



Werner von Langsdorf

**U-BOOT AM FEIND**  
45 deutsche U-Boot-Fahrer  
erzählen

Сост. Вернер фон Лангсдорф

**БЕЗ ПОЩАДЫ  
И НАДЕЖДЫ**  
Асы Кайзерлихмарине  
рассказывают

---

---

▷ PRINCIPIUM ◁

---

---

МОСКВА  
2020

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)53  
В35

Сост. Вернер фон Лангсдорф  
**БЕЗ ПОЩАДЫ И НАДЕЖДЫ**  
**Асы Кайзерлихмарине рассказывают**

Перевод, комментарии *В. Телицына*

**U-BOOT AM FEIND**  
**45 deutsche U-Boot-Fahrer erzählen**

Werner von Langsdorf

Подготовка текста к публикации *Н. Тимошенко*

**Вернер фон Лангсдорф**

В35 Без пощады и надежды. Асы Кайзерлихмарине рассказывают / Вернер фон Лангсдорф / Пер. с нем. — М.: Принципиум, 2020. — 416 с., с ил.

ISBN 978-5-90655-749-0

Впервые издаваемый на русском языке сборник рассказов германских подводников был составлен Вернером фон Лангсдорфом между двумя мировыми войнами и немедленно стал заметным событием в военной мемуаристике. События сборника охватывают временной промежуток между первыми боевыми походами весьма несовершенных в техническом плане подводных лодок в 1914 году и сдачей германского флота союзникам в конце 1918 года. Описывается весь театр подводной войны — от Атлантики и Средиземного моря до Балтики и полярных широт.

Наряду с воспоминаниями подводников, оставивших свои личные мемуары в послевоенные годы (Отто Херзинг, Вальтер Форстманн, Ханс Розе, Карл Дёниц), в сборник вошли рассказы таких легендарных асов, как Лотар фон Арно де ла Перьер, Отто Веддиген, в силу разных, иногда трагических причин своих книг не написавших. Также приведены многочисленные свидетельства членов их команд, нигде более не публиковавшиеся.

Это делает представленную книгу уникальным изданием и источником цитирования для большинства исследователей истории Первой мировой войны.

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)53

ISBN 978-5-90655-749-0

© ООО «Принципиум», 2020  
© Перевод В. Телицына, 2019

## Содержание

<b>Предисловие.</b> Лотар фон Арно де ла Перьер .....	7
<b>Немецкая подводная война.</b> Вернер фон Лангсдорф .....	9
<b>1. Великий час U-9.</b> Отто Веддиген .....	23
<b>2. Старший механик у Веддигена.</b> Карл Шён .....	27
<b>3. Командир подводной лодки, 1914.</b> Бернд Вегенер ...	33
<b>4. Всякое начало трудно.</b> Вальтер Форстманн .....	36
<b>5. Первая ночная атака.</b> Руди Шнайдер .....	42
<b>6. U-20 отправляет на дно «Лузитанию».</b> Вальтер Швигер .....	45
<b>7. Война в Дарданеллах.</b> Отто Херзинг .....	48
<b>8. Боевой поход к сануситам.</b> Ханс Фехтер .....	53
<b>9. Три года подводной войны.</b> Лотар фон Арно де ла Перьер .....	62
<b>10. На U-35.</b> Август Хайунгс .....	88
<b>11. Воспоминания подводника.</b> Карл Дёниц .....	92
<b>12. Из моего военного дневника.</b> Отто Шульце .....	109
<b>13. «Гэмпшир» и Северное море.</b> Курт Байзен .....	140
<b>14. Военные корабли в перископе.</b> Ханс Вальтер .....	148
<b>15. С капитаном Кёнигом в Америку.</b> Карл Пикерт .....	164
<b>16. Военно-коммерческие подводные плавания.</b> Пауль Кёниг .....	174
<b>17. Поход U-53 в Америку.</b> Ханс Розе .....	180
<b>18. Мы захватили приз.</b> Эрнст Розенталь .....	206
<b>19. В Средиземном море.</b> Артур Ланге .....	215
<b>20. Подводные лодки спасают летчиков.</b> Фридрих Кристиансен .....	226
<b>21. Последний с UC-26.</b> Карл Аксель .....	232
<b>22. U-22 напарывается на мину.</b> Альфред Ширмер .....	244

