав боковой киль, он одной рукой цеплялся за него, а другой открывал вентиль баллона с кислородом, так что «животворный газ» сразу же туго наполнял воздушный мешок, служивший для респиратора «легкими». Понятно, что заполнять воздушный мешок можно было, лишь уцепившись за боковой киль, так как в этот момент возникала дополнительная подъемная сила. Теперь еще оставалось свободной рукой сунуть в рот конец воздухопроводной трубки и тем самым подключиться к респиратору. При этом важную роль играла та последняя ничтожная порция воздуха, которую пловец должен был оставить в легких перед началом погружения. Мундштук воздухопроводной трубки (длиной в несколько сантиметров) оказывался заполненным водой. Поэтому остаток воздуха в легких использовался для продувания мундштука, причем делать это следовало весьма аккуратно, выпуская воздух под боковой киль, чтобы пузырьки не поднимались на поверхность. Когда проделана и эта процедура, оставалось слегка повернуть вентиль на воздухопроводной трубке, чтобы, наконец, с первым же глубоким вдохом наполнить легкие воздухом...

Понятно, что весь процесс погружения повторялся в ходе учебы сотни раз, пока каждый морской боец не овладевал всеми приемами настолько, чтобы выполнять необходимые операции в любой обстановке спокойно, осторожно и без единого звука. Все остальное казалось по сравнению с этим детской игрой. Подрывной заряд укреплялся на боковом киле с помощью зажимов. Затем пловец уходил под водой на некоторое расстояние от объекта атаки и осторожно всплывал. Если обстановка заставляла его всплывать непосредственно у корабля, то он предварительно освобождал воздушный мешок от воздуха, осторожно выпуская его под боковой киль, а в легких оставлял только запас воздуха, необходимый для совсем медленного всплытия. Если бы он этого не сделал, то непреодолимая сила вытолкнула бы его наверх, так что он, подобно дельфину, показал бы над водой значительную часть своего тела. А в этом случае разве что чудо могло бы спасти его от обнаружения внимательным противником.

Мы намеренно описали весь процесс погружения так подробно. Легко себе представить, какой железной волей и молниеносной реакцией должен был обладать каждый боевой пловец, чтобы, проделав все описанные операции, обеспечить успех своих одиночных действий. Каждое отклонение от испытанной схемы могло повести к обнаружению пловца противником, а каждое обнаружение означало почти верную смерть. Конечно, учебные операции в Венецианской лагуне в конце концов стали проходить безупречно. Но какие трудности предстояло преодолевать в реальной боевой обстановке? Какие непредвиденные препятствия могли еще возникнуть перед пловцами? Если учесть, что морские бойцы готовились в основном к нападению на корабли, а впоследствии использовались и для подрыва речных мостов в расположении противника, то есть что между обучением и боевыми действиями имелось значительное расхождение; если учесть также, что пловцы обучались действиям с малыми

подрывными зарядами («рыбками») весом в 7,5 кг, а действуя в реках, шли на врага с громадными торпедами весом до 3 т, причем противник занимал оба берега и при малейшем подозрении обрушивал град пуль и снарядов, — если все это учесть, то, вероятно, можно получить некоторое представление о безмерном мужестве, отличавшем боевых пловцов. И все-таки это было не мужество отчаяния, а мужество, порожденное уверенностью: «С нами ничего не может случиться!»

Благодаря чему это оказывалось возможным? Как удавалось этой горстке бойцов совершать те нападения и добиваться тех больших успехов, о которых будет рассказано ниже? Как они смогли пройти через войну с удивительно малыми потерями? Сначала они сами считали все предприятие сумасбродством, за что мы, впрочем, не можем назвать их трусами. Потом их воодушевила спортивная сторона боевой подготовки. И, наконец, именно эта подготовка со временем вселила в них чувство абсолютной уверенности.

* * *

«...Многие еще не преодолели боязни погружения, — записывает фон Вурциан в один из дней боевой учебы. — Как ни странно, кризис обычно наступает лишь после нескольких удачных попыток погружения. Вчера я снова нырял с двумя пловцами под «Тампико». Я связался с ними обоими веревкой. Кроме того, у меня в руках был подводный фонарь. В темной, зловещей глубине под корпусом судна оба товарища потеряли ориентировку, движения их стали неуверенными и резкими. Вдруг один из них заметался. Все признаки говорили о том, что к нему больше не поступает воздух. Он даже поднес руку ко рту, видимо, чтобы вытащить мундштук воздухопроводной трубки. Это означало бы верную смерть, потому что мне не удалось бы своевременно вытащить его на поверхность с такой глубины. Я подплыл к нему и крепко ударил его по спине. Чтобы он мог меня видеть, я осветил себя фо-

нарем. Это, кажется, успокоило его, он глубоко вздохнул и таким образом был спасен...»

Этот неприятный случай имеет следующее объяснение. Вдох и выдох осуществляются через трубку, соединяющую рот пловца с воздушным мешком и находящуюся на груди. В верхней части воздушного мешка находится окислительный патрон, обеспечивающий абсорбцию вредного углекислого газа. Очищенный, нейтральный воздух вновь обогащается кислородом, проходя через воздушный мешок, и снова вдыхается пловцом. Угнетающее чувство страха, которое могло внезапно охватить пловца под корпусом корабля, вело, в частности, к учащению дыхания. Выдохнутый воздух сразу же снова вдыхался, не подвергаясь предварительно фильтрующему воздействию воздушного мешка. Торопливые вдохи и выдохи фактически ограничивали используемое для дыхания пространство одной воздухопроводной трубкой, воздух становился все хуже, все перенасыщеннее углекислым газом, который постепенно отравлял организм пловца. Тошнота и позывы к рвоте усугублялись внезапными приступами головной боли. В довершение всего добавлялось еще ощущение усиливающегося удушья. Отсюда и стремление вырвать изо рта воздухопроводную трубку. Неожиданный удар по плечу и присутствие товарищей в поле зрения заставили пловца облегченно вздохнуть, а последующие глубокие вдохи открыли кислороду путь в отравленные легкие.

— Почему ты вдруг перестал правильно дышать? — спросил фон Вурциан, когда они были наверху.

— Я и сам не знаю, — отвечал пловец, пожимая плечами, — у меня было такое чувство, что этот проклятый «Тампико» должен нас раздавить. Я подумал, что нам уже не выйти из-под этой посудыны.

Это — типичный пример боязни погружения. Почти каждый прошел через нее, прежде чем смог преодолеть «проклятое ощущение» и почувствовать себя даже на опасных глубинах «как рыба в воде».

Конечно, для обмороков под водой были и иные причины, каждая из которых могла бы привести к смертельному исходу, если бы не было поблизости другого пловца, который, заметив, что товарищ теряет сознание, спасал его. Например, не следовало по возможности погружаться при расстройстве желудка. Как только тело начинало испытывать давление воды, газы из желудочно-кишечного тракта проникали в кровь, отравляя организм. Наряду с уже описанной пересыщенностью воздуха двуокисью углерода существовала опасность недостатка кислорода. Этот недостаток никак не давал о себе знать заранее, приводя пловца в обморочное состояние внезапно. Кислородный баллон был слишком мал, чтобы можно было постоянно держать открытым вентиль между ним и воздушным мешком. Вместо этого во время подводного плавания обычно приходилось периодически открывать и сразу же закрывать вентиль, чтобы экономить драгоценный «газ жизни». В результате многочисленных последующих вдохов и выдохов воздух для дыхания становился все беднее кислородом. Поэтому было чрезвычайно важно своевременно «прополаскивать мешок», как выражались пловцы. Эта операция состояла в том, что бедный кислородом воздух, как и перед всплытием, высасывался из мешка и энергично выдыхался через нос, после чего мешок сразу же пополнялся кислородом из баллона.

Разумеется, овладение всеми этими приемами, столь необходимыми для того, чтобы вообще уцелеть, даже вне сферы воздействия противника, требовало длительной подготовки. И пловцы готовились! Они изучили свое дело так хорошо, что со временем стали даже явно бравировать опасностью...

Раньше пловцы отработывали лишь безупречный подход к кораблю и подплывание под киль грузового судна «Тампико» или танкера «Иллирия», а также проводили многочасовые напряженные марши по илистому дну лагуны. Теперь дело этим не ограничивалось.

По ночам их неоднократно вывозили на катере мимо Лидо¹ в открытое море, а там просто спускали на воду. С помощью ручного компаса они должны были найти дорогу домой. Они успешно выполняли это задание, хотя последние пловцы иногда прибывали в Сан-Джорджо лишь к полудню.

Или же во время отлива бойцы, отдаваясь воле быстрого течения, проплывали через узкие проливы между прибрежными островами, стремясь преодолеть сильные водовороты, образующиеся на границах течения и завоедей. Вода здесь вздымалась стеной, но пловцам все-таки удавалось перехитрить стихию.

Или они «резвились» по ночам в таком почти необъятном «учебном бассейне», как каналы Венеции, и проказничали, пугая жителей города. В дневнике фон Вурциана имеются следующие подробности, относящиеся к этому периоду времени, то есть к весне и лету 1944 года:

«В полумраке, царящем под «Мостом вздохов», по которому когда-то шли в свой последний путь приговоренные к смерти, началась вдруг какая-то возня, словно там кружились привидения. А вскоре Венеция действительно поверила в привидения. Стало нередко случаться, что таинственным образом уносило с якорной стоянки рыбацью лодку со спящим в ней хозяином. Когда рыбак просыпался, его лодка стояла далеко от берега в лагуне. В растерянности он хватался за якорную цепь, однако якорь спокойно лежал на грунте, удерживая лодку на месте... Невероятно! Из шаланд, стоявших у причала овощного рынка, каждую ночь исчезали фрукты. Торговцы выставляли караулы, но на следующее утро корзины с лучшими плодами были снова наполовину пусты. Нередко в погожий вечер на край гондолы вдруг ложилась белая рука. Никого не было видно, кругом царил тишина. Влюбленные цепенели среди поцелуя, а гондольер со страху

¹ Морской курорт в окрестностях Венеции. — *Прим. ред.*

опрокидывался в воду... И все это происходило только потому, что нужно же утомившемуся боевому пловцу немного развлечься...»

Но шедевры своего искусства морские бойцы продемонстрировали во время набегов на тщательнейшим образом охранявшийся итальянский военно-морской арсенал. Один раз они увели из арсенала отличную гребную шлюпку и спрятали ее на своем уединенном острове-монастыре. В другой раз им едва не удалось «украсть» итальянский торпедный катер. Однако часовые на соседнем катере оказались достаточно внимательными и подняли тревогу. Черные фигуры скользнули в воду и исчезли. Часовые выпустили им вслед по нескольку очередей из автоматов, но боевые пловцы только посмеивались: они знали, что не пострадают от «этих неуклюжих пуль», убойная сила которых ослаблялась водой, делая их совершенно безобидными. Кроме того, пловцам было известно также множество других вещей. Это и придавало их действиям в воде необычайную уверенность.

«Одни приписывали все проделки призракам, другие — вражеским диверсантам, — замечает фон Вурциан. — Никто, кроме коменданта гарнизона Венеции, не знал, кто мы в действительности, а коменданту приходилось молчать, потому что мы, конечно, были строжайше засекречены. Однако папка с жалобами, лежавшая на его столе, разбухала все больше. Каждую ночь на каналах раздавалась стрельба. Слабонервные часовые палили по всему, что казалось им подозрительным. А привидения не унимались. Комендант сделал пловцам отеческое внушение за грубое нарушение дисциплины. На следующий день из строго охраняемой комендатуры с собственного стола коменданта исчезла папка с уличающими документами. Комендант подал жалобу в вышестоящие инстанции. Но разве когда-нибудь могла повториться столь идеальная возможность провести учение в условиях, приближенных к боевой обстановке?»

«Боевая обстановка» теперь уже не заставила себя долго ждать. Едва первые пловцы завершили свою учебу и уступили монастырские кельи молодым новичкам, тоже желавшим изучить необычное «ремесло», как 6 июня 1944 года началось вторжение союзников на побережье в районе бухты Сены. К этому моменту соединение «К» имело 30 полностью обученных боевых пловцов — горстку отчаянно смелых людей, готовых выполнить любую разумную задачу.

Когда в середине июня пришел приказ о проведении первой диверсионной операции, для которой требовалось 10 боевых пловцов, участвовать в ней вызвались все 30, в результате чего разгорелась ожесточенная борьба за право участия. Отбирать людей пришлось командирам, которых не включенные в десятку стали считать своими злейшими врагами. Все знали, что действовать предстояло в районе вторжения, где противник располагал подавляющим превосходством в силах. Но пловцы были твердо убеждены в том, что вряд ли существуют такие ситуации, из которых хладнокровно-рассудительный одиночный боец не мог бы выйти победителем.

* * *

22 июня 1944 года. Англичанам удалось расширить свой плацдарм в районе Кана. Форсировав реку Орн и канал, соединяющий Орн с морем, англичане продвинулись на восток и за несколько дней перебросили на заорнский плацдарм 10 000 человек, ввиду чего над немецкой обороной в районе Кана нависла серьезная угроза флангового удара. Снабжение английских войск осуществлялось по двум уцелевшим мостам через Орн и Орнский канал. У мостов противник сосредоточил столько зенитной артиллерии, что всякое нападение слабой немецкой авиации было обречено на провал. Саперные штурмовые группы также не могли пробраться к мостам по суше. Оставался лишь путь по воде. Тут должен был помочь флот. Вице-адмирал Гейе послал своих пловцов-диверсантов.

Это было их первое боевое крещение. Здесь им предстояло показать, способны ли они на большее, чем дурачить жителей Венеции.

На трех итальянских тяжелых туристских автомашинах отобранная десятка членов «спортклуба» выехала во Францию. Еще по пути в Париж одна из машин потерпела аварию, а ее четыре раненных пассажира попали в ближайшую больницу. Шесть боевых пловцов в сопровождении фон Вурциана благополучно прибыли в Кан. Самому фон Вурциану адмирал запретил участвовать в операции. Он нужен как инструктор — таково было обоснование запрета. Следовательно, в штабе соединения «К», видимо, не было полной уверенности в том, что пловцы вернутся с задания живыми.

22 июня были доставлены две торпеды, предназначенные для подрыва мостовых быков. Прибыл также командир 60-го МЕК старший лейтенант Ганс Принцхорн. назначенный оперативным инспектором.

Старт обеих групп пловцов — в реке и в канале — был назначен на 23 часа. Незадолго до этого следовало спустить торпеды на воду — тяжелая задача, если учесть, что для этого не было никаких приспособлений, а «угри» (торпеды) весили как-никак по 16 центнеров¹. Что касается причальной стенки канала, то здесь можно было в конце концов обеспечить «спуск со стапелей» двумя полиспастами. Но на реке, в нескольких сотнях метров от канала, не оставалось ничего другого, кроме как отрыть прямо на берегу наклонную площадку, по которой можно было бы столкнуть в воду транспортировочную тележку вместе с положенной на нее торпедой.

Передний край англичан проходил на расстоянии 500—700 м от пунктов выхода боевых пловцов на задание. К 22 час. 40 мин. торпеды были подготовлены к спуску. У реки тележка, удерживаемая тросом, уже стояла на

¹ Немецкий центнер равен 50 кг. — *Прим. ред.*

пологом скате. Для маскировки на торпеду была накинута палатка. Прибывший из Германии механик-минер залез под палатку, чтобы окончательно отрегулировать и запустить механизм взрывателя замедленного действия, как вдруг совсем рядом стали рваться снаряды артиллерии среднего калибра. Мощный огневой налет точно по месту спуска боевых пловцов на воду! Может быть, противник догадывался или даже точно знал, какой сюрприз ему готовится? Может быть, он днем заметил это место и какие-то приготовления?

Но времени на раздумье не оставалось. Все, что имело ноги, бросилось прочь от реки в поисках укрытия. Только один человек остался на месте: механик-минер. Он заставил себя спокойно продолжать работу по установке взрывателя. Возможно, что он даже чувствовал себя в безопасности под палаткой среди рвущихся кругом снарядов и свистящих осколков, хотя одного такого осколка было бы достаточно, чтобы заставить его прекратить работу. Единственное меткое попадание — и детонатор торпеды мог бы сработать. Тогда смилуйся бог над человеком, сидевшим в одиночестве под «защитой» полотняной палатки... Но все обошлось благополучно. Через десять минут огневой налет закончился так же внезапно, как начался. Люди вылезли из своих укрытий и нерешительно приблизились к торпедо, лежавшей в целостности и сохранности на тележке. Механик добросовестно сосчитал отверстия в палатке, пробитые осколками разорвавшихся снарядов. Их было с полдюжины. Когда подошел старший лейтенант Принцхорн, механик повернулся к нему и доложил:

— Часовой механизм взрывателя приведен в действие. В 5 часов 30 минут утра торпеда взорвется.

Принцхорн молча пожал ему руку.

С небольшим опозданием из-за вмешательства английской артиллерии торпеды были наконец спущены на воду. С берега реки тележку удалось столкнуть вполне удачно: она легко поддавалась усилиям людей и вскоре вместе с

погруженной на нее торпедой исчезла под водой. Однако торпеда, которая должна была затем всплыть, так и не появилась на поверхности.

Один из пловцов, не теряя присутствия духа, тотчас прыгнул вслед за тележкой в воду. Торпеда лежала неподвижно на дне реки. Пловец потолкался вокруг нее, но сдвинуть чудовище с места ему, конечно, не удалось. Он вынырнул и крикнул товарищам, озадаченно смотревшим на него с берега:

— Она лежит на дне неподвижно, как бетонная глыба. Нам ее ни за что не сдвинуть!

— А часы взрывателя работают, — сказал механик-минер, — в половине шестого она грохнет здесь, на месте.

— Не грохнет, — возразил Принцхорн и подозвал своего шофера. — Ты знаешь, где тут поблизости склад технического имущества?

— Так точно, знаю, господин старший лейтенант!

— Тогда лети туда и привези дюжину пустых канистр из-под бензина, ясно? Только быстро!

Машина умчалась.

Нисколько не лучше обстояло дело и со спуском торпеды в Орнском канале. Она также оказалась слишком тяжелой, вода не держала ее. Как же это могло произойти? Ведь торпеда должна была быть сбалластирована так, чтобы вода едва-едва ее покрывала. Несомненно, такой расчет и был сделан в Научно-исследовательском торпедо-испытательном центре. Но кто-то допустил всего лишь одну «маленькую» ошибку: торпеды рассчитывались на соленую морскую воду. Этот «кто-то» не учел, что в Орне, как и во всякой реке, — пресная вода, имеющая значительно меньшую выталкивающую силу.

Пловцы работали в поте лица своего. Им действительно удалось с помощью быстро доставленных канистр вернуть торпедо плавучесть. Эти наполненные воздухом железные коробки действовали, как понтоны: прикрепленные в достаточном количестве по бокам торпеды, они обеспечивали ей необходимую плавучесть. И вот, нако-

нец, торпеда, накренившись на один бок, всплыла на поверхность. «Понтоны» частично высовывались из воды. От глаза внимательного наблюдателя они бы не укрылись, тем более, что в движении оставляли бы на воде мелкие волны. Все это имело очень мало общего с тем идеальным случаем, когда ничто, буквально ничто, кроме замаскированного лица диверсанта, не выглядывало из воды. Однако боевым пловцам трудности не казались непреодолимыми. Они не стали долго обсуждать все «за» и «против». Часы взрывателя работали, это было главное. Торпедам все равно предстояло взорваться в 5 час. 30 мин., и всем было ясно, что лучше уж предварительно подтащить их к вражеским мостам.

С немалым опозданием обе группы наконец отправились вместе со своими торпедами и их временным дополнительным оснащением. По каналу поплыли: фельдфебель Куддель Кайзер, старшина-радист ВМС Бретшнейдер и старший ефрейтор Ритхи Рейман; по реке — старший фенрих Альберт Линднер, фенрих Ули Шульц и еще один пловец.

* * *

Проследим за опасным плаванием первой из названных групп, используя для этого следующий сжатый отчет фельдфебеля Кайзера:

«Когда торпеда, наконец, оказалась на плаву, мы втроем отправились на задание. Это произошло незадолго до полуночи. Задача: подвести торпеду ко второму мосту в Орнском канале. Не обнаруживая себя, миновать первый мост, который, правда, тоже находился в руках противника, но ввиду своей малой грузоподъемности не представлял интереса как объект диверсии. Расстояние до главного моста — около 12 км. Предстояло закрепить торпеду на дне канала в непосредственной близости от среднего быка моста. Затем вернуться в свое расположение тем же путем.

Облачность, сначала незначительная, в течение следующего часа увеличилась до сплошной. Ночь стала по-

этому очень темной, что лишь способствовало нашим действиям.

Мы с Бретшнейдером плыли впереди, каждый держал в руке конец троса, за который тащил торпеду. Рейман должен был двигаться сзади, чтобы иметь возможность управлять торпедой, если бы ее вдруг стало заносить. Сначала торпеда благодаря прикрепленным по бокам канистрам плыла почти в горизонтальном положении. Но вскоре она стала доставлять нам неприятности: ее хвостовая часть начала погружаться, и Рейман едва мог ее удерживать. Бретшнейдер временами сменял его. Мы в это время, вероятно, находились все еще лишь в нейтральной полосе, то есть между немецким и английским передним краем. Стало ясно, что при создавшихся условиях нам не дойти до цели.

Тогда старший ефрейтор Рейман попросил разрешения опуститься на грунт, чтобы, идя по дну канала, поддерживать постепенно погружающуюся кормовую часть торпеды над головой обеими руками. Ведь торпеда имела лишь малую отрицательную плавучесть, то есть весила в воде не очень много. И все же Рейман взял на себя чрезвычайно трудную задачу: не всякий мог бы решиться на то, чтобы в полном мраке, к тому же с респиратором, затруднявшим движения, шаг за шагом идти под водой в неизвестность и при этом, подняв руки высоко над головой, поддерживать корму торпеды. Но зато мы снова двигались вперед.

Бретшнейдер и я осторожно плыли у поверхности, стремясь тянуть торпеду возможно более плавно. Несколько раз мы замечали по погружению торпеды, что Рейман ее теряет. Мы немедленно останавливались, и Рейман каждый раз снова тут же находил корму.

Через некоторое время мы увидели прямо перед собой первый мост, атаковать который не следовало. Я объяснялся с Бретшнейдером знаками. Обнаружить что-либо в этом мраке было трудно. Удалось лишь расслышать доносившиеся с моста шаги часового. Видимо, мост был де-

ревянный. Из осторожности мы миновали его под водой. Натянув концы тросов, мы погрузили под воду и нос торпеды, чтобы он не демаскировал нас. Рейман поддерживал корму, насколько это было возможно, плечом, а позже держал ее на уровне груди.

Около 1 часа 30 мин., когда мост остался уже далеко позади, мы вдруг услышали в непосредственной близости от себя разрывы снарядов. Некоторые из снарядов рвались в воде, и мы отчетливо ощущали давление взрывной волны. Поскольку мы, по-видимому, уже давно находились в расположении противника, произвести этот огневой налет могла лишь немецкая артиллерия. Но для нас он был столь же неприятен, как и налет английской артиллерии двумя часами раньше. Нам пришлось прижаться к берегу, чтобы укрыться от осколков. Полежав там некоторое время неподвижно, мы отдохнули.

Через десять минут огонь прекратился. Я предположил, что вели его по тому же мосту, который являлся объектом нашей диверсии. Последняя осуществлялась в столь строгом секрете, что немецкая артиллерия вполне могла о ней ничего не знать. Во всяком случае, судя по близости разрывов снарядов, мы заключили, что мост тоже должен был находиться недалеко.

Наше предположение оправдалось. Проплыв еще около 100 м, мы увидели очертания моста, совершенно не пострадавшего от артиллерийского налета. Обнаружив в темноте контуры главного быка, мы совсем медленно, делая лапами по три-четыре движения в минуту, подплыли к нему и осторожно, чтобы не выдать себя, погрузились у самого быка. Дно канала было здесь песчано-галечным, и нам без труда удалось закрепить небольшие якоря, которым предстояло удерживать торпеду на месте. Она была оставлена нами приблизительно в метре над грунтом, в непосредственной близости от быка. Убедившись в том, что часы взрывателя идут, мы проплыли под водой некоторое расстояние в обратном направлении, а затем вынырнули.

До цели мы добрались как нельзя вовремя, потому что старший ефрейтор Рейман плыл уже из последних сил. Назад двигались плотной группой, чтобы в случае необходимости оказывать друг другу помощь...»

Таковы свидетельства, содержащиеся в отчете Кайзера. Все три пловца без дальнейших приключений вернулись к ожидавшим их товарищам на окраине города Кан. На обратном пути, минуя первый, не подвергшийся нападению мост, пловцы видели наверху мерцающий огонек сигареты. На этот раз они чувствовали слишком большое равнодушие к окружающему, чтобы из-за этого огонька погружаться. Ведь часовой их не видел... Еще до наступления рассвета Кайзер, Бретшнейдер и Рейман доложили о своем благополучном прибытии старшему лейтенанту Принцхорну. Только после этого они почувствовали, как велика была их усталость. Больше всего на свете хотелось прилечь, прямо на дороге, все равно где, лишь бы лечь и заснуть...

Между тем их товарищи были немало удивлены, так как не ожидали возвращения группы всего через четыре часа после старта. Если тут не было ошибки, то тройка добилась совершенно необычайного успеха. Ведь туда и обратно нужно было пройти как-никак 24 км! Вся ситуация показалась еще более странной, когда стали известны детали диверсии, сообщенные Кайзером, Бретшнейдером и Рейманом. Что все это могло значить? Донесение тройки о том, что торпеда укреплена, согласно приказу, у второго моста, никаких сомнений вызвать не могло. Однако, может быть, этот второй мост был совсем не тот, который подлежал уничтожению? Спешно принесенный лист топографической карты подтвердил возникшие подозрения: на канале имелся третий мост... Он находился на нейтральной полосе, то есть ближе двух других, о которых шла речь раньше. Немедленно сравнили топографическую карту с оперативной схемой, по которой действовали пловцы. Оказалось, что на схеме помечены были лишь два моста из трех...

Теперь уже нельзя было ничего изменить. Пловцы оставили торпеду у второго моста, который, собственно, следовало тоже миновать. Их вины в этом не было, они считали до двух, как и было приказано. Но зато, очевидно, кто-то другой не сумел сосчитать до трех. Так или иначе, теперь уже ничего нельзя было сделать. Ровно в 5 час. 30 мин. мост взлетел на воздух. Он также находился на занятой противником территории, и если англичане его лишились, то это тоже было успехом пловцов, не ставшим из-за досадного недоразумения менее выдающимся. Пловцы радовались, что достигли хотя бы такого успеха: ведь очень сомнительно, чтобы у них хватило сил протащить свою неподатливую торпеду еще на несколько километров дальше, до основного моста.

* * *

Не менее драматическими, хотя и в ином отношении, были события, связанные с действиями второй группы пловцов, которая имела задачу взорвать главный мост через Орн. Письменных донесений не сохранилось, но нам удалось собрать устные свидетельства участников.

Старшему фенриху Линднеру, фенриху Шульцу и третьему пловцу пришлось ожидать возможности выхода на задание еще дольше, чем их товарищам, действовавшим в канале. Слишком много времени ушло на то, чтобы с помощью бензиновых канистр сообщить торпедо хотя бы временную плавучесть. Зато у второй группы пловцов имелось и преимущество: она могла, пользуясь течением, значительно быстрее добраться до цели. А о возвращении против течения можно было подумать уже после выполнения задачи...

Здесь уместно подчеркнуть, что к боевым пловцам предъявлялись чрезвычайно высокие требования не только в отношении их физических качеств. Им приходилось выдерживать также невероятное нервное напряжение. Ведь обычно торпеды выпускаются из специально сконструированных для этой цели аппаратов и доставляются к ме-

сту их применения на современных кораблях, которые располагают сложными вычислительными приборами для расчета данных и специальными людьми, усилиями которых обеспечивается попадание торпеды в цель.

А здесь? Поскольку технических средств не хватало, человеку приходилось брать на себя их функции. Его тренированное тело стало торпедоносцем, его ясный рассудок должен был заменить механический мозг машин. Возможности и способности хорошо обученного боевого пловца были просто поразительны. Но все же и они имели предел. Приближение к пределу не всегда ощущалось, никто не давал предупреждающего сигнала перед его наступлением. И поэтому превышение этого предела оказывалось внезапным, подобно тому как недостаток кислорода неожиданно приводит человека к обмороку.

В соединении «К» знали о существовании таких кризисов — не одному из морских бойцов пришлось преодолеть нечто подобное за год боевых действий соединения, ставивших этих людей перед самыми суровыми военными испытаниями и требовавших от них предельного мужества. Но, видит бог, признаться в этом не стыдно. Характерна и реакция командования. К боевым действиям оно допускало только добровольцев, требуя, чтобы все участники подавали соответствующие рапорты перед каждой операцией. Пловцам категорически предписывалось отказываться от участия в боевых действиях, если они чувствовали, что не справятся с трудностями, или были не вполне здоровы, или не были уверены, что боевую задачу можно при любых обстоятельствах решить успешно. Другой ведущий принцип гласил: каждый одиночный боец должен быть уверен, что у него есть значительные шансы остаться в живых, каждое боевое средство должно быть так сконструировано, каждая операция так организована, чтобы военнослужащий мог после ее завершения вернуться в расположение своих войск. И, наконец: если противник обнаружит пловцов и начнет их преследовать и если у них не будет возможности уйти от этого

преследования, то они должны не колеблясь сдаваться в плен, а отнюдь не умирать «смертью героев», которую так восхваляет пропаганда.

Незыблемость этих принципов может подтвердить любой боец соединения «К». Возможно, что в настоящее время сказанное нами покажется кому-нибудь неожиданным и неправдоподобным: ведь многие легко склоняются к тому, чтобы объяснить успех необычайно смелых действий соединения «К» прежде всего волей бойцов к самопожертвованию. На самом же деле имело место обратное: «добровольная смерть» не пользовалась никакой популярностью. В обоснование упомянутых принципов командир соединения вице-адмирал Гейе в свое время писал следующее:

«Возможно, что и в нашем народе имеется некоторое количество людей, которые не только заявят о своей готовности добровольно пойти на смерть, но и найдут в себе достаточно душевных сил, чтобы действительно это сделать. Но я всегда считал и считаю, что такие подвиги не могут более совершаться представителями культурных народов белой расы. Бывает, конечно, что тысячи смелых людей в пылу сражения действуют, не щадя своей жизни; это, несомненно, часто случалось в армиях всех стран мира. Но чтобы тот или иной человек добровольно обрекал себя на верную смерть заранее, за несколько часов или дней — такая форма боевого применения людей вряд ли сможет стать общепринятой среди наших народов. У европейца просто нет того религиозного фанатизма, который оправдывал бы подобные подвиги, европейец лишен примитивного презрения к смерти и, следовательно, к своей собственной жизни...»

Опыт постоянно убеждал в том, что для подвигов недостаточно одного энтузиазма, какими бы источниками последний ни питался. Подтверждением этого может служить, в частности, история третьего пловца, который вместе с двумя своими товарищами должен был подвесить торпеду к мосту на реке Орн.

Этот третий принадлежал к числу восторженных крикунов, так называемых «стопятидесятипроцентных энтузиастов». Уже обучение пловцов в монастыре Сан-Джорджо и в Венецианской лагуне казалось ему слишком медлительным и педантичным. Он придерживался мнения, что на данной фазе войны Германия уже не может позволить себе роскошь готовить своих солдат к бою столь тщательно. Нужно ехать на фронт, нужно принять участие в боях — и лучше сегодня, чем завтра. И если десяти пловцов мало, чтобы проникнуть к цели в расположении противника, то следует выпустить двадцать: кто-нибудь из них добьется успеха. На языке моряков это называлось «лезть в топку» — занятие, отнюдь не пользовавшееся уважением. Когда пришел первый боевой приказ, то «третий», несмотря на сомнения своих инструкторов, был включен в десятку боевых пловцов, отъезжавших в Кан. Правда, его взяли в качестве резерва, так что плыть ему предстояло только в случае непредвиденных изменений в составе боевой группы, но такие изменения как раз и произошли в связи с автомобильной аварией, при которой пострадали четыре боевых пловца.

И вот наступило время «принять участие в боях». Условия для старта были какими угодно, только не благоприятными. Сначала огневой налет артиллерии противника. Потом неожиданное погружение торпеды на дно реки. Лихорадочные усилия, направленные на то, чтобы вернуть ей плавучесть. Старт намного позже назначенного срока. Сознание того, что придется плыть бесконечные километры по реке шириной всего в 200 м, оба берега которой заняты противником. Внезапно возникшая опасность не успеть своевременно, то есть до рассвета вернуться назад... Все это вместе взятое морально сломило «третьего». Нервы его не выдержали. Неожиданно оказавшись в критической точке, он переступил невидимую границу...

Группа пловцов еще не пробывала в воде и минуты, когда «третий» стремительно бросился к берегу. Оставав-

шиеся на месте старта люди увидели это и побежали к нему по береговому откосу. Тот вылез из воды.

— Ноги, — сказал он.

— Что с ногами?

— Ласты, — сказал он снова.

Посмотрели на ласты, но ничего особенного не обнаружили.

— Жмут, — пожаловался «третий».

Но каким голосом это было произнесено! Остальные переглянулись.

— А ну, давай в воду, — сказал один из них.

Но «третий», видимо, думал лишь об одном: только не это! Он вцепился в землю. «Только не это!» Он говорил еще многое. А потом заплакал. Мужество совсем покинуло его, нервы не выдержали. Люди стояли вокруг в смущении. Здесь ничего нельзя было сделать. Не приходилось говорить и о трусости. Это было бы неуместно и несправедливо по отношению к участникам подобных отчаянных операций. Ведь в их среде действовал неумолимый закон: либо у человека хватало мужества, сил, нервов, либо он должен был отказаться от участия в диверсии. Такова была альтернатива.

Альберт Линднер и Ули Шульц устали ждать. Им, действительно, давно пора было действовать, если они хотели выполнить задание. Оба молодых кандидата в офицеры после краткого обмена мнениями решили идти дальше вдвоем. Шульц плыл у носа торпеды. Линднер — у кормы. Вскоре они исчезли из поля зрения товарищей, стоявших на берегу.

Без особых приключений они спокойно плыли час за часом вниз по течению реки. Затем — правда, раньше положенного времени — наткнулись на препятствие. Это были деревянные надолбы, установленные, вероятно, для того, чтобы задерживать дрейфующие мины и другие подобные подрывные средства. Сразу же за надолбами уходили ввысь контуры моста. Надолбы удалось преодолеть без особого труда. Потом пловцы погрузились под

воду у мостового быка и с помощью якорей закрепили торпеду. Через несколько минут все было готово, и они сразу же отправились в обратный путь.

Вскоре им стало понятно, почему удалось подойти к цели так быстро. Течение Орна было сильнее, чем им казалось. То, что им раньше помогало, теперь тормозило обратное движение весьма чувствительным образом. В течение 15 минут бойцы, напрягая силы, плыли против течения, чтобы выйти из района моста, но он все время оставался в поле зрения. Конечно, у берега можно было бы двигаться быстрее, но откуда знать, где находятся английские часовые? Попробовали также идти по дну, но и у дна течение было не менее сильным.

Вскоре Линднер и Шульц поняли, что до наступления дня им не добраться до немецкого переднего края и даже не выйти из района, контролируемого противником. Оставался один выход: пересидеть день в укрытии, отложив возвращение на следующую ночь. Однако им все же показалось нецелесообразным укрываться выше моста. Можно было с уверенностью предположить, что ранним утром разбуженный взрывом противник станет особенно внимательно прочесывать именно этот участок реки. Итак, назад! Необходимо было найти убежище на берегу ниже моста.

На востоке уже брезжил рассвет, когда оба боевых пловца миновали установленную ими под мостом торпеду и поплыли вниз по реке. Они внимательно следили за берегом, поросшим высоким кустарником. Следовало поторопиться, чтобы незаметно выйти из воды и подыскать на суше укрытие. Вскоре они нашли яму, достаточно скрытую от наблюдения и показавшуюся им пригодной для их цели. Они буквально на несколько секунд опоздали заметить, что дно ямы покрыто чем-то липким, а еще через секунду в нос ударило характерное «благоухание». Итак, они попали в отхожее место. Следовательно, неподалеку располагались солдаты противника.

Когда кто-нибудь, как говорится на немецком солдатском жаргоне, «сидит в дерьме», то это значит, что

дела его плохи. Линднер и Шульц, с которыми эта неприятность случилась в буквальном смысле слова, скоро поняли, что попасть в дерьмо было для них большой удачей. Ровно в 5 час. 30 мин. мощный взрыв потряс землю. Сомнений не было: торпеда точно в назначенную минуту обрушила на мост всю силу своего взрыва и, видимо, вывела сооружение из строя. Целый день поисковые команды противника охотились по обоим берегам реки за диверсантами. Лишь в собственную уборную они не заглянули. Оба боевых пловца спокойно и, если можно в данном случае так выразиться, с достоинством несли свой крест. Этот день 23 июня 1944 года — летний, сам по себе очень продолжительный — стал самым длинным в их жизни. Вероятно, редко когда два человека столь страстно жаждали наступления ночи. Когда она, наконец, пришла, пловцы покинули свое укрытие, соскользнули в реку и прежде всего как следует «ополоснулись». Потом они снова отыскивали подходящее место для выхода на берег, осторожно прошли 400 м по суше до русла канала, чтобы, пользуясь здесь отсутствием течения, вернуться в расположение немецких войск. Эта хорошая идея пришла им в голову в течение дня, и поэтому нельзя сказать, что критическое положение, в котором они тогда находились, полностью убивало всякую мысль.

Остается еще рассказать, что случилось с третьим пловцом их группы. Чем больше он приходил в себя от нервного шока, тем решительнее становилось его желание реабилитироваться перед товарищами, видевшими, что произошло в предыдущий вечер. Он еще больше укрепился в этом своем намерении, когда Линднер и Шульц не возвратились не только к рассвету, но и к концу дня. С наступлением следующей ночи «третий» в одиночку поплыл вниз по Орну за передний край противника. Он хотел отыскать своих товарищей. Как он представлял себе эти поиски, остается неясным. Ни задания, ни приказа он не получал, а действовал на свой страх и риск.

После всего случившегося англичане, конечно, во много раз усилили охранение и караулы на реке. Пловцу не удалось укрыться от столь бдительного наблюдения. Он попал в плен, вероятно, получив предварительно тяжелое ранение. По имеющимся сведениям, он через некоторое время умер в плену.

Примерно в тот же час, когда он попал в плен, Линднер и Шульц доложили оперативному инспектору о своем благополучном возвращении.

Таким образом, итог первой речной диверсии немецких боевых пловцов был следующий: взорваны два моста на занятой противником территории, пятеро из шести боевых пловцов вернулись в свое расположение, правда, двое — лишь через сутки после операции. Достигнутый результат можно было считать полным успехом.

ГЛАВА 6

НАПАДЕНИЕ ДИВЕРСИОННО-ШТУРМОВЫХ ОТРЯДОВ НА БАТАРЕИ И ШЛЮЗЫ

«Научный центр» соединения «К». Как работал «Раумкоппель». Батарея береговой артиллерии «Бак-дю-Од» неведимой попадает в руки англичан. Морские диверсанты должны разрушить батарею. План Принцхорна и его осуществление. Вражеские агенты на крышах в Гавре? Сигнальные огни «играют в прятки». Наконец у цели. Через амбразуры к орудиям. Эта батарея не будет больше стрелять. Значение антверпенского шлюза. Боевые пловцы преодолевают четыре линии сетевых заграждений. Порванный комбинезон. Драматические происшествия у шлюзовых ворот. Несмотря ни на что, обратный путь удастся. Аэрофотоснимки свидетельствуют об успехе операции.

«Наши диверсионно-штурмовые отряды по своему составу должны были быть небольшими: 8—10 человек, так как лишние люди только вредили делу. То преимущество, которое давало противнику его численное превосходство, мы должны были сводить на нет умом, хитростью и мужеством. Чем меньше людей привлекалось к выполнению задания, тем больше было шансов на успех,

меньше опасности оказаться обнаруженным противником и тем легче было отработать детали предстоящих действий, в ходе которых каждый участник должен был быть уверен в своих товарищах, зная, что может смело положиться на них».

Из этих слов одного из командиров диверсионно-штурмовых отрядов видно, какое решающее значение придавалось подготовке каждой отдельной операции. Со всех участков фронта, где намечались действия диверсионно-штурмовых отрядов, в штаб соединения «К», размещавшийся на территории Германии, поступали запросы относительно особенностей того или иного района. Задавались многочисленные вопросы: о географических и океанографических условиях в районе намечаемых действий, об имеющихся там морских течениях, о том, как отыскать нужное место на побережье, о выделяющихся местных предметах для облегчения ориентировки, об удобных подходах к берегу, о рельефе острова или побережья, о том, достаточно ли там естественных укрытий, и о прочей специфике конкретных районов, которую необходимо учесть, чтобы не столкнуться в ходе боевых действий с неприятными сюрпризами.

Нападения нескольких бойцов-одиночек на значительно превосходящего по силе противника могли иметь успех лишь в том случае, если эти бойцы совершенно точно знали местные условия. Поскольку это в равной мере относилось ко всем подразделениям соединения «К», вице-адмирал Гейе еще весной 1944 года начал подбирать научных сотрудников, которые могли бы готовить все важные данные для каждой диверсии.

Внешним толчком для создания такого «научного центра» послужили непредвиденные трудности во время первого старта человекоуправляемых торпед «Негер» против флота вторжения союзников в районе Анцио-Неттунского плацдарма (см. главу вторую), когда 13 из 30 «Негеров» сели на мель еще до того, как они вообще смогли начать атаку. Подобные срывы в дальнейшем нужно было пред-

отвратить. Поэтому уже через несколько недель, 15 мая 1944 года, «Раумкоппель» (кодовое наименование «научного центра») начал свою работу в здании бывшей школы в Шёнеберге (Мекленбург). Деятельность «научного центра» осуществлялась в полной тайне. Никто даже не подозревал, что эти совсем не по-военному выглядывшие господа в штатском имели отношение к тому самому соединению «К», к которому принадлежали отчаянные бойцы-одиночки: боевые пловцы, водители человекоуправляемых торпед и взрывающихся катеров и прочие смельчаки из соединения «К». Более того, своей тщательной подготовительной работой эти люди решающим образом способствовали успеху многих диверсионных операций соединения «К».

Возглавлял «научный центр» д-р Конрад Фоппель, служивший в течение многих лет хранителем лейпцигского музея страноведения. В его подчинении находился целый ряд способных географов, геологов, океанографов, метеорологов и математиков. Источником, откуда они черпали свои удивительные познания, которые распространялись почти на любой участок европейского побережья, была прежде всего библиотека, содержавшая около 30 тыс. книг частично специального, частично популярно-повествовательного (например, путевые записки и т. д.) характера, свыше 250 тыс. карт, 50 тыс. фотографий и огромное количество географических или имеющих отношение к географии журналов из всех стран мира. Кроме того, «научный центр» имел своих картографов, печатников, переплетчиков и большую фототехническую лабораторию, благодаря чему собранные научными сотрудниками данные могли быть в короткий срок размножены и переданы соединению «К» в любой удобной для него форме.

Первое задание, которое было поручено «Раумкоппелю», гласило:

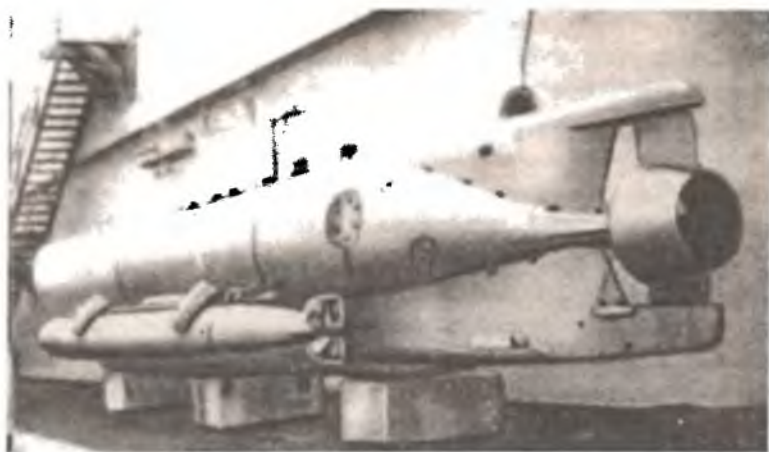
«Дать точную картину (с описанием, картами, фотоснимками) северного побережья острова Корсика. Ука-

зять несколько тихих, безлюдных мест, где бы яхта с осадкой 2 м могла вплотную подойти к берегу и высадить наших людей. Наметить удобные маршруты движения в глубь острова».

После 20 часов напряженной работы «Раумкоппель» с точностью часового механизма выдал все источники, содержавшие ответы на поставленные вопросы. К этим источникам относились десятки книг с описаниями берегов, отчетов исследователей, карт, снимков рельефа и целый ряд новейших номеров географических журналов, которые выписывались через нейтральные страны. Подлинное искусство заключалось в том, чтобы из этой горы материалов и многочисленных, часто противоречивых источников, охватывающих период в 50 лет, выбрать то, что было действительно на сегодняшний день и представляло ценность с точки зрения поставленной задачи, и сформулировать все это в форме кратких, но ясных разработок.

«Мы придавали большое значение тому, — рассказывает д-р Фоппель, — чтобы в каждой отдельной разработке дать четкое представление о пределах своих знаний. Люди, которые при выполнении задания руководствовались нашими данными, должны были, безусловно, верить тому, что мы утверждали наверняка. Те данные, которые мы считали полезным указать, но не были уверены на сто процентов в их достоверности, мы сопровождали необходимыми оговорками и вопросительными знаками».

Действуя таким образом, «научный центр» подготовил до конца войны сотни разработок. Сведения, приводившиеся в этих разработках, были настолько точными, что бойцы соединения «К» по возвращении с задания неизменно с благодарностью говорили: «Мы еще ни разу в жизни не были в этом уголке земли, но мы могли как старых знакомых приветствовать каждую тропинку и каждую скалу: настолько точно все соответствовало предсказанному».



Немецкая сверхмалая лодка типа «Зеетанк»



«Зеетанки» на заводе DKW в Киле

* * *

В конце августа 1944 года произошла неприятная вещь: батарея береговой артиллерии «Бак-дю-Од» попала в руки врага. Это произошло столь внезапно, что артиллеристы не успели даже взорвать орудия и боеприпасы. Три 150-мм дальнобойных орудия в хорошо оборудованных казематах! Но еще хуже было то, что противник сразу же мог великолепно использовать эти орудия. Батарея стояла на южном берегу устья Сены между Онфлёром и Трувилем и угрожала расположенному на противоположном берегу Гавру, в котором еще находились немцы. Расстояние составляло каких-нибудь 7 км...

Адмирал, руководивший обороной Гавра, был очень озабочен. Наблюдая с маяка в бинокль, он мог отчетливо видеть, как томми на противоположном берегу наводили орудия. Чтобы ликвидировать угрозу, необходимо было любыми средствами уничтожить батарею. Однако это было легче приказать, чем выполнить.

На следующую ночь один старший лейтенант береговой артиллерии с ударной группой, состоявшей из его людей, попытался пробиться к батарее по суше. Англичане к тому времени успели захватить Онфлёр. Ударная группа была обнаружена и после непродолжительного боя уничтожена. Угроза Гавру не была ликвидирована. Тогда адмирал решил испробовать последнее средство. Он знал, что где-то в этом районе действовал отряд МЕК старшего лейтенанта Принцхорна. Теперь только эти люди могли заставить замолчать батарею. Адмирал послал на розыски Принцхорна. Спустя несколько часов его нашли в Руане. Принцхорн явился к адмиралу, который ввел его в обстановку. В заключение он спросил:

— Ну как, возьметесь за выполнение этого задания?

— Разумеется, господин адмирал. — Принцхорн усмехнулся. — Однако удастся ли выполнить его, это другой вопрос.

— Могу предложить вам, — добавил адмирал, — человека, который отлично знает все побережье на той сто-

роне, ориентируется там не хуже, чем в своих собственных карманах. Он сможет провести ваших людей от немецкого переднего края до батареи.

— По суше? — спросил Принцхорн. — Это безнадежно.

— Как же вы тогда хотите пройти?

— Морем. Мы ведь моряки.

— Но там все заминировано, Принцхорн.

— А мы возьмем плоскодонные катера.

— Хорошо, вы получите пехотный штурмовой катер. Но времени для тщательной подготовки у вас нет. Вся эта история должна быть закончена сегодня же ночью.

Прежде чем ответить «слушаюсь», Принцхорн с минуту поколебался. Была уже вторая половина дня, а он не любил слишком поспешных действий. Диверсионные операции нужно продумывать самым тщательным образом, не упуская из виду ни одной детали, ни одного вспомогательного средства. Без этого они чаще всего проваливаются. Однако в данном случае выбора не было.

— Проводник мне все-таки может пригодиться, господин адмирал, — сказал командир 60-го МЕК.

— Считайте, что с этого момента он в вашем распоряжении, — заверил адмирал. — Он служил на этой проклятой батарее и точно знает ее расположение.

Это было, конечно, большим плюсом. Принцхорн, козырнув, ушел, а ночью... вынужден был снова явиться к адмиралу. В течение двух часов его люди безуспешно пытались завести катер. Мотор не слушался. Подчиненные Принцхорна были специалистами в самых различных областях техники и умели обращаться с двигателями, но с этим капризным подвесным мотором совладать не смогли.

Узнав о неудаче, адмирал потерял всякую надежду на успех. Тем большей стала уверенность Принцхорна. Теперь у него был целый день для подготовки. Ему удалось получить у оперативного инспектора соединения «К» два катера «Линзе», в использовании которых он приобрел хороший опыт еще в июле, когда, действуя с группой

боевых пловцов, сумел после успешного нападения на мосты через Орн взорвать также орнские шлюзы. Приспособив к выхлопным трубам автомобильные глушители, они тогда в условиях бесшумной работы моторов шли со скоростью 8 миль в час. Это было как раз то, что требовалось теперь для подхода к захваченной противником батарее «Бак-дю-Од».

Труднее всего было, пожалуй, вообще отыскать батарею ночью с моря. Без вспомогательных средств целеуказания это зависело бы от игры случая. Но для чего же был целый день? Принцхорн рассказывает:

«В первой половине дня я вместе с артиллеристом, который хорошо знал расположение батареи, отправился на наблюдательный пункт в Гавре. Артиллерист ознакомил меня с местностью. Левее орудий белой точкой выделялась прожекторная установка. По словам артиллериста, расстояние от нее до самой огневой позиции составляло около 100 м. С берега можно было пробраться в прожекторную будку, а оттуда по лестнице — на возвышенность, где были установлены орудия. Кустарник, сплошь покрывавший всю возвышенность, облегчал скрытое продвижение от прожектора к батарее. Я решил избрать именно этот путь, так как надеялся, что прожектор будет хорошо выделяться на фоне берега и с моря его удастся легко заметить. Здесь я намеревался пристать к берегу и оставить катера под охраной двух часовых, чтобы по выполнении задания без промедления тронуться в обратный путь».

Взяв с собой одного фельдфебеля из своего отряда, старший лейтенант Принцхорн тайком побродил по Гавру. В отчете он пишет:

«Я по-прежнему не был уверен, что нам удастся найти батарею без вспомогательных ориентиров. Самым простым и надежным было бы посадить на крышах или чердаках двух удобно расположенных разновысоких зданий сигнальщиков с сильными фонарями — с таким расчетом, чтобы воображаемая линия, соединяющая оба све-

товых ориентира, при ее продолжении дальше через устье Сены указывала бы точно на прожектор. Наши катера должны были двигаться в темноте параллельно занятому противником берегу до тех пор, пока не вышли бы в створ с двумя матовыми огоньками на противоположном берегу. Это означало бы, что цель прямо перед нами.

Мы тайно привели свой план в исполнение, используя в качестве сигнальщиков своих же людей и не поставив об этом в известность ни одного человека в городе. Такая предосторожность представлялась мне необходимой по двум соображениям: во-первых, она обеспечивала соблюдение полной тайны, а во-вторых, я не был уверен, что мое намерение показать в городе открытый свет не вызовет категорического возражения со стороны ответственных офицеров в Гавре».

В 23 час. 45 мин. была подана команда, и оба катера взяли курс на южный берег. На борту катеров находились: командир 60-го МЕК старший лейтенант Принцхорн, 7 бойцов из его отряда и артиллерист с батареи «Бак-дю-Од», взятый в качестве «берегового лоцмана». Принцхорн сообщает далее:

«Ночь выдалась темная, местами стоял легкий туман. Мы держались на таком расстоянии от вражеского берега, что он виднелся серой расплывчатой полосой с левого борта. Катера двигались бесшумно. Карбюраторы были отрегулированы так, что даже при самых малых оборотах мы шли со скоростью 8 миль в час. По моим подсчетам, через полчаса катера должны были выйти на линию Гавр — Бак-дю-Од. К этому времени мы должны были заметить на противоположном берегу сигнальные огни и ориентироваться по ним, как было указано выше. Между тем мы плыли уже больше часа, не замечая никаких световых сигналов. Все участники операции усиленно наблюдали. Те, которые вели наблюдение по левому борту, старались различить выделяющиеся предметы на берегу, например, прожекторную будку или бетонные орудийные казематы. Но все сливалось в одну серую полосу.

Мое предположение о том, что без вспомогательных средств нам ни за что не найти батарею, оправдывалось. Поэтому все свои надежды мы возлагали на оставшихся в Гавре сигнальщиков, и нам было тем более досадно, что с того берега ничего не было видно.

Причины здесь могли быть самыми различными. Во-первых, мы не были уверены, что наш «маяк» в Гавре вообще действовал правильно, а во-вторых, свет сигнальных фонарей мог раствориться в тумане, заволакивавшем горизонт. Я лично был склонен думать, что из-за встречной волны мы двигались вперед гораздо медленнее, чем рассчитывали. Поэтому я решил продолжать движение тем же курсом, хотя некоторые из моих людей считали, что мы уже должны были оставить цель позади.

Но я оказался прав. В 0 час. 50 мин. мы внезапно заметили оба сигнальных огня. Их взаиморасположение подтверждало мое предположение о том, что мы еще не подошли к линии цели. Однако наша радость оказалась непродолжительной. Примерно через полминуты один из сигнальных огней пропал так же внезапно, как и появился. По одному же световому сигналу мы, разумеется, не могли ориентироваться. Тогда мы решили идти наудачу и направили катера к берегу. Расположение минных полей было нам известно. Подойдя к предположительной линии минных заграждений, мы выключили моторы и уже совсем бесшумно продолжали движение на веслах.

В 1 час 10 мин. на противоположном берегу вновь загорелся наш второй сигнальный огонь, и мы заметили, что уклонились от правильного курса. Волной нас отнесло вверх по Сене. Поэтому мы сделали разворот и вышли из зоны минных полей.

После того как катера снова легли на прежний курс, мы с надеждой в сердце наблюдали, как сигнальные огни сближались, и мы постепенно выходили в створ с ними. Еще несколько минут, и мы будем у цели. Вдруг оба сигнальных огня погасли одновременно и больше не зажигались...»

Можно себе представить чувства, которые испытывали участники диверсии, когда они вторично перед самой целью оказались в нелепом положении. Но их товарищи, оставленные в Гавре, не были виноваты. В городе давно была объявлена воздушная тревога, и люди с подозрительными фонарями подвергались большой опасности, так как их могли обнаружить посты противовоздушной обороны и принять за вражеских агентов, подающих сигналы бомбардировщикам противника. Хотя в век радиолокации такой способ целеуказания мог бы показаться по меньшей мере романтичным, однако рассчитывать на то, что в случае обнаружения сигнальщиков немецкие патрули поймут и учтут это, нельзя было. Однако до такого «разоблачения» дело и не дошло. Сигнальные фонари погасли окончательно лишь потому, что электросеть, к которой они были подключены, во время воздушного налета была отключена от электростанции.

Принцхорн и его люди ничего этого не знали. Впрочем, им и незачем было ломать себе над этим голову. Они решили попытаться найти батарею без помощи сигнальных огней. В тот момент, когда пропали огни, катера почти вышли в створ с ними. Следовательно, курс был примерно правильным. Но, поскольку при первом заходе их отнесло слишком далеко назад, они решили проплыть наудачу еще немного вниз по течению реки. Затем, повернув к берегу, опять взялись за весла. Наконец, катера легко сели на песок. Здесь пригодился их «лоцман» — артиллерист, который быстро определил, что на этот раз они прошли несколько лишних километров на запад и причалили к песчаному мысу у Трувиля. Следовательно, теперь им нужно было пройти на веслах по мелкой воде вверх по Сене и, оставив катера в укромном месте, двигаться дальше пешком. Около 2 час. 30 мин. проводник-артиллерист подал Принцхорну условный сигнал.

В 100 м от них находилась батарея!

Вся группа немедленно залегла и замерла. Взяв с собой артиллериста и одного из бойцов своего отряда,

Принцхорн отправился на разведку в направлении батареи. Через 20 минут они вернулись назад. Результаты разведки были благоприятными. Принцхорн шепотом подал команду, и группа быстро двинулась вперед.

Расположение батареи можно представить себе следующим образом. Сразу же за минированным песчаным пляжем начинался высокий береговой откос, на котором располагались казематы. Над огневой позицией возвышались три тяжелых бетонных колпака, под каждым из которых находилось 150-мм орудие. К самим орудиям можно было попасть через казематы, вход в которые вел со стороны суши и охранялся часовым. Однако была и другая возможность пробраться к орудиям. Амбразуры для стволов орудий под бетонными колпаками были достаточно широки для того, чтобы сквозь них мог пролезть человек, если бы ему удалось предварительно взобраться на крышу каземата. Здесь снова выручил проводник-артиллерист. Оказывается, существовал, как он в шутку выразился, «приватный» ход, который вел снаружи прямо к орудиям через известную лишь посвященным лицам дыру в высокой изгороди. Батарея с двух сторон была окружена редким лесом, смешанным с кустарником. Параллельно упомянутой изгороди проходила лесная дорога, соединявшая береговой откос с проложенным позади батареи шоссе, вдоль которого стояли бараки для солдат. Группа Принцхорна решила пробираться с этой стороны. Командир 60-го МЕК рассказывает дальше: «Пока мы брели по воде от катеров к берегу, наши холщовые маскировочные халаты промокли насквозь и теперь при каждом нашем движении так громко шуршали, что нас, наверное, было слышно на расстоянии 100 м. А мы должны были пройти точно в 8 м от стоявшего у входа в казематы английского часового, который время от времени делал по несколько шагов то в одну, то в другую сторону.

Я дал указание применять оружие в самом крайнем случае, то есть если у нас не останется никакого сомнения в том, что мы обнаружены. Ибо наше намерение взор-

вать орудия и боеприпасы могло осуществиться наверняка лишь при условии, если бы нам удалось добраться до цели, не вступив в соприкосновение с противником.

И действительно, всем семерым удалось незаметно проскользнуть мимо часового, что потребовало от них особого искусства, поскольку они несли с собой подрывные заряды. Авиация союзников оказала нам шумовую поддержку, так как рокот авиационных моторов в воздухе почти не прекращался и заглушал шум, который мы неизбежно производили...»

Один за другим участники нападения на батарею пролезли через дыру в изгороди. Теперь бетонные колпаки, под которыми стояли орудия, были совсем рядом. Все же командир группы выслал вперед троих солдат для последней разведки. Вернувшись через несколько минут, они доложили, что вокруг все спокойно. Орудия никем не охранялись и одиноко стояли в своих казематах. Следовательно, здесь также не было оснований ожидать сильного сопротивления со стороны противника.

«Каждый из моих людей точно знал, что он должен был делать, — пишет Принцхорн. — Трое должны были заложить свои подрывные заряды в стволы орудий, трое других — пробраться в казематы, к расположенным в глубине зарядным погребам. Я предварительно приказал сверить часы. Мы условились, что запальные шнуры будут подожжены ровно через три минуты после начала движения от изгороди к казематам. Те трое, которые должны были взорвать орудия, могли бы запалить свои шнуры и раньше, но они были вынуждены ожидать, чтобы не подвергнуть опасности своих товарищей, которым предстояло проделать более длинный путь и при возвращении снова пройти мимо орудий. Для этих последних три минуты были, без сомнения, очень коротким сроком. Когда все были готовы и выжидающе взглянули на свои часы, я скомандовал: «Ноль!» Солдаты, пригнувшись, бросились вперед.

Дальше все произошло очень быстро и точно по плану. Наши действия не встретили никаких помех. Англий-

ский часовой, стоявший у входа в казематы, знал обо всем происходившем не больше, чем его товарищи, мирно спавшие в бараках. Один за другим мои люди возвращались и докладывали о том, что запальные шнуры подожжены. Это были подводные шнуры, на которые не влияла никакая непогода. Значит, орудия должны были взорваться через 4 1/2 минуты, снаряды — через 5 минут.

Как только все мои люди вернулись назад, мы снова пролезли через дыру в изгороди и сосредоточились на лесной дороге. Когда мы тронулись в обратный путь, до взрывов оставалось еще 3 минуты. На этот раз нам не нужно было идти мимо часового. Добежав до берегового обрыва, мы спустились вниз и гуськом, чтобы не нарваться на мины, пошли по песку.

Взрывы последовали точно, секунда в секунду. Нам показалось, что земля раскололась на части. Мы, разумеется, еще не успели выйти за пределы радиуса действия взрывов. Укрывшись за складками местности, мы переждали, пока вниз пролетят комья земли и камни. Никто из моих людей не пострадал. Нападение на батарею прошло успешно. Не встретив сопротивления, мы добрались до катеров и благополучно вернулись в Гавр».

* * *

Это была одна из 24 диверсий, проведенных 60-м МЕК за период с начала вторжения союзников до крушения немецкого фронта во Франции. На всех угрожаемых участках, когда уже почти никто не верил в возможность успеха, выполнение заданий поручалось морским диверсантам. В эти недели ожесточенных боев они были «мальчишками на побегушках». Им не приходилось жаловаться на отсутствие дела. И они неоднократно доказывали, что небольшая группа отважных, хорошо обученных и вооруженных людей в состоянии добиться успеха, действуя против намного превосходящих сил противника. Однако ни разу эти успехи, носившие ярко выраженный тактический характер, не вызвали у них мысли, что они могут

оказать влияние на общий ход войны. Это, как правило, относится ко всем людям соединения «К» независимо от того, с каким оружием они шли на врага. Так, например, уничтожение батареи «Бак-дю-Од» было, несомненно, смелой, но тем не менее частной операцией. Батарея, правда, больше не обстреливала Гавр, однако через несколько дней немцы все же были вынуждены оставить город и порт, так как союзники продолжали наступать на суше. Впрочем, это уже относится к вопросу о значении успеха и никак не умаляет заслуги людей, совершивших подвиг.

Спустя несколько недель старший лейтенант Принцхорн со своими людьми появился уже в Голландии и Бельгии, где они, проведя ряд новых сенсационных операций диверсионного характера, снова заставили говорить о себе. Немецкое верховное командование, правда, пока молчало об этих диверсиях и одержанных победах, однако по некоторым признакам можно было заключить, что союзники точно знали, с каким противником они имели здесь дело. Так, например, пресловутая «Солдатская радиостанция Кале», через которую союзники вели свою пропаганду на немецком языке, разразилась зловещими угрозами по адресу «молодчиков из шайки Принцхорна». Люди Принцхорна чувствовали себя польщенными тем вниманием, которым их удостаивали «коллеги из другой полевой почты», как они в шутку называли противника. Наиболее выделяются по своему значению их нападения на антверпенский шлюз, неймегенские мосты и мост через Холландс-Дип¹ у Мурдейка.

Все эти три диверсии преследовали одну общую цель: остановить или по крайней мере задержать наступление вражеских армий на восток и на север. Поэтому удары наносились по наиболее уязвимым, «невралгическим» пунктам в тылу противника. Само собой разумеется, что

¹ Рукав в дельте Рейна. — *Прим. ред.*

противник оборонял эти пункты всеми имевшимися в его распоряжении средствами. Так, например, согласно опубликованным после войны английским данным, лишь вокруг двух мостов через Ваал в районе Неймегена было сконцентрировано свыше 200 зенитных орудий. Немецкие самолеты, пытавшиеся бомбить эти мосты, не в состоянии были прорваться через поставленную на их пути завесу из огня и стали.

Однако такие масштабы ничего не значили для бойцов соединения «К», которые были людьми холодного расчета. Вражеская оборона была непреодолимой только для обнаруженного ею противника. Сила же немецких бойцов-одиночек заключалась в том, что они действовали скрытно. Упомянутые выше важные объекты были особенно уязвимы, когда подвергались нападению со стороны людей, обладавших достаточно крепкими нервами, чтобы, действуя в одиночку, незаметно пробраться к ним под носом у вражеских часовых или перед жерлами готовых открыть огонь орудий. Читая ниже о действиях боевых пловцов в районе Антверпена и Неймегена, это ни на минуту нельзя упускать из виду, тем более что в упомянутых диверсиях принимали участие не слепые фанатики или самоубийцы, а люди, любившие жизнь и обладавшие достаточной спортивной гордостью, чтобы при наличии реальных шансов добиться успеха благодаря своей силе и ловкости.

В конце августа 1944 года успех вторжения союзников в Европу стал реальным фактом. Оборона немцев во Франции рухнула, германский вермахт покатился на восток, остановившись лишь на границах рейха. За несколько дней подвижным соединениям союзников удалось прорваться через Северную Францию в Бельгию. После непродолжительных боев ими был взят Антверпен. Немецкий комендант порта погиб, руководя взрывными работами в порту. Главный портовый шлюз остался не взорванным.

Это была большая удача для противника. Антверпен, являвшийся самым крупным по пропускной способнос-

ти портом в Западной Европе, мог теперь принимать из английских портов все необходимое для наступления армий союзников в глубь Германии. Хотя Антверпенский порт расположен довольно далеко вверх по реке Шельде, он испытывает влияние морских приливов и отливов. Поэтому в нем, кроме небольшого открытого бассейна, имеется значительный закрытый бассейн. Шлюз предназначен для того, чтобы поддерживать постоянный уровень воды в основном портовом бассейне. Все входящие в порт и выходящие из него морские суда должны пройти по этому шлюзу. И теперь этот шлюз невредимым попал в руки врага! Пожалуй, мало было людей, которые строили себе иллюзии в отношении того, что немцы не попытаются перерезать одну из жизненно важных коммуникаций противника именно в этом «невралгическом» пункте.

Снова перед командиром 60-го МЕК был поставлен вопрос: «Принцхорн, возьметесь за выполнение этой задачи?» Такая постановка вопроса была характерной для соединения «К». Здесь не просто что-либо приказывалось, а придавалось значение мнению тех людей, которые должны были провести ту или иную рискованную диверсию.

Принцхорн ответил на этот вопрос так, как он обычно отвечал на подобные вопросы. Конечно, его люди были готовы к выполнению любого задания. Даже если потом на месте в результате взвешивания всех «за» и «против» выяснялось, что нападение почти не имело шансов на успех, они все равно не могли сказать «нет».

После непродолжительного изучения сложившейся обстановки стало ясно, что проникнуть к шлюзу могли только боевые пловцы. На расстоянии 1000 м перед шлюзовыми воротами противник расставил несколько линий сетевых заграждений. Трудности режима течения в Шельде лишали боевых пловцов возможности проделать вплавь весь путь туда и обратно. Поэтому было решено сначала доставить их на катерах «Линзе» к входу в шлюз и лишь

там спустить в воду. Это было сопряжено с новыми затруднениями. Хотя Шельда в этом месте была довольно широка, однако вторая половина пути проходила по участку, где оба берега были заняты противником. Весь этот путь на моторных катерах необходимо было проделать незаметно, ибо в противном случае, как бы осторожно ни действовали боевые пловцы непосредственно у объекта, им вряд ли удалось бы застать врасплох уже потревоженного однажды противника. Поэтому ночь нужно было выбирать как можно более темную. Затянутое низкими тучами небо, а еще лучше густой туман — таковы были бы самые благоприятные условия погоды. Кроме того, для подхода нужно было использовать морской прилив, чтобы не было необходимости преодолевать встречное течение на усиленно работающих моторах. А это в свою очередь могло привести к тому, что боевые пловцы окажутся у шлюза в момент наиболее высокого уровня воды и, следовательно, будут вынуждены действовать под самым мостиком, может быть, всего лишь в метре ниже ног прохаживающегося взад и вперед часового. Все это было также тщательно продумано, но сами боевые пловцы не видели в этом решающего препятствия. Наконец, было точно подсчитано, сколько взрывчатого вещества требовалось для того, чтобы разрушить массивные, шириной в 35 м шлюзовые ворота и не затруднять при этом действий пловцов слишком тяжелым и громоздким грузом.

К этому времени в соединении «К» уже была на вооружении так называемая мина-торпеда, которая представляла собой удлиненной формы алюминиевый баллон, наполненный взрывчатым веществом. Плавуемость обеспечивалась с помощью газа (чаще всего аммиака), количество которого дозировалось таким образом, что мина имела 30—40 г отрицательной плавучести и держалась чуть-чуть ниже поверхности воды. В спокойной воде боевые пловцы могли без особого труда тянуть за собой этот практически невесомый подрывной заряд в нужном

направлении. Два боевых пловца, как правило, плыли впереди и тянули за собой на линиях мину, в то время как третий держался сзади и правил, чтобы «сигара» (так боевые пловцы называли мину-торпеду за ее сигарообразную форму) не уклонялась от правильного курса. Взрыв мины-торпеды обычно производился не у поверхности воды, а на речном дне у основания объекта. Делалось это для того, чтобы тормозящее воздействие давления воды увеличивало силу взрыва. Несложное кнопочное управление облегчало боевым пловцам действия у объекта. При нажатии на первую кнопку открывался клапан затопления, и мина-торпеда погружалась. Нажав на вторую кнопку, боевой пловец включал заранее установленный на определенное время часовой механизм взрывателя.

Для того чтобы взорвать антверпенский шлюз, старший лейтенант Принцхорн потребовал такую мину-торпеду с зарядом взрывчатого вещества весом 1000 кг. Вернее, он запросил две мины, чтобы быть в полной уверенности, что по крайней мере одна из них не будет повреждена во время транспортировки и благополучно прибудет к месту старта. Этот же принцип дублирования он применил и при проведении самой операции, после того как обе мины, как и следовало ожидать, были благополучно доставлены к месту назначения. Ведь если нападение осуществлять двумя независимо действующими группами, то было больше вероятности, что по крайней мере одна из них добьется успеха. Меры предосторожности, необходимые для того, чтобы обе группы не помешали и тем более не причинили ущерба друг другу, нетрудно было предусмотреть заблаговременно.

В темную осеннюю ночь с 15 на 16 сентября 1944 года два катера «Линзе», на каждом из которых был один офицер в качестве командира диверсионно-штурмовой группы, рулевой, три боевых пловца и одна мина-торпеда на буксире, отошли от причала и, взяв курс вверх по течению Шельды, скрылись в ночном тумане. Операция проводилась по принципу дублирования. Как мы увидим

ниже, непогрешимый нюх Принцхорна (командир 60-го МЕК чаще всего находил правильное решение чутьем) оправдал себя и на этот раз.

* * *

Уже через несколько минут после старта катер под командованием старшего лейтенанта Дерпингхауза ушел вперед, оставив где-то позади второй катер, которым командовал сам Принцхорн. Принцхорн не выдерживал темпа. Очевидно, мина, которую тянул на буксире его катер, мешала ему больше.

Ночь была кромешно темной. Над Шельдой сгустился столь желанный туман. Условия погоды были идеальными для осуществления налета, но трудными для рулевого, так как темнота усложняла ориентировку. Катер Дерпингхауза бесшумно скользил по воде. Разумеется, были применены глушители, и шум мотора не превышал даже легкого шороха, который издавал туго натянутый над водой буксирный линь. Апробированная скорость на самых малых оборотах, достигавшая обычно 8 миль в час, на этот раз была несколько ниже из-за тормозящего действия буксируемой мины. Если учесть также скорость приливного течения (4—5 узлов), то нетрудно было подсчитать, когда примерно катер будет у входного канала.

Кроме этого способа ориентирования (по времени), у участников нападения на шлюз не было никаких других вспомогательных средств для отыскания цели. Тем не менее в нужный момент они должны были подойти вплотную к восточному берегу и искать там входной канал, что в условиях темной ночи, когда на расстоянии 30 м почти ничего не было видно, являлось при всем старании людей делом случая.

Почти целый час Дерпингхауз и его люди пытались отыскать высокие причальные сваи, по которым можно было бы определить вход в канал. Их решимость постепенно сменялась отчаянием. Километр за километром шли они вдоль берега против течения. Затем, когда у них боль-

ше не оставалось сомнений в том, что цель давно осталась позади, они повернули назад, и все началось снова. Наконец, счастье вознаградило их за терпение. Земля с правого борта вдруг пропала. Теперь берег появился прямо впереди. Над водой показалась группа толстых свай с причальной сваей впереди: катер подошел к противоположному берегу входного канала. Справа примерно в 1000 м от них начинался шлюз. Дерпингхауз взглянул на часы. Прошла ли здесь уже вторая группа? Ничего не было видно и слышно. Во всяком случае, до часа, после которого в целях взаимной безопасности взрыв шлюза не должен был состояться, было еще далеко. Дерпингхауз усиленно прикидывал. В лучшем случае, если даже вторая группа сразу нашла входной канал, она могла опередить их всего на полчаса. Взрыватели мин-торпед были установлены так, что взрыв должен был произойти через два с половиной часа после нажатия кнопки. Если предположить, что вторая группа опередила их на полчаса, то в распоряжении пловцов группы Дерпингхауза оставалось еще два часа. Следовательно, им нечего было опасаться, что они попадут в радиус действия взрыва. Впрочем, вероятнее всего вторая группа отстала от них. Но нужно было тщательно все обдумать, так как малейшее упущение могло стоить жизни товарищам и обречь всю вылазку на провал.

Катер был привязан к одной из причальных свай, и трое боевых пловцов: фельдфебели Карл Шмидт, Ганс Гретен и Руди Ордорф соскользнули в воду.

«Отвязав мину от буксирного троса, — рассказывает фельдфебель Шмидт, — мы кивнули оставшимся в лодке товарищам и поплыли по каналу. Мы держались все время около свай с нашего берега канала, так как противоположного совсем не было видно. Миновав одну сваю, мы сразу же замечали в тумане прямо перед собой следующую. Кроме того, борясь с сильными водоворотами во входном канале, мы оказались вынужденными отклониться к сваям, надеясь к тому же, что в

случае необходимости сможем укрыться за ними от наблюдения противника.

Держа конец лinya, я плыл впереди, двое моих товарищей держались сзади, рядом с миной. Такой порядок следования был наиболее целесообразным, так как в противном случае нам было бы трудно удерживать мину на нужном курсе и тянуть вперед, если бы на нашем пути встретились новые водовороты.

У шестой или седьмой сваи произошло нечто непредвиденное. Проплывая рядом со сваей, я вдруг обнаружил, что меня удерживает какой-то предмет, зацепившийся за мой плавательный костюм. Я попытался освободиться, но тут же почувствовал, как что-то треснуло и холодная вода ворвалась внутрь, промочив всего меня насквозь. Не зная причины остановки и слыша, как я тихо выругался, мои товарищи подплыли ко мне. Я шепотом рассказал им о случившемся. Товарищи посоветовали мне вернуться назад на катер, но я отказался. Я решил плыть дальше...»

Нетрудно представить, какое громадное значение имел для боевых пловцов их закрытый воздухо- и водонепроницаемый плавательный костюм. Воздушная подушка под резиновой оболочкой служила боевому пловцу не только для того, чтобы держать его на поверхности воды, но и для того, чтобы сохранять ему его естественное тепло и защищать от опасного охлаждения при длительном пребывании в воде. Плавательный костюм фельдфебеля Шмидта утратил эти свойства, так как предмет, за который Шмидт зацепился, вспорол парусиновый защитный комбинезон и резиновую оболочку. Вода прорвалась внутрь, нижний шерстяной костюм жадно впитал ее в себя и вместо того, чтобы защищать пловца от холода, превратился в холодный мокрый компресс, плотно облежавший все его тело. Сколько времени пройдет, прежде чем Шмидт окончательно заоченеет под этим компрессом? Впереди лежала еще значительная часть пути к шлюзовым воротам со всеми трудностями и опасностями

ми, а потом еще возвращение! Карлу Шмидту все это было отлично известно, но он не хотел из-за своей неудачи оставлять товарищей одних. Он не проронил по этому поводу ни слова и поплыл вперед. «Я решил плыть дальше», — это было все, что он сказал.

«...Для восстановления непредвиденной потери плавучести, вызванной тем, что моя одежда насквозь промокла, я выпустил немного кислорода в воздушный мешок — ровно столько, сколько было необходимо для того, чтобы он держал меня на поверхности воды. Затем мы поспешили вперед, чтобы как можно быстрее добраться до цели. Благодаря этому все мое тело было в постоянном движении и не так быстро теряло свое внутреннее тепло.

Через десять минут мы наткнулись на первое сетевое ограждение. Быстро отыскав место, где оно кончалось, мы обошли его сбоку. Второе ограждение, к которому мы подошли спустя следующие десять минут, оказалось более сложным. Оно состояло из стальных тросов, связанных между собою частыми петлями из проволоки толщиной в палец. Мы отплыли немного назад. Ордорф остался с миной, а я с Гретеном стал искать проход. Мы нашли его у самого берега, где сеть местами отделилась от берегового крепления или вообще была плохо заделана. У двух следующих (и последних) сетевых ограждений картина повторилась. На преодоление каждого из четырех ограждений мы затрачивали не больше пяти минут. Конечно, если бы нам самим пришлось проделывать проходы в сетях, то на это у нас ушло бы гораздо больше времени.

Еще у предпоследнего сетевого ограждения я заметил впереди каменную кладку, в которой распознал один из угловых упоров шлюзовых ворот. Преодолев последнее сетевое ограждение, мы оказались не далее чем в 50 м от цели. Это придало мне новые силы и заставило забыть о пронизывавшем тело ледяном холоде.

Теперь мы заметили, насколько высок был уровень воды: наши головы были всего на несколько метров ниже

верхней кромки мощных каменных угловых упоров шлюза. Верхняя же кромка самих ворот была еще ниже упоров. Мы на мгновение замерли, стараясь всмотреться в темноту, чтобы обнаружить часовых противника. Именно в этот момент нам было бы гораздо приятнее слышать грохот орудий или любой другой фронтовой шум. Но все было тихо. Гретен услышал на берегу шаги, но часовых мы не заметили.

Стараясь не произвести ни малейшего шума и не вызвать на поверхности воды ни малейшего колебания, мы продрейфовали последний участок, отделявший нас от шлюза, пока не стукнулись затылками о ворота. Там мы снова застыли на некоторое время без движения и, подняв вверх спрятанные под маскировочной сеткой лица, наблюдали за мостиком над шлюзовыми воротами, стараясь уловить на нем малейшее движение. Но все было по-прежнему тихо, и я подал сигнал.

Мы осторожно подтянули мину вплотную к шлюзовым воротам. Я взглянул на Ордорфа, чтобы убедиться, что он подготовился к погружению вместе со мной. Мы хотели включить часовой механизм взрывателя под водой, лишь удостоверившись наверняка, что мина легла правильно. Нажав кнопку клапана затопления, я изо всех сил ухватился за мину, чтобы она помогла мне погрузиться. Мина камнем пошла ко дну, а я вниз головой устремился за ней. Еще секунду мои ноги поболтались над водой. Ордорф проделал то же самое...»

Оставшегося на поверхности Гретена охватил страх. Стоило ли стараться в течение всего пути не произвести ни малейшего шума, чтобы теперь в непосредственной близости от вражеских часовых громко бить ластами по воде? Всплески прозвучали так, как будто купающийся в ванне человек от удовольствия хлопнул четыре раза ладонью по воде, и уже в следующее мгновение до слуха настроженного Гретена донеслось многократное, усиленное резонансом шлюзовой камеры эхо. Он замер в заволновавшейся воде, ожидая реакции противника.

Однако ничего не произошло, абсолютно ничего. Лишь какой-то человек (наверное, все же часовой!) тяжелым медленным шагом прошел по шлюзовому мостику от одного берега к другому. Донесшийся затем сквозь толщу воды удар мины о речное дно громко прозвучал в ушах настроенного пловца. Но на берегу и на этот раз ничего не произошло, все по-прежнему было тихо.