23. <b>Морской змей.</b> Отто Крюгер .....	252
24. <b>Еще раз повезло...</b> Вильгельм Райнхард .....	254
25. <b>Невезение и неудача.</b> Отто Штейнбринк .....	269
26. <b>Торпеды, которые не попали в нас.</b> Густав Шульц ..	273
27. <b>Гибель капитан-лейтенанта Шнайдерса.</b> Франц Водрих .....	275
28. <b>Будни подлодки.</b> Филипп Штрэнг .....	280
29. <b>Мина – удачный расчет.</b> Адольф Вайнрайх .....	297
30. <b>Хладнокровные ловушки для подлодок.</b> Райнхольд Зальцведель .....	300
31. <b>Подрыв судна с боеприпасами.</b> Курт Захов .....	303
32. <b>Ночное столкновение.</b> Эрвин Терра .....	306
33. <b>Боевые походы в условиях шторма.</b> Фритц Вершкуль .....	314
34. <b>Последний поход U-110.</b> Бруно Шмидт .....	318
35. <b>Гуси в гавани.</b> Херо Л. Аккерманн .....	330
36. <b>В походе.</b> Йозеф Айхбергер .....	333
37. <b>UB-48 в гавани Карлофорте.</b> Йоханнес Швабе .....	336
38. <b>Подводники в Средиземном море.</b> Сигизмунд, князь Прусский .....	343
39. <b>Греческий фильм.</b> Вильгельм Йонас .....	347
40. <b>Наш командир.</b> Клаус Болдт .....	350
41. <b>Военные воспоминания в Колумбии.</b> Ханс фон Меллентин .....	356
42. <b>Последнее плавание.</b> Альфред Заальвехтер .....	364
43. <b>До горького конца.</b> Эмиль Руф .....	367
44. <b>Верность подлодке.</b> Карл-Зигфрид Риттер фон Георг .....	375
45. <b>Последний салют.</b> Хельмут Лоренц .....	378
<b>Соавторы</b> .....	383
<b>Именной указатель</b> .....	407
<b>Указатель кораблей, типов кораблей и подводных лодок</b> .....	411

## Предисловие

800 германских подводных лодок находилось в постройке в годы Мировой войны, из них 343 вступили в строй, 199 из которых погибли, действуя на различных театрах боевых действий. Публикуемые здесь объективные и незамысловатые рассказы очевидцев тех событий — это свидетельства высокой боеготовности подводного флота кайзерлихмарине и боевого духа его подводников. Цель этой книги — воспитание на их примере подрастающего поколения Германии.

Контр-адмирал в отставке  
*Лотар фон Арно де ла Перьер.*

Во время войны — командир U-35 и U-139.

Стамбул, 26 мая 1937

## Немецкая подводная война

Хотя подводные лодки были изобретены еще в 1849 году немецким унтер-офицером Вильгельмом Бауэром<sup>1</sup>, проводшим, что не менее важно, в последующие годы немало практических испытаний, но путь от баварского «подводного брандера» к боеспособной подлодке оказался длинным и тернистым, поскольку в те времена еще не существовало нужных технических возможностей реализации многих инженерных идей. До рубежа веков военно-морские силы Германии занимали выжидательную позицию в отношении подводных лодок, а с 1907 года стали сами экспериментировать и накапливать опыт в этой области<sup>2</sup>. Команды подводных лодок совместно с рабочими германских морских верфей в качестве первопроходцев делали трудную и опасную работу, закладывали фундамент дальнейшего развития и доказывали, что при всем техническом несовершенстве

---

<sup>1</sup> Бауэр Вильгельм (1822–1875) — немецкий инженер, конструктор первых *германских* подводных лодок.

<sup>2</sup> Первой подводной лодкой ВМС Германии стала *U-1* в 1906 году.

первых подлодок они могут стать важным дополнением к существующему надводному флоту.

Не обошлось без жертв. В 1911 году при затоплении *U-3*<sup>1</sup> капитан-лейтенанта Людвиг Фишера, лейтенанта Кальбе и старшего матроса Риппера спасти не удалось. К началу войны у Германии в строю стояло 19 подводных лодок. Новый тип оружия находился еще в стадии разработки, но подводники не желали оставаться за спинами своих боевых товарищей. Они делали все, чтобы скорее встретиться с противником лицом к лицу и показать высшему руководству, какие возможности может открыть подводная война. Первый боевой поход подводных лодок состоялся с 6 по 11 августа 1914 года. Они направились на север, получив задачу произвести разведку предположительно находящегося там английского флота. *U-13* капитан-лейтенанта графа Швайница и *U-15* капитан-лейтенанта Поле стали первыми в списке боевых потерь нового вида вооружений. В период с 15 до 21 августа 1914 года *U-20*, *U-21* и *U-23* первыми из немецких подлодок достигли английского побережья. Первый в мире боевой выстрел торпеды с подлодки произвел капитан-лейтенант Херзинг с *U-21* 5 сентября 1914 года<sup>2</sup>. Он оказался весьма удачным

<sup>1</sup> Лодка *U-3* затонула 11 ноября 1911 г. при выходе из Кильской гавани из-за нелепой ошибки в показаниях датчика клапана вентиляции: в результате поломки он во время погружения показал, что клапан закрыт при открытом шлюзе. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> Первый в мире боевой выстрел произвела греческая подводная лодка «*Дельфинос*» 9 декабря 1912 г. при атаке турецкого крейсера «*Меджидие*». — *Прим. ред.*

и потопил английский крейсер<sup>1</sup> перед заливом Ферт-оф-Форт<sup>2</sup>. 22 сентября 1914 года капитан-лейтенант Отто Веддиген на *U-9* уничтожил британские броненосные крейсера «*Хог*», «*Абукир*» и «*Кресси*»<sup>3</sup>. Это стало решающим

<sup>1</sup> Легкий крейсер «*Патфайндер*».

<sup>2</sup> Залив Ферт-оф-Форт — залив Северного моря у восточных берегов Шотландии.

<sup>3</sup> Броненосный крейсер «*Хог*» — британский броненосный крейсер типа «*Кресси*», спущенный на воду в 1900 г. После ввода в строй он был направлен на Китайскую станцию. В 1906 г. он был переведен в Североамериканскую и Вест-Индскую станцию до перевода в 1908 г. в резерв. Выведен из резерва в начале Первой мировой войны, он сыграл незначительную роль в сражении в Гельголандской бухте, через несколько недель после начала войны. «*Хог*» вместе с двумя однотипными судами был торпедирован и потоплен немецкой подводной лодкой *U-9* 22 сентября 1914 г., потери экипажа составили 48 человек.

Броненосный крейсер «*Абукир*» — британский броненосный крейсер типа «*Кресси*». Спущен на воду в 1900 г. Назван в честь битвы при Абукире. После ввода в строй в 1902 г. направлен на Средиземное море, где и провел большую часть своей службы. По возвращении на родину в 1912 г. переведен в резерв. Выведен из резерва в начале Первой мировой войны, через несколько недель после ее начала сыграл незначительную роль в сражении в Гельголандской бухте. «*Абукир*» вместе с двумя однотипными крейсерами был торпедирован и потоплен немецкой подводной лодкой *U-9* 22 сентября 1914 г., потери экипажа составили 527 человек.