«Вызванное стремительным погружением увеличение давления на голову и корпус совсем оглушило нас, — рассказывает далее фельдфебель Шмидт. — Нам казалось, что погружение не будет иметь конца. Был как раз момент наивысшего уровня прилива, и глубина в этом месте достигала 15—18 м. Наконец мы с силой стукнулись о дно. Давление воды было почти невыносимым. И если бы оно не действовало также на воздушный мешок респиратора, закрепленный у нас на груди, мы не смогли бы дышать.

Мина легла хорошо. Я нажал кнопку взрывателя, и мы устремились вверх. Подъем также был слишком стремительным. Вдохнув немного воздуха из воздушного мешка, я выпустил его в воду, чтобы уменьшить выталкивающую силу и не вылететь из воды подобно летающей рыбе. Это мне удалось лишь наполовину...»

Гретен совсем уже было успокоился, радуясь, что противник до сих пор их не обнаружил, как вдруг последовало еще более бурное всплытие его товарищей. Их тела стремительно вылетели из воды и с шумом плюхнулись обратно. Шмидт и Ордорф фыркали, сопели, плескались, и прошло несколько секунд, прежде чем они стали дышать ровнее и опять начали сами заботиться о своей маскировке и безопасности.

И опять, несмотря ни на что, их не заметили, опять на берегу ничего не произошло, ни один часовой не был потревожен, никто не обратил на них внимания, не объявил тревогу, не закричал, не выстрелил, не бросил гранату. Ничего этого не произошло, абсолютно ничего! Нужно сказать, что в этот момент боевым пловцам, кро-

ме их знаний, мужества и решимости, помогло еще и счастье. Без этого счастья им вряд ли удалось бы благополучно вернуться после всего того, что они перенесли.

«Во время короткой передышки, которую мы себе позволили, — продолжает Карл Шмидт, — я обратил внимание на то, что в суматохе этих последних минут не доходило до моего сознания: мои конечности почти совсем онемели от холода. Я начал опасаться, что не смогу преодолеть весь обратный путь. Тем не менее я подал сигнал, и мы поплыли обратно. Мне было нелегко, но первую заградительную сеть я преодолел. Оба мои товарища плыли рядом со мной. Я ничего не ощущал и не знал даже, двигаются ли у меня еще руки и ноги. Мы плыли очень, очень медленно, и я чувствовал, что товарищи наблюдают за мной. С моей стороны было бы неосторожно задерживать товарищей. Кивком головы (это движение я еще мог сделать) я подозвал их ближе и велел плыть вперед, а о себе сказал, что постараюсь выбраться на берег и побегаю немного, чтобы согреться. Быть может, мне удастся пробиться к своим, а если нет, то пусть лучше берут меня в плен: дальше плыть я не мог. Они отрицательно закачали головами, не принимая этого предложения. Я хотел приказать им, но это было бы смешно и бесполезно.

Зацепив крючки своих несущих поясов за петли моего, они просто потянули меня вперед. Все мое тело одеревенело, и я не мог да и не хотел сопротивляться, так как был рад, что товарищи заботятся обо мне. Таким образом, им пришлось в оба конца плыть с грузом: туда — с миной, а обратно — со мной...»

Через часть с четвертью после старта пловцы вернулись назад к ожидавшему их катеру и были подняты на борт. Это оказалось наиболее трудным делом для Карла Шмидта, но когда сильные руки товарищей принялись растирать его тело, жизненные силы вернулись к нему.

В течение всего времени, пока боевые пловцы выполняли свое задание, старший лейтенант Дерпингхауз и

рулевой вели наблюдение как за противником, так и за вторым катером. Однако ничто вокруг не обнаруживало признаков жизни. Как только боевые пловцы оказались на борту и доложили об успехе, катер отчалил от сваи и взял курс на устье Шельды. Не успели они потерять из виду последнюю сваю входного канала, как вдруг увидели позади себя шедший на полном ходу моторный катер. Между тем туман поредел и видимость стала немного лучше. Тем не менее Дерпингхаузу так и не удалось установить, был ли это «Линзе» командира диверсионно-штурмовой группы Принцхорна или вражеский патрульный катер. На всякий случай пришлось проявить осторожность, так как у людей Дерпингхауза, конечно, не было никакого желания вступать в бой с противником после того, как самая трудная часть задания была уже выполнена.

На этот раз они решили уходить, не считаясь ни с чем. Мотор взвыл, и катер понесся со скоростью 30 миль в час. Второй катер попытался преследовать их и еще в течение некоторого времени был виден, но затем растворился в ночном тумане.

На втором катере, показавшемся Дерпингхаузу подозрительным, в действительности находились люди Принцхорна. Они безуспешно проискали все это время входной канал в шлюз, поднялись вверх по Шельде почти до речного порта (что они определили по стоявшему на якоре судну), затем развернулись и приближались к найденному, наконец, каналу в тот самый момент, когда их товарищи покидали его, идя «курсом домой».

В отличие от Дерпингхауза Принцхорн не сомневался, что встреченный катер был своим, а не вражеским. Поэтому он пытался догнать его, но не решался выдавать себя громкими сигналами, так как в конце концов они находились в глубоком вражеском тылу. Скорость, с которой второй катер скрылся у него из виду, давала основание полагать, что у него не было на буксире мины, в то время как катер Принцхорна продолжал тянуть свою

мину. Из всего этого Принцхорн сделал вывод, что второй группе, по всей вероятности, удалось выполнить задание и она возвращалась на свою базу. Его метод «дублированных действий», без сомнения, оправдал себя.

Вскоре после 5 часов утра в Антверпенском порту раздался сильнейший взрыв. Аэрофотосъемка показала на следующий день, что взрыв произвел эффективные разрушения в шлюзе. Уровень воды в закрытом бассейне во время отлива сравнялся с уровнем ниже шлюза. Порт был потерян для морских судов. Противнику потребовалось около трех месяцев для того, чтобы устранить повреждения, причиненные кучкой мужественных людей.

ГЛАВА 7

НЕЙМЕГЕНСКИЕ МОСТЫ

«Одна из самых отважных диверсионных операций этой войны». Налеты авиации и вылазки саперов не приносят успеха. Морские диверсанты — последняя надежда. У кого больше шансов: у катеров «Линзе» или у «людей-лягушек»? Гитлер присылает «специального уполномоченного». Разведывательный поиск обнаружен, англичане усиливают охрану мостов. Две диверсии боевых пловцов. Железнодорожный мост взлетает на воздух, автодорожный получает повреждения. 10 боевых пловцов убито, ранено или попало в плен.

6 октября 1944 года лондонская газета «Таймс» писала, что нападение немцев на находившиеся в руках англичан мосты через реку Ваал в районе Неймегена было «одной из самых отважных диверсионных операций этой войны». В том же духе отзывались об этом событии и другие английские газеты. Когда спустя шесть недель главный штаб германского вермахта опубликовал некоторые подробности этой диверсии, впервые упомянув при этом боевых пловцов ВМС, английское телеграфное агентство Рейтер распространило полный текст немецкого сообщения, сопроводив его заявлением о том, что «утверж-

дение немцев об успешных действиях боевых пловцов официально не опровергнуто». Еженедельник «Пикчюр пост» в своем последнем январском номере за 1945 год вообще назвал это нападение «самым удивительным подвигом войны». Что же такое произошло, если даже в самый разгар ожесточенной борьбы английская пресса не могла не отдать должного немцам?

В нескольких километрах от германо-голландской границы Рейн делится на два рукава. На северном рукаве, который называется Лек, расположен Арнем, на южном, носящем название Ваал, — Неймеген. В сентябре 1944 года английская армейская группа, входившая в состав армии вторжения, сосредоточила свои усилия против этих двух городов. В случае захвата их англичане получили бы великолепный плацдарм для дальнейшего наступления на север и восток в глубь Германии. Но высадившиеся в районе Арнема английские воздушно-десантные части были потрепаны в жестоких боях, и единственное, чего им удалось добиться, — это удержать в своих руках крупный плацдарм на северном берегу Ваала. Огромное значение для англичан имело то обстоятельство, что они могли бесперебойно осуществлять снабжение по двум попавшим в их руки почти невредимыми мостам через Ваал в районе Неймегена: по железнодорожному мосту, на котором немцы во время спешного отступления успели лишь кое-где повредить железнодорожное полотно, и по массивному автодорожному мосту, использовавшемуся англичанами для переброски на плацдарм самых тяжелых танков и артиллерии.

Для немцев эти мосты были бельмом на глазу, и они прилагали все усилия к тому, чтобы разрушить их. Англичане, наоборот, оберегали их как зеницу ока и за несколько дней создали вокруг них плотное кольцо обороны, казавшееся неприступным. Такова была обстановка, когда немецкое верховное командование призвало на помощь соединение «К». Ударным саперным группам не удалось пробиться к мостам, авиация также вынуждена

была отказаться от попытки разрушить мосты с воздуха. Теперь оставалась последняя надежда — бойцы соединения «К».

Они начали с того, что удобно разместились в неказистом сарае у реки недалеко от голландской границы и приступили к подготовке нападения на мосты. К опытным боевым пловцам, возглавляемым старшим лейтенантом Принцхорном, присоединился командир 65-го МЕК старший лейтенант Рихард с частью своих людей. В ходе совместной работы были предельно подробно рассмотрены все важные вопросы: русло и течение реки; расположение, удаление друг от друга и состояние мостов; мостовые быки, подлежащие подрыву, и необходимые для этой цели подрывные заряды; силы противника на берегах и на самих мостах; обратный маршрут; время проведения диверсии и условия погоды; возможность поддержки со стороны других видов вооруженных сил путем организации ложных атак на суше и с воздуха — короче говоря, все, что имело значение для правильной оценки возможностей боевых пловцов и позволяло им самим ответить на вопрос: имеются ли у них реальные шансы на успех или их попытка будет обречена на провал?

Вскоре стало ясно, что по степени трудности это задание превосходило все, что до сих пор приходилось делать соединению «К». Выкристаллизовались также две различные точки зрения по вопросу о том, как лучше выполнить задание.

Рихард считал, что незаметно пробраться к мостам могут лишь боевые пловцы, так как катера «Линзе» будут наверняка обнаружены закрепившимся на обоих берегах противником.

Принцхорн, наоборот, полагал, что при благоприятной погоде атака на катерах обещает большой успех. В качестве довода против использования боевых пловцов он ссылался на очень быстрое течение реки в районе мостов. Кроме того, Ваал делает в этом месте легкий поворот, так что вся сила течения направлена в сторону. Если даже

допустить, что в лучшем случае боевые пловцы заметят мостовые быки за 150 м до цели, то весьма сомнительно, смогут ли они на таком коротком расстоянии справиться со стремительным потоком и подплыть к ним. Если бы они должны были плыть одни, это им, может быть, и удалось бы, но им предстояло тянуть за собой еще тяжелые мины-торпеды. Ведь для того, чтобы взорвать массивные мосты, нужно было заложить под каждый бык по 3 т взрывчатого вещества, рассредоточенного в двух полуторатонных минах. Смогут ли боевые пловцы справиться с таким огромным грузом, не отнесет ли их течением к берегу прямо в руки противника?

Во всяком случае, в отношении характера и величины необходимого подрывного заряда неясностей не было. Мостовые быки имели длину 11 м и ширину около 4 м каждый. Поэтому здесь было недостаточно просто заложить мину на дно реки рядом с массивным каменным быком, так как взрыв такой мины мог бы его лишь повредить, но не разрушить. Для разрушения же необходим был крутящий момент, который можно было получить лишь при одновременном взрыве двух мощных подрывных зарядов, заложенных на противоположных сторонах быка. Именно так и решено было поступить. Как уже было сказано выше, затребованные для этой цели мины-торпеды содержали по 1,5 т взрывчатого вещества. Они имели длину 5 м и диаметр 56 см каждая. Точно рассчитанная плавучесть позволяла им так же, как и ранее использованным минам этого типа, плавать непосредственно под поверхностью воды. Установленный на определенный срок работы часовой механизм взрывателя замедленного действия включался путем удаления особой чеки из паза в верхней части мины. Затопление мины производилось нажатием на кнопку клапана затопления.

Мины-торпеды соединялись в пакеты по две мины в каждом. Они связывались между собой прочным пятнадцатиметровым тросом. Боевые пловцы должны были, приблизившись к быку, распустить пакет с таким расче-

том, чтобы одна мина легла с левой, а другая — с правой стороны быка. Идеальным случаем было бы, если бы левая мина легла у верховой стороны быка, обращенной против течения, трос обмотался бы вокруг быка, а вторая мина легла бы справа у низовой его стороны, обращенной вниз по течению. Этим бы достигался необходимый крутящий момент.

Было решено подготовить три таких пакета: один — для железнодорожного моста и два — для автодорожного. Единственным спорным вопросом оставался по-прежнему вопрос о том, как доставить эти пакеты к мостам.

Все теоретические доводы были исчерпаны. Теперь окончательный ответ на этот вопрос могла дать лишь практика. Тогда два боевых пловца добровольно вызвались проплыть все расстояние в 35 км в качестве эксперимента, то есть без мин, чтобы лишь разведать силу течения у обоих мостов и испытать ее на собственном опыте. Они спустились в воду темной ночью и вышли на берег в первой половине следующего дня в условленном месте по другую сторону от английского плацдарма. Хотя попытка удалась и противник не заметил боевых пловцов, результаты были малоутешительными. Пловцы рассказали следующее:

«...Совсем неожиданно перед нами, вернее, почти совсем над нами возникли очертания автодорожного моста. Мы подошли к нему раньше, чем ожидали. А спустя минуту после того, как он был замечен нами, мы уже оказались по ту сторону от него. Насколько нам удалось определить, мы прошли между берегом и первым быком. Несмотря на все наши усилия, приблизиться к быку в этот момент нам не удалось.

Тогда, преодолевая сильное течение, мы поплыли к середине реки, чтобы у второго моста подойти к среднему быку. Но и здесь поток снес нас в сторону. Хотя расстояние, на котором мы прошли мимо этого быка, не превышало 2—3 м, течение и на сей раз стремительно пронесло нас мимо. Вернуться к мостам вплавь против течения невозможно...»

Эта попытка лишний раз показала, насколько незначительными были шансы боевых пловцов. Все зависело от того, удастся ли им приблизиться к быкам, а это могло оказаться возможным лишь в том случае, если они еще издали заметят мосты. Вставал вопрос, можно ли было надеяться по крайней мере на небольшую помощь авиации, чтобы хоть несколько самолетов сбросили в районе мостов осветительные бомбы? Впрочем, задача своевременного обнаружения мостов очень скоро отпала для пловцов и притом при весьма прискорбных обстоятельствах. Но до этого еще один вопрос заставил их поволноваться: если даже боевым пловцам удастся приблизиться к быкам, не будут ли они сами раздавлены или оглушены несущимися по течению тяжелыми минами? Не легче ли было бы буксировать подрывные пакеты катерами «Линзе», которые благодаря своим моторам могли бы удержаться против течения и осторожно доставить мины в нужные места?

* * *

Но тут произошло событие, грозившее нарушить все планы. Ставка фюрера направила в Неймеген офицера с письменным приказом Гитлера, согласно которому этому офицеру поручалось руководство операцией по взрыву мостов и предписывалось провести ее немедленно. Это был капитан контрразведки Хуммель — человек с бурным прошлым и большим количеством псевдонимов. В ВМС он был известен под именем «капитана Хеллмерса». Отлично знали его и расположившиеся в сарае недалеко от Неймегена боевые пловцы, так как во время их учебы в Вальдано и Венеции он был у них в течение нескольких месяцев командиром. Это случилось так.

Создавая в конце 1943 и в начале 1944 года соединение «К», вице-адмирал Гейе наряду с многими другими мероприятиями собирался организовать обучение боевых пловцов, заполучив в качестве преподавателей опытных в этом деле итальянцев. Однако германская контрразвед-

ка, привыкшая получать от ВМС лакомые кусочки, позарилась и на этот. Адмирал же отнюдь не намерен был подчинить своих боевых пловцов контрразведке, то есть практически СС. Он добился в высших инстанциях главного штаба вооруженных сил признания своей точки зрения, сводившейся к тому, что все операции на море должны осуществляться только по линии ВМС. Сюда, разумеется, относились и боевые пловцы. Даже рейхсфюрер СС Гиммлер в личной беседе с адмиралом вынужден был уступить и согласился с тем, чтобы боевые пловцы целиком и полностью подчинялись командованию ВМС. Он лишь попросил, чтобы соединение «К» приняло к себе на обучение некоторых добровольцев из контрразведки с тем, чтобы обучить их искусству «людей-лягушек» для выполнения некоторых особых заданий на реках во вражеском тылу. Гейе согласился с тем условием, чтобы на период обучения эти люди были исключены из списков своих частей и перешли в полное подчинение ВМС.

Вместе с этими контрразведчиками в Вальдано и Венеции обучался также Хуммель, он же Хеллмерс, который, будучи старшим по званию офицером, исполнял некоторое время обязанности командира отряда. Для осуществления посредничества между контрразведкой и соединением «К» Гиммлер выделил обер-штурмбанфюрера СС Скорцени, получившего широкую известность во время операции по освобождению Муссолини из его заточения в Гран-Сассо. Хеллмерс, по всей видимости, также принадлежал к числу людей Скорцени.

Однако этот несколько странный уже из-за различия солдатских убеждений «союз» между соединением «К» и СС был недолговечным. Адмирал Гейе обосновывает это следующими причинами: «Это объяснялось прежде всего тем, что к нам из войск СС направлялись в основном так называемые «проштрафившиеся». Чаше всего это были провинившиеся на фронте и разжалованные, которые должны были искупить свою вину участием в особо опасной вылазке. Однако этот факт скрывался от

командования ВМС, и мы узнали обо всем лишь позднее, когда с этими людьми произошли некоторые неприятные истории».

Можно себе представить возмущение старших офицеров соединения «К»! Ведь в состав этого соединения принимались лишь моряки с безупречной характеристикой. Поэтому командование соединения «К» потребовало немедленного расторжения вышеупомянутого «союза».

Тогда контрразведка организовала свою собственную школу боевых пловцов, и капитан Хеллмерс (который, разумеется, не относился к числу «проштрафившихся») покинул ВМС, где его больше не видели вплоть до того самого дня, когда он внезапно появился с приказом фюрера в разгар подготовки операции по взрыву нейменгенских мостов.

Чего он хотел?

Прежде всего он хотел отбросить все планы и опыт соединения «К» и действовать по-своему. Скрытый и незаметный для противника подход к мостам как основное условие успешных действий не играл, по его мнению, особо важной роли. Конечно, говорил он, неплохо остаться незамеченным, но если часовые на мостах что-либо заподозрят, то по ним нужно будет открыть пулеметный огонь с сопровождающих штурмовых катеров и обстреливать до тех пор, пока пловцы не затопят свои мины-торпеды у мостовых быков...

Столкнувшись с подобной аргументацией, бойцы соединения «К» не могли не вспомнить о немецком летчике-смертнике, который незадолго перед этим пытался таранить мост стареньким груженным взрывчаткой Ю-52. Однако вражеские зенитчики были начеку, а огонь их орудий был настолько сильным, что этот одиночный немецкий самолет взорвался еще в воздухе. Если бы противник обнаружил попытку немцев приблизиться к мостам по реке, то часть его уничтожающей огневой мощи могла, разумеется, обрушиться и против них. При таком соотношении сил маскировка была необходимым



Немецкая сверхмалая лодка типа «Бибер»



«Бибер» на берегу Нормандии

условием не только для того, чтобы сохранить человеческие жизни, но и вообще чтобы иметь какие-либо шансы на успех.

После прибытия в Неймеген Хеллмерса командир 60-го МЕК старший лейтенант Принцхорн запросил по телеграфу у командира соединения «К» разрешения на выполнение какого-либо другого задания и руководил уже описанной нами операцией по разрушению шлюза в Антверпенском порту. К тому моменту, когда после успешного выполнения этого задания Принцхорн вернулся назад в Неймеген, там произошли следующие события.

Хеллмерс настоял на том, чтобы организовать разведку мостов на штурмовых катерах. В то время как предпринятая накануне боевыми пловцами попытка осталась незамеченной противником, высланные на разведку два штурмовых катера были, конечно, обнаружены вражеским охранением еще до того, как они достигли первого моста. Попав под сильный обстрел, они были вынуждены повернуть обратно и благополучно вернулись на исходные позиции.

С этого момента англичанам стало ясно, что основная опасность мостам грозит с реки. Поэтому они приняли меры предосторожности, сводившие на нет последние шансы на успех: они создали «световую завесу». Установив перед первым — автодорожным — мостом прожекторы, они стали обшаривать их лучами поверхность воды. Сам мост осветили фонарями. Кроме того, они усилили охрану мостов, удвоили количество легкого оружия на обоих берегах на участке перед и между мостами (железнодорожный мост находился в 500 м ниже по течению реки) и даже оборудовали пулеметные точки на самих мостах.

Наконец сбылось то, о чем боевые пловцы раньше могли только мечтать: мост был отлично освещен! Теперь пловцы могли заметить свою цель издали. Но эта «удача» их не радовала. Разве нашелся бы в мире хоть один человек, который сумел бы, буксируя в стремительном потоке трехтонный подрывной заряд, незамет-

но приблизиться к залитому светом и охраняемому сотнями винтовок и орудий мосту?

Прошло больше недели в бездействии. Необходимо было, чтобы противник немного успокоился и ослабил свою обостренную бдительность. И действительно, через неделю автодорожный мост больше не освещался прожекторами, хотя фонари на нем продолжали гореть. Тогда боевые пловцы решили попытаться счастья. Всякие споры о способе нападения стали теперь излишними, ибо если после всего случившегося кто-либо еще и был в состоянии взорвать мосты, так это только боевые пловцы.

* * *

В ночь на 29 сентября 1944 года боевые пловцы сошли в воду примерно в 10 км выше Неймегена. Их было 12 человек, разбитых на 3 группы по 4 человека. Каждая группа имела по одному подрывному пакету, описанному выше. В распределении сил ничего не изменилось: первая группа должна была взорвать железнодорожный мост, вторая и третья — автодорожный.

Первой группой командовал старшина-радиотехник Гейнц Бретшнейдер, который уже участвовал в подрыве моста через Орнский канал в районе Кана на фронте вторжения. В его группу входили также: боцман Егер и старшие ефрейторы Герд Олле и Вольхендорф. Эта группа стартовала первой, так как ей предстояло проплыть большее расстояние. Бретшнейдер сообщает:

«При спуске подрывных пакетов на воду возникло так много трудностей, что мы стартовали не в 12 часов ночи, как это предусматривалось планом, а лишь около 4 часов утра. После всего того, что было уже позади, первая часть пути была для нас отдыхом. Течение спокойно несло нас вниз по реке, и мы лишь изредка ударили по воде ластами, чтобы выдерживать направление. Самым главным для нас было сейчас сохранить силы для решающих минут у моста. Сначала мы плыли по участку реки, где противником был занят только западный

берег, затем вошли в зону, где противник засел на обоих берегах. Время от времени мы видели, как в воздух взлетали ракеты. Были слышны выстрелы, но они нас не беспокоили. Мы следили за тем, чтобы держаться примерно середины реки и не слишком приближаться к какому-либо из берегов.

Едва миновав последнюю излучину реки перед Неймегеном, мы сразу же заметили перед собой силуэт автодорожного моста. Все вокруг него было залито красно-желтым светом от многочисленных пожаров. Около часа ночи немецкая авиация совершила налет на мосты. Однако основная цель этого налета, заключающаяся в том, чтобы отвлечь внимание англичан от проводимой одновременно атаки боевых пловцов, к сожалению, не была достигнута из-за нашего большого опоздания. Огни пожаров залили всю местность призрачным светом. На этом фоне мост выделялся как нельзя более отчетливо. Он находился примерно в 120 м от нас у выхода из легкого поворота. Это был как раз тот поворот, о котором нас предупреждали. Вскоре мы на своей собственной шкуре испытали силу, с которой течение прижимало здесь к внешней стороне изгиба реки. Нам приходилось прилагать дьявольские усилия, чтобы не дать течению отгеснить себя к западному берегу. Через несколько минут мы оказались уже перед самым мостом, в зоне наблюдения вражеских часовых. Еще раз прикинув расстояние, отделявшее нас от левого быка, я рассчитал, что мы должны пройти рядом с ним. Тогда, перестав шевелиться, мы отдались на волю течения, чтобы не выдать себя ни малейшим движением.

Так мы беспрепятственно продрейфовали под автодорожным мостом. Еще секунд 15—20 я вынужден был сдерживать свое нетерпение, прежде чем снова начал двигаться. Такая предосторожность была необходимой, так как один из часовых на мосту мог случайно оглянуться и посмотреть вниз по течению реки. Потом я перевернулся, чтобы посмотреть вперед, в сторону «нашего» моста, и меня охватил леденящий ужас.

Самое большое в 200 м от нас через всю реку над водой тянулась какая-то преграда! Сначала я различил лишь черную линию с многочисленными утолщениями в виде узлов, но потом сразу же понял, что это был понтонный мост.

Для нас это явилось полной неожиданностью, так как никто из нас и не подозревал о существовании такого моста. Как мы вскоре установили, мост только наводился. Мы слышали голоса работавших на мосту саперов и видели над самой водой их силуэты, освещаемые вспышками сигарет. Но одновременно с этим мы увидели и то, что означало наше спасение: средние понтоны еще не были наведены. Проход виднелся примерно в том самом месте на середине реки, куда нас несла неудержимая сила течения.

«Держаться середины!» — крикнул я Олле, плывшему впереди меня у носовой части пятиметровой мины-торпеды. Это было теперь нашим единственным спасением. Если бы трехтонный подрывной пакет ударился о понтон, то сила удара по меньшей мере потревожила бы часовых. Зацепившись за один из многочисленных оттяжных канатов, пакет также оказался бы для нас потерянным, так как в условиях столь стремительного течения высвободить его было бы невозможно.

Несколькими секундами позже мы уже были у понтонного моста. Напрягая все свои силы, мы толкали мину в нужном направлении. В конце концов нам это удалось: течение пронесло нас всего в нескольких метрах от часовых, так близко, что мы, кажется, могли бы дотянуться до них рукой...»

Опыт, приобретенный группой Бретшнейдера и другими боевыми пловцами во время выполнения этого задания, привел к техническому усовершенствованию: впоследствии каждая такая мина-торпеда стала снабжаться небольшим ввинчивающимся цилиндром, который в случае необходимости боевой пловец мог ввинчивать несколькими поворотами руки. Благодаря этому по жела-

нию боевого пловца можно было незначительно снижать плавучесть мины для того, чтобы последняя могла пройти под внезапно возникающим над поверхностью воды препятствием. Однако вернемся к рассказу Бретшнейдера:

«Благополучно миновав понтонный мост, мы даже не могли позволить себе ни одной секунды передышки, так как теперь наступал момент, когда должна была решиться судьба всей операции. От железнодорожного моста нас отделяло не более 300 м. На этом коротком участке пути мы должны были выбраться из середины потока и приблизиться к нашей цели — левому быку.

Мы сразу же убедились, что наши теоретические расчеты относительно направления течения реки оправдавались. В том месте, где через реку перекинулись оба моста, она делала поворот вправо. В начале поворота (у первого моста) течение устремлялось от оси реки к внешней стороне изгиба, то есть к левому берегу. Наш мост находился уже у выхода из поворота, где течение, как бы отталкиваясь от левого берега, вновь устремлялось к середине реки. Сразу же за понтонным мостом я условленными ударами по металлическому корпусу мины подал команду: «Развязать пакет!» Веревка, которой были связаны обе части пакета в головной и хвостовой части, была разрезана. Теперь мины удерживались вместе лишь длинным и чрезвычайно толстым тросом, который должен был лечь на верховую сторону быка и удерживать с двух сторон по полутонной мине, каждая из которых должна была служить противовесом другой. Вольхендорф и Егер плыли правее. Им нужно было лишь удерживать свою мину в правильном направлении. Во всяком случае, они шли правее быка. Мне с Олле пришлось плыть изо всех сил поперек течения, чтобы оттянуть нашу мину как можно дальше влево.

Мы плыли на спине перпендикулярно к оси течения реки. Наши тела образовывали прямой угол с массивным корпусом мины, а животы находились под ней. Чтобы не выпустить мину из рук в результате физического пере-

напряжения, пришлось концы тросов, за которые мы ее тянули, предусмотрительно обвязать вокруг рук. Так, подобно дикарям, мы боролись со стремительным потоком и несущейся прочь миной, которые как бы объединились против нас.

Это была борьба за каждый сантиметр. В последние секунды мы стали опасаться, что стукнемся о каменную кладку быка и будем раздавлены миной. И действительно, мы прошли совсем рядом с быком: одни правее, другие левее его. Мина, к счастью, тоже вместо того, чтобы с грохотом стукнуться о каменную кладку, легко ударилась о деревянную обшивку, которой были обнесены быки для защиты их от плавучих льдин и дрейфующих мин.

Вольхендорфа и Егера с их миной мы уже давно потянули из виду. Сзади их не было. Лишь бы их не понесло течением, прежде чем наш противовес остановит и пригвоздит их мину к быку! Теперь оставалось лишь надеяться на прочность троса, который должен был выдержать внезапную нагрузку. Если трос не выдержит, все пропало. Однако трос выдержал. Он натянулся как раз в тот момент, когда мы углубились уже на метр под мост. Наша мина как бы повисла в воде, а мы — на ней. Сомнений больше не было: противовес занял положенное место правее быка почти у самой нижней его стороны. Именно такое взаимное расположение мин и желательно было, так как благодаря этому при одновременном взрыве обеих мин создавался необходимый крутящий момент.

Минуту мы с Олле отдохали после нечеловеческого напряжения, которое теперь было позади. Затем, освободив руки, мы сверили часы. Чеку взрывателя нужно было вытащить одновременно с точностью до секунды, чтобы часовые механизмы обеих мин начали работать в один и тот же момент. Я соскользнул под мостом вниз по течению и там позади быка в тихой воде увидел наших товарищей. Затем, цепляясь руками за каменную стену быка, я поднялся против течения к их mine. В 5 час. 30 мин. утра 29 сентября 1944 года часовые механизмы взрывателей

начали отбивать секунды. Ровно через час наши мины должны были взорваться. Теперь нам оставалось лишь открыть клапаны затопления и утопить мины...»

В рассказе Бретшнейдера нет ни одного слова об обороне противника, о том, видели ли они вражеских часовых и принимали ли меры безопасности непосредственно под мостом. Для всего этого у них не было ни времени, ни возможностей. В своей тяжелой работе, требовавшей предельного напряжения мышц и ума, они не располагали ни одной секундой времени для каких бы то ни было наблюдений или мер предосторожности — пока им наконец не осталось лишь «открыть клапаны затопления и утопить мины»...

* * *

Между тем две другие группы, имевшие задачу взорвать автодорожный мост, также находились уже в пути. Им, как и группе Бретшнейдера, удалось подойти к своему мосту без особых происшествий. Однако то ли они неверно оценили расстояние до моста, то ли слишком поздно повернули поперек отталкивающего в сторону течения — во всяком случае, их прижало вплотную к западному берегу, занятому противником. Что было делать? Попытаться, усиленно работая ногами и руками, уйти от опасного соседства с берегом? Но в этом случае противник непременно заметил бы их. Или отдаться на волю течения, рискуя оказаться выброшенными на берег? И то и другое было одинаково безнадежно. Положение, в котором они вдруг оказались, стало критическим. От берега их отделяло еще метров пятьдесят, это расстояние с каждой минутой сокращалось. Вдруг передние пловцы второй группы заметили впереди себя какую-то преграду. Правее, ближе к середине реки, она кончалась. Это была буна, выступавшая на несколько метров в реку. Удастся ли им обогнуть ее? Нет, было слишком поздно. В следующее мгновение группа оказалась в мелководье за буной. Вода доходила пловцам до бедер. Они

изо всех сил упирались ногами в дно реки, чтобы не быть выброшенными на каменную насыпь. Но все было напрасно, пакет коснулся дна и прочно сел на мель.

Что было делать? Что могли они предпринять, оказавшись на мели в 50 м от противника?

Они замерли без движения в мелкой воде, ожидая каждую минуту выстрелов. Но все было тихо, их никто не заметил. Тогда, лежа на спине или очень осторожно приподнимаясь на колени, боевые пловцы начали сантиметр за сантиметром сталкивать мину и тянуть ее в более глубокую воду. Удастся ли им снова вернуть ей плавучесть? На всякий случай один из пловцов уже вытащил предохранительную чеку, так что часовой механизм начал работать.

В этот момент пловцы услышали позади себя окрики, и вслед за тем в тишине ночи раздались ружейные выстрелы. Пловцы замерли, лежа в мелкой воде. Шум и стрельба усилились, однако ни то, ни другое их не касалось. Внимание противника было приковано к соседней буне.

Оказывается, у соседней буны, лежавшей несколько выше по течению реки, застряла третья группа боевых пловцов и теперь была обнаружена противником с берега. Это было самое худшее, что могло случиться с боевыми пловцами. Если до сих пор шансов на благополучное возвращение с задания было примерно 50 процентов, то теперь они практически равнялись нулю. Сопrotивляться было бесполезно. Англичане обрушили свой огонь на буну. Четверым боевым пловцам оставалось лишь спастись от смертоносного огня противника и опасного соседства своего собственного подрывного заряда. Они рассеялись в разные стороны.

Между тем четверо других пловцов продолжали неподвижно лежать в 200 м. То, что происходило рядом с ними, было для них живым и наглядным уроком. Если им не удастся снять свой подрывной заряд с мели, то с ними произойдет то же самое, что с их четырьмя товарищами. Но теперь, когда один пакет был потерян, ос-

тавшийся у них заряд являлся единственным средством нападения на мост.

Хотя они слышали шум и выстрелы, но подробностей всего происходившего там не знали. Они знали лишь, что теперь, пока внимание англичан было сосредоточено в другом месте, им представлялась единственная возможность выбраться отсюда со своим зарядом, чтобы, несмотря ни на что, попытаться довести операцию до конца.

Итак, за дело! Теперь они больше не обращали внимания на маскировку. Главное — быстрота. Навалившись всеми силами на тяжелый корпус мины, они столкнули ее в глубокую воду. Затем, с шумом прыгнув вслед за ней, они спустя несколько секунд снова плыли по течению, оставив буну позади.

Вокруг них засвистели пули. По ним стреляли. Но теперь они по крайней мере плыли, а не сидели беспомощно на этой проклятой буне! Напрягая все свои силы, они стремились отплыть как можно дальше от берега. Однако отклонение от первого быка было слишком велико, а течение так стремительно несло их к мосту, что им не удавалось приблизиться к быку. Тогда один из боевых пловцов устремился к минам и открыл одновременно оба клапана затопления. В 3 м перед мостом трехтонный подрывной заряд начал погружаться и лег на дно как раз под средней частью арочного строения крайнего от западного берега реки пролета. Взрыватели были сняты с предохранителя, часовые механизмы работали, но — увы! — мины лежали не у быка...

После того как боевые пловцы проделали все это, силы окончательно покинули их. Они один за другим вышли на берег и доверились одному голландцу, который завел их прямо в плен к англичанам.

* * *

Группа Бретшнейдера ничего об этом не знала. «Мы опустились на дно реки вместе с минами-торпедами, —

сообщает он, — чтобы проверить, правильно ли они легли у основания быка. Приложив ухо к корпусу мины, я отчетливо услышал тиканье часового механизма. Значит, все было в порядке. Вынырнув на поверхность, мы несколько минут отдыхали в тихой воде, затем снова отдались на волю течения, которое понесло нас вниз, и вскоре оставшийся позади нас опасный мост растворился во мраке ночи.

Первую половину пути нас удерживал вместе наш подрывной пакет. Теперь мы все плыли рядом и время от времени дотрагивались до рук соседей, стараясь не потерять друг друга из виду. Чтобы оказаться по ту сторону английского плацдарма, нам предстояло проплыть еще 24 км. Теперь все зависело от нашей выносливости.

Несмотря на все старания, я вскоре потерял из виду Герда Олле, затем Вольхендорфа и, наконец, Егера. Одиночество усилило во мне чувство физической усталости и желание спать. Лишь когда в 6 час. 30 мин. утра до меня донеслось раскатистое эхо взрыва, я снова воспрянул духом и жизненные силы вернулись ко мне. Итак, с мостом было покончено! И это сделали мы, преодолевшие все препятствия и трудности! Теперь оставалось проплыть лишь километров 15—16...

Время от времени я видел, как впереди в воздух взлетали по две ракеты, которые указывали нам место, где нас ожидали товарищи. Они были еще очень далеко, и в эту ночь мне было до них не добраться, так как уже начинало рассветать. Тогда я стал искать убежища, чтобы провести в нем день. Недалеко от берега я заметил рыбацкую лодку, до которой добрался без труда. Лодка стояла на якорю, и в ней не было ни души. Взобравшись в нее, я отыскал крохотную кабину и помню лишь, что закрыл дверь изнутри на засов. Проснулся я от страшного холода. Через грязное стекло иллюминатора просачивался свет пасмурного дня. Было около трех часов. Немного согревшись, я снова заснул и проснулся полный энергии, когда уже начинало смеркаться. Выждав еще

некоторое время, я снова вошел в воду и несколько часов подряд плыл навстречу двум белым ракетам, которые и в эту ночь продолжали регулярно взлетать в небо. Наконец я доплыл до места и осторожно вылез на берег...»

Первым, кто с сияющим от радости лицом вышел навстречу Бретшнейдеру, был Егер, вернувшийся незадолго перед этим. Ему также пришлось отсидеться день, хотя и не в столь удобной «квартире», какая подвернулась Бретшнейдеру. В поисках убежища он вылез на берег и неожиданно заметил двух приближавшихся к нему вражеских солдат. Расправившись с ними приемом джиу-джитсу, он снова вошел в воду, проплыл немного дальше и в конце концов вынужден был опять выйти на берег и пролежать весь день в дупле старого пня. Слушая рассказ Бретшнейдера о его кабине, он не мог скрыть зависти.

Теперь они вдвоем стали ожидать остальных своих товарищей. Но их ожидания были напрасны. Они были единственными, кому удалось вернуться. Из 12 боевых пловцов, участвовавших в ночь на 29 сентября 1944 года в операции по подрыву сильно охраняемых противником неймегенских мостов, 10 человек (причем некоторые после драматической схватки с противником) попали в плен к англичанам. Лишь Бретшнейдеру и Егеру удалось на вторую ночь добраться до немецких позиций. За свой подвиг они были награждены «Немецким золотым крестом».

Железнодорожный мост был разрушен, две его массивные арочные конструкции рухнули в воду. Автодорожный, правда, уцелел, однако на аэрофотоснимках можно было обнаружить, что в ездовом покрытии этого моста появились провалы. Следовательно, он по крайней мере получил повреждения. Поскольку ни один из восьми боевых пловцов, участвовавших в нападении на этот мост, не вернулся, немецкому командованию сначала не было известно что там произошло. Через некоторое время в ряде лондонских газет появилось сообщение о страшном английском офицере, который якобы удалил

взрыватель из немецкого подрывного заряда. Теперь нам известно, что этот офицер обезвредил застрявший на мели подрывной пакет третьей группы, в то время как второй подрывной заряд, легший на речное дно под мостом, взорвался, причинив мосту легкие повреждения. Поколебать же быки и прочные мостовые конструкции эта наспех затопленная не там, где следовало, мина, конечно, не могла.

ГЛАВА 8

ОДНОМЕСТНАЯ ПОГРУЖАЮЩАЯСЯ ЛОДКА «БИБЕР»

Первый старт в Фекане. Новое штурмовое средство спроектировано, построено и испытано в течение шести недель. Условия пребывания в «Бибере». Добровольцы проводят рискованные испытания на самих себе. Люди с «качествами хищных зверей». Из Роттердама в Шельду. Трагическая глава. День «Х-3». Попытка нападения «Биберов» на Мурманск.

После 20 августа 1944 года немецкого фронта на территории Франции больше не существовало. Союзникам удалось мощными танковыми клиньями осуществить прорыв с плацдарма вторжения. Войска германского вермахта повсюду откатывались назад. Смерть в облике сотен истребителей и бомбардировщиков союзников носилась в воздухе и собирала богатую жатву на забитых путях отхода немецкой армии. Кругом царил хаос. Сотни тысяч людей бежали на север и восток.

Лишь одна немецкая моторизованная колонна шла против потока и, не обращая внимания на общее отступление и воздушные налеты, упорно пробивалась к побережью Ла-Манша. Хотя солдаты, сидевшие на тяже-

лых грузовиках и покрытых брезентом прицепах, носили серую защитную форму, они принадлежали к ВМС. Время от времени, когда колонна встречала на своем пути непреодолимые препятствия, мешавшие ее дальнейшему продвижению, командир колонны предъявлял особое удостоверение следующего содержания:

«Капитан 3 ранга Ганс Бартельс является командирам отряда особого назначения ВМС. Он выполняет мой непосредственный приказ. Задание его секретно, и никто не имеет права требовать у него отчета. По его просьбе все должны оказывать ему всемерную помощь для того, чтобы он мог достигнуть цели и выполнить задание.

Главнокомандующий ВМС гроссадмирал Дениц».

Пять дней (с 22 по 27 августа) пробивалась 261-я флотилия «К» из Бельгии к побережью Ла-Манша. Флотилия, получившая на вооружение новейшее штурмовое средство соединения «К» — одноместные погружающиеся лодки типа «Бибер», должна была принять участие в борьбе против флота вторжения союзников в бухте Сены. Так как Гавр, где должна была базироваться флотилия, был уже оставлен немцами, она повернула на Фекан.

После невероятно трудного марша, во время которого люди находились без сна почти трое суток, техническому персоналу флотилии пришлось без отдыха работать еще целые сутки, чтобы привести в боевую готовность лодки, для которых многочисленные воздушные налеты не прошли бесследно. Атака флотилии должна была быть предпринята либо в одну из двух ближайших ночей, либо совсем не состояться, потому что немецкие войска уже покидали Фекан. До вступления союзников в город оставались считанные дни.

В то время как их товарищи из состава технического персонала работали буквально до упаду, водители лодок по распоряжению врача получили двадцатичасовой отдых, чтобы набраться сил перед трудной операцией. Никто бы не решился взять на себя ответственность послать не отдохнувших с дороги людей в крохотных лодках по бу-

шующему морю на выполнение задания, которое потребует от них напряжения всех их сил и способностей.

Поэтому, когда в ночь с 29 на 30 августа 1944 года 18 «Биберов» вышли на выполнение своего первого задания, их водители успели по крайней мере выспаться и отдохнуть. Скорость ветра достигала 4—5 баллов, волнение моря — 4 баллов. И хотя только двум лодкам (водители лейтенант ВМС Дозе и старшина-радиист Бёш) удалось подойти к вражеским конвоям и потопить крупное десантное судно и корабль типа «Либерти», сам тот факт, что водители «Биберов» совладали со столь неблагоприятными метеорологическими условиями, говорит о железной воле этих людей. Дозе вернулся в Фекан лишь в 10 часов утра следующего дня. Измученный, насквозь промокший, дрожащий от холода и с признаками отравления двуокисью углерода, он был все-таки счастлив сознанием одержанной победы.

31 августа Фекан был окончательно оставлен немцами. Личный состав флотилии «Биберов» уходил из города в числе последних. Большую часть штурмовых средств пришлось уничтожить. Те немногие лодки, которые удалось погрузить на автомашины и увезти из Фекана, были повреждены и выведены из строя во время ночного боя с прорвавшимися американскими танками.

* * *

Вся удивительная история создания «погружающихся одноместных штурмовых средств «Бибер» (которые ошибочно называли «сверхмалыми подводными лодками») была бы немыслима без дьявольской энергии их создателя капитана 3 ранга Ганса Бартельса. Это штурмовое средство родилось не на чертежных досках конструкторов, оно представляло собой воплощение кустарным способом идей Бартельса.

В начале 1944 года бывший капитан минного тральщика Бартельс, получивший за смелые действия в Норвегии «Рыцарский крест», был зачислен в соединение

«К», где ему предстояло стать командиром флотилии «Биберов». 4 февраля он явился вместе с капитан-лейтенантом Опладеном к директору Любекской верфи. Опладен, который до войны сам был промышленником, обычно брал на себя установление контактов с промышленностью. Офицеры изложили план Бартельса и спросили, не возьмется ли верфь за выполнение этого заказа. Во время второй беседы, состоявшейся 9 февраля, был подписан контракт, а спустя две недели, 23 февраля, был готов предварительный проект, по которому опытные мастера к 15 марта изготовили первый образец «Бибера», названный «Адамом». 18 марта Бартельс лично сел в лодку, но при первой же попытке погружения в «Бибер» набралось много воды, и он не мог самостоятельно всплыть. «Адам» был поднят на поверхность, переделан и уже 29 марта испытан в присутствии главнокомандующего ВМС. На этот раз испытания прошли успешно. Модель была сдана в серийное производство, и «Адам» стал отцом солидного семейства «Биберов»¹, насчитывавшего к концу войны 325 лодок.

На зов Бартельса отозвались добровольцы — молодые морские офицеры, техники, инженеры, даже один врач, и скоро под его руководством был создан испытательный отряд, члены которого неумоимо и часто с риском для собственной жизни проводили испытания «Биберов» с целью выяснить условия пребывания в них водителя, а также определить их технические данные и особенности.

Что же представляло собой это новое штурмовое средство, являвшееся, по определению адмирала Гейе, «осуществлением идеи, рожденной в голове фронтового солдата»? Как выглядел «Бибер»?

Погружающаяся лодка типа «Бибер» имела длину 8 м и максимальный диаметр 98 см. Ее корпусу была придана обтекаемая форма, примерно посередине располагалась

¹ «Viberg» — по-немецки «бобр». — *Прим. ред.*

небольшая боевая рубка, что придавало «Биберу» сходство с миниатюрной подводной лодкой. Над рубкой, высота которой (считая от ватерлинии) равнялась 52 см, возвышались лишь перископ длиной 1,5 м, нактоуз и шнорхель для подачи в лодку свежего воздуха. О задачах этого нового штурмового средства в наспех набросанном наставлении говорилось очень коротко:

«Погружающаяся лодка типа «Бибер» является наступательно-оборонительным средством. Благодаря ей один человек имеет возможность незаметно подойти вплотную к противнику и выпустить по нему две торпеды. Для своей личной защиты и сохранения материальной части водитель может скрыться от противника погружением на глубину...»

Конечно, в действительности дело обстояло далеко не так просто. Однако сначала несколько слов о внутреннем устройстве лодки. Корпус был изготовлен из корабельной стали, прочность его увеличивалась за счет шпангоутов и четырех поперечных переборок. Перед первой переборкой находилась только балластная цистерна. Между первой и второй переборками располагался главный отсек («центральный пост управления») лодки. Здесь сидел водитель. Его голова почти упиралась в люк боевой рубки, служивший единственным входом и выходом в лодке. Здесь же, частично вокруг водителя, частично над и под ним, были сосредоточены все рычаги управления. Но это не все. В главном отсеке помещались, кроме этого, следующие жизненно необходимые вещи: баллоны со сжатым воздухом для продувания балластных цистерн, кислородный баллон с прибором для искусственного дыхания, аккумуляторная батарея, бензобаки и бензопроводы, ведущие к двигателю. В качестве двигателя на лодках типа «Бибер» был установлен шестицилиндровый бензиновый мотор с объемом цилиндров 2,5 л, который помещался между второй и третьей переборками. За третьей переборкой находился электродвигатель и, наконец, за четвертой — кормовая балластная цистерна.

Все управление лодкой, разумеется, старались сделать как можно проще и удобнее. Однако уже из простого перечисления всех приборов и механизмов нетрудно понять, что обслуживание и безупречное управление лодкой являлись для одного человека отнюдь не легким делом. Ведь этот человек должен был объединять в одном лице функции капитана, штурмана, бортинженера и обслуживающего персонала и все делать сам — от принятия решения до последнего нажатия на рычаг. И к тому же в условиях самой сложной боевой обстановки, действуя против противника, безраздельно господствовавшего как на воде, так и в воздухе. Способен ли был на это один человек, даже прошедший самую основательную подготовку? Не превышали ли все эти требования человеческих сил?

Проводившая испытания «Бибера» группа неутомимо работала, чтобы дать ответ на эти вопросы. Испытатели не щадили себя и были готовы на самые рискованные эксперименты.

Прежде всего нужно было выяснить, может ли вообще человек длительное время находиться в тесном «Бибере». Не будет ли он испытывать недостатка в чистом, свободном от ядовитых примесей и богатом кислородом воздухе для дыхания? Ведь каждому ребенку известно, что при работе бензинового двигателя образуются ядовитые выхлопные газы, вдыхая которые человек, сам того не подозревая, причиняет большой вред своему организму. Разумеется, знали об этом также создатели и водители «Биберов». Поэтому неслучайно прилагались все силы к тому, чтобы поставить на «Бибер» дизельный двигатель. Но во-первых, таких малогабаритных дизельных двигателей вообще еще не существовало, а во-вторых, даже более крупные дизельные двигатели, которые потребовали бы, кроме всего прочего, увеличения общего тоннажа лодки, также невозможно было достать. Вообще при конструировании боевых средств можно было рассчитывать только на стандартные детали и узлы, выпускаемые

крупными сериями. Для создания же какого-либо принципиально нового боевого средства соединение «К» не имело никаких производственных мощностей.

По этим соображениям на «Биберах» был в конце концов установлен серийный бензиновый мотор производства автомобильных заводов «Опель». Каков был вред, причиняемый водителю этим мотором, и как можно было защититься от вредного действия выхлопных газов? Это был один из типичных вопросов, на который испытатели вскоре дали ответ. Проводя испытания на самих себе, они действовали по принципу создания заведомо наилучших условий для водителя.

Так, при плавании в надводном положении испытатель закрывал клапаны подачи свежего воздуха и отвода выхлопных газов. Затем в течение двух минут он впускал все выхлопные газы в лодку, выключал мотор и, не проветривая отсеки, находился 20 минут в отравленном воздухе. В отчете о результатах одного такого испытания говорилось:

«По истечении 20 минут у водителя N началось головокружение, появились ощущение слабости и шум в ушах, которые вынудили его немедленно проветрить отсек. N из последних сил толкнул башенный люк и стал глубоко вдыхать ворвавшийся внутрь свежий морской воздух. После того как первые признаки отравления стали проходить, он внезапно почувствовал, особенно после того как немного поел, сильную головную боль, которая не поддавалась действию никаких болеутоляющих средств. Спустя 5 часов началась сильная рвота. Внушающее опасение состояние продолжалось свыше 24 часов и начало постепенно улучшаться лишь под действием атропина и в результате воздержания от приема пищи...»

Испытатели пришли к единодушному заключению, что моторное отделение должно быть полностью изолировано от сиденья водителя воздухонепроницаемой перегородкой. Разумеется, между моторным отделением и главным отсеком, где находился водитель, была установлена

переборка, но двигатель нуждался в воздухе, а воздух поступал через шнорхель сначала в центральный пост управления и лишь оттуда через обратный клапан в переборке — в моторный отсек. Обеспечивало ли это полную безопасность? Несмотря на все меры предосторожности, ядовитые газы могли распространяться в лодке по крайней мере в тот момент, когда расположенный на конце выхлопной трубы позади боевой рубки выпускной клапан не работал или если он был поврежден огнем противника, или если после погружения, во время которого этот клапан, конечно, закрывался, водитель просто забывал снова открыть его перед пуском мотора... Наконец, для бензобаков также невозможно было найти другого места, кроме передней части главного отсека, а бензопроводные трубы проходили на корму под сиденьем водителя и рядом с ним. Кроме того, в главном отсеке располагались аккумуляторы, которые также могли дымить.

В итоге водитель, отважившийся выйти на «Бибере» в открытое море, неизбежно сталкивался с множеством опасностей, не говоря уже об «обычных» для таких крохотных подводных лодок проблемах дыхания, с которыми читатель уже знаком по описанию действий «Негеров» и которые возникают из-за перенасыщения воздуха углекислым газом и недостатка кислорода. Результаты продолжительных испытаний в этом направлении нашли следующее отражение в инструкции по использованию погружающихся лодок типа «Бибере»:

«При подводном плавании водитель может свободно дышать в изолированном от моторного отсека газонепроницаемой перегородкой главным отсеке около 45 минут. После этого происходит перенасыщение воздуха углекислым газом, в результате которого водитель сначала засыпает, а затем его организм подвергается более тяжелому отравлению. Поэтому для вывода углекислого газа водитель должен, надев на лицо маску, производить выдох через шланг, ведущий в окислительный патрон. Всего

таких патронов у водителя три, каждый из них рассчитан на 7,5 часа... Подаваемого определенными дозами кислорода хватает на 20 часов подводного плавания...» Не говоря далее о мореходных и навигационных трудностях, которые возникали в ходе каждой операции, проводимой в сложных условиях прибрежных районов. Не говоря о необходимости быстрой реакции у водителя, если, например, лодку обнаруживал и настигал вражеский истребитель-бомбардировщик и она должна была камнем уйти под воду, для чего водителю нужно было последовательно выпустить воздух сначала из носовой, затем из кормовой балластных цистерн, переложить горизонтальный руль, выключить бензиновый и включить электрический двигатель, закрыть клапан выхлопной трубы за спиной и клапан притока свежего воздуха над головой, — и проделать все это почти одновременно, за несколько секунд, не теряя при этом хладнокровия и ясности мысли.

Не говоря, наконец, о психологических факторах, связанных с одиночеством водителя и необходимостью в одиночку бороться с коварным морем, с бдительным противником и не в последнюю очередь с собственной усталостью, нередко граничащей с изнеможением.

Разумеется, предпринимались попытки путем применения специальных средств сообщить водителям «Биберов» «качества хищных зверей». Для этого им давали так называемые таблетки Д-IX, которым приписывались следующие свойства: регулируемое отодвигание границы усталости, повышение сосредоточенности и критической способности, усиление субъективного ощущения мышечной бодрости, ослабление мочеиспускания и кишечной деятельности. Конечно, это были бы неплохие показатели, но чем они достигались?

Как только в соединении «К» стал известен химический состав таблеток, сразу же появились сомнения в целесообразности их применения. Одна таблетка содержала в себе равные дозы первитина, кокаина и эвкодала, то есть представляла собой не что иное, как ярко выражен-

ное наркотическое средство. Водители, как обычно испытав это средство на самих себе, забраковали его.

В медицинском заключении о результатах испытания говорилось: «Для проведения опыта добровольно вызвались пять офицеров. Уже через час после приема 1—2 таблеток у всех пятерых начались неприятные явления. У тех, которые перед приемом таблеток хорошо выпались и отдохнули, наблюдалась кратковременная эйфория, сопровождавшаяся дрожью в руках. Те, которые принимали таблетки в утомленном состоянии, жаловались на слабость в коленях и потягивание в мышцах. В период действия таблеток Д-IX происходило постепенное ослабление деятельности центральной нервной системы, желанная эйфория быстро ослаблялась, рефлекторные процессы и мыслительная деятельность притуплялись. Кроме того, иссякала бодрость и снижалась критическая способность, а обильное потоотделение вызывало ощущение разбитости (которое человек обычно испытывает после опьянения), сильной усталости и подавленности...»

В медицинском заключении не было сказано ни одного доброго слова по поводу «этого метода «доппинга», который если и устранял процессы торможения, то только у кошек и лошадей, но не у людей». «Опиат воздействует на центральную нервную систему чисто наркотически. Признаков эйфории объективно почти не наблюдается, сонливость наступает уже в период наивысшего напряжения... Возбуждающее действие является исключением и очень трудно регулируется. Как правило, наступает очень сильная потребность сна, которую тем труднее побороть, чем больше было принято таблеток... Поэтому следует настоятельно предостерегать от применения этого средства как вызывающего явления, прямо противоположные желаемым».

Серия встречных испытаний, проведенная в отряде, показала, что очень хорошее возбуждающее действие оказывает шоколад «Кола» и другие препараты из ореха кола (благодаря содержащемуся в них пурину и кофеи-

ну) и что водителям «Биберов» при сильном переутомлении рекомендуется принимать небольшую дозу первитина. Но самым главным требованием перед выходом на задание является «крепкий спокойный сон не менее 10 часов, который не следует нарушать никакими психическими возбуждениями».

Несмотря ни на что, вопрос о том, могут ли бойцы-одиночки настолько напрячь все физические и духовные силы, чтобы довести до успешного конца операцию своих «Биберов», оставался открытым и выдвигался снова и снова. Ответ на этот вопрос могла дать только практика, и она показала, что «Биберы» вписали в короткую историю немецкого соединения «К» одну из самых трагических глав.

* * *

В начале сентября 1944 года среди водителей «Биберов», находившихся в лагере «Блаукоппель», царила большая радость. Несмотря на неблагоприятно сложившиеся обстоятельства (сухопутный марш в условиях постоянной угрозы с воздуха, большое расстояние до бухты Сены и неблагоприятные атмосферные условия), «Биберы», действуя из Фекана, добились первого, хотя и скромного успеха. Отраднее всего было то, что все 18 участвовавших в операции «Биберов» вернулись назад. Для начала было неплохо.

Теперь вновь сформированные флотилии «Биберов» были перебазированы в Роттердам, чтобы оттуда осуществлять нападения на флот союзников в нижнем течении Шельды. Это был значительно более трудный район боевых действий по сравнению с французским побережьем Ла-Манша. Поэтому, когда германская служба радиоразведки, дислоцировавшаяся в Зирикзе на острове Схаувен, сообщала о движении вражеского конвоя (а она сообщала почти ежедневно о нескольких конвоях, так как благодаря перехваченным радиопереговорам противника, которые последний вел чаще всего открытым кодом,

была удивительно точно осведомлена о движении вражеских судов), это еще отнюдь не означало, что для атаки этих судов немедленно выходила группа «Биберов».

Для этого нужно было, во-первых, чтобы сила ветра не превышала 3—4 баллов, так как в противном случае водителю «Бибера» пришлось бы тратить все силы на борьбу с морской стихией. Во-вторых, стартовать следовало с началом отлива, чтобы преодолеть расстояние до района Флиссингена, равное почти 40 морским милям, с помощью отливного течения, довольно сильного здесь. Плыть навстречу приливному течению было бы бессмысленно, так как скорость его свела бы на нет скорость лодки и ей не удалось бы продвинуться ни на милю. Наконец, нужно было, чтобы отлив начинался в дневные часы. Тогда «Биберы» прибывали в район боевых действий вечером, а ночью под покровом темноты могли атаковать вражеские корабли в надводном положении. Днем шансы на успех были незначительны, так как противник господствовал на море и его сторожевые корабли были слишком многочисленны, чтобы «Биберы» смогли проскользнуть за их линию охранения и приблизиться к вражеским конвоям.

Если все упомянутые выше условия совпадали и вдобавок выдавалась темная, безлунная ночь, капитан 3 ранга Бартельс посылал на задание максимально возможное количество «Биберов». Обслуживающий персонал доставлял тщательно подготовленные и проверенные лодки сначала к исходному пункту. В декабре 1944 — январе 1945 года таким исходным пунктом являлся Хеллевуотслейс, а впоследствии, после того как этот расположенный за морским шлюзом небольшой портовый бассейн был поврежден выпущенной по неосторожности собственной торпедой, местом старта стал служить Роттердамский порт. Там водители «Биберов» занимали свои места в лодках, число которых при некоторых крупных диверсиях доходило до 20—30, и ждали сигнала старта. Сидя на спинках узких сидений, они почти до пояса высывались через

люки своих боевых рубок. Если вода в реке была спокойной и не было опасности, что волной захлестнет рубку, то водители преодолевали еще некоторое расстояние в этой легкомысленной «капитанской позе». Лишь приближаясь к открытому морю между островами Гуре и Ворне, или у сигнального поста на молу Хук-ван-Холланд водитель должен был срочно опуститься в свою тесную кабину и задраить люк над головой, потому что здесь их уже караулили вражеские истребители-бомбардировщики, от которых «Биберов» могло спасти лишь мгновенное погружение.

Но не всегда водители «Биберов» своевременно замечали самолеты противника, чтобы успеть уклониться от их налета. Из-за этого операции часто срывались еще в непосредственной близости от мола Хук-ван-Холланд, всего через каких-нибудь час-полтора после старта. Не раз немецким солдатам, находившимся в тот момент на берегу, приходилось быть вынужденными свидетелями неравного поединка «Биберов» с вражескими самолетами. Следовательно, в этих случаях обстоятельства гибели «Биберов» были известны. Иногда о них узнавали также по рассказам самих водителей, которым благодаря счастливой случайности удавалось избежать ранения и гибели на дне морском, хотя их лодки были обстреляны бортовыми пушками самолетов и потоплены. Настигнутые противником часто еще в виду своего берега, эти водители имели больше всего шансов остаться в живых.

Ефрейтор Рётгер был одним из тех, кому таким образом удалось вернуться домой. Первые же снаряды бортовых пушек английского самолета попали в воздушные камеры обеих мин, которыми «Бибер» был вооружен вместо торпед. Лодка сразу же стала терять плавучесть. Тогда Рётгер освободил крепления мин, и избавившийся от груза «Бибер» выскочил на поверхность воды. Этого только и ждал английский летчик, который снова пошел в атаку. Но на этот раз проворнее оказался немец. Открыв клапаны балластных цистерн, он камнем пошел



Тягач вытаскивает «Мольх» на берег



Германская сверхмалая лодка типа «Мольх»

вниз. Затем, круто переложив руль на правый борт, он ушел в сторону от смертоносной линии разрывов вражеских снарядов. Около получаса водитель двигался под водой на электродвигателе, надеясь уйти из опасной зоны, и всплыл на поверхность лишь тогда, когда, по его подсчетам, он был в безопасности.

Но тут счастье в этом неравном бою снова оказалось на стороне противника и теперь уж окончательно. Едва «Бибер» достиг поверхности воды, как был засыпан градом вражеских снарядов. Стекла боевой рубки разлетелись, несколько снарядов попало в выхлопную трубу и машинное отделение, вода ворвалась в лодку, которая получила дифферент на корму, равный примерно 30°. Убедившись в небоеспособности своего противника, англичанин оставил его в покое и удалился. Некоторое время Рётгер продолжал дрейфовать по течению, но, видя, что вода в лодке постоянно прибывает, батареи начинают дымить и «Бибер» каждую минуту может окончательно затонуть, он был вынужден покинуть лодку и попытаться добраться до берега в небольшой надувной лодке. Между тем английский летчик несколько раз подлетал к берегу, затем возвращался назад, делал один разворот над Рётгером, другой... Казалось, он беспокоился о том, чтобы вышедший на помощь спасательный катер непременно нашел одинокого человека в резиновой лодке. Убедившись, что спасательный катер шел правильным курсом, он помахал рукой из своей машины и улетел в западном направлении. Рётгер был подобран и целым и невредимым доставлен к своим. Он не был даже легко ранен...

От Рётгера и некоторых других мы знаем, как им удалось уцелеть после того, как их лодки были потоплены. Но какова была участь других? Например, тех, которые достигали Шельды и атаковали вражеские корабли? Или тех, которым даже удавалось пробраться к Остендскому рейду, где часто стояли конвои союзников, ожидая попутного прилива для входа в Шельду? Или тех, которых прилив загонял далеко в Шельду, пока они не сяди-

лись там на одну из многочисленных отмелей? Обо всех этих водителях «Биберов» мы почти ничего не знаем, так как вернувшихся можно пересчитать по пальцам. Возвратились лишь те немногие, которым, кроме их знаний, помогло счастье; которые не потеряли ориентировку и даже после того, как у них было израсходовано горючее или вышел из строя двигатель, сумели, искусно используя попутные морские течения, опускаясь на дно при встречных течениях и всплывая при изменении их, добраться хотя бы до Схаувена — ближайшего острова, находившегося еще в руках немцев.

В большинстве же своем водители «Биберов», одни раньше, другие позже, стали жертвами многочисленных врагов, к числу которых относились не только вражеские корабли и самолеты, но и коварные недруги, подстергавшие водителей в самих «Биберах»: истощение или ядовитые газы. Время от времени немецкая служба радиоразведки перехватывала радиограммы противника с сообщениями о том, что какой-либо английский корвет или другое сторожевое судно подобрало «Бибера» со спящим или мертвым водителем. В некоторых радиограммах сообщалось также о потоплении судов союзников в устье Шельды, и если в этот момент «Биберы» находились на выполнении задания, то это было единственным подтверждением их успешных действий. Сами водители чаще всего пропадали без вести.

* * *

«Иногда, возвращаясь вечером в свою комнату, — рассказывает один из водителей «Биберов», — мы замечали, что койка какого-нибудь нашего товарища, ушедшего на задание дней шесть-восемь тому назад и не вернувшегося обратно, занята другим. В эти минуты нам становилось ясно, что мы избрали чертовски опасное ремесло. Но на это была наша добрая воля...»

Над этими большей частью молодыми людьми не довел приказ, который неумолимо толкал бы их в спину.

Разумеется, никто и не препятствовал им участвовать в рискованном деле. Мерилом у них, как и вообще чаще всего в соединении «К», была добрая воля, собственное свободное решение. Конечно, командование, начиная от командира флотилии и кончая штурманом, заботилось о создании всех предпосылок, без которых действия «Биберов» с самого начала были бы обречены на провал. Но хочет ли тот или иной водитель, несмотря ни на что, участвовать в операции, уверен ли он, что в любых условиях совладеет со своей лодкой, верит ли, что останется в живых и вернется назад, — эти вопросы могли решать лишь сами водители «Биберов».

Разумеется, в такой открытой форме эти вопросы не ставились. И все же любой наблюдательный начальник мог без труда прочесть мысли своих подчиненных.

«Достаточно было иметь наблюдательный глаз, — рассказывает последний командир 261-й флотилии «Биберов» старший лейтенант Удо Гекман, — чтобы выбрать среди водителей «Биберов» тех, которые были уверены в себе. Во время обсуждения плана очередной диверсии, когда мы с водителями, не скрывая никаких трудностей, и как можно подробнее разбирали все то, что нам предстояло проделать, легче всего было заметить, кто из них становился вдруг как бы тише и задумчивее. Впоследствии, когда в беседе с глазу на глаз этим водителям предлагали остаться, они чаще всего с благодарностью соглашались...»

«Эти в высшей степени порядочные молодые парни проявляли замечательный коллективизм, — рассказывает врач флотилии «Биберов» д-р Фишер. — Они были охвачены искренней любовью к своим «Биберам». Ужасно гордясь своей профессией, они чувствовали себя смертельно обиженными, если по каким-либо причинам, пусть даже не связанным с их личными данными, их не посылали на задание. Число желающих принять участие в операции всегда превышало количество боеспособных лодок, и «борьба за места» не прекращалась. Некоторые

водители, здоровье которых было не на высоте и которым, на мой взгляд, нужно было воздержаться от опасного плавания в «Бибере», умоляли меня разрешить им идти на задание и дать справку о выздоровлении. Нелегко было убедить их, что я отказывал им не из личной неприязни.

Такое пренебрежительное отношение к опасностям почти не изменилось даже тогда, когда стало очевидно, что большинство водителей, несмотря на свою твердую веру в успех и в благополучное возвращение, не возвращается с задания. Главным здесь, пожалуй, было характерное для молодых людей желание совершить какой-нибудь подвиг и этим продемонстрировать свои качества настоящего мужчины».

Однако этот энтузиазм водителей «Биберов» был не чем иным, как внешней оболочкой вокруг подгнившего ядра. Не раз их задорные, полные энергии, ухарства, а подчас и сарказма речи ни с того ни с сего уступали место подавленному настроению.

Иногда по вечерам врач подсаживался к водителям, уже находившимся в постелях, и «настраивал волну» на личные заботы и нужды молодых солдат, на все, что они хотели высказать перед тем, как отправиться на выполнение задания. И они были откровенны, хотя потом брали себя в руки, и ни один человек больше не вспоминал об этом. Оболочка вновь смыкалась.

Описываемый период боевых действий «Биберов» из Роттердама продолжался 3 месяца: с декабря 1944 по февраль 1945 года. Поскольку, однако, для выхода «Биберов» в море требовалось сочетание очень большого количества различных предпосылок, за это время удалось провести лишь несколько диверсий, в которых в общей сложности приняло участие 110 «Биберов». Поэтому потери, выраженные в абсолютных цифрах, были незначительными, хотя относительно они были велики. Трагический по своим последствиям несчастный случай в Роттердамском порту, когда своя собственная торпеда уничтожила почти всю флотилию, положил конец применению «Биберов».

В дальнейшем это одноместное штурмовое средство, которое для «защиты водителя и материальной части» обладало способностью погружаться на глубину, стало применяться для выполнения лишь отдельных заданий по минированию близлежащих объектов, например, использовавшегося судами противника канала между двумя голландскими островами.

На море же «Биберы» уступили место более крупным и гораздо более надежным подводным лодкам типа «Зеехунд».

* * *

Под вечер 5 января 1945 года (день «Х-3») три немецкие подводные лодки вышли со своей базы «Блэк-Уотч», расположенной в Северной Норвегии недалеко от Харстада. И хотя это были самые обыкновенные подлодки, они являли зрелище поистине необычное, так как каждая из них имела на палубе перед боевой рубкой и позади нее по «Биберу». Все это придавало им сходство с вышедшей на прогулку большой семьей из троих взрослых и шестерых детей. Что же это была за «прогулка»?

«Х» обозначал день нападения «детей» — шести «Биберов» со специально отобранными для этой цели наиболее способными водителями — на бухту Ваенгу. Там на рейде Мурманского порта стояла часть соединения военных кораблей, сопровождавших в Мурманск крупные конвои с военным имуществом, которые направлялись из Англии и США в Советский Союз. Среди этих кораблей был линкор «Ройял Соверен», который англичане передали Советам и который теперь назывался «Архангельск». Кроме того, там стояли один авианосец, несколько крейсеров и эскадренных миноносцев. Для нападения на эти цели малые штурмовые средства были более приспособлены, чем любой крупный военный корабль.

В начале ноября 1944 года 265-я флотилия соединения «К», имевшая на своем вооружении лодки типа «Бибер» и накопившая к тому времени боевой опыт в ходе ус-

пешных боевых действий против флота вторжения союзников, прибыла в Северную Норвегию. Тотчас же началась тщательная подготовка к операции. Само собой разумеется, лодки сначала надлежало доставить как можно ближе к Мурманску, так как их собственный радиус действия был далеко не достаточен. В качестве носителей можно было использовать лишь подводные лодки. В противном случае нельзя было рассчитывать на то, что «Биберам» удастся приблизиться к району предстоящих действий незаметно для воздушной разведки противника. Опыты с такой транспортировкой «Биберов» на подводных лодках уже были проделаны в Балтийском море и дали удовлетворительный результат.

У входа в Мурманский порт противник создал несколько оборонительных поясов. Между островом Кильдин и побережьем в районе мыса Сеть-Наволок патрулировали многочисленные быстроходные катера, снабженные радарными установками, приборами для подслушивания, автоматическими огневыми средствами и глубинными бомбами. «Биберы» предстояло опустить на воду на значительном удалении от этого оборонительного пояса, поскольку процесс спуска продолжался минут десять, и если бы противник застал их врасплох за этой работой, то могли бы произойти неприятные вещи.

Спуск «Биберов» на воду предполагалось произвести около 15 часов дня перед ночью, на которую было назначено проведение операции. Сама атака должна была состояться ровно в 3 часа ночи, так как опыт показывал, что в этот час даже самые выносливые часовые становятся менее внимательными. Следовательно, на преодоление расстояния до бухты Ваенги, равного 40 морским милям, «Биберам» давалось 12 часов. Однако перед входом в бухту им предстояло встретиться с новым препятствием: системой сетевых и боновых заграждений, закрывших вход в бухту по обе стороны от небольшого островка Сальный таким образом, что ни один непрошенный гость не мог пробраться к боевым кораблям.

В ходе подготовки, естественно, возник целый ряд вопросов, касавшихся возможностей преодоления столь сложной преграды. Из какого материала были сделаны заграждения? Где находился проход и в какие часы он открывался? Нельзя ли было пройти под заграждениями, и если да, то в каких местах? Кроме того, нужно было знать, не было ли других заграждений в довольно протяженном Кольском заливе, ведущем в Мурманский порт? Или минных полей? По каким фарватерам осуществлялось движение судов в обход всех этих препятствий?

Имевшиеся у немцев данные давали на эти вопросы далеко не полный ответ. Тогда одна подводная лодка, действуя методом, который в обычных условиях не допускался, захватила у самого мурманского побережья русскую рыбацкую лодку и доставила ошеломленного рыбака в Харстад, где у него вывели все, что ему было известно о бухте Ваенге. После этого водители «Биберов» начали тренироваться в прохождении под сетевым заграждением, расставленным перед входом на их собственную базу, и тренировались до тех пор, пока не достигли в этом деле известного мастерства и не научились незаметно преодолевать заграждение в непосредственной близости от сторожевых судов.

На 8 января 1945 года нападение было назначено потому, что в эту ночь ожидалась благоприятная фаза луны. К полуночи «Биберам» в полной темноте удалось бы незаметно проскользнуть мимо сторожевых катеров противника. Затем взошла бы луна, находившаяся как раз в последней четверти. Свет ее, не будучи очень ярким, все же помогал бы водителям в ориентировке и обнаружении вражеских кораблей. Атаковать «Биберы» должны были одновременно в строго установленный час. До этого момента никто из водителей не должен был выпускать свои торпеды, чтобы преждевременной атакой не потревожить вражескую оборону и не помешать своим товарищам.

Был тщательно продуман также вопрос встречи «Биберов» со своими «плавучими базами» после выполнения задания. Ведь в принципы соединения «К» входило

внушение каждому бойцу-одиночке уверенности в том, что его всегда ждут товарищи, готовые предпринять все меры, чтобы найти и спасти его.

Командир группы капитан-лейтенант Вольфганг Вёрдеман в ходе подготовки нападения на Ваенгу учел все до мельчайших подробностей. Он пишет:

«Научный центр» соединения «К» изготовил и прислал нам из Германии рисунки с начертанием всей береговой линии, вдоль которой нам предстояло двигаться. На рисунках силуэт побережья и все ориентиры были изображены под таким же точно ракурсом, под каким их должен был видеть водитель «Бибера» из своей возвышавшейся на полметра над поверхностью воды боевой рубки, находясь на определенном расстоянии от берега.

Водители «Биберов» с утра до вечера заучивали маршруты и расстояния, названия и очертания ориентиров, гидрорежимы данного морского района, время восхода луны и ее положение в различные часы ночи, вид звездного неба в районе Мурманска, установленные часы и пути отхода. Аэрофотоснимки и другие письменные материалы дополняли сведения о районе предстоящих боевых действий...»

Следовательно, выходом в день «X-3» трех подводных лодок с шестью «детьми» на палубе начиналось проведение тщательно подготовленной диверсии. И все-таки бухта Ваенга, служившая местом стоянки многочисленных военных кораблей союзников, не подверглась атаке ни единого «Бибера»... Почему? Перед нами отчет о ходе операции:

«Подводные лодки миновали Тромсё и с восходом луны легли на грунт в Люнгс-фьорде. В середине следующего дня («X-2») движение возобновилось. Однако сильная вибрация подводных лодок, вызванная работой дизельного двигателя, привела к повреждению двух «Биберов», у которых вышли из строя бензопроводы, в результате чего внутри «Биберов» стал распространяться сильный запах бензина. Помимо того что пары бензина затрудняли дыхание водителя, они могли также взорваться, если бы при пуске электродвигателя образовалась искра».

Подобные неприятности уже дважды имели место во время испытания «Биберов», причем в одном случае взорвавшимися парами бензина был тяжело ранен водитель. После этого были предприняты все меры, чтобы сделать «Биберы» «стойкими к встряскам»... И вот теперь такие вещи повторялись вновь! Далее в отчете говорится:

«Прямо на ходу водители проверили и подтянули соединительные гайки бензопроводов и снова доложили о боевой готовности «Биберов». Подводные лодки уменьшили скорость, чтобы свести вибрацию к минимуму. Дважды из-за воздушной тревоги всему отряду приходилось на некоторое время погружаться, но все обошлось благополучно. Перед мысом Нордкап снова вышли из строя два «Бибера». На этот раз расшатались не только гайки бензопроводов, но и другие уплотнения, так что при погружении имели место небольшие прорывы воды. Собственными средствами устранить эти повреждения было невозможно.

Тем не менее операция не была отменена, хотя в ней теперь могли принять участие не шесть, а всего четыре «Бибера». Отряд неуклонно двигался к мурманскому побережью. Но через некоторое время по той же причине вышел из строя третий, а затем и четвертый «Бибер». Тогда с болью в сердце пришлось отдать приказ о возвращении в свою базу...»

Вот почему нападение на Мурманск не состоялось. Снова бензиновый мотор и не поддавшиеся изоляции пары бензина обрекли на провал тщательно спланированное и подготовленное нападение «Биберов» еще до того, как оно вообще началось.

Немецкие конструкторы сделали для себя соответствующие выводы и разработали новую модель «Бибера», которая значительно превосходила по размерам первую. В качестве двигателя использовался дизель, экипаж должен был состоять из двух человек, чтобы вся нагрузка не ложилась на водителя-одиночку. Однако до конца войны работа по созданию нового «Бибера» так и не была завершена.

ГЛАВА 9

ДВУХМЕСТНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ЗЕЕХУНД»

Штурмовое средство с отличными качествами. Невероятно короткая продолжительность погружения. «Дизель не погубит нас». Благополучное возвращение в свою базу, несмотря на жесточайшее преследование глубинными бомбами. Освещенный «проспект» через Па-де-Кале. Некоторые цифры о проведенных диверсиях и одержанных победах. «Зеехунд» топит эскадренный миноносец «Ла Комбатант». Боевой отчет лейтенанта Шпарбродта. Последние рейсы: с «масляными торпедами» в Дюнкерк.

В отличие от погружающейся лодки типа «Бибер» двухместное штурмовое средство «Зеехунд» представляло собой, правда, тоже небольшую, но зато самую настоящую подводную лодку. Хотя и в данном случае проектирование, строительство и испытание были осуществлены в предельно сжатые сроки (на всю работу было затрачено менее шести месяцев), конструкторам сразу же удалось создать удачный образец. Новое боевое средство применялось с января по апрель 1945 года в морском районе между Темзой и Шельдой и в проливе Па-де-Кале. Действуя в самых сложных условиях, «Зеехунды» успешно

боролись с многочисленными сторожевыми кораблями союзников (миноносцами, корветами, траулерами и канонерскими лодками) и доказали свои превосходные качества. Почти каждому из 70 экипажей «Зеехундов», участвовавших в этот период в боевых действиях, удалось пережить редкие по своему драматизму события.

«Зеехунды» в отличие от обычных подводных лодок оказались малоуязвимыми со стороны авиации противника — самого опасного врага немецкого флота. И водители очень скоро усвоили, как вести себя и что можно позволить себе при внезапном налете вражеского истребителя-бомбардировщика. Наблюдая за самолетом, они видели, как он в свою очередь замечал их лодку, затем, не пошевелив пальцем для принятия мер защиты, ждали, пока он набирал высоту для атаки. Только когда самолет становился не более шмеля и вот-вот должен был начать пикирование, командир «Зеехунда» соскальзывал вниз на свое сиденье, задраивал над головой люк и заполнял носовую балластную цистерну. «Зеехунд» на полном ходу нырял под воду и через каких-нибудь 6—7 секунд был уже на глубине 5 м.

Это было решающее преимущество. Если учесть то обстоятельство, что подводная война прекратилась главным образом из-за увеличения количества самолетов, которые совершенно неожиданно атаковали своими бомбами и бортовыми огневыми средствами плавающие в надводном положении подлодки, то можно по достоинству оценить чрезвычайно короткую продолжительность погружения этой сверхмалой подводной лодки. Рекордное время погружения по тревоге у обычной подводной лодки водоизмещением 500 т равно 27 секундам, обычно же подводные лодки тратят на это 35—45 секунд. Юркий «Зеехунд», принимавший при погружении почти вертикальное положение, мог уйти под воду гораздо быстрее: рекордное время его погружения равнялось 4 секундам!