Броненосный крейсер «*Кресси*» — британский броненосный крейсер типа «*Кресси*», построенный в 1900 г. После ввода в строй

моментом в завоевании уважения противника к немецкому подводному флоту и, что не менее важно, признания собственной военно-морской средой. Веддиген первый среди подводников получил Железный крест 1-го класса. 28 сентября 1914 года *U-18* под командованием капитан-лейтенанта Хеннига стала первой подлодкой, прошедшей через пролив Дувр-Кале<sup>1</sup>. За потопление английского броненосного крейсера «*Хоук*» 15 октября 1914 года Веддиген (*U-9*) первым из моряков удостоился получения высшего ордена Германской империи *Pour le Mérite*<sup>2</sup>. Во второй половине октября 1914 года *U-20*, командир капитан-лейтенант Дрешер, и *U-29*, командир капитан-лейтенант Планге, впервые совершили поход вокруг английских островов. Они шли по школьному атласу и картам из газет, потому что на подлодках имелись карты только до канала, в отличие от линейных кораблей, которые располагали всем

служил на Китайской станции. В 1907 г. был переведен в Североамериканскую и Вест-Индскую станцию, с 1909 г. — в резерве. Выведен из резерва в начале Первой мировой войны, сыграл незначительную роль в сражении в Гельголандской бухте через несколько недель после начала войны. 22 сентября 1914 г. «*Кресси*» вместе с двумя однотипными кораблями был торпедирован и потоплен немецкой подводной лодкой *U-9*, потери экипажа составили 560 человек.

<sup>1</sup> Пролив Дувр-Кале — пролив между материковой частью Европы и островом Великобритания. Соединяет пролив Ла-Манш с Северным морем.

<sup>2</sup> *Pour le Mérite* (фр. «За заслуги») — орден, бывший высшей военной наградой Пруссии до конца Первой мировой войны. Неофициально назывался «Голубой Макс» (нем. *Blauer Max*).

набором географических карт. Это показывает, какие представления были тогда у высшего командования и как они изменились в ходе войны по причине поразительных боевых успехов подводного флота.

До этого подводные лодки использовались только в целях разведки и борьбы с боевыми кораблями противника. 20 октября 1914 года обер-лейтенант Фельдкирхнер потопил первое торговое судно — английский пароход «*Глимфра*». Со стороны экипажей подлодок уже с начала боевых действий 1914 года высказывалось желание вести борьбу с торговым флотом. Это стремление являлось вполне обоснованным, так как Англия в нарушение всех международных прав объявила все Северное море зоной военных действий и обрекла Германию на голодную блокаду. Сначала разрешения на это дано не было. Лишь 4 февраля 1915 года последовало объявление вод вокруг Англии зоной военных действий. 18 февраля 1915 года должна была начаться подводная война с торговым флотом. Ее перспективы не казались бесспорными, поскольку тогда в Северном море находилась 21 подлодка, так что при трехсменном графике против противника оказывались одновременно не более четырех подлодок. Сразу же возникли внешнеполитические осложнения, поскольку Соединенные Штаты потребовали гарантий безопасности для своих торговых судов и для своих граждан на всех других кораблях. Германия согласилась сделать исключение для всех судов под американским флагом и заявила о готовности прекратить подводную войну, если Англия будет соблюдать Лондонское заявление о морских правах.

Америка выступила с предложением — Германия останавливает подводную войну, а Англия разрешает провоз в Германию продовольственных грузов. 28 февраля 1915 года Германия приняла это предложение, но Англия 15 марта его отклонила на фоне начавшегося уже 3 марта ужесточения голодной блокады.

Ее следствием стало создание 29 марта 1915 года чрезвычайно успешной Фландрской подводной флотилии. 7 мая 1915 года *U-20* под командованием капитан-лейтенанта Швигера потопила английский вспомогательный крейсер «*Лузитания*». Кроме пассажиров на его борту находились боеприпасы. 15 мая 1915 года Америка предъявила первую ноту с требованием прекращения подводной войны, удовлетворения и возмещения ущерба. Германия согласилась на последнее. Капитан-лейтенант Швигер, выполнявший свой долг, был отправлен в отставку и попал в немилость кайзера. Подобные случаи, например, с «*Арабиком*» или с «*Сассексом*» повторялись и впоследствии. У всех них было общее: командиры и команды немецких подлодок выполняли свой долг с риском для жизни; Америка очевидно протестовала в интересах противника; правительство Бетмана<sup>1</sup> каждый раз шло