Под водой «Зеехунд» также ни на минуту не терял своей маневренности. Для надводного плавания на нем

был установлен серийный 6-цилиндровый дизельный двигатель, а для подводного плавания — электромотор главного водоотливного насоса подводной лодки обычного типа. Независимо от этого в случае необходимости погружения по тревоге на полном ходу дизельный двигатель продолжал работать и под водой до тех пор, пока «Зеехунд» не опускался до глубины 10 м, а в исключительных случаях — 15—17 м. Это оказывалось возможным благодаря тому, что выхлопные газы выбрасывались через соответствующий клапан под давлением 2 ат. Только когда лодка достигала критической глубины 20 м, второй член экипажа (бортинженер) должен был по возможности быстрее закрыть клапан, так как здесь нужно было опасаться, что постоянно увеличивающееся давление воды превысит давление выхлопных газов и тогда вода ворвется в лодку и затопит двигатель.

Но откуда брал дизель воздух при работе в подводном положении? Он всасывал его из лодки, лишая тем самым экипаж самого необходимого в условиях подводного плавания. Теоретически было вполне возможно, что мотор выкачает из «Зеехунда» весь воздух, как выкачивают его из электрической лампочки. Тем не менее водители «Зеехундов» не беспокоились на сей счет и с уверенностью говорили: «Дизель не погубит нас».

Это было доказано еще в ходе испытания лодки. В тот самый момент, когда у людей начиналось усиленное сердцебиение, появлялся шум в ушах и начинала ощущаться нехватка воздуха, дизель также прекращал работу. Нехватка воздуха оказывала на него такое же действие, как и на двух членов экипажа. Поэтому они втроем составляли единое целое. Пока давление воздуха в лодке не опускалось ниже 550 миллибар, они могли жить: люди — дышать, мотор — работать. Как только давление становилось ниже этого уровня — и мотор, и люди выходили из строя...

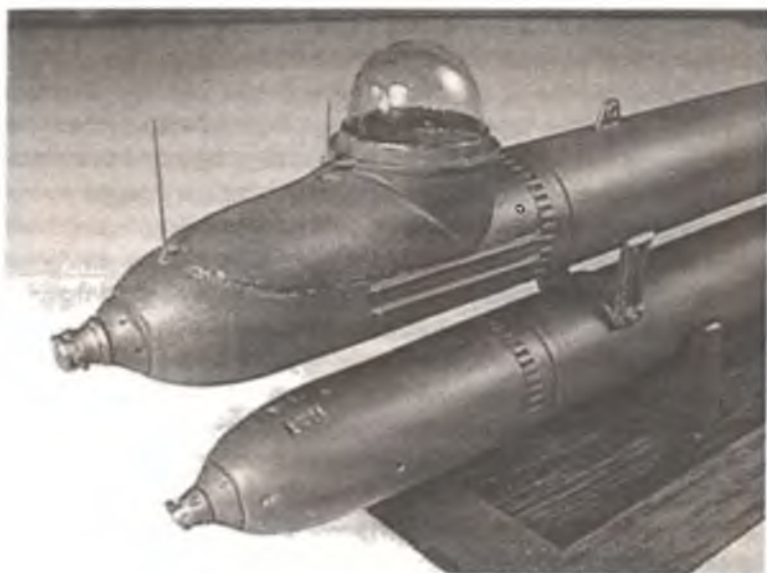
Конечно, на практике это случалось лишь в самых исключительных случаях, но все же такую возможность следовало учитывать. Обычно «Зеехунд» опускался с ра-

ботающим дизелем до глубины 10 м, после чего бортиженер включал электродвигатель. Все это продолжалось секунды, так что дизель не успевал выкачать из лодки значительное количество воздуха.

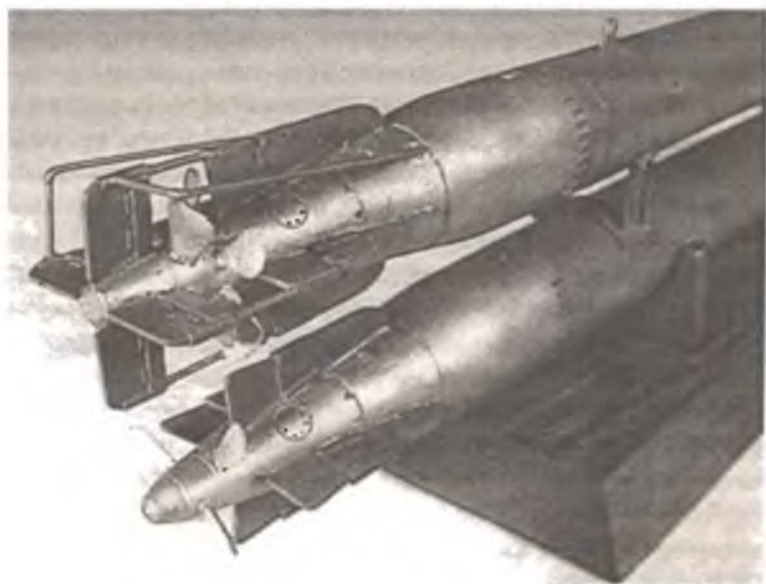
Уже это одно доказывало, что «Зеехунд» обладал отличными качествами. Кроме того, он почти не отражал радиолокационных волн, и даже столь опасные для подводников глубинные бомбы практически весьма редко могли его поразить, так как самая сильная взрывная волна не находила на крохотном корпусе «Зеехунда» настоящего препятствия и только отбрасывала его под водой, как мячик, в сторону.

Так, например, «Зеехунд» под командованием лейтенанта Ливониуса выдержал удары 76 глубинных бомб, часть из которых разорвалась в непосредственной близости. Лодку, погрузившуюся на глубину более 60 м, бросало по дну из стороны в сторону, она получила множество небольших пробоин и в довершение всего лишилась возможности передвигаться, так как аккумуляторные батареи вышли из строя. Лишь гораздо позже, когда противник оставил «Зеехунд» в покое, Ливониусу удалось всплыть, используя благоприятное восходящее течение, которое подхватило и вынесло его лодку на поверхность. Экипаж имевшимися на борту средствами устранил наиболее серьезные повреждения, полученные лодкой во время атаки. Затем, откачав из лодки воду, Ливониус и его бортиженер, наконец, добились того, что дизель и электродвигатель вновь заработали. После этого они благополучно вернулись в базу, сумев на обратном пути выдержать еще атаку шести английских канонерских лодок.

Командир другого «Зеехунда» лейтенант Макс Хубер со своим бортиженером Зигфридом Эклофом, выйдя в марте 1945 года впервые на выполнение задания, потопили вражеское транспортное судно грузоподъемностью около 5 тыс. брт и, не подвергшись преследованию, благополучно вернулись в свою базу Эймёйден. Впрочем, если они думали, что так бывает всегда, они глубоко ошибались.



Модель «Негера»



Эклоф рассказывает: «Со всеми трудностями, связанными с пребыванием в «Зеехунде», нам довелось познакомиться уже во время второго нашего рейса... Всплыв ночью на поверхность воды, мы увидели неповторимое по красоте свечение моря. В кильватере за нами тянулась как бы огненно-зеленая борозда. На палубе и боевой рубке бриллиантами сверкали капельки воды. Вдруг военная действительность вновь напомнила нам о себе: впереди показался конвой. Эти корабли также оставляли позади себя широкие огненные борозды. Может быть, мы были ослеплены этим видением, во всяком случае атака не принесла нам успеха. То, что мы приняли за крупные корабли, расстояние до которых составляло, по нашему мнению, 600—800 м, оказалось в действительности небольшими судами, прошедшими в каких-нибудь 200 м от нас. Выпущенная торпеда, конечно, прошла мимо. «Зеехунду» пришлось резко отвернуть влево, чтобы избежать ко всему не оказаться под угрозой тарана. Досадуя на неудачу, мы погрузились и положили лодку на грунт,

Вдруг издалека до нас донеслись разрывы трех глубинных бомб. Мы в это время ели, и взрывы не прервали нашего занятия. Через полчаса снова раздалась три взрыва, на этот раз немного ближе. Так повторялось регулярно через каждые 30 минут. В конце концов мы решили всплыть на поверхность, чтобы выяснить обстановку. Было уже светло, но над водой стоял густой, непроглядный туман. И снова раздалась три подводных взрыва.

Наконец, около 10 часов утра туман рассеялся, и мы, ведя наблюдение из крохотной боевой рубки «Зеехунда», были скорее удивлены, чем напуганы открывшимся нашему взору зрелищем. На расстоянии около 2000 м мы заметили эсминец, который так же, как и мы, лежал в дрейфе. В это время как раз истекли очередные 30 минут после последних взрывов. Мы видели в бинокли, как англичане на эсминце делали приготовления, затем эсминец неожиданно дал полный вперед, и матросы на корме начали сбрасывать глубинные бомбы. Сначала мы уви-

дели на воде белые круги, затем вверх поднялись водяные столбы грибовидной формы, и почти одновременно с этим раздались три взрыва.

«Ага, — подумали мы, — так вот как они действуют, когда накрывают нас».

Эсминец сразу же застопорил ход и снова лег в дрейф, видимо, прослушивая глубину. Мы соображали, как незаметно приблизиться к нему, поскольку было уже совсем светло. Вдруг совершенно неожиданно эсминец тронулся с места, развернулся так, что нам осталась видна лишь палубная надстройка над высоким пенистым бурном. Он шел прямо на нас, он нас заметил!

Мы погрузились и отошли под водой в сторону. Через пять минут начали рваться первые бомбы. Они сразу же легли чертовски близко от нашей лодки. Первым разбился вдребезги термос с нашим чудесным чаем. Осколки его разлетелись по всей лодке и катались из стороны в сторону, с шумом стучаясь о бортовые стенки, когда «Зеехунд» двигался. Отвратительный скрип, издаваемый ими, был наверняка слышен наверху. Там на время все успокоилось. Но мы знали теперь, что это означает. Эсминец наверняка застопорил ход и прислушивался. Поэтому мы, осторожно положив лодку на грунт, также стали выжидать, не смея даже кашлянуть или перебраться несколькими словами. Через уже знакомые нам полчаса над нами вновь зашумели винты эскадренного миноносца. Было слышно, как он с шумом стронулся с места, и вслед за этим в воду начали падать бомбы. Три страшных удара обрушились на нашу лодку. Измерительные приборы разлетелись в куски, которые просвистели у нас над головой. Положение чертовски осложнилось, теперь нам было не до шуток. И вновь эта жуткая, гнетущая тишина над нами и вокруг нас...

Ожидание следующих взрывов было еще более тягостным, так как воздух в лодке быстро ухудшался. Мы не решались включать автоматическую вентиляционную установку, потому что она производила такой адский шум,

что противник наверняка смог бы по нему определить наше точное местоположение. Но, хотя мы вели себя так тихо, словно находились уже в гробу, через 30 минут наверху опять началась хорошо знакомая нам возня: шум быстро удаляющихся винтов эсминца и затем сразу же оглушительные взрывы глубинных бомб.

На этот раз взрывная волна швырнула нас еще сильнее. Меня ударило о бортовую стенку, свет погас, кругом все трещало и скрипело, внутрь лодки прорвалась вода. Дело принимало чертовски серьезный оборот. Но если уж они нас все равно слышали, мы могли по крайней мере включить нашу вентиляционную установку. Она еще была в порядке. Тотчас же на нас сверху посыпались новые глубинные бомбы, сразу целая серия. Теперь противник больше не выжидал, он изменил свою тактику. Если нам сейчас не удастся быстро уйти, вся хваленая прочность «Зеехунда» не поможет нам. Но что мы могли сделать, ведь в лодке все было побито...

Я включил аварийный свет. Вода в лодке прибывала, амперметры и вольтметры были сорваны, магнитный компас лежал разбитый рядом с моим сиденьем. Манометр показывал давление воздуха 1500 миллибар, но это, конечно, было неверно, ибо такому давлению неоткуда было взяться. Прибор, несомненно, также вышел из строя и показывал то, что ему заблагорассудится.

В довершение всего наша лодка вдруг опрокинулась на бок и покатила по дну. Сначала нам показалось, что кто-то зацепил ее тросами или сетью и тянет, как огромную рыбину. Лодка переворачивалась и тряслась, билась о камни, подпрыгивала и с грохотом катилась по морскому дну.

Но — о чудо! — эсминец не реагировал. Новой атаки глубинными бомбами не последовало. Вне всякого сомнения, нас подхватило глубинное течение, в то время как нашего преследователя, может быть, поверхностным течением уносило в противоположную сторону, или он по каким-либо причинам вообще прекратил преследова-

ние. Во всяком случае, я понял, что мы можем использовать тащившее нас течение для того, чтобы, соответственно меняя положение рулей, всплыть по инерции на поверхность. Мы одновременно схватились за рычаги наших параллельно соединенных рулей, но нас ждало новое разочарование: рычаги почти не двигались, они заклинились. Следовательно, мы ко всему прочему еще потеряли управление.

Полтора часа я, обливаясь потом, работал в тесном отсеке и под конец совсем измучился. Обнаружив, что мой руль был в порядке, а руль командира вышел из строя, я в конце концов решил разъединить оба руля. Теперь, хотя и с большим трудом, мой руль поворачивался. Между тем глубинное течение кончилось. Лодка снова лежала на дне и не двигалась. Если бы теперь оказалось, что установка со сжатым воздухом вышла из строя или балластные цистерны получили такие повреждения, что будут пропускать воздух, то это могло означать лишь, что мы, несмотря ни на что, были пригвождены к морскому дну и обречены на гибель.

Я приступил к продуванию цистерн. Наш «Зеехунд» не подвел нас. Он начал стремительно всплывать, и мы, как в лифте, стали подниматься вверх. Вся вода, набравшаяся в лодку, устремилась в кормовые отсеки, так что лодка всплыла почти в вертикальном положении. И все-таки трудно передать чувство, охватившее нас при мысли, что нам вообще удалось выбраться на поверхность после такого преследования и обрушившихся на нас страшных ударов».

После всплытия на поверхность выяснилось, что повреждения на прочном корпусе были незначительными. Вода, просочившаяся в лодку на большой глубине, где давление превышало 4 ат, была легко откачана, батареи снова дали ток, освободившийся от воды дизель завелся... Через некоторое время, когда «Зеехунд» снова был в порядке, если не считать разбитых приборов внутри лодки, и готов к плаванию, морские бойцы легли на обратный курс.

Спустя несколько часов они встретили на своем пути другой эсминец и даже атаковали его. Выпустив торпеду, они, согласно наставлению, немедленно погрузились — и это спасло их, так как через несколько секунд над лодкой что-то пронеслось, потом через 10 секунд снова и затем в третий раз. Это была их собственная торпеда! Вероятно, под действием взрывов глубинных бомб она превратилась в своего рода волчок. Так они едва не торпедировали самих себя.

Без дальнейших приключений Хубер и Эклоф вернулись назад в Эймёйден и были радостно встречены товарищами.

«Не по себе нам стало лишь на следующее утро, — рассказывает далее Эклоф, — когда нашу лодку извлекли из воды, для того чтобы произвести технический осмотр. Техники смотрели на нас, как на вернувшихся с того света. А «Зеехунд»? Он поистине был больше похож на кучу лома, чем на подводную лодку. Внешняя облицовка была во многих местах сорвана, боевая рубка вдавлена внутрь на глубину 4 см. Прочный корпус превратился в конце концов в нечто похожее на помятое ведро, по которому прошли сотни ног в подбитых железными подковами сапогах. И, несмотря на это, он нас доставил целыми и невредимыми в нашу базу».

* * *

Нетрудно себе представить, что вера молодых морских офицеров и инженерного состава в своих «Зеехундов» после тех испытаний, которые перенесли Эклоф и Хубер, окрепла еще больше.

Когда в один из сентябрьских вечеров 1944 года первые «Зеехунды» были спущены на воду и стояли у причала в Нейштадте, что на Балтийском море, а их будущие водители жадно всматривались в них и оценивали, тогда еще никто не знал, на что способны эти сверхмалые подводные лодки. До этого молодые моряки неделями практиковались в вождении упомянутых в первой главе «Хех-

тов», однако их заключение об этой первой попытке создания малого штурмового средства гласило, что «Хехт» был безопасным... лишь для противника. Не повторится ли эта история и с «Зеехундом»? Ведь он также строился прямо с чертежной доски — времени для основательных испытаний просто-напросто не было. Как эти крохотные лодочки будут вести себя в трудных условиях диверсионно-штурмовой операции?

До декабря 1944 года включительно длилось форсированное обучение парных экипажей. Именно в этот период водители уверовали в высокие качества нового средства. Их вера укрепилась еще больше, когда зимой 1944/45 года «Зеехунды» были перебазированы в Эймёйден (Голландия), откуда они ходили на задания вплоть до конца войны.

Однако в первой половине января среди водителей «Зеехундов», только что прибывших в Эймёйден, царил подавленное настроение. Им казалось, что все их надежды разом рухнули. И неудивительно: из первой флотилии в составе 18 «Зеехундов», вышедшей на задание в канун Нового года, назад вернулись только две лодки, остальные пропали без вести.

«Хотя этот факт был неопровержим, — говорится в одном из свидетельств о событиях тех дней, — он казался нам неправдоподобным и невероятным. Конечно, еще в период обучения имели место несчастные случаи и были жертвы. Но раньше они никогда не превышали допустимых пределов. Вернувшиеся с операции экипажи рассказали, что они попали в сильный шторм. Разбушевавшаяся стихия — такова была, на наш взгляд, единственно возможная причина печальной участи, которая постигла первую вышедшую на выполнение задания флотилию «Зеехундов».

17 января при значительно более благоприятных метеорологических условиях стартовали еще 10 «Зеехундов». Водители знали, что с их выходом в море предпринимается «последняя попытка». Если и они понесут большие потери, то «Зеехунды» будут отправлены на доусовер-

шенствование. Как уже было сказано, водители знали об этом, и все-таки они вышли в море, твердо веря в качества своих лодок, доказанные в ходе испытаний на Балтийском море. В течение трех суток все десять экипажей вернулись назад. Хотя никто из них и не доложил о потоплении судов противника, тем не менее было доказано, что это штурмовое средство могло действовать также в Северном море. Окончательно лед был сломан в первых числах февраля, когда «Зеехунд» под командованием лейтенанта Вилли Вольтера (бортинженер лейтенант Минетцкий) потопил у Грейт-Ярмута первое вражеское судно — транспорт грузоподъемностью 3 тыс. брт.

Начиная с этого дня до самого конца войны 40 «Зеехундов» — некоторые по три и даже четыре раза подряд — совершали рейсы в Па-де-Кале, пробираясь вплотную к английскому побережью. Уже упомянутая в главе о действиях «Биберов» поразительно точная осведомленность немецкой службы радиоразведки о движении вражеских кораблей позволяла оперативному штабу в Эймёйдене направлять «Зеехунды» против определенных конвоев союзников. Часто немцы еще накануне точно знали о составе конвоя, времени его выхода в море и его маршруте в один из континентальных портов. Но даже без этих данных водителям «Зеехундов» не составляло труда обнаруживать корабли противника. На всем протяжении морского пути Темза — Шельда, по которому вражеские конвои курсировали между Маргетом и Антверпеном, через каждые 2 мили был установлен светящийся буй, так что ночью этот путь был отлично виден издали, напоминая ярко освещенный роскошный проспект. «Зеехундам» оставалось лишь приблизиться к этой коммуникации и, притаившись, ожидать прохождения очередного конвоя противника.

Это довольно легкомысленное поведение союзников находит свое частичное оправдание в том, что англичане к тому времени обладали действительно подавляющим превосходством на море и в воздухе. Однако беспечность

бывших противников Германии, выражавшаяся в том, что они надеялись исключительно на свои многочисленные сторожевые катера и самолеты, остается до сих пор непонятной. Ею в значительной мере и объясняются те большие успехи, которых добивались пробиравшиеся сюда, в самое «логово льва», немецкие «Зеехунды». Ибо что больше не удавалось обычным подводным лодкам, которые в любом положении — надводном и подводном — подвергались немедленной пеленгации, преследованию и уничтожению, что почти не удавалось торпедным катерам, которым приходилось вступать в жаркие схватки с английскими канонерскими лодками, — то делали бесстрашные экипажи «Зеехундов», торпедировавшие и потопившие множество транспортных судов с грузами для армий вторжения союзников в Западной Европе.

Первый командир флотилии «Зеехундов» капитан-лейтенант Раш вскоре уступил место капитану 3 ранга Бранди, который, еще будучи командиром подводной лодки, получил высшую награду за храбрость — «Рыцарский железный крест с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами». Теперь для нападения на противника высылались не целые флотилии «Зеехундов», а отдельные лодки, получавшие чаще всего какую-либо определенную, ограниченную задачу. Ведь экипажи «Зеехундов» все равно не могли оказывать друг другу взаимной поддержки, а опыт показал, что противник легче обнаруживал эти штурмовые средства, если они действовали группами.

Новый командир флотилии признавал достоверными сообщения о потопленных судах противника лишь в том случае, если время и место потопления, указываемые водителями «Зеехундов» в рапортах, совпадали с данными службы радиоразведки, которая подслушивала все радиопереговоры противника и из них черпала сведения о потерях флота союзников. По данным, проверенным таким образом, в общем тоннаже потопленных вражеских судов на долю действовавших в период с февраля по апрель 1945 года 40 «Зеехундов» приходилось 93 тыс. брт.

Попадания же, непосредственно не наблюдавшиеся и косвенно не подтверждавшиеся, официального признания не получали. Лишь после войны из английских источников стало известно, что в действительности за этот период в районах действия «Зеехундов» было потоплено судов общим водоизмещением свыше 120 тыс. брт.

Одно лишь до сегодняшнего дня невозможно найти в данных о потерях флота союзников: действительно ли эскадренный миноносец «Ла Комбатант» (бывший корабль английских ВМС «Хэлдон») был потоплен «Зеехундом»?

* * *

Вечером 22 февраля 1945 года лейтенант Клаус Шпарбродт и бортинженер старшина Гюнтер Янке отправились на выполнение своего второго задания. У Схевенингена их дизель вышел из строя, и они сразу же решили вернуться на электродвигателе назад в Эймёйден. Там они установили, что засорилась топливная магистраль, и, устранив повреждение, утром 23 февраля снова вышли в море. Их задание гласило:

«Осуществить нападение на вражеский конвой или сторожевые суда в районе между Маргетом и Дувром».

Море было беспокойно, поэтому они шли с задраенным люком. Вдруг с высоты на них обрушились 2 истребителя-бомбардировщика. На погружение, по свидетельству Янке, ушло 6 секунд. Спустя 10 минут лодка осторожно всплыла на поверхность, но самолеты продолжали кружить в воздухе, поэтому пришлось продолжать движение под водой.

В дневнике Шпарбродта записано: «В 20 час. мы вышли в указанный нам район. В 23 часа мы приблизились к светящемуся бую, по которому определили, что находимся у коммуникации Маргет — Дувр. Вдруг до нас донесся характерный рокот: две английские канонерские лодки заводили моторы. Они находились в засаде у мели Гудвин-Сандс. Мы положили лодку на грунт и до 4 час. утра

24 февраля не двигались, оставаясь на глубине 58 м. Начиная с этого времени, мы каждый час всплывали на поверхность, чтобы выяснить обстановку, но каждый раз до нашего слуха доносился шум моторов, и мы спешили вновь опуститься на дно. Наконец, в 7 час. утра мы всплыли на поверхность как раз в тот момент, когда канонерские лодки быстро удалялись, взяв курс, вероятно, на Рамсгет.

На море царил полный штиль, поверхность воды была гладкой, точно зеркало. Идя на средней скорости, мы держали курс на Дамптонский буй, находившийся примерно в центре указанного нам района действий. Здесь, насколько нам было известно, коммуникация, которая вела в устье Шельды, ответвлялась от морского пути вдоль Па-де-Кале. Поэтому мы надеялись, что именно в этом месте у нас будет больше шансов встретить вражеский конвой и выпустить наши торпеды по наиболее важным целям.

Над водой стоял легкий туман, затруднявший наблюдение. Мы патрулировали на малом ходу. В начале одиннадцатого я различил сквозь сгушавшийся туман какое-то судно, которое, как нам показалось, стояло на месте, в то время как мы сами медленно приближались к нему.

В 10 час. 20 мин. мы погрузились и, зайдя под водой с солнечной стороны, пошли на сближение с вражеским судном. Янке вел лодку, как всегда, безукоризненно, так что она без малейших отклонений шла на перископной глубине».

Шпарбродт, между прочим, отмечает, что «Зеехунд» реагировал на малейшее перемещение веса внутри него. Наиболее ярко это проявлялось во время движения на перископной глубине. Как только командиру казалось, что перископ высовывается из воды чуть-чуть больше нормального, и он опасался, что это может их выдать, они с бортинженером наклонялись немного вперед на своих сиденьях, и лодка сразу же кренилась вперед и уходила немного глубже под воду. В противоположном случае они откидывались назад и достигали обратного эффекта. Моряки в шутку говорили, что достаточно пере-

нести обыкновенную консервную банку с кормы на нос, чтобы обеспечить нужный уровень погружения. Столь чувствительной была эта сверхмалая подводная лодка.

«Теперь я отлично видел, что мы приближаемся к военному кораблю, — рассказывает дальше Шпарбротт, — хотя отчетливо вырисовывалась лишь носовая часть его, корма же расплылась в тумане. Я заметил длинный высокий бак с огромной пушкой наверху, среднюю надстройку, мачту и трубу, по всей вероятности, лишь первую из нескольких, так как дальше ничего не было видно. Мне казалось, что на баке и надстройках я различил камуфляж. Это был по меньшей мере корвет, то есть цель, заслуживающая того, чтобы израсходовать на нее торпеду.

В 10 час. 27 мин. бортинженер доложил, что левая торпеда подготовлена к выстрелу. Я наблюдал за противником в перископ. Корабль был обращен к нам левым бортом и находился по пеленгу 80°. Наблюдая за ним в течение минуты, я не установил никакого изменения пеленга. Следовательно, он дрейфовал по течению, и наш «Зеехунд» вместе с ним.

В 10 час. 28 мин. расстояние между нами и противником, по моим подсчетам, не превышало 600 м, и я подал команду: «Торпедой левого борта, огонь!» Янке нажал на расположенный рядом с его сиденьем спусковой рычаг. Мы услышали, как за бортом взвыла торпеда и отделилась от корпуса лодки. Я включил секундомер и круто переложил руль на правый борт, намереваясь описать циркуляцию, чтобы снова выйти на прежний боевой курс. Прошло 50, 60, наконец, 70 секунд, но мы ничего не слышали. Должно быть, торпеда прошла мимо, но я твердо решил послать ей вслед и вторую.

Вдруг на 80-й секунде сквозь толщу воды до нас донесся глухой короткий удар. Следовательно, расстояние до корабля равнялось в действительности 850 м. В перископ было видно, как на самой середине между мостиком и трубой вражеского корабля поднялось облако дыма. Я велел продуть цистерны, и через несколько секунд мы

были уже на поверхности воды. Затем я подозвал Янке к себе в боевую рубку. Мы успели увидеть лишь, как нос и огромный бок вражеского корабля поднялись высоко над водой, корабль со страшной быстротой осел на корму и скрылся под водой...»

После одержанной победы «Зеехунд» № 330 лег на грунт. Отметив победу сначала курятиной с рисом, затем банкой земляники, Шпарбротт и Янке получили на закуску еще 10 глубинных бомб, которые снова напомнили им о суровой действительности. Однако на этих десяти все и кончилось. Лодка пролежала на грунте до 16 час., затем прошла некоторое расстояние под водой и с наступлением темноты всплыла на поверхность. Шпарбротту и Янке удалось выпустить и вторую торпеду, но атака оказалась безуспешной, так как на этот раз вражеский корабль шел, вероятно, на очень большой скорости.

В 14 час. следующего дня Шпарбротт и Янке увидели хорошо знакомые и легко различимые на большом расстоянии очертания Эймёйденского чугунолитейного завода. Перед въездом в порт лодку еще раз потрясло на высоких прибрежных волнах. Шпарбротт привязал к перископу индивидуальный перевязочный пакет в качестве победного вымпела, с которым «Зеехунд» и вошел в порт. К шлюзу подбежали товарищи и радостно приветствовали вернувшихся. Капитан 3 ранга Бранди встретил командира лодки вопросом:

— Где вы выпустили свою торпеду?

— Примерно в 5 милях северо-восточнее банки Саут-Фолс, господин капитан, — ответил Шпарбротт.

— И когда?

— Вчера в 10 час. 28 мин.

Командир флотилии пожал ему руку и сказал:

— Тогда поздравляю вас с потоплением эскадренного миноносца!

Шпарбротт и Янке были обескуражены такой осведомленностью своего командира, который действительно располагал достоверными сведениями. Накануне око-

ло полудня немецкая служба радиоразведки перехватила следующую радиограмму англичан:

«Эскадренный миноносец «Ла Комбатант» торпедирован».

Место гибели корабля соответствовало данным Шпарбродта. Впрочем, до сегодняшнего дня об эсминце «Ла Комбатант» в списках морских потерь говорится лишь: «Затонул в результате попадания торпеды».

Последним заданием, которое пришлось выполнять «Зеехундам» перед концом войны, было снабжение отрезанной с суши и с моря «крепости Дюнкерк».

Вместо боевых торпед сверхмалые подводные лодки имели на борту так называемые «масляные торпеды», предназначавшиеся для того, чтобы несколько увеличить скудные пайки осажденных в крепости немецких солдат.

Первые три «Зеехунда» (командиры — старший лейтенант Куплер, лейтенант Шпарбродт и старший штурман Фрёнерт), которым удалось сходу преодолеть сложный участок между многочисленными песчаными отмелями у побережья, доставили в Дюнкерк, помимо прочих крайне необходимых вещей, 4,5 т пищевых жиров. Благодаря этому недельная норма жиров, которая выдавалась голодавшим солдатам в Дюнкерке, была увеличена с 20 до 40 г на человека. Можно себе представить, с какой радостью осажденные в крепости немецкие солдаты встретили шестерых моряков.

В сущности невоенный, «мирный» акцент этой последней операции «Зеехундов» еще больше подчеркивался характером груза, который три подводные лодки с особой заботой доставили на обратном пути в Эймёйден. Каждая лодка имела на борту примерно по 4500 писем! Ведь точно так же, как осажденные в крепости солдаты ждали продовольствия, их родные в Германии ждали писем от своих сыновей, братьев, отцов, мужей. Каждый немецкий солдат в Дюнкерке получил в эти дни право отправить одно письмо — и «Зеехунды» не подвели их и

на сей раз. Таким образом, тысячи людей в эти тяжелые дни смогли получить долгожданную весточку с фронта.

Последние три «Зеехунда» были приведены в Дюнкерк молодыми новыми водителями. Они попали туда в самый разгар капитуляции. Лодки были затоплены или сели на мель в гавани, однако французы подняли их. И сегодня еще немало посетителей морского музея в Париже останавливается у стенда, где они выставлены.

ГЛАВА 10

СОЕДИНЕНИЕ «К» В БОЯХ ПРОТИВ СОВЕТОВ

«Группа боевых пловцов Ост» в ледяном Одере. Костюмы из губчатой резины спасают «людей-лягушек» от оконченения. Успешная диверсия лейтенанта Келлера. Советские понтонные мосты под Ниппервизе и Фидднховом «разобраны». Лицом к лицу с противником в Штеттинском порту. Двое боевых пловцов остаются в тылу наступающих русских армий. Благодаря случаю они узнают об окончании войны.

Осенью 1944 года «Учебная команда 700» боевых пловцов покинула свои учебные лагеря в итальянском городе Вальдано и на острове Сан-Джорджо-ин-Альга в Венецианской лагуне и перебазировалась в город Лист, расположенный на северной оконечности острова Зильт. Климат здесь был более суровый, поэтому плавательные костюмы боевых пловцов были утеплены подкладкой из губчатой резины для защиты от холода во время пребывания в студеной воде. Благодаря этому «люди-лягушки» могли действовать в «своей» стихии даже тогда, когда температура воды была всего несколько градусов выше нуля.

25 февраля 1945 года лейтенант Фред Келлер отобрал в Листе 16 боевых пловцов и предложил им отправиться вместе с ним на Восточный фронт, чтобы разрушать там мосты в тылу русских. В этот же вечер вновь созданная «Группа боевых пловцов Ост» выехала в Берлин и через несколько дней была отправлена на Одер для выполнения первого задания.

Стояла еще по-зимнему холодная погода и по реке плыли льдины, когда шестеро боевых пловцов во главе с лейтенантом Келлером спустились в воду у Фюрстенберга и с двумя связанными вместе мощными подрывными зарядами поплыли вниз по реке. Они должны были взорвать мост, по которому русские осуществляли снабжение своего плацдарма в районе Фогельзанга. Однако течение было настолько сильным, что обе мины-торпеды, как в свое время и в районе Неймегена, прибило к берегу, и боевым пловцам не удалось стронуть их с места.

Впрочем, боевые пловцы не упали духом от этой первой неудачи. Напротив, они прониклись уверенностью в том, что с ними не может произойти ничего страшного. Ведь все шестеро целыми и невредимыми вернулись назад. А то, что они столь печальным образом лишились своих мин-торпед, было просто неудачей. Они не сомневались в том, что в следующий раз им повезет больше.

Мост к советскому плацдарму в районе Фогельзанга был позже атакован несколькими звеньями взрывающихся катеров и разрушен, а «Группа боевых пловцов Ост» переброшена на север для выполнения других заданий. Своей постоянной базой группа избрала курортный город Альбек на острове Узедом в Балтийском море. Оттуда в марте и апреле 1945 года боевые пловцы предприняли целый ряд диверсий и взорвали на глазах у русских пять важных мостов, в том числе два в Штеттине и три между островом Воллин и Померанией. Об одной из этих диверсий лейтенант Келлер рассказывает:

«Русские укрепились в Померании, в то время как наши войска удерживали обращенный к ней берег ост-

рова Воллин. Несколько мостов через Дивенов (так называется рукав между островом Воллин и Померанией) остались неразрушенными, и за них велись упорные бои. По вполне понятным причинам русские были заинтересованы в том, чтобы переправиться на противоположный берег и создать там свои плацдармы. Поэтому для немецкого командования эти мосты представляли постоянную угрозу — тем более что оно не в состоянии было устранить подобную «неприятность» собственными силами. В этой сложной обстановке мы получили задание подплыть к мостам и взорвать их. Задание было выполнено без промедления, причем ни один из моих пловцов не был даже легко ранен.

Один из мостов вел с занятого русскими берега не прямо на Воллин, а на небольшой островок в Дивенове. Этот островок также еще удерживался нашими войсками, и командир оборонявшегося там немецкого подразделения был в чрезвычайно затруднительном положении, так как он был соединен мостом с находившимся у него под носом противником, в то время как от своего тыла он был полностью отрезан, поскольку через значительно более широкий участок реки между островком и Воллином моста не было. В довершение всех бед русские получили подкрепления и, по всей видимости, готовились к наступлению.

В начале апреля 1945 года я переправился на катере «Линзе» на находившийся под угрозой остров и явился к командиру подразделения, в котором, к своему удивлению, узнал одного из своих прежних начальников — бывшего командира школы зенитной артиллерии ВМС. Об этом человеке у меня сохранились далеко не самые приятные воспоминания. Он также узнал меня и, вероятно, тоже вспомнил, что в свое время был обо мне не особенно высокого мнения. Поэтому можно себе представить его изумление, когда я сказал ему, что берусь взорвать в ближайшую ночь этот проклятый мост. Он считал это невозможным делом или по меньшей мере од-

ним из способов самоубийства. «Если вам удастся взорвать мост, — ответил он, — то вы можете брать здесь из моих вещей все, что пожелаете!» Я с благодарностью принял его предложение, и мы стали обсуждать детали предстоящих действий.

Установление связи с командиром, возглавлявшим оборону на этом участке, было необходимым уже для того, чтобы наши собственные солдаты, оборонявшие участок реки, который нам предстояло проплыть, не приняли нас за вражеских диверсантов. Кроме того, там, где нам предстояло выйти на берег, нужно было принять ряд специальных мер. Необходимо было предупредить пехоту в первых траншеях. Наши товарищи из отряда МЕК должны были помочь нам как можно быстрее выбраться из воды, взобраться по береговому откосу и добежать до укрытия. Всего в 200 м от нашего берега на противоположном берегу сидели советские снайперы и, как нам, к сожалению, пришлось убедиться, были чертовски внимательны.

После полуночи мы спустились в воду выше острова и, отдавшись на волю течения, вместе с двумя нашими «сигарами» спокойно преодолели сравнительно небольшое расстояние до нашей цели. Все шло как по маслу. Мы благополучно приблизились к быку, утопили подрывные заряды и включили часовые механизмы. Ничего особенного не произошло. В этот момент наша опасная профессия показалась нам легкой, как детская игра. Мы еще раз убедились, что знание своего дела приносит пользу даже боевым пловцам. Может быть, это умозаключение сделало нас несколько легкомысленными, но мы решили выйти из воды прямо у моста. Если бы мы проплыли еще минут десять вниз по течению реки, то смогли бы наверняка выйти на берег, не обратив на себя внимания противника. Здесь же, у моста, противник наблюдал с особенной бдительностью.

Едва мы успели взобраться по откосу, как вокруг нас засвистели пули. На той стороне раздался сигнальный

выстрел, и русские немедленно открыли огонь по подходам к мосту с нашей стороны и по берегу. Они расположили свои огневые средства настолько удачно, что любая попытка немцев подойти к мосту с суши была бы подавлена в самом начале. Но они и не подозревали, что мы избрали другой путь и что подрывные заряды были уже заложены у основания быка.

Забравшись в грязную канаву, куда на нас после каждого разрыва снаряда сыпались комья грязи, мы отсиделись там до конца огневого налета. Надо сказать, что при этом нам помогло еще счастье. Когда через несколько минут стрельба прекратилась, мы выползли из опасной зоны и в таком виде, как были, явились на командный пункт.

Между тем с переднего края туда поступили донесения о случившемся, да и на самом командном пункте тоже была слышна стрельба. Все решили, что, как и следовало ожидать, нам также не удалось пробраться к мосту и что за свою попытку мы поплатились жизнью. Увидев нас в наших страшных комбинезонах, с черными лицами и кистями рук, забрызганных с ног до головы грязью, все сначала в испуге схватились было за оружие. Я доложил командиру:

«Задание выполнено. В 4 часа 17 минут мост взлетит на воздух».

В этот момент я обычно смотрел на светящийся циферблат своих морских часов, по которым под водой устанавливали часовые механизмы подрывных зарядов. Поскольку наши часы довольно точно показывали время (накануне выхода на задание мы всегда их проверяли), я мог почти с точностью до секунды оказать, когда произойдет взрыв. Так как время всегда совпадало, это производило большой эффект.

Командир посмотрел на меня, как на привидение, и слова застряли у него в горле. Тем не менее он был доволен, что мы благополучно вернулись назад, хотя и испытывал некоторые сомнения относительно достовер-

ности того, что я ему сообщил. С часами в руках он ожидал той минуты, которая должна была рассеять все его сомнения. Ровно в 4 часа 17 мин. раздался взрыв, и мост рухнул в воду.

На следующий день мои люди осмотрели остров и быстро выявили все достойное того, чтобы взять с собой: легковой автомобиль, мотоцикл и две откормленные свиньи. Командир без сожаления отдал нам все это, присовокупив еще дорогую трость, которую я взял лично для себя. С большим трудом нам удалось организовать перевозку наших «сокровищ», с которыми мы возвращались после операции назад в Альбек».

* * *

Во второй половине апреля советские войска перешли в наступление со своих одерских плацдармов с целью завершить окружение Берлина и успеть в оставшийся теперь уже без сомнений короткий срок до конца войны продвинуться как можно дальше на запад. Как раз в эти дни боевые пловцы взорвали еще несколько мостов через Одер, по которым противник подтягивал свои дивизии прорыва. В числе этих мостов были также понтонные мосты в районе Ниппервизе и Фиддихова.

Вечером 24 апреля 1945 года выделенные для проведения этой диверсии 4 боевых пловца, в том числе лейтенант Альберт Линднер, который еще на фронте вторжения участвовал в подрыве одного из орнских мостов, подготовились к выходу на задание. К каждому из мостов должно было плыть по два человека, которым предстояло буксировать по одному подрывному заряду. Таким образом, на каждый мост приходилось по два подрывных заряда весом по 7,5 кг. Последний участок перед мостом боевые пловцы должны были продрейфовать по течению с широко раскинутыми в стороны руками и ногами, чтобы не пропустить стопорных канатов, которыми понтонны удерживались на якорях, заброшенных выше по течению реки. Боевые пловцы намеревались привязать к этим

канатам плавучие линии с таким расчетом, чтобы концы их с прикрепленными к ним плавучими подрывными зарядами подходили под самые понтоны. Это давало возможность взорвать четыре понтона, в результате чего мосты распались бы на части и были бы унесены течением. Таков был боевой план, однако несчастный случай помешал боевым пловцам привести его в исполнение в первую ночь.

Четверо боевых пловцов уже сидели в передовой немецкой траншее на дамбе юго-восточнее Шведта и привязывали к ногам ласты. На некотором удалении от них находились четверо других боевых пловцов, которые поднесли сюда подрывные заряды и ожидали, пока они смогут передать их своим товарищам в воду. С противоположного берега русские время от времени вели беспокоящий огонь через головы немецких солдат, находившихся в этой траншее.

Неожиданно вражеский снаряд попал в один из подрывных зарядов, и тот сдетонировал. Неизвестно, был ли снаряд пущен сюда умышленно или же он угодил случайно, однако результат был ужасный. Это был один из редких случаев, когда соединение «К» имело убитых и тяжелораненых. У четверых боевых пловцов, сидевших на земле в нескольких десятках метров от места взрыва, полопались барабанные перепонки, и они, естественно, не могли плыть. Поскольку часовые механизмы трех остальных подрывных зарядов были уже пущены, эти заряды пришлось выбросить в болото прямо перед немецким передним краем. В 5 часов утра они с оглушительным грохотом взорвались.

Поэтому, когда на следующую ночь здесь появилась новая группа боевых пловцов с четырьмя такими же дьявольскими «штучками», пехотинцы обнаружили умение хорошо бегать и в спешном порядке укрылись в дальней траншее. На этот раз боевые пловцы несли свои подрывные заряды низко над землей, стараясь не особенно высовываться над укрытием. Опасный спуск на воду про-

шел благополучно, не вызвав подозрения со стороны противника. В 5 часов утра с артиллерийского наблюдательного пункта, расположенного на возвышенности позади немецкого переднего края, были отчетливо видны взрывы. Вылетевший на рассвете воздушный разведчик, ничего не знавший о нападении на эти мосты, с удивлением доложил по возвращении, что русские за ночь, видимо, «разобрали» понтонные мосты под Ниппервизе и Фиддиховом.

Сами боевые пловцы не могли доложить о ходе их успешно окончившейся диверсии, так как они в тот же день вместе с немецкими войсками, оборонявшимися ниже вражеского плацдарма, попали в плен к русским. Их в течение нескольких лет, как уголовных преступников, бросали из одной восточногерманской тюрьмы в другую, хотя они были простыми солдатами, единственное «преступление» которых заключалось в том, что они своими отважными действиями нанесли значительный ущерб противнику.

* * *

В последние недели апреля 1945 года на долю «Группы боевых пловцов Ост» выпали особенно трудные и опасные задания по подрыву мостов и других объектов в районе Штеттинского порта. Хотя город был еще в руках немцев, русские засели на высотах у Альтдамма на противоположном берегу восточного рукава Одера и обстреливали из своих многочисленных батарей городские кварталы. На отдельных участках им удалось даже пробиться к самому порту, район которого представлял собой лабиринт набережных, речных рукавов, складских строений и каналов, где никогда нельзя было знать, находятся ли за ближайшим поворотом свои солдаты или уже притаился враг. В таких невероятно трудных условиях и пришлось боевым пловцам проводить свои последние диверсии.

...Старшина Кюнеке был обнаружен и обстрелян бдительным советским часовым в тот момент, когда он вме-

сте с другим боевым пловцом работал уже под мостом, который они должны были взорвать. У них заклинило кнопку клапана затопления мины-торпеды, и течение подхватило тяжелый подрывной заряд, стремясь унести его с собой. Оба пловца вынуждены были изо всех сил плыть против течения, и не обходилось, конечно, без всплесков ластами. В этот критический для пловцов момент красноармеец заподозрил недоброе и, наклонившись через перила, немедленно открыл огонь.

Спутник Кюнеке нырнул под воду, так как это было самое надежное средство защиты, и больше не появлялся на поверхности. Обиднее всего было то, что операция проваливалась в тот момент, когда успех был уже, казалось, обеспечен. Навалившись всем телом на мину, Кюнеке хотел утопить ее своим весом. Но его усилия были напрасны. «Сигару» унесло течением, а Кюнеке еще некоторое время поплавал вблизи моста, пытаясь разыскать своего товарища, чтобы помочь ему, если тот ранен вражеской пулей. Между тем рассвело, и Кюнеке спрятался в каюте баржи, стоявшей у причальной сваи на середине одного из рукавов реки.

Напрягая всю свою железную волю, он просидел весь день, не смыкая глаз, так как несколько раз замечал вражеских солдат, рыскавших по обоим берегам в поисках «диверсантов». В течение последних недель русские вели на одерском участке фронта своего рода психологическую войну. Установив на переднем крае мощные громкоговорители, они непрерывно вели передачи на немецком языке, содержавшие попеременно то различные обещания, то угрозы. Красные, узнав, кем были взорваны их мосты через Одер, разразились проклятиями по адресу «речных бандитов», под которыми, без сомнения, подразумевались солдаты соединения «К». Поэтому нетрудно догадаться, что старшина Кюнеке не испытывал ни малейшего желания попасть в руки вражеских дозоров.

На исходе дня один катер с четырьмя солдатами на борту, державшими наготове автоматы, отошел от бере-

га и приблизился к барже, чтобы осмотреть и ее. Кюнеке дождался того момента, когда катер вплотную подошел к барже, и, спрятавшись на миг за каютой, бесшумно соскользнул в воду с другой стороны. Он сразу же нырнул на дно, чтобы быть в безопасности на тот случай, если русские откроют вдогонку по нему стрельбу. Затем, отплывя под водой в сторону, он осторожно всплыл на поверхность. Вечером он уже снова был у своих, которые встретили его с особенной радостью. Дело в том, что его товарищ вернулся еще прошлой ночью и доложил, что Кюнеке, по всей вероятности, погиб,

* * *

В ночь с 25 на 26 апреля последние немецкие части с боями уходили из Штеттина. Когда на следующее утро в город и порт нерешительно вступили советские войска, там уже не было видно ни одного немецкого солдата. Тем не менее в Штеттине остались два человека, которые считали себя солдатами и не имели ни малейшего желания попадаться на глаза новым хозяевам города. Это были два боевых пловца.

Намерение Манфреда Л. и Курта Б. остаться в своем родном городе Штеттине, где они знали каждый камень, для того, чтобы взрывать важные военные объекты в тылу наступающих русских армий, после некоторых колебаний было одобрено в штабе соединения «К». Боевые пловцы имели в своем распоряжении 14 дней для того, чтобы не спеша выбрать место, где бы они могли спрятать значительные запасы взрывчатого вещества, боеприпасов и продовольствия.

Между Западным Одером, который протекает через Штеттин, и его восточным рукавом лежал заболоченный луг, изрезанный многочисленными более мелкими рукавами. Таким образом, луг был разделен практически на множество небольших островков, каждый из которых был окружен защитной плотиной. В эти-то плотины и закопали боевые пловцы свои запасы, а под конец отрыли в них

убежища и для самих себя. Хотя вряд ли кто рискнул бы показаться в этой пустынной местности, находившейся под угрозой обстрела русской артиллерии, Манфред, Курт и третий принадлежавший к их группе боевой пловец по прозвищу «Карапуз», который однако еще до вступления в город русских пропал во время одного разведывательного поиска и больше не появлялся, работали тем не менее только по ночам, а днем отдыхали.

Их убежище находилось на берегу рукава Мёльнфарт, где обычно проводились соревнования по гребле. Русские не проявляли особого интереса к этому месту. Лишь один раз, выйдя из своей берлоги, Манфред и Курт имели неприятную встречу. Отойдя от своего убежища на значительное расстояние, они вдруг слышали над собой шум самолета. Это был допотопный самолет-разведчик, летевший на бреющем полете. Возможно, в самолете сидел какой-нибудь высокопоставленный офицер, который хотел осмотреть этот район с воздуха. Инстинктивно боевые пловцы сделали то, что в их положении, пожалуй, было самым верным: они сорвали с головы фуражки и восторженно помахали ими вверх. Громадная птица пролетела мимо, не проявив особого интереса к двум боевым пловцам.

Самым замечательным в их оснащении был прогулочный моторный катер «Аристид», который, правда, внешне выглядел несколько запущенным, но зато имел отличный 12-цилиндровый двигатель фирмы «Майбах». Предполагая значительным количеством бензина, Манфред и Курт предусматривали использовать катер в качестве транспортного средства, чтобы добраться до своих после окончания здесь своей «работы» или в том случае, если им по другой причине придется спешно покинуть это место. Они намеревались плыть среди белого дня вниз по Одере с красным флагом на носу и затем ночью пробиться где-либо к немецким позициям. Как они найдут немецкие позиции, над этим они пока не задумывались.

Из своего убежища они в бинокли видели здание городской управы на Хакентеррасе, над которым уже много

дней развеялся советский флаг. Тогда, убедившись, что ими никто не интересуется, они решили начать свои первые ночные рейсы вплавь по реке, чтобы выявить важные объекты для нападения. Во время одного из таких рейсов поздно вечером 8 мая 1945 года они вдруг услышали вокруг себя дикую стрельбу, которая постепенно перешла в самый настоящий фейерверк. Русские палили в воздух из оружия всех видов и калибров. Боевые пловцы были совсем сбиты с толку.

11 мая они наметили в качестве первого объекта для нападения мост через Одер, по которому противник переправлял свои обозы. Они, разумеется, отлично понимали, что их тихой, спокойной жизни придет конец, как только взрыв моста привлечет к ним внимание противника. Но рано или поздно начинать нужно было. Ведь для того они, собственно, и остались в Штеттине! Поэтому они решили осуществить взрыв моста через одну ночь. Однако 12 мая произошло нечто совсем непредвиденное. Бросив взгляд на соседний островок, на котором находился загородный поселок с садами, они вдруг увидели, как в одном из деревянных домиков отворились ставни и из окна выглянул немец в штатском. Узнав в них солдат, он с удивлением окликнул их и спросил, что они тут делают, ведь война давно кончилась.

Сначала Манфред Л. и Курт Б. не хотели верить этому, но у штатского было одно преимущество перед ними: он имел радиоприемник. Он пригласил боевых пловцов в свой крохотный домик, сказав, что вечером по радио будут передавать обращение гроссадмирала Деница к немецкому народу.

— Почему Деница? — удивились боевые пловцы.

— Да потому, что он сейчас у нас вроде главы правительства, — ответил гражданский.

— А фюрер? — спросили они.

— Гитлер? Ведь его уже скоро две недели как нет в живых, — сказал гражданский, покачивая головой. — Вы что, с луны свалились?

— Да, вроде того, — ответили боевые пловцы.

В эту секунду им стало ясно, что две столь важные недели в мировой истории полностью выпали из их сознания. Они жили эти две недели, но не переживали их вместе с другими. При мысли о том, что ими чуть-чуть не был взорван мост, они пришли в ужас. Ведь если бы их поймали, то никто бы им не поверил, что они ничего не знали об окончании войны, и никто бы не рассматривал их как солдат. Теперь у них как будто пелена с глаз упала: бешеная стрельба 8 мая была не чем иным, как своеобразным, типично русским способом выражения радости.

Два последних боевых пловца германских ВМС прослушали в этот вечер передававшееся по радио правительственное сообщение и сделали для себя соответствующие выводы. В ту же ночь они перешли с положения бойцов-одиночек на положение обычных гражданских лиц. Они уничтожили все свои плавательные принадлежности. Для того чтобы откопать подрывные заряды, у них, конечно, не было времени. Может быть, припрятанные ими «рыбины» и сейчас лежат там в земле, если за это время их кто-либо не извлек оттуда...

В 4 часа утра Манфред и Курт под покровом густого утреннего тумана отправились на своем катере в Штеттин, привязали его у одного из причалов, а сами пошли в город. Они в числе первых взялись за лопаты и начали очищать улицы от обломков. Будучи боевыми пловцами, они ни на минуту не теряли твердой уверенности в том, что с ними ничего не может произойти, и они, конечно, переживут также тяжелые послевоенные годы в побежденной Германии. В этом они не сомневались ни минуты.

ГЛАВА 11

ПЛАНЫ СОЕДИНЕНИЯ «К»

Новые штурмовые средства: «Зеетойфель», «Швертвал», «Дельфин», «Гидра», «Зеедрахе», «Вал», «Торпедошлиттен» и их особенности. Где чертежи? План нападения на бензопровод в проливе Ла-Манш. Сверхмалая подводная лодка в Суэцком канале? «Люди-лягушки» могут использоваться против всех портов мира. Гитлер хочет иметь личную охрану из бойцов соединения «К».

«Мы должны строить по возможности больше мелких серий совершенно различных штурмовых средств. Как только оборона противника приспособится к какому-либо из них и научится успешно бороться с ним, нужно снимать его с фронта и заменять новым боевым средством с совершенно другими тактико-техническими данными. В результате этого мы сможем снова и снова застигнуть противника врасплох и приводить его в замешательство, что является одной из главных предпосылок успеха наших действий».

Это принципиальное требование вице-адмирала Гейе удавалось, как мы видели, выполнять лишь наполовину. Германская промышленность в последний год войны просто не имела необходимых мощностей для выпуска

большого количества мелких серий. Конструкторы соединения «К», наоборот, создавали удивительно много новых и все более совершенных штурмовых средств. Мы остановимся здесь лишь на тех из них, строительство которых по крайней мере было начато.

Конечно, совершенствовались также и уже оправдавшие себя боевые средства. Конструкторы старались устранить обнаруженные недостатки и внести усовершенствования в старые модели. Характерным примером в этом отношении является «Зеехунд» — единственная настоящая сверхмалая подводная лодка соединения «К», которая сразу же подтвердила свои хорошие качества и, действуя в сложнейшей боевой обстановке на морском пути Темза — Шельда, добилась значительных успехов.

Дальнейшим усовершенствованием «Зеехунда» был так называемый «Крейслауф-Зеехунд». На этой лодке был установлен новый тип дизельного двигателя с замкнутым циклом, к которому подводился жидкий кислород. Благодаря этому усовершенствованию «Зеехунд» мог действовать под водой гораздо дольше и не был вынужден всплывать на поверхность, когда разряжались аккумуляторы. Кроме того, новая лодка обладала более высокой подводной скоростью, была на 1, 5 м длиннее и имела несколько больший тоннаж, чем «Зеехунд» старого типа.

После неудачного опробования «Бибера» с бензиновым двигателем был сконструирован «Бибер-3», на котором был установлен дизельный двигатель с замкнутым циклом мощностью 65 л. с., показавший на испытательном стенде отличные результаты. Второе важное новшество заключалось в увеличении численности экипажа. «Бибер-3» имел несколько большие размеры, так что в нем могли поместиться два человека. В то же время управление лодкой было еще больше упрощено, и один человек без труда мог справляться со всеми обязанностями. Поэтому намечалось обеспечить настоящую взаимозаменяемость. Один член экипажа должен был вести лодку; в то время как второй мог лежать или спать, вытя-

нувшись во весь рост. Разумеется, в момент атаки и опасности они должны были оказывать друг другу помощь и дополнять друг друга. К сожалению, работа над новым «Бибером» так и осталась незавершенной до самого конца войны.

Теперь перейдем к новым конструкциям, в которых было много удивительного и необычного. К ним в первую очередь относится «Зеетойфель» — сверхмалая подводная лодка-амфибия с гусеничным двигателем. В соединении «К» это штурмовое средство рассматривалось как наиболее многообещающее. Для спуска на воду «Зеетойфель» не нуждался ни в специальных тележках, ни в стапелях, ни во вспомогательном персонале. Он мог самостоятельно спускаться на воду в любом месте побережья и по мере необходимости выходить на берег, когда экипаж хотел отдохнуть или когда объект атаки находился на суше во вражеском тылу. Вооружение лодки состояло из двух торпед или мин. Кроме того, «Зеетойфель» предполагалось оснастить пулеметом или огнеметом, чтобы он имел средства защиты и на суше. Экипаж состоял из двух человек, скорость должна была достигать в воде 10 морских миль в час, на суше — 8 км/час. При опробовании опытного образца «Зеетойфеля» выяснилось, что дизельный двигатель был очень слаб, а гусеницы слишком узки, так что на мягком грунте лодка застревала и не могла двигаться вперед. После того как эти недостатки были устранены, имелось основание полагать, что лодка будет запущена в серийное производство еще в 1945 году.

Не менее интересным, хотя и совершенно иным типом подводной лодки был «Швертвал», который благодаря своей невероятной скорости представлял собою нечто вроде подводного истребителя. Эта лодка была миниатюрным вариантом подводной лодки типа «Вальтер», на которую, как известно, гроссадмирал Дениц возлагал большие надежды в смысле революционирования морской войны. «Швертвал», опытный образец которого также удалось изготовить, был оснащен перекисным дви-

гателем. Турбина Вальтера мощностью 500 л. с. позволяла этой подводной лодке развивать скорость до 28—30 морских миль в час. Разумеется, после 10 миль хода запасы этого «чудо-горючего» кончались, поэтому «Швертвалы» нужно было предварительно доставлять на буксире в район стоянок вражеских кораблей, где они благодаря своим двум торпедам становились, без сомнения, очень грозным штурмовым средством.

Малый «Дельфин» также был готов и ожидал лишь специально для него сконструированного двигателя с замкнутым циклом типа «Отто». Он представлял собой самую маленькую и самую легкую одноместную подводную лодку в мире. Его длина равнялась 5 м и вес — всего 2,5 т. Действовал малый «Дельфин» аналогично взрывающемуся катерам «Линзе»: со своим 1200-килограммовым подрывным зарядом он ударялся о вражеский корабль и взрывался. Водитель незадолго до подхода к цели нажимал на специальный рычаг и катапультировался. На «Дельфинах» впервые были применены облегченные конструкции, которые обеспечивали этой быстроходной лодке динамическое погружение без отсеков погружения и дифферентовочных цистерн.

У большого «Дельфина» гидродинамическая форма из конструкций облегченного типа была еще более усовершенствована. В отличие от своего «младшего брата» он не взрывался вместе с вражеским кораблем, а представлял собой обычную двухместную подводную лодку, вооруженную двумя торпедами или минами. Двигатель с замкнутым циклом типа «Отто» должен был обеспечивать ей скорость 15 морских миль в час. Особенность большого «Дельфина» заключалась в том, что он мог динамически погружаться и всплывать на поверхность.

Эта система была настолько простой и так хорошо себя оправдала, что с ее внедрением был достигнут некий предел возможного в развитии малых штурмовых средств типа подводных лодок. Что касается моторной группы, то конструкторы стремились к созданию следу-

ющего идеального сочетания: для обычного маршевого хода в надводном и подводном положении — двигатель Дизеля с замкнутым циклом, для подводной атаки — паро-газовая турбина Вальтера. В результате была создана подводная лодка водоизмещением 12 т, обладавшая скоростью под водой 30 миль в час и запасом хода примерно 100 миль. Подобное малое штурмовое средство было бы, без сомнения, и в настоящее время очень опасным оружием в сфере своего применения. Кто знает, может быть, все эти «Зеетойфели», «Швертвалы», малые и большие «Дельфины» тайно строятся и совершенствуются где-нибудь на Западе или Востоке? С этими идеями были знакомы многие немецкие конструкторы. Едва ли можно поверить, что все чертежи в конце войны были уничтожены. Но где же они?

Еще более многочисленными были новые конструкции надводных штурмовых средств. Одних лишь торпедных катеров с несущими поверхностями было три типа («Заксенберг», «Титген» и «Циш»). На них были установлены мощные авиационные двигатели, которые позволяли им легко скользить по воде и развивать скорость до 55 морских миль в час. Вооружение этих штурмовых средств состояло из торпед или подрывных зарядов.

«Зеедрахе» представлял собой два спаренных торпедных катера типа «Гидра», соединенных вместе короткими самолетными несущими плоскостями. Авиационный турбинный двигатель, который помещался в несущих плоскостях, обеспечивал этому штурмовому средству чрезвычайно высокую скорость. «Зеедрахе» должен был, подобно сказочному морскому чудовищу, устремляться к соединению вражеских кораблей, выпускать свои четыре торпеды и в мгновение ока исчезать со скоростью, почти вдвое превышавшей скорость любого надводного средства. Однако этот проект остался на бумаге: «Зеедрахе» так и не появился на свет.

Сверхмалый торпедный катер «Вал» прошел три ступени развития. Окончательно апробированная модель

«Вал-3» была даже запущена в серийное производство. По первоначальному проекту экипаж катера должен был состоять из двух, по более позднему — из четырех человек, на вооружении которых имелось не более не менее как две торпеды, две реактивные установки и пулемет. Авиационный двигатель мощностью 600 л. с. обеспечивал этому штурмовому средству скорость, равную примерно 40 морским милям в час.

Наконец, необходимо упомянуть еще «Шлиттен» (полное наименование «Торпедошлиттен»), который был, пожалуй, самым простым из всех когда-либо существовавших торпедоносных средств. Технология производства его сводилась в основном лишь к тому, чтобы сварить вместе четыре предварительно отштампованных стальных листа. Поэтому оно особенно подходило для массового производства. Созданное по проекту инженера Венделя как глиссер, это штурмовое средство имело авиационный двигатель мощностью 600 л. с. и развивало чрезвычайно высокую скорость, особенно после выпуска обеих торпед. Если вспомнить, что водители «Негеров» — этих первенцев соединения «К» — с их скоростью 4 морские мили в час оказывались совершенно беспомощными и беззащитными перед любым обнаружившим их врагом, то нетрудно понять, какой гигантский скачок был сделан в развитии штурмовых средств за последние несколько месяцев. После атаки «Шлиттен» со скоростью 40 морских миль в час возвращался к своему побережью. Экипаж его, состоявший из двух человек, имел для своей защиты реактивные установки и пулеметы.

И снова невольно возникает вопрос: где сейчас все эти проекты? По типу «Шлиттена» был впоследствии построен глиссер для мирных целей. Но что случилось с остальными проектами? В чьи руки попали «Гидры», «Валы» и «Зеедрахе»? Кто занимается их дальнейшим усовершенствованием? На этот вопрос никто не может дать достоверного ответа.

* * *

В период вторжения союзников во Францию немецкая разведка узнала, что противник с целью обеспечить снабжение переброшенных на континент соединений горючим проложил с Британских островов через Ла-Манш специальный бензопровод. Чтобы разрушить его, в соединении «К» был разработан и тщательно продуман следующий план.

Сверхмалые подводные лодки, используя свои якоря как тралы, должны были двигаться над морским дном, чтобы отыскать бензопровод, примерное начертание трассы которого было известно. На другие сверхмалые подводные лодки возлагалась задача доставить боевых пловцов, которые должны были подорвать бензопровод. Гибкое, как гуттаперча, подводное взрывчатое вещество ниполит отлично подходило для этой цели, так как его легко было обмотать вокруг трубы. Однако от этого первоначального плана вскоре пришлось отказаться: ведь у противника наверняка были установлены на обоих концах бензопровода измерительные приборы, которые регистрировали мельчайшее изменение давления в бензопроводе. Взрыв, конечно, был бы немедленно зафиксирован, повреждение вскоре устранено, и потеря горючего осталась бы незначительной. Поэтому в соединении «К» было решено испробовать другой, более эффективный план.

Новый замысел сводился к тому, чтобы, действуя как можно осторожнее, просверлить в удобном месте в трубах отверстия, в которые через полый бур можно будет ввести химический состав, оказывающий замедленное разлагающее действие. Вся эта операция не должна была вызвать подозрения у противника ни бросающимся в глаза изменением давления в бензопроводе, ни изменением внешнего вида испорченного бензина. Разлагающая жидкость не должна была иметь ни запаха, ни цвета, а ее поражающее действие должно было сказываться лишь через определенное время, когда горючее успеет перекаче-

вать в бензобаки многочисленных машин. Благодаря этому оказывалось возможным вывести из строя тысячи двигателей до того, как противник откроет причину непонятного явления.

Трудности, с которыми было связано проведение такого хитроумного плана, а также быстрое развитие военных событий на суше привели к тому, что и от этого замысла пришлось отказаться. Однако он показал, что может сделать небольшая группа отважных и решительных бойцов-одиночек. И сегодня, в век атомного оружия, это нужно подчеркивать с большей силой, чем когда бы то ни было раньше.

Конец войны помешал реализации целого ряда других планов соединения «К». Мы здесь упомянем и вкратце охарактеризуем лишь некоторые, самые интересные из них.

Поскольку обычно наиболее уязвимы сооружения на линиях коммуникаций, весьма соблазнительным объектом для нападения представлялся Суэцкий канал. Было решено поручить проведение операции сверхмалой подводной лодке. Основной проблемой являлась проблема транспортировки: как доставить эту лодку в Суэцкий канал? Надеяться на то, что ей удастся пройти через многочисленные заграждения и незаметно пробраться в канал, не приходилось. Возможность доставить ее по суше также исключалась, следовательно, оставался лишь один путь — по воздуху. Для этого нужно было гидравлически поднять «Бибер» в фюзеляж летающей лодки типа ВУ-440 и снова закрыть днище. Выбрав благоприятную ночь, эта летающая лодка должна была опуститься на воду в Суэцком канале, открыть днище своего фюзеляжа и спустить «Бибер» на воду. Затем «Бибер» должен был притаиться в засаде в одном из наиболее узких участков канала и ждать, пока пройдет первое судно, стремясь поразить его своими торпедами таким образом, чтобы оно, затонув, загородило собой фарватер канала. Самому водителю предстояло возвращаться по суше, и, конечно, не исключалась возможность того, что он попадет в плен.

Боевые пловцы германских ВМС также наметили целый ряд операций почти «глобального» значения, которые не были осуществлены лишь потому, что на последнем этапе войны пловцы срочно потребовались для выполнения описанных выше речных диверсий. Еще в 1942 году одному военному репортеру из боевой рубки подводной лодки, всплывшей на поверхность воды перед Нью-Йоркским портом, удалось очень хорошо заснять на кинопленку ночной вид Манхэттена. Когда начинающий боевой пловец фон Вурциан увидел эти кадры в еженедельном обзоре, в его голове зародился план, который впоследствии переняли итальянцы и начали подготовку к его осуществлению. План строился на предпосылке, что подводная лодка, на борту которой, кроме команды, должно было находиться 8—10 боевых пловцов с запасом плавучих подрывных зарядов, могла пробраться не только к Нью-Йоркскому порту, но и к любому другому важному военному порту, чтобы выпустить боевых пловцов на выполнение задания. Действуя своим излюбленным методом дрейфа по течению, боевые пловцы должны были пробраться в порт, приблизиться к стоявшим там кораблям и, прикрепив подрывные заряды к боковым киям последних, вернуться назад к ожидавшей их подводной лодке. Затем подводная лодка должна была направляться к другому порту — и так до тех пор, пока не выходил запас плавучих подрывных зарядов.

Впрочем, если бы в каком-либо одном порту внезапно затонуло несколько кораблей, то это было бы не так уж выгодно. Во-первых, противник сделал бы из этого вывод, что здесь действовали диверсанты, и мог бы организовать преследование и усилить охрану. Во-вторых, затонувший в порту корабль отнюдь не являлся окончательно потерянным, так как его можно было поднять и отремонтировать. Чтобы избежать и того, и другого, предназначавшиеся для таких диверсий подрывные заряды снабжались пропеллерными взрывателями. Пропеллер начинал вращаться только тогда, когда на него действовал встречный

поток воды, образующийся при движении корабля со скоростью не менее 6 морских миль в час, и лишь в этот момент запускался часовой механизм. Поэтому подрывные заряды взрывались спустя 5 или 6 часов, когда корабль находился уже в открытом море и его чаще всего уже невозможно было спасти. Кроме того, никто не мог точно оказать, кем был потоплен этот корабль.

Смелая «операция тендера 203» основывалась как раз на подобных планах. Особенность ее заключалась в том, что боевые пловцы должны были доставляться к цели не подводными лодками, а мореходным тендером, который для этой цели должен был пересечь целое полушарие, дойдя до Индии и Персидского залива. Тендер обладал прекрасной парусной оснасткой и имел вспомогательный двигатель. Запасы продовольствия позволяли плавать в течение года. Команда состояла из 12 человек и возглавлялась бывшим капитаном торгового судна, весьма опытным моряком. Все матросы владели либо норвежским, либо английским языком и должны были выдавать свое судно за норвежское. В конце января 1945 года судно вышло из Харстада в Северной Норвегии. Через несколько недель немецкая радиослужба приняла от них условный сигнал, который означал, что судно плыло вдоль западных берегов Африки в южном направлении. Ему не удалось достигнуть своей далекой цели, так как к тому времени закончилась война и все планы оказались перечеркнутыми незадолго до их осуществления.

Пожалуй, самое трудное задание с момента создания соединения «К» было поручено одному из диверсионно-штурмовых отрядов ВМС за несколько дней до смерти Гитлера: фюрер и верховный главнокомандующий вермахта затребовал в свое непосредственное распоряжение личную охрану из бойцов соединения «К»...

Это происходило в те дни, когда вокруг Берлина велись ожесточенные бои. Забравшись в свой глубокий подвал под имперской канцелярией, обезумевший от страха Гитлер метался между Сциллой страшной действитель-

ности и Харибдой иллюзий, в которых он стремился найти прибежище до самого последнего дня. Ему казалось, что его везде окружают предательство и измена. Геринга он объявил предателем народа, Гиммлера лишил всех должностей, и даже не доверял больше СС. По иронии судьбы диктатор в эти дни стал доверять исключительно лишь ВМС — тому виду вооруженных сил, который настойчивее всех других уклонялся от влияния партии. И это нашло свое выражение не только в завещании Гитлера, в котором он назначил своим преемником гроссадмирала Деница, но также и в его неожиданном желании иметь личную охрану из моряков.

27 апреля 1945 года вызвавшиеся добровольно 30 бойцов соединения «К» собрались на аэродроме Рерик, где они должны были со всем своим вооружением (они были вооружены до зубов) погрузиться в три ожидавших их транспортных самолета Ю-52, чтобы лететь в окруженную горящую столицу. Однако в Берлине больше не было ни одного аэродрома, способного принять их. Для того чтобы морякам вообще удалось пробиться к имперской канцелярии, они должны были приземлиться на широкой улице у Бранденбургских ворот. В целях предосторожности авиационное командование выслало вперед самолет-разведчик, который должен был произвести разведку дорожки для приземления. Однако разведчик вернулся назад, не выполнив задания. Советская зенитная артиллерия не позволила ему приблизиться к месту, где должны были совершить посадку самолеты. Над Берлином стояло густое облако дыма и копоти. Ориентироваться было невозможно. Тем не менее вылетевший утром 28 апреля второй самолет-разведчик добился большего успеха. Из полученных данных явствовало, что намеченная для посадки самолетов улица была усеяна воронками от разрывов бомб и там не мог приземлиться ни один самолет.

Последнее предложение спрыгнуть с парашютами было отклонено соединением «К» как непригодное. По крайней мере половина людей попала бы на горящие здания,

а добровольцев в команду самоубийц не было даже в последние часы войны.

На следующий день Гитлер своей смертью сам избавил бойцов соединения «К» от их последнего ужасного задания.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Это произошло однажды в Париже. Со времени событий, описанных в настоящей книге, прошло много лет. В одном из залов заседаний сидели представители многих европейских стран и часами совещались о возможностях совместной обороны. К числу участников совещания впервые после войны принадлежали и немцы.

За одним из столов шел оживленный разговор между голландцем и немцем. Голландец был во время войны командиром английского отряда «коммандос», который взорвал в Норвегии важный немецкий завод по производству тяжелой воды. Немец в последние месяцы войны командовал боевыми пловцами соединения «К».

— Один вопрос не терпится мне задать, — сказал голландец, — и мне бы очень хотелось получить на него ответ: как вам удалось добиться того, что среди ваших людей были такие небольшие потери?

Немец был несколько озадачен.

— Ну, мы старались способствовать этому в меру наших сил основательным обучением людей, тщательной подготовкой операций и другими подобными мерами.

— Нам всегда казалось, что вы — не вы лично, а вообще все вы — посылали солдат на верную смерть.

— Это является ошибочным, хотя и до сих пор широко распространенным мнением.

— Да, я впоследствии узнал, что ваши потери были незначительными. Следовательно, ваше соединение

«К» вообще не имело ничего общего с отрядами смертников?

— Видите ли, если обо всем том, что проделали эти люди, рассказывать гражданскому человеку, то его будет очень трудно разуверить, что это могли проделать не смертники. Но вы ведь сам специалист...

— Да, я кое-что понимаю в этом деле и знаю, как это опасно.

— Но вы также знаете, как легко научить людей лавировать среди опасностей без ущерба для самих себя и распознавать границы, которые нельзя перешагивать, не рискуя своей собственной жизнью. И что тщательной подготовкой можно добиться результатов, представляющихся на первый взгляд невероятными.

— Этими принципами руководствовалося соединение «К»?

— Это были некоторые из наших принципов. Кроме того, нам помогала особая товарищеская спайка, существовавшая между начальниками и подчиненными, и наше неизменное правило: не рисковать своей жизнью — она нужна для более важных дел.

— Должен сказать, что это меня удивляет, — произнес голландец, — но я считаю это достойным признания.

— Это радует меня, — ответил немец.

Приложение

**СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ШТУРМОВЫЕ СРЕДСТВА
КРИГСМАРИНЕ**

ГЕРМАНСКИЕ СВЕРХМАЛЫЕ ЛОДКИ

Следует отметить, что многие источники относят все германские подводные суда Kleinkampfverbände (Соединение К) к сверхмалым подводным лодкам. Сюда попадают и «Негер», «Мардер» и «Хай», которые являются не чем иным, как человеко-торпедами. Здесь мы остановимся на «подлинных» субмаринах.

Германский флот занялся сверхмалыми лодками сравнительно поздно. В первые годы войны все усилия были сосредоточены на V.80. Эту 4-местную лодку построили только для испытания вальтеровских турбин. Она имела водоизмещение 71/80 t и длину 26 метров. Однако этот корабль нельзя считать настоящей подводной лодкой. Защитниками подводных судов для «специальных атак» выступали промышленник из Любека Генрих Дрегер и капитан-лейтенант Ганс Бартельс. Однако во время успехов Германии на них никто не обращал внимания. Но в конце 1943 года опасность переправы союзников через Ла Манш стала реальностью, и появились первые проекты оружия для «специальных атак» против транспортов, хотя пока это были человеко-торпеды.

Вскоре за ними появилась подводная лодка «Бибер» (Бобр). Получивший к этому времени звание корветтен-капитана Бартельс явился инициатором разработки проекта. Сильное влияние на него оказала найденная в гавани Бергене британская лодка «Уэлман». Бартельс передал чертежи на завод Флендерверке, Любек, 4 февраля 1944. Через 6 недель он лично повел на испытания первый прототип, названный «Адам». Гросс-адмирал Дениц осмотрел «Бибер» и дал свое добро. 29 марта первый «Бибер» поступил на вооружение флота. (Германские историки предполагают, что Дениц, который к этому времени потерял двоих сыновей на подводных лодках, отдал приказ использовать миджеты в качестве оружия самоубийц. Практи-

чески всюду подчеркивается, что моряки Соединения К считали себя самоубийцами.)

Характеристики «Бибера» и «Мольха»

«Бибер» был совсем крошечной лодкой с автомобильным мотором Опель-Блиц. Этот корабль проектировался в расчете на появление подходящего дизеля, и установленный на его место бензиновый мотор превращал лодку в смертельно опасную ловушку для собственного экипажа. Пилот рисковал задохнуться от избытка окиси углерода, если держал люк закрытым более 45 минут. Хотя все пилоты имели дыхательные аппараты и запас кислорода на 20 часов, многие погибли именно по этой причине. (Среди них был и пилот той лодки, которая сегодня красуется в Имперском военном музее. Эта лодка была найдена дрейфующей по Ла Маншу 29 декабря 1944 года.) Дальность плавания в 130 миль была вполне достаточной для любых задач, но оставаться так долго на поверхности в проливах, над которыми господствовала авиация союзников, значило обречь себя на верную смерть.

Из этого можно сделать вывод, что «Бибер» был оружием самоубийц, хотя таковым не проектировался. Его пилот сидел, высунув голову в рубку высотой 71 см с иллюминаторами из бронестекла. Рубку венчал перископ высотой 122 см. Вести лодку приходилось, полагаясь на собственное зрение и наручный компас. Хотя на поверхности «Бибер» имел неплохую маневренность, лодка не могла надежно удерживать глубину. Остойчивость лодки позволяла ей плавать только в спокойную погоду. Предельная глубина погружения достигала 30 метров. Поэтому и переходы, и атаки приходилось совершать в позиционном положении. Вооружение «Бибера» состояло из 2 бесследных электроторпед G7e на бугельных зажимах по бокам корпуса. Лодка могла нести вместо них 2 мины. И в роли подводного заградителя «Бибер» оказался довольно эффективным средством борьбы с кораблями союзников в районе Шельды. Если бы лодку использовали только в этой роли, она вполне оправдала бы себя.

Весьма походили на «Биберы» и лодки типа «Мольх» (Саламандра), предназначенные для прибрежных операций. Они были больше «Биберов», но имели только электромотор в качестве двигателя. Это снимало опасность отравления пилота, сидевшего под плексигласовым колпаком, и позволяло лодке погружаться на глубину до 24 метров. Как и «Бибер», «Мольх» нес 2 торпеды.

«Бибер» и «Мольх» в бою

Всего, начиная с марта 1944 года и до конца войны, было построено 324 «Бибера» и 363 «Мольха». Однако германское командование бросало их в мясорубку боев со своих баз в Северном море и Ла Манше целыми группами до 30 единиц и по-одиночке. Поэтому нет никакой возможности кратко рассмотреть все операции этих лодок. Однако наиболее необычные все же рассмотрены. Следует отметить, что небольшое количество лодок типа «Мольх» было использовано на Средиземном море, хотя успеха они не имели.

Донесения союзников не делают различия между двумя типами, указывая, что ни те, ни другие не добились успеха, используя торпеды. Официальные британские данные утверждают, что с января по май 1945 года «Биберы» и «Мольхи» совершили 102 выхода в море из Роттердама, при этом погибло 70 лодок. Германские источники также указывают, что погибло 60—70% «Биберов». За этот период были потоплены 7 малых кораблей союзников и 2 были повреждены минами, которые ставили миджеты. Согласно тем же источникам, с августа по декабрь 1944 года были уничтожены 52 «Бибера», причем они опять не добились никаких успехов. Большая часть лодок была застигнута на поверхности истребителями-бомбардировщиками союзников.

Боевой дебют «Биберов» состоялся ночью 29—30 августа 1944 года. Это были лодки К-флотилии № 261. 20 «Биберов» были доставлены грузовиками в Фекамп возле Гавра. 18 из них были исправны. Сильное волнение Ла Манша и ветер силой 5 баллов предложили пилотам миджетов жестокое испытание. Все они благополучно вернулись назад, но их претензии на потопление транспорта типа «Либерти» (7000 тонн) и большого десантного корабля подтвердить не удалось. На следующий день «Биберы» были уничтожены собственными экипажами по приказу армейского командира, который не был уверен, что их удастся эвакуировать из района Гавра.

Дата: 12—13 января 1945 года
Место: Неймеген, восточная Голландия
Атака: сверхмалые лодки типа «Бибер»
Цель: шоссе́нный мост через реку Ваал

Сразу после захвата этого моста американской 82-й парашютно-десантной дивизией в сентябре 1944 немцы начали попытку его уничтожения. Отважный рейд боевых пловцов Соединения К

позволил повредить железнодорожный мост. Но после этого англичане усилили укрепления вокруг шоссевого моста. Они установили выше моста поперек течения 4 ряда сетей и бонов. В Эммерихе, примерно еще в 30 милях выше по течению, немцы создали исходную базу для атаки «Биберов» против этого моста.