<sup>1</sup> Бетман Теобальд Теодор Фридрих Альфред фон (1856–1921) — рейхсканцлер Германской империи, премьер-министр Пруссии в 1909–1917 гг. В ходе Первой мировой войны выступал крайне неудачно с речами то о мире, то о неограниченной подводной войне. В конце концов под влиянием документальных разоблачений о безнадёжности военного положения вынужден был подать в отставку в июле 1917 г.

на попятный, издавало новые ограничительные распоряжения, которые делали успехи почти невозможными и увеличивали риски для подводных лодок. В этих обстоятельствах уже сами по себе выдающиеся достижения немецких подводников заслуживают еще большего признания, так как каждый командир осознавал, что в случае чего он не получит поддержки со стороны правительства. Каждый на войне понимал, как трудно сражаться в таких условиях, рисковать жизнью своих бойцов и своей собственной. Одновременно в связи с усовершенствованием противником мер защиты возрастали и существующие боевые риски, а благородство противника падало, о чем свидетельствовала гибель капитан-лейтенанта *U-27* Вегенера и его экипажа 19 августа 1915 года от действий английского судна-ловушки «*Баралонг*» под командованием лейтенанта-командера Макбрайда, шедшего под американским флагом. Он же потопил 23 сентября 1915 года *U-41* (капитан-лейтенант Хансен), и при этом также произошла попытка убийства двух выживших членов экипажа подлодки. В обоих случаях командир и команда получили награды и премию в размере 1000 фунтов, которая в официальной переписке английского флота именовалась «деньги за кровь».

Под давлением Америки 20 сентября было принято решение об остановке торговой войны в водах вокруг Англии. Подводная война в Северном море могла продолжаться только точечным образом. В Северном море подлодки могли ставить мины лишь у Фландрии, а в Средиземном действовать в определенных рамках.





*U-21, попавшая в шторм у Гельголанда*

Там и оказалась в начале мая 1915 года подводная лодка *U-21* капитан-лейтенанта Херзинга. В конце мая он спас Дарданеллы, потопив два английских линкора. Генерал-фельдмаршал Гинденбург назвал его «единственным из морских офицеров, который повлиял на ход Мировой войны». Созданная позже Средиземноморская флотилия достигла больших успехов.

С 29 февраля 1916 года подводная война с торговым флотом опять несколько оживилась, но пассажирские суда, даже вооруженные, трогать по-прежнему было нельзя. Но 27 апреля 1916 года она вновь была остановлена, за исключением Средиземного моря. Летом 1916 года подлодками было потоплено много вражеских военных судов, среди

них особенно следует отметить подрыв английского крейсера «*Гемтшир*» на минах, расставленных подлодкой *U-75*, командир капитан-лейтенант Байзен, в результате которого погиб английский военный министр лорд Китченер<sup>1</sup>.

Большой пропагандистский эффект сыграло первое появление торговой подлодки «*Дойчланд*» под командованием капитана Кёнига 8 июля 1916 года в Америке. Она смогла перевезти в Германию ценные сырьевые материалы. 7 октября 1916 года *U-53*, под командованием капитан-лейтенанта Розе, вошла в американский порт Ньюпорт. Она пробыла там два с половиной часа, ушла, не пополнив запасы топлива, и вернулась назад в Германию. 1 февраля 1917 года началась неограниченная подводная война, дав возможность командам подлодок продемонстрировать свои самые героические качества. Уже в апреле 1917 года английский адмирал Джеллико заявил американскому адмиралу Симсу<sup>2</sup>,

<sup>1</sup> Китченер Горацио Герберт, 1-й граф Китченер (1850–1916) — британский военный деятель. С 6 августа 1914 года был военным министром Великобритании. 5 июня 1916 г. отплыл с визитом в Россию на крейсере «*Гемтшир*». Корабль подорвался на mine, установленной, как выяснилось, германской подводной лодкой *U-75* в ночь с 28 на 29 мая. Погибли почти все находившиеся на борту крейсера, в том числе Китченер (спаслось 12 человек).