Ночью 12—13 января 1945 года немцы, позиции которых находились всего в нескольких милях выше Неймегена, отправили вниз по течению 240 мин с часовыми взрывателями. Мины должны были рваться группами по 60 штук, чтобы уничтожить сети и боны. За ними шли 20 «Биберов» со специальными торпедами, которые были оснащены крюками. Предполагалось, что такие торпеды наверняка увязнут в сетях. Так как войска союзников удерживали оба берега Ваала выше моста, а «Биберам» приходилось двигаться близко к поверхности, перископы лодок были замаскированы ветками и листьями. Но к тому времени, когда «Биберы» вышли в точку пуска торпед выше первой линии заграждений, взрывы мин встревожили союзников. Они начали обстреливать реку из орудий и пулеметов. Потери «Биберов» неизвестны, но предполагается, что они были тяжелыми.

Уцелевшие лодки отошли, не выпустив торпед. Теперь в атаку вышли еще 4 «Бибера». Каждый буксировал большой ствол дерева, под которым находился заряд взрывчатки весом 2990 кг, который поддерживался поплавками. Эти чудовищные мины следовало доставить на расстояние 1000 ярдов от моста по широкой излучине речного русла. Немцы считали, что если опустить стволы выше этого места, их вынесет на берег. На рассвете лодки должны были пустить мины. Когда стволы будут проходить под мостом, изменение освещенности заставит сработать фотоэлектрические взрыватели, установленные на верхней части стволов. После этого мины должны были взорваться.

«Биберы» успешно пустили свои мины по течению, но в этот момент огонь союзников с берегов достиг предельной силы. Прежде чем медлительные мины добрались до цели, артиллерийские снаряды заставили их сдетонировать. В любом случае выпущенные ранее плавучие мины и торпеды прорвали только 3 линии заграждений, четвертая уцелела.

Арктика, Египет — и катастрофы

Наиболее амбициозные планы использования «Биберов» провалились. Одна была задумана аналогично удару японцев по Диего-Суаресу. Целью немцев были корабли союзников, сопровождавшие конвои в Россию. Немцы собирались атако-

вать их на якорной стоянке в Кольском заливе возле Мурманска. Тренировки проводились лодками К-флотилии № 265, базирующейся в Харстаде, Норвегия, начиная с ноября 1944 года. 3 лодки-носителя серии VIIIС — U-295, U-716 и U-739 — были оснащены специальными палубными креплениями, чтобы нести по 2 «Бибера». Они должны были освободить миджеты, открыв зажимы и просто погрузившись. Это предполагалось сделать во второй половине дня в 40 милях от района операции. «Биберы» должны были провести в пути около 12 часов, войти в Кольский залив, выбрать цели и атаковать их торпедами в предрассветных сумерках. После атаки они должны были следовать на акустические сигналы лодок-носителей, которые должны были находиться в 4 милях от берега. Они должны были снять пилотов «Биберов» и затопить миджеты.

Все 3 субмарины 5 января 1945 покинули Харстад с «Биберами» на борту. Атака была назначена на 8 января. Предполагалось, что в этот день советский линкор «Архангельск» и другие крупные корабли будут находиться на якорных стоянках. Однако ненадежная конструкция «Биберов» сорвала операцию. Постоянная вибрация при работе дизелей эскадренных лодок, которые следовали на большой скорости, вызвала течи в бензопроводах миджетов. Хотя предпринимались титанические усилия, чтобы залатать бензопроводы, возникла опасность повреждения других конструкций корпуса. Поэтому операция была отменена.

Еще более авантюрный план предусматривал погрузку «Бибера» на борт 6-моторной летающей лодки BV-222. Она должна была сесть на одном из озер вдоль Суэцкого канала и спустить «Бибера» на воду. Сверхмалая лодка должна была самостоятельно проникнуть в канал и попытаться заблокировать его, торпедировав судно покрупнее. После этого пилот «Бибера» должен был затопить лодку и сдаться в плен. Трудно сказать, насколько серьезно рассматривался этот безумный план.

Кроме чудовищных потерь, с «Биберами» произошли 2 неприятных инцидента, которые привели к замене этих лодок на более удачные «Зеехунды» в феврале — марте 1945. Когда начались операции против судоходства союзников в устье Шельды, «Биберы» выводились портовыми буксирами из своих бункеров в Роттердаме к шлюзу Хеллеветслейс в голове эстуария Ваал — Маас. Там они проходили последнюю проверку перед выходом в море. В начале января 1945 механик случайно выпустил торпеду с одного из миджетов. Она ударилась о ворота шлюза. Большая часть флотилии из 30 миджетов была уничтожена взрывом. 6 марта 1945 аналогичное происшествие приве-

ло к гибели еще одной полной флотилии. Но на этот раз погибла и большая часть пилотов.

«Зеехунд»

Если поспешно спроектированный, плохо построенный «Бибер» с бензиновым двигателем был самым плохим миджетом Второй Мировой войны, то лодку серии XXVIII «Зеехунд» (Тюлень) можно смело назвать самым лучшим. Потери «Зеехундов» не превышали 10%, поэтому их ни в коем случае нельзя назвать оружием самоубийц.

«Бибер» был импровизацией, в этом плане ничуть не отличаясь от спешно сколоченных подводных судов конфедератов времен Гражданской войны в США. Хотя «Зеехунду» не хватало дальности плавания, в остальных отношениях он был самой настоящей подводной лодкой. Его даже можно назвать эскадренной лодкой в миниатюре. Она была настолько мала, что даже радар часто не засекал «Зеехунд». Даже в случае обнаружения миджет имел отличные шансы на спасение. Лодка могла погружаться за 4—5 секунд. Пилот просто переводил рули на погружение и давал полную мощность на дизель. Лодка была достаточно легкой, поэтому взрывы глубинных бомб просто кидали ее, не разрушая. Однако подводные характеристики «Зеехунда» оставляют желать лучшего. Особенно слаб был электромотор AEG в 25 ЛС. Роднили «Бибер» и «Зеехунд» только 2 торпеды 533 мм в бугельных аппаратах.

Всего в Киле, Эльбинге и Ульме были построены 285 «Зеехундов». Многие собирались в бомбоубежищах из заранее подготовленных модулей, которые доставлялись на верфь из других городов. В момент капитуляции союзники захватили 100 недостроенных миджетов. Достроенные получили номера от U-5001 до U-6252. Большая их часть действовала из Эймейдена, где обычно дислоцировались 30—40 «Зеехундов». Они выходили в море малыми группами и пробирались в Дуврский пролив.

Дебют «Зеехундов» был просто катастрофическим. Ночью 31 декабря — 1 января Шельду покинули 18 «Зеехундов», из которых 16 погибли в шторм. Но потом эти лодки проявили себя. Согласно британским источникам, за период с января по май 1945 погибло 35 «Зеехундов» из 142, вышедших в море. Такое количество выходов кажется сильно заниженным. Эти миджеты потопили 9 судов союзников, общим водоизмещением 18 384 тонны и повредили еще 3 судна водоизмещением 18 451 тонну.

Эти цифры тоже могут оказаться приуменьшенными. Германские историки приписывают «Зеехундам» Соединения К потопление 120 000 тонн за февраль — апрель 1945. Но эта цифра кажется уже слишком высокой.

Самой знаменитой жертвой «Зеехунда» стал эскортный миноносец Свободной Франции «Ла Комбатан» (бывший британский эскортный миноносец типа «Хант» «Хэлдон»). Он был потоплен в Северном море 23 февраля 1945 года лодкой под командой лейтенанта цур Зее Клауса Шпарбродта. Он выпустил 1 торпеду с дистанции 850 ярдов и уничтожил миноносец. Более важным достижением миджетов можно считать то, что союзники были вынуждены бросить против них более 500 эскортных кораблей и 1000 самолетов. Иначе справиться с грозными малютками им не удавалось.

Экспериментальные сверхмалые лодки

Самой первой из экспериментальных лодок, то есть той, которая так и не поступила на вооружение Кригсмарине, была лодка серии XVIIА, названная «Хехт» (Щука). Она была создана Военно-морским конструкторским бюро в первой половине 1944 года. Эта 3-местная лодка сильно напоминала «Мольх» и на самом деле являлась модификацией этого типа. Однако лодки имели различное вооружение. «Хехт» несла отделяемый заряд. Однако к тому времени, когда эти лодки должны были поступить в производство, требования изменились. Теперь «Хехт» должна была иметь отделяемый носовой отсек на 3 боевых пловцов с надувной лодкой. Они должны были производить диверсии во вражеских портах. 53 лодки этого типа были построены в Киле, но ход событий ограничил их использование учебными целями.

В июле 1944 по настоянию командира Соединения К вице-адмирала Гельмута Хайе была создана Versuchungskommando 456 (Экспериментальная команда 456). Она должна была заниматься разработкой новых типов подводного оружия. Первым результатом ее работы стал проект «Дельфин». «Дельфин I» (или «Кляйн дельфин») был в одном из вариантов самым настоящим оружием самоубийц со встроенной боеголовкой, как на японских кайтэн. Лодка водоизмещением 2,75 тонны имела длину 5,1 метра. Предполагалось оснастить ее бензиновым мотором Опель-Капитан, 80 ЛС, работающим по замкнутому циклу. Это позволило бы развить под водой скорость 30–40 узлов, что имели и кайтэн. (Хотя существовал некоторый обмен ин-

формацией между Германией и Японией относительно «специального оружия», вряд ли информация о кайтэнах послужила толчком к созданию «Дельфина».) Действовать эти лодки должны были так же, как и кайтэны, но в теории у пилота оставалась возможность «выпрыгнуть» до столкновения с кораблем противника.

Хотя прототип «Дельфина I» был оснащен только электромотором мощностью 24 ЛС, его каплеобразный корпус позволял лодке развить под водой скорость 17 узлов. Однако после того, как снизу подвешивалась торпеда — для обычной атаки, а не для самоубийцы, имевшего в своей лодке встроенную боеголовку, — максимальная скорость падала до 5 узлов. Возникла идея вооружить лодку шестовой или буксируемой миной, чтобы использовать преимущества совершенной формы корпуса. Но случайная гибель прототипа в январе 1945 года положила конец экспериментам.

«Дельфин II» (или «Гроссе дельфин») больше походил на обычную субмарину. Единственный прототип имел водоизмещение 7,38 тонны и длину 8,7 метра. Он был оснащен дизелем замкнутого цикла Даймлер-Бенц, 60 ЛС. Это позволяло лодке развить под водой скорость 18 узлов. Она была вооружена 2 торпедами или минами, подвешенными под корпусом. Также проводились опыты с двигателями замкнутого цикла на 2-местных «Биберах». Однако немцы быстро перешли к экспериментам с «Зеехундом», хотя все эти опыты оказались неудовлетворительными.

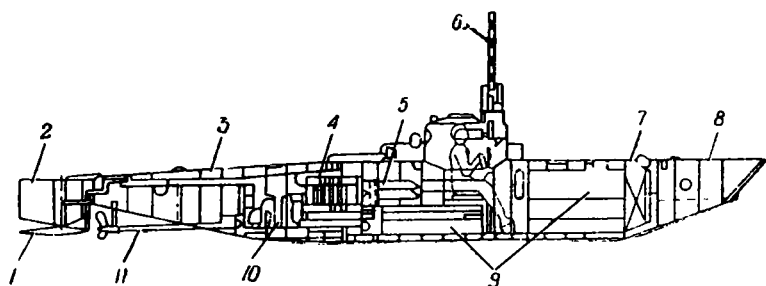
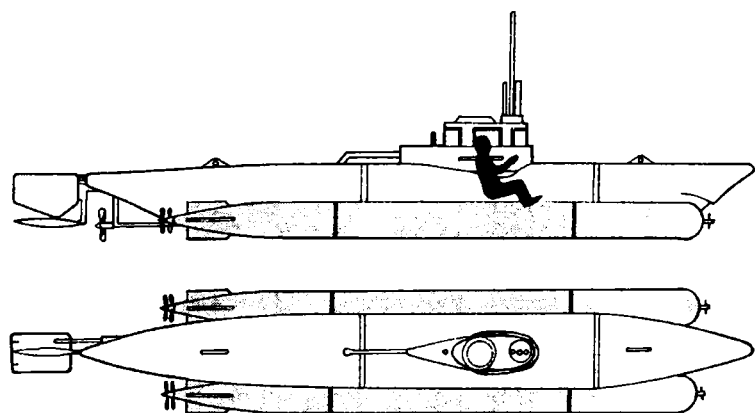
«Зеетойфель» (Морской черт), который также называют «Элефант» (Слон), имел водоизмещение 19,7 тонны. Этот 2-местный корабль мог самостоятельно уходить под воду с любого ровного берега. На прототипе лодки был установлен 80-сильный бензиновый мотор, на серийных лодках планировалось ставить 250-сильный двигатель. Лодка могла двигаться по суше на гусеницах со скоростью 10 км/час или плыть по воде, используя винт, со скоростью 8 узлов. Под водой ту же скорость позволял развить электромотор. Лодка должна была получить 2 торпеды или мины под корпусом, пулемет и огнемет для действий на суше. Испытания прошли удовлетворительно, и перед самым концом войны было приказано начать производство этих лодок.

Самым амбициозным проектом было создание так называемого «подводного истребителя», названного «Швертвал» (Касатка). Этот торпедообразный 2-местный корабль имел рудиментарные крылья в носовой части и хвостовое оперение. Он был оснащен вальтеровской турбиной замкнутого цикла мощ-

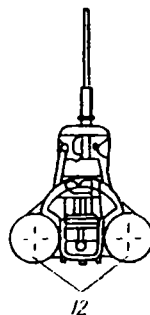
ностью 800 ЛС. В качестве катализатора использовалась перекись водорода. Ожидалось, что лодка сможет развить под водой до 30 узлов, а дальность плавания составит 500 миль при скорости 10 узлов. Имея водоизмещение около 14,5 тонн, этот сверхманевренный подводный охотник должен был получить в качестве вооружения ракетно-торпеды под корпусом, а для действий на поверхности ракетные установки и огнемёт. Британские эксперты в июле 1945 года нашли затопленный прототип в озере Плен возле заводов Вальтера. Однако он не произвел на англичан впечатления. Проект «Швертвал II» остался чисто бумажным. Он должен был иметь улучшенную гидродинамику. Его предполагалось использовать в качестве основы для проекта «Манта». 2 подводника должны были располагаться в центральной кабине между двумя «Швертвалами II». Такой корабль на поверхности должен был по замыслу конструктора развить 50 узлов и не менее 30 узлов под водой.

ГЕРМАНСКИЕ СВЕРХМАЛЫЕ ЛОДКИ						
Тип	XXVIIA «Хехт»	XXVIIВ «Зеехунд»	«Бибер»	«Мольх»	«Валрос»	
Водоизмещение подводное	12 т	14,7 т	6,5 т	11 т	36 т	
Длина	10,4 м	11,9 м	9 м	10,8 м	16,2 м	
Ширина	1,68 м	1,68 м	1,6 м	1,82 м	2,82 м	
Осадка	1,52 м	1,52 м	1,37 м	1,82 м	?	
Машины	1-вальтовый электромотор = 13 hp	1-вальтовый дизель = 60 hp электромотор = 25 hp	1-вальтовый бензиновый торпедный электромотор = 13 hp	1-вальтовый электромотор = 14 hp	-	
Скорость надводная подводная	5,6 узл. 6 узл.	7,75 узл. 6 узл.	6,5 узл. 5,3 узл.	4,3 узл. 5 узл.	9 узл. 7 узл.	
Дальность плавания надводная подводная	76 миль @ 3 узл. 40 миль @ 6 узл.	300 миль @ 7 узл. 63 миль @ 3 узл.	130 миль @ 6 узл. 8,6 миль @ 5 узл.	50 миль @ 4 узл. 40 миль @ 5 узл.	1000 миль	
Вооружение	1 торпеда 533 мм или 1 мина	2 торпеды 533 мм	2 торпеды 533 мм	2 торпеды 533 мм	2 торпеды 533 мм	
Экипаж	3	2	1	1	5	
Построено	3	285	324	363	-	

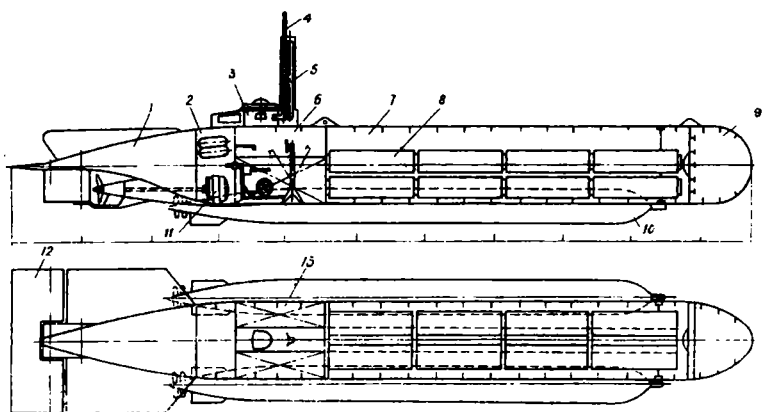
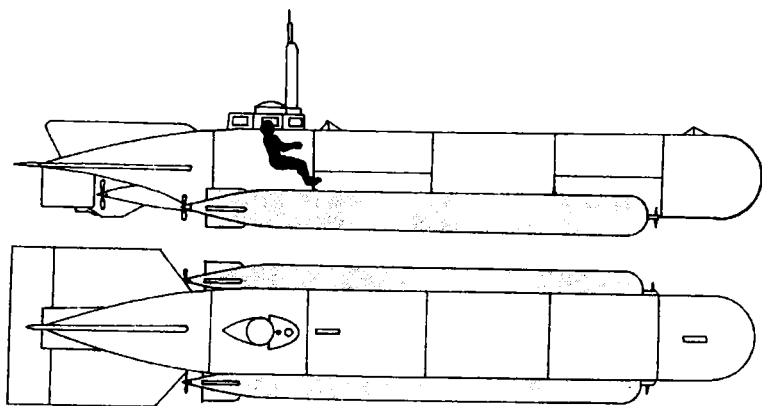
Сверхмалая подводная лодка типа «Бибер»



1 — горизонтальный руль; 2 — вертикальный руль; 3 — главная балластная цистерна; 4 — бензиновый двигатель; 5 — баллоны с кислородом и воздухом; 6 — перископ; 7 — топливная цистерна; 8 — носовая оконечность; 9 — аккумуляторные батареи; 10 — электродвигатель; 11 — вал и винт; 12 — торпеды

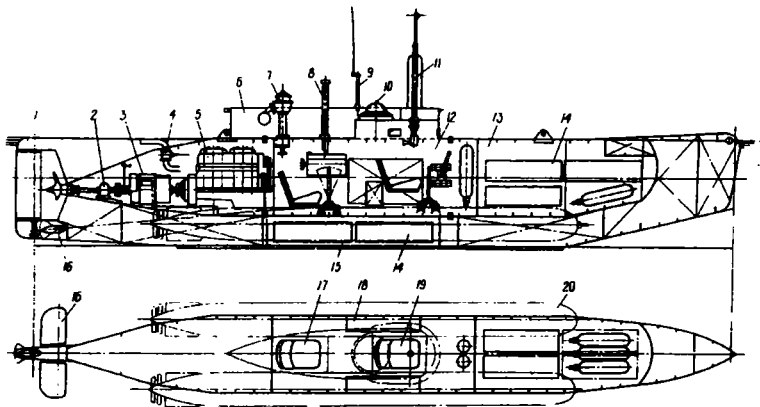
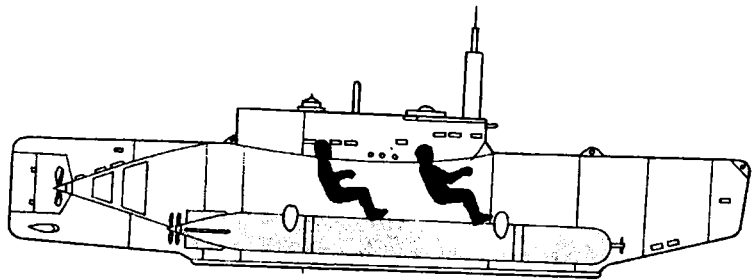


Сверхмалая подводная лодка типа «Мольх»



1 — кормовая оконечность; 2 — моторный отсек; 3 — входной люк; 4 — перископ; 6 — отсек управления; 7 — аккумуляторный отсек; 8 — аккумуляторы; 9 — носовая балластная цистерна; 10 — торпеды; 11 — электродвигатель; 12 — горизонтальный руль; 13 — кормовая балластная цистерна

Сверхмалая подводная лодка типа «Зеехунд»



1 — вертикальный руль; 2 — упорный подшипник; 3 — электродвигатель; 4 — выхлопная труба дизеля; 5 — дизель; 6 — ограждение рубки; 7 — клапан шнорхеля; 8 — труба ГОН; 9 — антенна радиации; 10 — входной люк; 11 — перископ; 12 — отсек управления; 13 — аккумуляторный отсек; 14, 15 — аккумуляторы; 16 — горизонтальные рули; 17 — кресло механика; 18 — уравнивательная цистерна; 19 — кресло командира; 20 — торпеды

Лодка серии XXVIIA «Хехт»

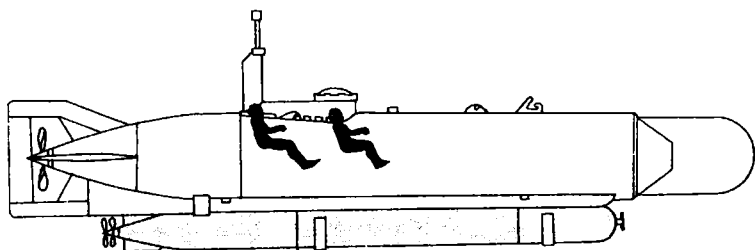
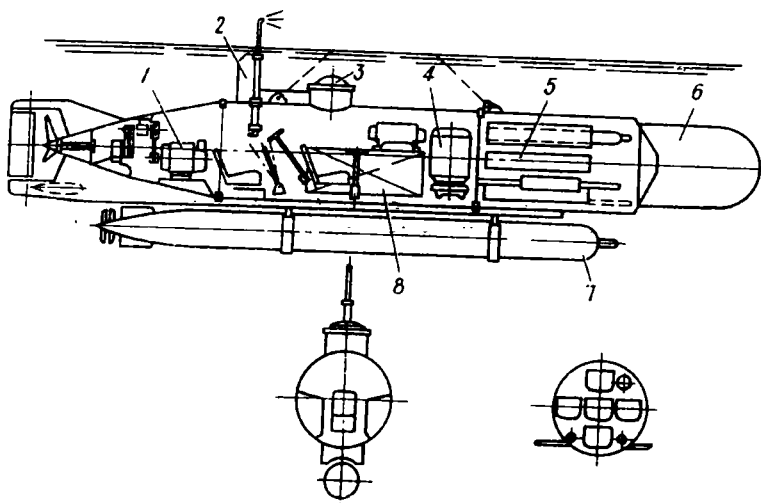
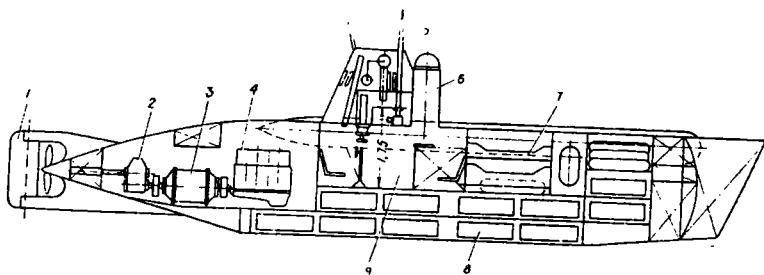


Схема общего расположения лодки типа «Хехт»

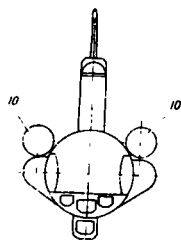


1 — электродвигатель; 2 — перископ; 3 — входной люк; 4 — гирокомпас; 5 — аккумуляторы; 6 — отделяемый контейнер; 7 — торпеда; 8 — уравнивательная цистерна

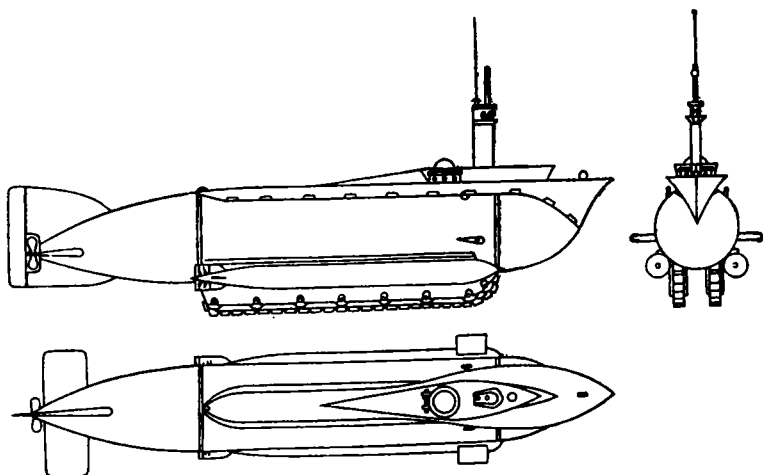
Сверхмалая подводная лодка типа «Валрос»



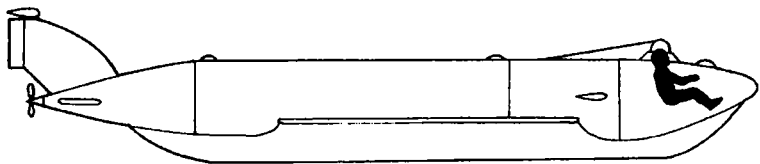
1 — вертикальный руль; 2 — редуктор; 3 — электродвигатель; 4 — дизель; 5 — перископ; 6 — входной люк; 7 — койки экипажа; 8 — аккумуляторы; 9 — центральный пост; 10 — торпеды



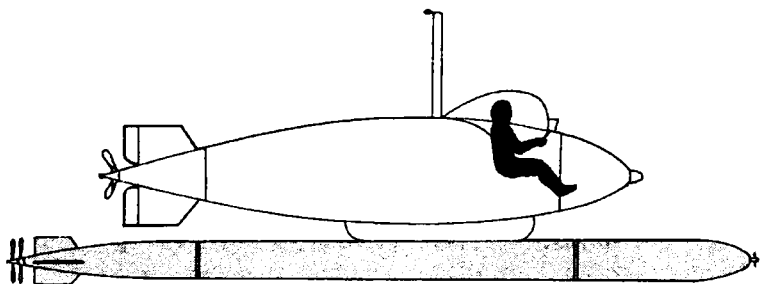
Сверхмалая подводная лодка типа «Зетойфель»



Сверхмалая подводная лодка типа «Швертвал»



Сверхмалая подводная лодка типа «Кляйне Дельфин»



ГЕРМАНСКИЕ УПРАВЛЯЕМЫЕ ТОРПЕДЫ

Развитие управляемых торпед для использования «Малыми боевыми подразделениями» в германском флоте велось параллельно с созданием сверхмалых подводных лодок. Однако управляемые торпеды было много проще производить, и пилоту требовалось гораздо меньше тренировок, чтобы освоить управление. Поэтому именно это оружие поступило на вооружение первого действующего подразделения Кригсмарине.

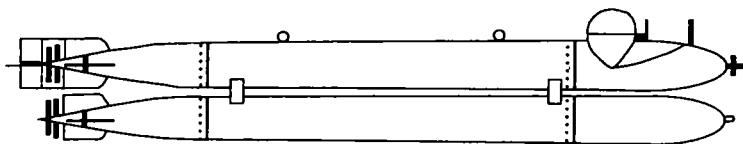
Самым первым образцом этого оружия стала спроектированная в 1943—44 годах человекоуправляемая торпеда «Негер» (Негр). Это название родилось от фамилии изобретателя — инженера флота Рихарда Мора. («Мор» — это вежливая форма немецкого слова негр. «Негер» — это просто ниггер по-немецки.) Проект Мора был дешевым и простым оружием, которое можно было использовать против кораблей союзников вблизи побережья в случае их высадки на материке. Мор работал на торпедной испытательной станции в Экенфиорде на Балтике, недалеко от Киля. Он создал на основе стандартной торпеды одноместный аппарат, который было легко производить и использовать.

Человекоуправляемые торпеды «Негер»

«Негер» представлял собой 2 электрические торпеды G7e калибром 21", одна над другой с зазором не более 3". У верхней торпеды боеголовка весом 500 кг была заменена крошечным кокпитом для пилота. В нем были установлены самые примитивные органы управления: акселератор, руль да рычаг пуска нижней торпеды. Прицел был самым примитивным — кольцо на кокпите и металлическая плоскость на носу торпеды.

Одновальный электромотор верхней торпеды теоретически мог позволить «Негеру» двигаться со скоростью 20 узлов. Сама торпеда G7e развивала 30 узлов на дистанции 3,5 мили. Однако из-за необходимости увеличить запас плавучести, чтобы нести нижнюю торпеду, половина аккумуляторной батареи была снята. В результате скорость сократилась, иначе дальность плавания оказалась бы смехотворно малой. По этой же причине мотор верхней торпеды был отрегулирован так, чтобы максимальная скорость не превышала 10 узлов. В итоге «Негер» мог пройти 48 миль со скоростью 4 узла.

«Негер» не мог погружаться, он обладал способностью действовать только в позиционном положении. Эксперименты с балластными цистернами завершились провалом. Добавочный

Человекоуправляемая торпеда «Негер»

вес баллонов со сжатым воздухом для продувки цистерн опасно сокращал и без того малый запас плавучести. Недопустимо сокращались также скорость и дальность. Пилот был втиснут в узкий кокпит. Его плечи и голова выступали над водой не более чем на 46 см. Кокпит закрывался плексигласовым куполом, который на первых моделях торпеды даже нельзя было открыть изнутри. Добровольцы для действий на «Негерах» набирались из солдат и матросов. Однако адмирал Дениц специальным приказом запретил брать подводников. Их предупреждали, что шансы на спасение не превышают 50%. Пилот оказывался самым настоящим пленником в своей торпедке, и боевой выход слишком сильно смахивал на настоящее самоубийство. Устройство для сброса купола было установлено внутри кокпита, хотя это приводило к потерям, когда пилоты открывали купол, чтобы глотнуть свежего воздуха. Торпеду просто захлестывало волной. Пилоты также получали кислородные аппараты Дрегера с маской, вроде того, что использовали летчики. Однако случаи отравления углекислым газом были слишком частыми.

Хотя точных данных об этом просто не имеется, можно предположить, что от различных несчастных случаев погибло более половины всех пропавших «Негеров». Кроме уже указанных опасностей, «Негер» подстерегала еще одна. Человекоуправляемая торпеда была крайне неустойчива после того, как пилот выстреливал нижнюю, боевую торпеду. Кроме того, бывали случаи, когда не срабатывали замки, и боевая торпеда тащила за собой верхнюю, прямо к гибели.

Даже если пилоту «Негера» удавалось подкрасться к вражескому кораблю и прицелиться, используя примитивное приспособление, его шансы поразить движущуюся цель с такой низкой и неустойчивой платформы были крайне невелики. Если бы «Негеры» чаще использовали против стоящих на якоре транспортов, их успехи были бы выше. Германский морской историк Каюс Беккер, который указывает, что процент

потерь человекоуправляемых торпед доходил до 60—80%, говорит, что Дениц пытался ограничить их применение, однако не мог противиться требованиям Адольфа Гитлера. Фюрер верил, что если Соединение К сумеет «потопить в устье Сены 6—8 линкоров», это приведет к «колоссальным стратегическим последствиям».

<i>Дата:</i>	20—21 апреля 1944 года
<i>Место:</i>	плацдарм союзников в районе Анцио — Неттуно, Италия
<i>Атака:</i>	германские человекоуправляемые торпеды «Негер» и взрывающиеся катера
<i>Цель:</i>	транспорты союзников на якоре

То, что фюрер проявляет большое внимание к специальным системам оружия, стало ясно во время первой атаки «Негеров». Еще до того, как торпеды прошли всесторонние испытания, их бросили в бой 20 апреля 1944 года, на пятьдесят пятый день рождения Гитлера.

Около 40 «Негеров» 175-й флотилии К под командованием лейтенанта Ханно Крига в обстановке строжайшей секретности были отправлены по железной дороге и автотранспортом на западное побережье Италии, в район южнее Рима. Это место находилось чуть севернее плацдарма союзников Анцио — Неттуно. Одновременно была совершена и атака взрывающихся катеров.

Участок побережья, с которого стартовали «Негеры», находился в Торре Ваианчия, примерно в 15 милях севернее Анцио. Почва оказалась слишком мягкой, чтобы можно было спускать торпеды в воду с помощью кранов. Вместо этого пришлось тащить их на колесных тележках (каждую толкали 30 солдат), пока торпеда не всплывала на большой глубине. Имелось 30 тележек, из них 13 завязли в мягком песке, прежде чем вышли на требуемую глубину. Таким образом, только 17 «Негеров» смогли отправиться в поход. Луны не было, а единственными навигационными приборами на торпедах были наручные компасы пилотов. Какую-то помощь могли оказать осветительные снаряды, которыми стреляли германские береговые батареи; как и предусматривалось планом. Как ни странно, все «Негеры» добрались до назначенного района. Однако там, вместо уязвимых транспортов, стоящих на якоре, они нашли патрулирующие охотники за подводными лодками с подготовленными глубинными бомбами.

Немецкие и американские источники расходятся в оценке последовавшего боя. Американцы утверждают, что противник был замечен 21 апреля в 2.30, когда РС-591 установил радиолокационный контакт с невидимым объектом. После атаки глубинными бомбами атакующий был уничтожен. Один «Негер» совершенно точно был потоплен позднее американским патрульным кораблем. Примерно в 7.15 охотник РС-558 заметил маленький бурун и стеклянный купол. Он выполнил атаку глубинными бомбами и вытащил из воды не пострадавшего пилота «Негера». Охотники за подводными лодками потопили еще 2 торпеды. Союзники утверждают, что ни один из кораблей повреждений не получил.

Немецкие источники говорят, что во время атаки были потеряны 4 «Негера» (все при авариях) и были потоплены 2 мелких корабля союзников. Это сделали мичман Карл-Хайнц Поттхаст, который проник в гавань Анцио, и мичман Фойгт в бухте Неттуно. 6 уцелевших пилотов затопили свои торпеды и пробрались обратно через линию фронта. 7 пилотов вывели свои торпеды на контролируемое немцами побережье. Чтобы сохранить секретность оружия, все вернувшиеся «Негеры» и те, что не удалось спустить, были уничтожены. Однако союзники захватили один невредимый образец, который дрейфовал возле Анцио. Пилот торпеды погиб, отравившись углекислым газом.

«Негеры» в Ла Манше

В мае 1944, когда стало ясно, что вторжение союзников в «Крепость Европа» неизбежно, уцелевшие ветераны-пилоты «Негеров» были отозваны из Италии. Они должны были начать атаки флота вторжения. Эксплуатационные потери начались еще до того, как новые флотилии достигли своих баз на французском побережье. Все дороги прочесывались истребителями-бомбардировщиками союзников. «Негеры» гибли и получали повреждения. Гибли и получали ранения люди, в том числе и командир соединения капитан 1 ранга Криг. Однако к концу июня 1944 года в бухте Сены была создана база «Негеров» в Виллер-сюр-Мер. Это местечко находилось всего в 20 милях от восточного края плацдарма союзников. Командование принял капитан 1 ранга Бёме. 2 роты строительного батальона соорудили замаскированные рельсовые пути, по которым тележки с «Негерами» могли спускаться на глубину воды.

<i>Дата:</i>	5—8 июля 1944 года
<i>Место:</i>	участки «Суорд» и «Джюно» в Нормандии
<i>Атака:</i>	германские человекоуправляемые торпеды «Негер»
<i>Цель:</i>	патрульные корабли союзников

Ночью 5—6 июля в 23.00 впервые погода оказалась благоприятной для выхода торпед. 26 из 40 «Негеров» были спущены во время прилива, чтобы атаковать транспорты союзников. Но те оказались хорошо подготовлены. Транспорты были прикрыты двойной линией дозоров кораблей Эскадры Поддержки Восточного Фланга. Однако, так как специальное оружие использовалось впервые, немцы добились некоторой неожиданности. Британские шлюпы «Като» и «Мэджик» (890 тонн), стоявшие на якоре на восточном краю внешнего дозорного кольца (линии «Траут»), были торпедированы и потоплены. Немцы также заявили, что добились попаданий в эсминец и LCF. Хотя союзники заявили, что потопили только 4 человекоуправляемые торпеды и еще 5 «возможно потопили», по немецким данным не вернулись 12 «Негеров».

Когда в следующий раз выдалась тихая ясная безлунная ночь, 21 «Негер» снова вышел в море. Это произошло 7 июля в 23.00. Снова они атаковали военные корабли на линии «Траут», хотя теперь противник был настороже, и в воду с регулярными интервалами сыпались глубинные бомбы. Однако бомбились районы патрулирования, а не стоянки транспортов. Командовал атакой ветеран Анцио мичман Поттхаст. Он проскользнул мимо эскортных кораблей и пророчил к устью Орна, где торпедировал старый легкий крейсер «Дрэгон». Этот бывший британский корабль теперь действовал под польским флагом. Согласно отчету самого Поттхаста, он подошел на расстояние 300 ярдов и выпустил свою торпеду G7e по медленно движущемуся кораблю. Взрыв оторвал корму крейсера. («Дрэгон» был поврежден слишком тяжело, и ремонтировать его не стали. Он был затоплен как часть искусственного волнолома «Гусберри».) Торжествующий Поттхаст покинул район боя. Однако днем, когда он, уставший до полусмерти, отдыхал в кабине торпеды, его «Негер» был замечен британским тральщиком «Орестес» и обстрелян из 20-мм автомата. Тяжело раненный Поттхаст попал в плен. Возможно, именно поэтому германская пропаганда одно время приписывала повреждение «Дрэгона» унтер-офицеру Вальтеру Герхольду, который даже получил Рыцарский Крест.

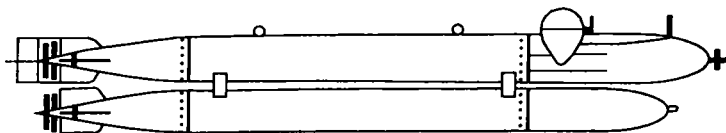
В ту же ночь человекоуправляемой торпедой «Негер» был потоплен британский тральщик «Пиладес» (890 тонн). Германские источники утверждают, что торпедный катер МТВ-463 погиб при взрыве «Негера», который он обстреливал, сойдясь вплотную. Но эти успехи были достигнуты дорогой ценой. Только 5 «Негеров» из 21 вернулись на базу. Союзники заявили, что в этом бою уничтожили 12 торпед. Еще 4 «Негера», дрейфовавшие на поверхности, были 8—9 июля уничтожены патрульными «Спитфайрами». Возможно, их пилоты задохнулись.

Хотя «Негеры» оказались более эффективными, чем взрывающиеся катера «Линзе», действовавшие вместе с ними, и гораздо более эффективными, чем сверхмалые подводные лодки «Бибер», дебютировавшие в августе 1944 года, уровень потерь в 2 операциях достиг 60%. Тихоходная, уязвимая человекоуправляемая торпеда была попросту самоубийственным оружием. Однако операции «Негеров» были задержаны не по этой причине. Потери никогда не смущали германское командование, просто на вооружение поступили новые, более совершенные образцы вооружения. Ночью 18—19 июля 1944 года «Негеры» совершили еще один выход в бухту Сены. По заявлениям немцев, они потопили британский эсминец «Айсис» (1370 тонн). Однако более вероятной причиной взрыва, погубившего большую часть экипажа, выглядит подрыв на mine. И на сей раз большая часть «Негеров» не вернулась из-за плохой погоды. Это же самое произошло и 15—16 августа, во время последнего выхода «Негеров» в районе Хонфлёра.

Человекоуправляемая торпеда «Мардер»

Человекоуправляемая торпеда «Мардер» (Куница) была создана на основе «Негера» и напоминала его во всех отношениях, кроме одной детали — она была длиннее. Это позволило установить балластную цистерну и помпу на сжатом воздухе. В результате торпеда приобрела способность на короткий период погружаться на глубину до 30 метров. Однако из всех

Человекоуправляемая торпеда «Мардер»



навигационных приборов имелся только ручной компас, поэтому такая способность использовалась лишь для уклонения от атаки. «Мардер» действовал, как и «Негер», в позиционном положении.

Возможно, что сначала «Мардер» планировалось использовать так же, как итальянскую «Майале» или британский «Черриот», — против защищенных якорных стоянок. По крайней мере одна океанская лодка — U-997 — была оснащена кильблоками для 4 «Мардеров». Были подготовлены планы атаки конвоев союзников в Мурманске. Однако эти планы долго не протянули. «Мардеры» были развернуты в Ла Манше, заменив «Негеры». Их также отправили на Средиземное море для атаки кораблей союзников с береговых баз.

«Мардеры» в боях у берегов Нормандии

Бой у Курсель-сюр-Мер 2—3 августа 1944 года, когда взрывающиеся катера и человекоуправляемые торпеды провели совместную атаку флота вторжения союзников, описан детально чуть выше. В этой операции принимало участие не менее 50 человекоуправляемых торпед «Мардер» и 24 взрывающихся катера «Линзе», которые вышли из Хулгейта 2 августа в 23.00. Это порт находился в 15 милях от места боя. Немцы надеялись, что атака «Мардеров» против северного фаса линии завесы отвлечет достаточное количество эскортных кораблей. Это позволило бы катерам прорваться в центре и атаковать уязвимые транспорты.

Первым сообщением союзникам о появлении «Мардеров» стал взрыв торпеды, которая примерно в 2.00 попала в блокшив. Это был старый крейсер «Дурбан», затопленный в качестве элемента искусственного мола «Гусберри». Менее чем через час начался яростный бой на северном фаса линии «Траут». Эсминцы и более мелкие корабли маневрировали на высокой скорости, чтобы уклониться от торпед. Одновременно они обстреливали из автоматических пушек мелькающие купола торпед и сбрасывали глубинные бомбы на пенные следы. Британские данные говорят, что в операции погибли 40 «Мардеров». Почти половина из них была потоплена в бою. Союзники тоже понесли потери. Эскортный миноносец «Куорн» (907 тонн) был торпедирован в 2.50 и затонул с тяжелыми потерями в экипаже. Однако немцы продолжают заявлять, что его потопил взрывающийся катер.

В период с 3.50 по 6.00 нанесли основной удар взрывающиеся катера. Однако и «Мардеры» ближе к рассвету предприня-

ли последнюю отчаянную попытку прорваться через линию «Траут». Из-под прикрытия мола «Гусберри» выскочили 4 британских торпедных катера МТВ. Эти стремительные кораблики, маневрируя на скорости 40 узлов, расстреливали из тяжелых пулеметов неуклюжие «Мардеры» и за короткое время потопили 5 торпед. Еще на 10 торпед претендуют остальные эскортные корабли. Эскортный миноносец «Бленкатра» был легко поврежден при взрыве брошенного пилотом «Мардера». Механизм самоуничтожения сработал как раз в тот момент, когда команда попыталась втащить торпеду на борт миноносца. Когда полностью рассвело, «Спитфайры» уничтожили пулеметным огнем с бреющего полета еще 6 «Мардеров», неподвижно стоявших на поверхности.

Дата: 16—17 августа 1944 года
Место: плацдарм союзников в Нормандии
Атака: германские человекоуправляемые торпеды «Мардер»
Цель: корабли и транспорты союзников

Вторая и последняя массированная атака оборонительной завесы союзников была проведена 16—17 августа 42 «Мардерами» 363-й флотилии К, вышедшими из Хулгейта. Британский командир отозвался об этой торпеде как об «эксцентричном, но опасном» оружии. Главной целью этой атаки был старый французский линкор «Курбе» (23 189 тонн). Он стоял возле самого берега с поднятым «триколором» и Лотарингским Крестом Свободной Франции. Немцы полагали, что корабль полностью боеспособен. На самом деле это тоже был блокшив, часть мола «Гусберри». Корабли союзников поддерживали иллюзию жизнеспособности «Курбе», проводя обстрелы берега с позиций мористее линкора. Германские батареи и самолеты предприняли несколько попыток «потопить» его. Старый линкор получил попадания 2 торпедами с «Мардеров», и германская пропаганда заявила о новой победе германского оружия. На самом деле единственным реальным успехом «Мардеров» стало потопление LCF (зенитной десантной баржи) водоизмещением 422 тонны.

Но немцам это стоило очень дорого. 26 «Мардеров» были уничтожены эскортными кораблями и истребителями-бомбардировщиками. Одна из торпед была замечена в 6.45 на поверхности LCS(L)-251, который открыл огонь из 6-фн орудия с дистанции 400 ярдов. «Мардер» погрузился, потом снова выско-

чил на поверхность, уже гораздо ближе к LCS. Огонь из 20-мм автомата разбил его купол и убил пилота, прежде чем он успел выпустить свою торпеду. «Мардер» взяли на буксир, но вскоре торпеду залило водой и она затонула. Однако после 4 часов отчаянной работы с лебедками и перлинями LCS сумел подтащить торпеду к борту и вернуться в порт с законным призом. Все это время другие корабли огневой поддержки прикрывали его дымзавесами от огня германских береговых батарей.

На следующую ночь судно с аэростатами заграждения «Фраттон» (757 тонн, бывший железнодорожный паром) было потоплено торпедой. Англичане решили, что ее выпустил «Мардер». После этого деятельность «Мардеров» в Ла Манше прекратилась, если не считать спорадических неудачных выходов в устья Шельды и Мааса в конце октября 1944 года. После этого зимние шторма полностью устранили эту угрозу кораблям союзников.

«Мардеры» на Средиземном море

В конце лета 1944 года, после высадки союзников 15 августа в районе Марселя — Канна (операция «Энвилл — Драгун»), центр тяжести операций «Мардеров» переместился на Средиземное море. В Сан-Ремо была создана база Соединения К. Выходы совершались только малыми группами. В начале сентября немцы имели здесь всего около 30 «Мардеров» в Сан-Ремо и Ментоне.

<i>Дата:</i>	5 сентября 1944 года
<i>Место:</i>	район Монте-Карло
<i>Атака:</i>	германские человекоуправляемые торпеды «Мардер»
<i>Цель:</i>	франко-американское соединение артиллерийской поддержки

Рано утром 5 сентября 1944 года 5 «Мардеров» вышли из Ментона, чтобы атаковать эсминцы союзников, которые обстреливали позиции немцев возле Монте-Карло. Германские пилоты, судя по всему, испытывали трудности с навигацией, так как атака была произведена после рассвета. В 8.10 французский эсминец «Ле Малэн» и американский «Ладлоу», ожидавшие приказов на обстрел берега возле мыса Ферра, заметили поблескивающие в лучах утреннего солнца купола «Мардеров».

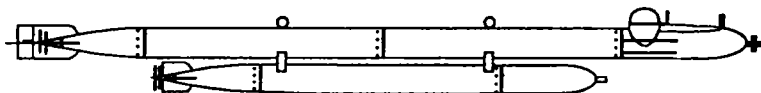
«Ле Малэн» открыл огонь, вынудив ближайший «Мардер» погрузиться, «Ладлоу» атаковал его глубинными бомбами. В 8.48 пилот еще одного «Мардера» покинул свою торпеду и сдался в плен, когда «Ладлоу» устремился на него. Однако следующий пилот проявил верность присяге и пошел в самоубийственную атаку под огнем всех орудий эсминца. Четвертый «Мардер» был либо уничтожен кораблями союзников, либо погиб на переходе. В Ментон вернулся только один.

Вторую попытку атаковать соединение артиллерийской поддержки совершили 10 сентября 10 «Мардеров», которые вышли из Вентимилья. Она закончилась таким же провалом. И снова германские пилоты, совершенно непонятно почему, проявили очень мало отваги. Они не рискнули проводить почти самоубийственные атаки при дневном свете против быстроходных кораблей. Американские эсминцы «Хилари П. Джонс» и «Мэдисон» при поддержке 2 торпедных катеров с 7.15 обстреливали Ментон. Внезапно от корректировочной партии пришло сообщение, что со стороны берега к кораблям движется маленький корабль. С помощью береговых наблюдателей «Джонс» дал несколько залпов из 5" орудий, которые вынудили «Мардер» подняться на поверхность, где он был уничтожен прямым попаданием снаряда. «Мэдисон» заметил купола торпед в 7.18. Эсминец пошел зигзагом на высокой скорости, чтобы уклониться от торпед. Одновременно он и катера открыли огонь по «Мардеру» из 20-мм и 40-мм автоматов. «Мардер» нырнул, а пилот вынырнул, чтобы сдаться в плен. Теперь о присутствии «Мардеров» сообщил самолет-корректировщик. В ходе 5-часовой охоты «Мэдисон» уничтожил 4 торпеды. Самолет и торпедные катера претендуют на уничтожение остальных «Мардеров». Очистив море, эсминцы и линкор Свободной Франции «Лоррен» проследовали к Вентимилье, чтобы обстрелять район пуска торпед.

Аналогичный обстрел главной базы Соединения К в Сан-Ремо парализовал его действия на ближайшие несколько недель. Последний выход «Мардеры» совершили из Генуи 25—26 сентября. Снова их целью были корабли артиллерийской поддержки. «Мэдисон» и французский эсминец «Форбен» атаковали и потопили 2 человекоуправляемые торпеды. После этого остались еще несколько «Мардеров», базирующихся в Савоне в Генуэзском заливе, однако они в море не выходили. На Адриатике в начале 1945 года тоже появились «Мардеры». Однако и они не рискнули показаться в море. Последние выходы «Мардеров» в районе Сан-Ремо 19 декабря 1944 года и 1 января 1945 года привели к почти 100% потерь при полном отсутствии ре-

зультата. В целом уровень потерь «Мардеров» оказался выше, чем у «Негеров», и достиг 80%.

Скоростная человекоуправляемая торпеда «Хай»



Была сделана еще одна попытка создать человекоуправляемую торпеду для Соединения К. В 1944—45 годах Versuchskommando 456 спроектировало и построило супер-«Мардер», назвав его «Хай» (Акула). Корпус торпеды был удлинен до 11 метров, чтобы разместить дополнительные аккумуляторы. Радиус действия увеличился до 63 миль, и, что гораздо важнее, увеличилась до 20 узлов скорость на последнем отрезке боевого курса. Теперь пилот мог не беспокоиться, останется ли у него запас емкости для возвращения домой. Однако торпеда оказалась настолько валкой, что дело ограничилось постройкой одного прототипа.

ГЕРМАНСКИЕ ВЗРЫВАЮЩИЕСЯ КАТЕРА

«Соединение К», командос германского флота

Пока люди Скорцени проводили свои неудачные операции в итальянских водах, германский флот сформировал свои собственные подразделения «специальных атак». Инициатором этого был вице-адмирал Гельмут Гейе, который весь 1943 год убеждал верховное морское командование начать подобные операции. Гибель линейного крейсера «Шарнхорст» в декабре 1943 года подтолкнула адмирала Деница дать разрешение Гейе. Ему приказали сформировать и возглавить Kleinkampfmittel Verband («Соединение малых боевых кораблей», которое обычно называли KdK или «Соединение К»).

Так как СС временно монополизировали проект взрывающихся катеров, Соединение К сосредоточило свои усилия на создании сверхмалых лодок и человекоуправляемых торпед. Но в конце весны 1944 года на побережье Балтики было создано соединение взрывающихся катеров Kleinboote Verbände (Соединение малых катеров). Оно базировалось в Тиммендорфер Странде, Любекская бухта.

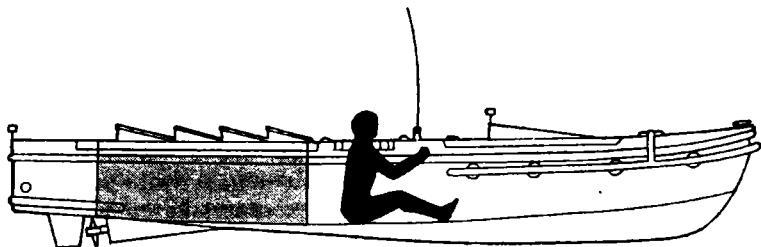
Первые тренировки проводились на 30 катерах МТМ, построенных для полка «Бранденбург» (специальное подразделение СС, в котором Скорцени набрал большинство своих диверсантов). Сразу же выяснилось, что эти катера совершенно немореходны. Их боевой дебют завершился полным провалом. Примерно 30 катеров были переброшены в Гавр, откуда они должны были атаковать флот вторжения союзников в бухте Сены. Так как катера просто не могли самостоятельно проделать путь длиннее, чем 20—25 миль, их пришлось буксировать к устью Орна с помощью катерных тральщиков. Оттуда они должны были атаковать восточный фланг сил вторжения.

Вечером 29 июня 1944 года, когда пилоты взрывающихся катеров в последний раз проверяли запалы боеголовок своих суденышек, один катер взорвался, потопив тральщик. Остальные двинулись в поход, как и планировалось. Каждый тральщик буксировал по 3—5 катеров. Однако волнение привело к тому, что все катера, кроме 6 штук, либо затонули, либо оборвали буксиры, и волны выбросили их на берег. Достигнув устья Орна, уцелевшие попытались атаковать противника, но плохая погода окончательно сорвала операцию.

Германские взрывающиеся катера «Линзе»

После этой неудачи германские взрывающиеся катера были спешно перепроектированы, чтобы придать им хоть какую-то мореходность. Подобно всем взрывающимся катерам, германские были исключительно опасным оружием. Большинство германских авторов отрицают, что это было оружие самоубийц, однако весь опыт использования этих катеров свидетельствует о противоположном. В действительности пилоты немецких ка-

Германский катер «Линзе»



теров, как ранее итальянцы, часто даже не пытались покинуть свои катера после того, как ложились на боевой курс. Сами пилоты предпочитали называть свои операции *Opferkampf* (операции самопожертвования).

Взрывающиеся катера, которые использовал германский флот в Ла Манше и на Средиземном море, носили кодовое название «Линзе» (Чечевица). По своим размерам и характеристикам они сильно напоминали итальянские катера МТМ. Так же, как итальянцы, «Линзе» были построены из дерева, однако они немного длиннее и чуть уже, чем МТМ. «Линзе» имели длину 5,75 м, ширину 1,75 м и водоизмещение примерно 1,3 тонны. В качестве двигателей использовались 2 автомобильных мотора V-8 мощностью 95 ЛС. (На захваченных катерах были обнаружены моторы Форда.) Они позволяли катерам развить скорость 30—35 узлов. «Линзе» имели радиус действия около 60 миль на полной скорости. С крейсерской скоростью 15 узлов они могли следовать 4,5 часа. Заряд взрывчатки весом 300—400 кг закладывался ближе к корме, позади открытого кокпита.

В теории операции «Линзе» были более сложными, чем действия итальянских МТМ или японских «Синьё». Каждое звено из 3 катеров состояло из 2 взрывающихся катеров с пилотами и катера управления с экипажем из 2 человек. Катера должны были атаковать под покровом темноты. Их главной целью являлись стоящие на якоре транспорты. Катера выходили в район цели на малой скорости (моторы «Линзе» обеспечивали тихое подкрадывание на скорости 8 узлов). Катер управления держался чуть позади пары взрывающихся катеров. В нескольких сотнях ярдов от цели «Линзе» давали полный ход. Примерно в 100 ярдах пилоты взрывающихся катеров подключали управление своих катеров к радиоаппаратуре, после чего дальнейшее наведение осуществлялось с катера управления. Сами пилоты выбрасывались за борт и удерживались на воде с помощью спасательных жилетов. Их должен был подобрать катер управления.

Радиооператор на катере управления имел УКВ-передатчик, созданный на основе системы радиоуправления взрывающихся мини-танкеток *BIV Fuhlepanzer*, созданных в 1943 году. Именно он должен был наводить взрывающиеся катера на цель, удерживая в створе их ходовые огни (зеленый на носу и красный на корме). Их включали пилоты перед тем, как выбраться за борт. Огни были укрыты так, что их можно было видеть только с кормовых углов. Прimitивный пульт управления оператора «Линзе» позволял поворачивать катер вправо и влево, регулировать режим работы моторов от стопа до полно-

го вперед. Он также мог подорвать боеголовку катера как можно ближе к цели, если было видно, что катер проскочил мимо.

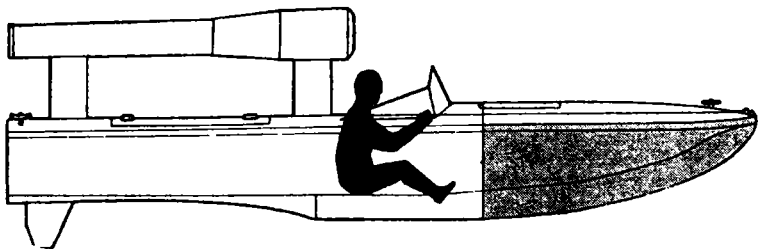
Когда «Линзе» ударялся о борт цели, металлический «бампер», шедший вокруг носовой части катера, изгибался и подрывал маленький заряд, который отрывал нос катера. Он также служил запалом основного кормового заряда. Последний должен был взорваться с оттяжкой примерно 7 секунд. За это время «Линзе» успевал затонуть и оказаться под днищем цели.

Именно таким образом предполагалось использовать «Линзе», и таким атакам обучались экипажи в устье реки Траве в Любекской бухте. Однако сразу начали возникать варианты. Скорцени написал, что катерами «Линзе» можно управлять по радио с торпед «Негер». Британские источники отмечают, что часть пилотов «Линзе», захваченных в Нормандии, утверждали, что их катера должны были спасти пилотов «Негеров», а не атаковать противника. Германские авторы также пишут, что «Линзе» управлялись свистками идущих позади катеров, а также что их использовали, как итальянские МТМ или японские «Синьё». В этом случае пилот сам должен был выполнить таранную атаку. Проводились эксперименты по оснащению «Линзе» дымогенераторами для постановки дымзавес, однако нет никаких подтверждений, что катера использовались для этой цели. И вообще, взрывающиеся катера использовались почти исключительно ночью.

Экспериментальные катера «Торнадо» и «Шлиттен»

Теоретически «Линзе» был очень эффективен для атаки судов на якорных стоянках в районах высадки. Для этой цели катер и проектировался. Однако на практике «Линзе» мало подходил для атаки хорошо защищенных якорных стоянок. Чтобы

Проект германского катера «Торнадо»



снизить вероятность уничтожения катеров береговыми батареями или огнем корабельных орудий, самым важным было резко увеличить скорость катеров. Ответом стал катер «Торнадо». Он представлял собой пару поплавков гидросамолета Ju-52, на которых был установлен пульсирующий реактивный двигатель «Аргус 109-014», созданный для крылатой бомбы Физелер Fi-153 (V-1). Эти катера должны были действовать точно так же, как «Линзе». В носовой части «Торнадо» устанавливался заряд весом 700 кг. Предполагалось, что катер будет иметь гораздо более высокую скорость. Однако на испытаниях прототип «Торнадо» редко развивал скорость более 35 узлов и переворачивался при малейшем волнении. Это, а также нехватка двигателей «Аргус» привело к отмене проекта.

«Соединение К» провело ряд экспериментов с катерами на подводных крыльях, а потом создало то, что было по-настоящему самоубийственным оружием. Это был одноместный катамаран с мотором в 600 ЛС, который позволял ему развивать скорость 65 узлов. Между корпусами устанавливался заряд весом 1200 кг. Катер был назван «Шмиттен» (Салазки).

Этот катамаран следовало доставить в район действий и спустить на воду с планера Гота Go-242С-1 (вариант с отсеками плавучести и стабилизирующими поплавками). В конце 1944 года несколько этих планеров были переданы в 6-ю эскадрилью оберлейтенанта Кемпке из состава 200 Kampfgeschwader. Это подразделение было вооружено самолетами Хейнкель He-111Z — пятимоторным самолетом с большой дальностью полета. Каждый такой самолет мог буксировать по 3 планера Go-242. Предполагалось, что эти планеры, каждый из которых будет нести катамаран, будут доставлены на якорную стоянку британского флота Скапа Флоу. Пилоты катеров, спущенных с плавающих планеров, атакуют британские корабли. Если они выбросятся за борт в последний момент перед столкновением, их подберут подводные лодки или гидросамолеты. Предполагалось, что вероятность такого спасения будет еще меньше, чем вероятность выживания пилота после атаки. Официальной причиной отмены этой самоубийственной операции стала нехватка авиабензина.

Контрмеры союзников: линия «Траут»

Так как союзники обладали подавляющим превосходством на море и в воздухе, это не позволило остаткам кораблей Кригсмарине — эсминцам и крупным подводным лодкам — добиться серьезных успехов в борьбе с армадой союзников, появив-

шейся 6 июня 1944 года у берегов Нормандии. Тем не менее, действия малых судов представляли определенную опасность, особенно торпедных и сторожевых катеров, а также сверхмалых лодок, взрывающихся катеров и человекоуправляемых торпед «Соединения К».

«Ланкастеры» КВВС провели ночные бомбардировки основных баз легких сил: Гавра, Дьеппа и Булони. Дневное патрулирование истребителей-бомбардировщиков, особенно «Бофайтеров» Берегового Командования, также наносило тяжелые потери легким силам немецкого флота. Чтобы еще больше упрочить оборону плацдармов, в июле союзники создали Эскадру Поддержки Восточного Фланга, которой командовал британский капитан 2 ранга К.Э. Селлар.

Эта эскадра состояла более чем из 80 судов: LCG, вооруженных 2 — 120-мм орудиями и 15—20-мм автоматами; LCF, вооруженных 4 — 102-мм орудиями и 8 — 20-мм автоматами; LCT(R), вооруженных 127-мм ракетами (до 1000 направляющих!); LCS, вооруженных 102-мм минометами, 20-мм автоматами, тяжелыми и легкими пулеметами. Их поддерживали моторные катера ML, вооруженные, как правило, 1 — 40-мм и 2 — 20-мм автоматами.

По ночам эскадра разворачивала 2 линии патрулей, чтобы прикрыть корабли в районе высадки. Бронированные десантные суда находились в определенных точках внешней линии, названной линия «Траут», катера патрулировали по внутренней линии. А за пределами внешней линии патрулей каждую ночь проводили поиск торпедные катера союзников.

Дата: 2—3 августа 1944 года
Место: Ла Манш, вблизи Курсель-сюр-Мер
Атака: катера «Линзе»
Цель: корабли союзников в районе высадки

Первый успешный выход катера «Линзе» совершили ночью 2—3 августа, когда капитан 1 ранга Бёме приказал 211-й флотилии малых боевых кораблей капитан-лейтенанта Бастиана атаковать корабли союзников в районе Курсель-сюр-Мер. Это были участки высадки Суорд и Джюно, где действовали британские и канадские войска. 16 катеров «Линзе» и 8 катеров управления, то есть половина флотилии, вышли из Холгейта — маленького порта примерно в 15 милях на северо-восток от Кана и в 15 милях от района высадки — после наступления темноты 2 августа.

Прижимаясь к берегу, если только не приходилось огибать минное поле, взрывающиеся катера подошли к линии «Траут» 3 августа примерно в 1.00. Англичане ожидали атаки на 2 дня раньше, в полнолуние. Официальные британские документы показывают, что атака началась примерно в 2.00—3.00, когда «Мардеры» выпустили торпеды по эскортным кораблям в северной части линии «Траут». Германские историки утверждают, что человекоуправляемые торпеды в этой атаке не участвовали, и вообще не взаимодействовали с «Линзе». Они говорят, что рапорты союзников объясняются плексигласовыми буями, которые сбрасывали «Линзе». Эти буйи походили на наблюдательные купола «Негера» или «Мардера». Течение снесло их прямо на корабли союзников. Однако сами союзники, несмотря на все опровержения немцев, упрямо утверждают, что в атаке принимали участие до 50 «Мардеров».

Действительно, похоже на то, что большая часть потерь союзников ночью 2—3 августа вызвана торпедами «Мардеров». Главный удар взрывающихся катеров 211-й флотилии, к которым присоединилось неизвестное число катеров других подразделений, по рапортам союзников, был нанесен только в 4.00. Англичане говорят, что в бою принимали участие до 32 «Линзе». Именно в это время были потоплены эскортный миноносец «Куорн» и траулер «Гайрсей». Транспорт «Самлонг» (тип «Либерти») был тяжело поврежден и не восстанавливался. Большой сухогруз получил серьезные повреждения. (Некоторые источники утверждают, что «Куорн» был потоплен взрывающимися катерами. Но самой вероятной причиной гибели миноносца и 130 человек его команды кажется торпедное попадание. «Гайрсей», скорее всего, действительно был потоплен катером «Линзе».)

Между 4.00 и 6.15 катера «Линзе» предприняли решительную попытку прорваться через линию «Траут». Первая группа атакующих была замечена на северном конце линии. Осветительные снаряды британского траулера «Гейтшед» и катера ML-185 осветили их. Огнем 12-фн орудия «Гейтшеда», 40-мм и 20-мм автоматов траулера и катера сразу были уничтожены 4 «Линзе». Еще по крайней мере 14 взрывающихся катеров погибли в аналогичных стычках. Единственным их достоверным успехом стало потопление переоборудованного десантного судна-канонерки LCG(L)-764. Его одновременно протаранили 2 катера «Линзе», после того как заградительным огнем был потоплен катер управления. Успели пилоты взрывающихся катеров выброситься перед тараном или нет, осталось неизвестно.

Уцелевшие катера на рассвете отошли под прикрытием плавающих дымовых шашек. Предполагалось, что германские торпедные катера из Гавра, вооруженные циркулирующими торпедами «Дакель» (Такса), прикроют отход кораблей «Соединения К». Однако налет бомбардировщиков КВВС на Гавр помешал погрузке новых торпед, а те германские катера, которые осмелились выйти, понесли тяжелые потери от британских артиллерийских катеров MGB. В эту ночь погибли по крайней мере 50% катеров «Линзе». По официальным германским документам, 211-я флотилия потеряла 1 офицера и 8 матросов (то есть 25% участвовавших в операции). Такими потерями, как мы увидим далее, сопровождались все операции «Линзе». Это вынуждало признать, что катера «Линзе» были сверхрискованным оружием, почти самоубийственным.

Использование взрывающихся катеров не стало полной неожиданностью для союзников, которые получили некоторые сведения о них с помощью «Ультры» и других разведывательных источников. Однако командование союзников очень хотело получить исправный «Линзе», который они называли «Уизл» (Ласка). 3 августа были совершены 2 попытки захватить такой образец. ML-131 под командованием лейтенанта Дж.П. Фуллертон взял на буксир брошенный катер, хотя англичане слышали тиканье часового механизма. Через 10 минут «Линзе» взорвался. Это видел экипаж ML-146 лейтенанта С.Н. Орна, который пытался буксировать другой взрывающийся катер, вылетевший на берег. Немецкий корабль подвергся тщательному осмотру, что принесло большую пользу.

Транспортные операции катеров «Линзе»

Уничтожение малого эскортного корабля 3 августа стало главным успехом «Линзе» в их главной роли. Однако они оказались очень полезны в качестве тихих и незаметных транспортов с малой осадкой для перевозки боевых пловцов, которые тоже входили в состав «Соединения К». В этом качестве «Линзе» доставляли диверсионные группы на захваченное союзниками побережье. В начале июля такая группа атаковала корабли союзников в устье реки Орн. Потом подверглись нападению британские артиллерийские позиции в бухте Сены. Был совершен налет на гавань Антверпена. Боевые пловцы с помощью буксируемых мин-торпед тяжело повредили мост Мюрдийк в Холландише Дип 15 ноября 1944 года.

Попытки использовать катера в той роли, для которой они создавались, и далее были безуспешными. Тихой ясной ночью 8—9 августа 1944 года около 28 «Линзе» подошли к линии «Траут». Союзники указывали на нехватку решимости у германских пилотов. Освещенные ракетами и осветительными снарядами, они начинали отходить. Патрульные суда гнались за немцами, уничтожая их огнем мелкокалиберных автоматов. Например, LCF-1 сообщил об уничтожении 4, а возможно, и 5 катеров огнем своих 102-мм и 20-мм орудий в течение 60 минут. Командир МТВ-714 заявил, что уничтожил 4 катера за это же время. Он вел бой на дистанции не более 200 ярдов. «Спасшихся мы не подбирали», — добавил он. Действительно, в плен было взято только 6 моряков с примерно 20 уничтоженных «Линзе» (16 взрывающихся катеров, 4 катера управления).

Высокий уровень потерь

После захвата Гавра союзниками «Соединение К» переместилось на север, чтобы действовать против кораблей союзников в устье Шельды. Немцы надеялись помешать союзникам использовать порт Антверпен для доставки снабжения на континент. Для этого предполагалось проводить атаки обычных и сверхмалых подводных лодок против конвоев у юго-восточного побережья Британии; атаки конвоев торпедными катерами в море; постановку мин с помощью самолетов и малых кораблей у бельгийского побережья; а в устье Шельды планировались атаки взрывающихся катеров и человекоуправляемых торпед. Обе стороны считали важнейшей составляющей своих планов минные заграждения. В результате «Линзе» понесли тяжелейшие потери, пытаясь выполнить слишком много задач.

Например, ночью 5—6 октября, несмотря на неблагоприятную погоду, более 50 «Линзе» вышли из базы возле Флиссингена на острове Валхерен, чтобы атаковать тральщики союзников. Плохая погода, а не огонь противника вызвала потерю 36 «Линзе» (в этом сошлись мнения и немцев, и союзников). При этом вреда противнику они не причинили. Однако взрывающимся катерам приходилось сражаться не только с ветром и волнами, но и с прибрежными патрулями кораблей союзников, сокрушительными налетами бомбардировщиков на их базы. В открытом море самое пристальное внимание катерам начали уделять истребители-бомбардировщики союзников.

К концу декабря, по утверждениям союзников, были уничтожены 115 катеров «Линзе», включая потери при авариях. При этом корабли союзников не пострадали. По словам британского историка, только приказ адмирала Деница продолжать самоубийственные атаки (Opferkampf) не позволил отозвать «Линзе» и другие корабли специального назначения.

Последние бои «Линзе» в районе Северного моря были проведены в апреле 1945 года. Ночью 7—8 апреля 6 германских торпедных катеров 9-й флотилии вышли из Эймейдена, чтобы доставить «Линзе» и их экипажи в устье Шельды. Плохая погода сорвала операцию. А через неделю торпедные катера перестали существовать как реальная сила. Их база была разбомблена, а топливо кончилось. «Линзе» еще сохраняли какой-то атакующий потенциал и рисковали выходить в устье Шельды. Ночью 11—12 апреля британский фрегат «Экинс» уничтожил 2 взрывающихся катера. 20—21 апреля группа из 12 «Линзе» направилась к Дюнкерку, но была перехвачена фрегатом «Реталик» и потеряла 4 катера.

В январе — мае 1945 года, согласно британским отчетам, был совершен 171 выход в море, при этом погибли 54 «Линзе». Таким образом, потери катеров достигли 34%. Сведений о потерях личного состава нет. В этот период ни один корабль союзников не был потоплен или поврежден взрывающимися катерами.

Взрывающиеся катера на Средиземном море

В августе-сентябре 1944 года в Поле на Адриатике была создана база «Соединения К». Это подразделение было вооружено германскими и итальянскими сверхмалыми лодками и взрывающимися катерами. Экипажи были укомплектованы немцами и итальянцами, которые остались верны Оси. В то же самое время подразделения «Соединения К» начали действовать в Лигурийском море, базируясь на Сан-Ремо и Специю. Их целью были корабли союзников, проводившие высадку на юге Франции.

В Адриатике ночью 30 сентября 1944 года была проведена неудавшаяся попытка атаковать корабли союзников, обстреливавшие берег. Было уничтожено 5 взрывающихся катеров и 2 катера управления. Первый успех пришел к взрывающимся катерам 12 февраля 1945 года. Крейсер «Дели», стоявший в гавани Сплита, был поврежден близким взрывом катера, предположительно итальянской постройки. В том же месяце мощные

воздушные налеты на Полу вынудили корабли «Соединения К» перебазироваться на остров Бриюни, северо-западнее Полы. Однако тяжелые потери, понесенные во время воздушного налета 24 апреля, вынудили их прекратить операции.

Катера, действовавшие с лигурийского побережья, были более активны, чем их товарищи на востоке. Однако здесь им пришлось иметь дело с гораздо более сильным противником. Особенно эффективными оказались американские торпедные катера. Но храбрости пилотам взрывающихся катеров хватало, это показала их атака эсминца. «Гливс» (DD-423) патрулировал возле Сан-Ремо и подвергся атаке группы «Линзе» незадолго до рассвета 2 октября 1944 года. Не испугавшись современного эсминца, вооруженного 5" орудиями, германские катера пошли на таран. Наблюдатель «Гливса» заметил фосфоресцирующую кильватерную струю, и это спасло корабль от попадания в левый борт. С правого борта взрыв 300-фн глубинной бомбы, спешно выпущенной из бомбомета Mk 6 Mod 1 («орудия К»), сбил с курса другой катер, который был уничтожен огнем 12,7-мм пулемета. 2 уцелевших катера начали заходить с кормы. Они быстро догоняли эсминец. По утверждениям американцев, они развили скорость до 35 узлов. Однако взрывами глубинных бомб, сброшенных с кормовых рамп, катера были разнесены на куски. Когда полностью рассвело, американцы увидели 2 германских пилотов, которые не получили и царапины, и 1 целый «Линзе». Рано утром 10 января 1945 года аналогичная атака была проведена против французского эсминца «Ла Фортюн» возле Сан-Ремо. Однако он уничтожил нападающих и остался цел.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
МОРСКИЕ ДЬЯВОЛЫ. В. Боргезе	
<i>Глава 1.</i> Как зарождалось новое оружие	10
<i>Глава 2.</i> Штурмовые средства	26
<i>Глава 3.</i> Мы воюем. Первый поход подводной лодки «Ириде» в августе 1940 года	37
<i>Глава 4.</i> Сентябрь 1940 года. Походы подводных лодок «Гондар» и «Ширé»	48
<i>Глава 5.</i> Моккагатта создает 10-ю флотилию МАС	59
<i>Глава 6.</i> Второй поход «Ширé» в Гибралтар в октябре 1940 года	70
<i>Глава 7.</i> Первый успех штурмовых средств. Победа в бухте Суда в марте 1941 года	91
<i>Глава 8.</i> Третий поход «Ширé» в Гибралтар — май 1941 года	106
<i>Глава 9.</i> «Славная неудача» на Мальте 25—26 июля 1941 года	117
<i>Глава 10.</i> Первый успех человекоуправляемых торпед. Гибралтар, 20—21 сентября 1941 года	138
<i>Глава 11.</i> Потопление линейных кораблей «Вэлиент» и «Куин Элизабет». Александрия, 19 декабря 1941 года	157
<i>Глава 12.</i> Весна 1942 года. Катера при осаде Мальты. «Амбра» у Александрии	193
<i>Глава 13.</i> 10-я флотилия в Черном море. Участие в осаде Севастополя	208
<i>Глава 14.</i> Лето 1942 года. Походы «Чефало», «Сольолы», «Костанцы». Поездка по Европе. Гибель «Ширé».	222

<i>Глава 15.</i> Осада Гибралтара. Вилла Кармела. Две атаки пловцов. «Ольтерра»	249
<i>Глава 16.</i> «Амбра» в Алжире. Тунисская кампания	272
<i>Глава 17.</i> Фронт сужается. 10-я флотилия активизирует свои действия. Май — сентябрь 1943 года	286
Приложение	313

НЕМЕЦКИЕ МОРСКИЕ ДИВЕРСАНТЫ. К. Беккер

Вместо предисловия	340
Введение	343
<i>Глава 1.</i> Морские штурмовые отряды	352
<i>Глава 2.</i> Одноместная торпеда «Негер»	366
<i>Глава 3.</i> «Негеры» атакуют флот вторжения	403
<i>Глава 4.</i> Взрывающиеся катера «Линзе»	421
<i>Глава 5.</i> «Боевые пловцы», или «Морские бойцы»	443
<i>Глава 6.</i> Нападение диверсионно-штурмовых отрядов на батареи и шлюзы	481
<i>Глава 7.</i> Неймегенские мосты	509
<i>Глава 8.</i> Одноместная погружающаяся лодка «Бибер»	530
<i>Глава 9.</i> Двухместная подводная лодка «Зеехунд»	553
<i>Глава 10.</i> Соединение «К» в боях против Советов	572
<i>Глава 11.</i> Планы Соединения «К»	585
Заключение	597
Приложение	599

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших фирменных магазинах:

Москва

- м. «Перово», ул. 2-я Владимирская, д. 52, тел. 306-18-91, 306-18-97
- м. «Алексеевская», Звездный б-р, д. 21, стр. 1, тел. 232-19-05
- м. «Павелецкая», ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- м. «Маяковская», ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 209-66-01, 299-65-84
- м. «Царицыно», ул. Луганская, д. 7, корп. 1, тел. 322-28-22
- м. «Таганская», м. «Марксистская», Б. Факельный пер., д. 3, стр. 2, тел. 911-21-07
- м. «Кузьминки», Волгоградский пр., д. 132, тел. 172-18-97
- ТК «Крокус-Сити», 65-66-й км МКАД, тел. 754-94-25
- м. «Сокольники», м. «Преображенская площадь», ул. Стромынка, д. 14/1, тел. 268-14-55
- м. «Варшавская», Чонгарский б-р, д. 18а, тел. 119-90-89
- Зеленоград, корп. 360, 3-й мкрн, тел. 536-16-46
- ТК «Твой дом», 24-й км Каширского шоссе, «Книги на Каширке»

Регионы

- г. Архангельск, 103-й квартал, ул. Садовая, д. 18, тел. (8182) 65-44-26
- г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого, д. 132а, тел. (0722) 31-48-39
- г. Калининград, пл. Калинина, д. 17-21, тел. (0112) 44-10-95
- г. Краснодар, ул. Красная, д. 29
- Ярославская обл., г. Рыбинск, ул. Ломоносова, д. 1/Волжская наб., д. 107
- г. Оренбург, ул. Туркестанская, д. 23, тел. (3532) 41-18-05
- г. Череповец, Советский пр., д. 88а, тел. (8202) 53-61-22
- г. Н. Новгород, пл. Горького, д. 1/61, тел. (8312) 33-79-80
- г. Воронеж, ул. Лизюкова, д. 38а, тел. (0732) 13-02-44
- г. Самара, пр. Кирова, д. 301, тел. (8462) 56-49-92
- г. Ростов-на-Дону, пр. Космонавтов, д. 15, тел. (8-86-32) 35-99-00
- г. Новороссийск, сквер Чайковского
- г. Орел, Московское ш., д. 17
- г. Тула, Центральный р-н, ул. Ленина, д. 18

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:

(095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: astpub@aha.ru <http://www.ast.ru>

Научно-популярное издание

**Подводные диверсанты
во Второй мировой войне**

**Боргезе Юнио Валерио
Морские дьяволы**

**Беккер Кайюс
Немецкие морские диверсанты**

Редактор С. Казанцев
Художественный редактор О. Адаскина
Компьютерный дизайн: С. Шумилин
Компьютерная верстка: О. Васюхина
Технический редактор О. Панкрашина
Младший редактор А. Рычкова

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;
953004 — научная и производственная литература

Гигиеническое заключение
№ 77.99.11.953.П.002870.10.01 от 25.10.2001 г.

ООО «Издательство АСТ». 368560, Республика Дагестан,
Каякентский район, с. Новокаякент, ул. Новая, д. 20
Наши электронные адреса: WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов в типографии издательства
“Самарский Дом печати”
443086, г. Самара, пр. К. Маркса, 201.
Качество печати соответствует предоставленным диапозитивам

ПОДВОДНЫЕ ДИВЕРСАНТЫ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Две книги, вошедшие в данный сборник, знакомят читателя со специальными штурмовыми средствами итальянского и германского флотов во время Второй мировой войны. Это малые подводные лодки, человеко-торпеды, человекоуправляемые торпеды и взрывающие катера.

Первая книга, «Морские дьяволы», рассказывает о создании специальных отрядов, разработке и применении штурмовых средств в Италии. Ее автор — легендарная личность, «черный князь» Юнио Валерио Боргезе, возглавлявший итальянскую группу подрывников-подводников.

Вторая книга, «Немецкие морские диверсанты» Кайюса Беккера, посвящена деятельности подразделений «К» — диверсионно-штурмовых соединений германских ВМС.

Сборник снабжен подробными приложениями и будет интересен специалистам и любителям военной истории.

ISBN 5-17-016417-3



9 785170 164172