<sup>2</sup> Джеллико Джон Рашуорт, 1-й граф Джеллико (1859–1935) — британский адмирал флота (1919) времен Первой мировой войны. Командовал британским флотом в Ютландском морском сражении 31 мая — 1 июня 1916 г.

Симс Уильям (1858–1936) — американский адмирал. Во время Первой мировой войны командовал ВМС США в Европе.

что Англия проиграет войну, если ей не удастся с помощью Америки взять верх в подводной войне. 6 апреля 1917 года Соединенные Штаты объявили Германии войну. Результаты действий подводных лодок в последующий месяц превзошли все ожидания флотских экспертов. В соответствии с регистром Ллойда<sup>1</sup> до конца войны было потоплено 5861 судов общим водоизмещением 13 233 672 тонны, при этом на немецкие подлодки доказуемо приходится 5554 корабля водоизмещением свыше 100 тонн, в целом 12 191 996 тонн, где наибольшие цифры приходятся на апрель и июнь 1917 года. Поскольку сила противодействия на разных фронтах подводной войны была не одинаковой, то невозможно сравнивать достижения отдельных командиров и экипажей. По тоннажу на первом месте стоит капитан-лейтенант Лотар Арно де ла Перьер с 400 000 тоннами, за ним капитан-лейтенант Форстманн с 380 000 тоннами и капитан-лейтенант Макс Валентинер с 300 000 тоннами. Все трое достигли главных успехов в Средиземном море. По количеству потопленных судов лидирующее положение занимает командир Фландрской флотилии капитан-лейтенант Штейнбринк с его 216 судами. На счету остальных 43 командиров около 100 000 тонн на каждого. Помимо командующего подводными силами и командующего подлодками во Фландрии высший боевой орден Pour le Mérite

<sup>1</sup> Регистр Ллойда — крупнейшее классификационное общество в мире. Основано в 1760 году в Великобритании как добровольная ассоциация судовладельцев, судостроительных фирм, изготовителей судовых механизмов и страховых компаний.

за выдающиеся заслуги свои и своих экипажей получили 29 командиров подлодок. Достигнутый успех покажется еще большим, если учесть, каким ограниченным количеством подлодок располагала Германия. Одновременно в строю находилось не более 140 лодок. Из них на линии соприкосновения с противником дежурила примерно третья часть. Всего за период войны у Германии было 343 подводные лодки, из которых 199 были потоплены врагом. Более чем половина личного состава боевых кораблей погибла геройской смертью — 5132 человека.

И если, несмотря на эти образцовые действия, цель — сломить Англию не была достигнута, то ответственность за это лежит не на экипажах подлодок, а в первую очередь на нерешительности и отсутствии единства во мнениях у политического руководства. Трагично запоздалое начало настоящего широкомасштабного производства подлодок, затягивание их ввода в действие до того момента, когда противник уже успел принять меры по усилению защиты, не позволили расти цифрам потоплений на морях с июля 1917 года. А с мая 1918 года эти цифры стали значительно уменьшаться. Однако до последнего подлодки доставляли серьезные неприятности англичанам. Не зря подводники считали, что Германия сложила оружие на «пять минут» раньше, чем нужно. Есть основания предполагать, что еще один год войны принес бы Германии крупные успехи в подводной войне, можно было ожидать многого от построенных к началу зимы 1918 года 38 подводных «крейсеров» и 9 прочих подлодок.

Мы теперь не без горечи думаем о той подводной войне, потому что в ней наглядно проявилась недостаточная воля к победе у руководства тогдашней Германии. Но с тем большей гордостью мы вспоминаем незабываемые подвиги, совершенные экипажами наших подлодок. Их ценность не только в военном успехе, а прежде всего в продемонстрированном великолепном примере товарищества.

Имеется не так много войсковых частей, где смерть и жизнь настолько зависят от каждого члена команды. Моряки были бы обречены без эффективной работы механиков и наоборот. Офицеры и члены экипажа разделяли одни и те же тяготы и лишения. Чем сильнее было противодействие противника, тем выше должны быть профессиональные качества экипажа. Немецкие подводники, как и другие немецкие солдаты, боролись с превосходящим их по силе врагом. Они сражались на новом, еще не совершенном виде вооружений и должны были зачастую использовать такие материалы, которые еще несколько лет назад ответственные инженеры с негодованием отвергли бы. Ни один солдат в мире при похожих затруднительных обстоятельствах не выполнял свой долг так достойно. Подводники несли на себе основной груз подводной войны. Их до последнего несгибаемая воля проявилась под занавес войны в двух случаях: прорыве *UB-116*, командир обер-лейтенант Эмсмманн, в бухту Скапа-Флоу<sup>1</sup>, где его уничтожили 20 октября 1918 года,

<sup>1</sup> Скапа-Флоу — гавань в Шотландии на Оркнейских островах, к югу от острова Мейнленд. Во время Первой и Второй мировых

и потопление английского линкора «*Британия*»<sup>1</sup> подлодкой *UB-50*, командир капитан-лейтенант Кукат, 9 ноября 1918 года у Трафальгара<sup>2</sup>.

По требованию противников подлодки были выданы, а некоторые подводники преданы суду и приговорены к наказанию. Возмущение и сопротивление широких кругов немецкого народа такому отношению к лучшим защитникам страны стало одним из первых признаков вновь просыпающегося чувства национального достоинства немцев. Сегодня Германия вновь создает подводное оружие, которое снова докажет превосходство германских подводников.

В этой книге содержатся документальные свидетельства немецких подводников: командиры, матросы, вахтенные офицеры и механики рассказывают, как они плечом к плечу выполняли свой долг. Они говорят без показухи и без приукрашивания, так как хотят показать реальную

---

войн здесь базировались главные силы британского военно-морского флота — Гранд-Флит.

<sup>1</sup> К моменту начала войны это уже был старый броненосный крейсер, как и два вышеупомянутых «линкора», ставшие добычей Херзинга. Линкорами они классифицировались до появления дредноутов в 1906 г. — *Прим. ред.*

<sup>2</sup> Трафальгар — мыс на испанском берегу Атлантического океана, недалеко от г. Кадис и Гибралтарского пролива. Знаменит Трафальгарским сражением 21 октября 1805 г., в котором флот Великобритании уничтожил объединенные Наполеоном I флоты Испании и Франции.

картину подводной службы, где все стояли друг за друга и где не было слова «невозможно». Каждый рассказ дышит искренностью, и каждая глава должна нам напомнить о тех, кто, сражаясь за Германию, навечно остался в морских глубинах.

*Вернер фон Лангсдорф*

# 1.

## Великий час U-9

*Отто Веддиген*

*22 сентября 1914.* Ветер северный, ясно, мертвая зыбь.

*6:15 утра.* Обнаружена небольшая группа из трех броненосных крейсеров, погрузились, намечен удар по среднему кораблю.

*7:20 утра.* 2-й торпедный аппарат ноль градусов на средний крейсер, дистанция 500 метров, скорость цели 10 морских миль, угол встречи 90 градусов. — Попадание. Через несколько минут корабль дает сильный крен и переворачивается, в это время идет подготовка к атаке на второй крейсер.

*7:55 утра.* Двойной выстрел из 1-го и 2-го торпедных аппаратов. С интервалом в пять секунд. Угол в ноль градусов на крейсер на восточном фланге, который пришел на помощь подбитому кораблю и поднимает людей на спасательные шлюпки. Корабль почти не двигался. Распределение целей путем поворота лодки. Дистанция до цели примерно 350 метров. Угол встречи оценочно 70 градусов, два попадания, корабль перевернулся и тонет, мы начали приближение к следующему кораблю.