



Thomas Lowell

Raiders of the Deep

Томас Лоуэлл

Подводные рейдеры

▾ PRINCIPIUM ▾

МОСКВА
2019

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53
Л811

Томас Лоуэлл
ПОДВОДНЫЕ РЕЙДЕРЫ

Перевод с английского языка *Н. Тимошенко*
RAIDERS OF THE DEEP
Thomas Lowell

Томас Лоуэлл

Л811 Подводные рейдеры / Томас Лоуэлл / Пер. с англ. — М.: Принципиум, 2019. — 432 с., с ил.
ISBN 978-5-90655-742-1

Эта уникальная книга является полным сборником устных историй командиров подводных лодок Первой мировой войны, рассказанных лично автору по ее окончании. Томас Лоуэлл одним из первых представил миру легендарных асов подводной войны, таких как Херзинг, Штейнбринк, Хасхаген, и самого успешного подводного рейдера всех времен и народов фон Арно. Описание борьбы за морские коммуникации, которая могла бы изменить весь ход Великой войны, и по сей день остается одним из самых увлекательных произведений военной документальной литературы.

Талант автора-журналиста, кинорежиссера, писателя Томаса Лоуэлла, получившего мировое признание за фильм и книгу о Лоуренсе Аравийском, и выбранная им тема позволили создать произведение, вызывающее восхищение у любителей военной истории во всем мире.

Впервые полный перевод этой книги выполнен по заказу издательства «Принципиум» и печатается без сокращений и изменений.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53

ISBN 978-5-90655-742-1

© ООО «Принципиум», 2019

Содержание

Глава 1. В поисках современных морских историй	7
Глава 2. Перископ и торпеда	19
Глава 3. Новые перспективы подводной войны. Очередной успех Веддигена	42
Глава 4. Набег U-9 на русские порты	52
Глава 5. Гроза линкоров, картофельные грядки и история успехов	60
Глава 6. Переход из Северного моря к Галлиполийским сражениям	73
Глава 7. Потопление линейного корабля «Триумф»	82
Глава 8. Херзинг уничтожает британский гигант. Приключение с плавучей миной	90
Глава 9. Воцарение ужаса	102
Глава 10. Потопившие «Лузитанию»: история командира и экипажа	105
Глава 11. Как была потоплена «Лузитания»: отчеты очевидцев	120
Глава 12. История выжившего: взгляд с другой стороны	130
Глава 13. Схватка с патрульным кораблем	138
Глава 14. Германские подводники в поисках новых охотничьих угодий	148
Глава 15. Подводный ас номер один	157
Глава 16. Противостояние подводных хищниц	166
Глава 17. Фон Арно повествует о трофеях — потопленных торговых судах союзников	182

Глава 18. Акробатический трюк торпеды	192
Глава 19. Путь к гибели могучего «Корнуэллса»	202
Глава 20. Походы барона фон Шпигеля и подводная лодка-призрак	210
Глава 21. Попались в ловушку. Лодка уходит на дно под ногами Шпигеля	224
Глава 22. Возвращение U-93 в родную гавань	239
Глава 23. Час новых испытаний	253
Глава 24. Кульминация подводной войны	266
Глава 25. Фландрская берлога	275
Глава 26. Воздушный флот против подводного	284
Глава 27. Прорыв Дуврского барража	293
Глава 28. Повесть эксцентричного корветтен-капитана ...	307
Глава 29. Мармеладно-ветчинное происшествие	315
Глава 30. В кольце патруля. Последнее погружение U-64 ..	326
Глава 31. В гости к дяде Сэму	341
Глава 32. Авантюра U-151 в Делаверской бухте	349
Глава 33. Огни Бродвея. Мы перерезаем атлантический кабель	361
Глава 34. Гуманные гунны. Мы захватываем дитя	370
Глава 35. Тернистый путь домой	383
Глава 36. Последний аккорд: яростный бой фон Арно	391
Глава 37. Финальный поход флотилии и трагический конец германского подводного флота	400
Послесловие. Судьба «спокойных, приятных парней» (Дианов М.)	413
Именной указатель	423
Указатель подводных лодок, кораблей и классов кораблей ...	426

Глава 1

В поисках современных морских историй

У вершины горы Скво у Торнадо Майн в Колорадо находится заброшенный туннель. Много лет тому назад старатели нашли месторождение золота и сотню лет шли по золотой жиле внутрь горы. Внезапно жила иссякла. Однажды давным-давно, играя, я случайно обнаружил старый туннель, и с того момента на целых четыре года он стал моей пиратской пещерой.

Частенько по субботним дням я в одиночку приходил сюда и разжигал костер из сосновых шишек и старых ящиков из-под динамита. Именно здесь я впервые прочитал самую впечатляющую историю из всех написанных — «Двадцать тысяч лье под водой» Жюль Верна. Именно здесь я впервые познакомился с капитаном Немо. Именно здесь у меня проявился интерес к подводным лодкам. А собственно говоря, есть ли на свете хоть один человек — мальчик, или девочка, женщина или мужчина, — которого не зацепила та история?

Когда мирная, спокойная жизнь оказалась разбита вдребезги величайшей и ужасающей из всех известных войн, настоящие капитаны Немо вышли на сцену. Фантастика, придуманная Жюлем Верном, стала былью; былью,

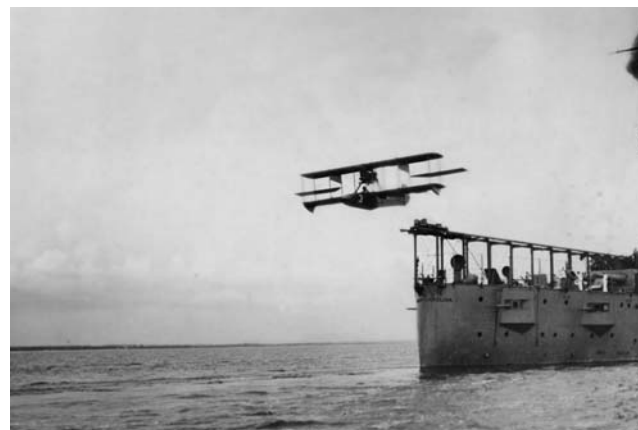
от которой волосы вставали дыбом сильнее, чем от самих жюль-верновских историй, было о приключениях в походах на сотни тысяч лье под водой.

В 1917 году, с задранными иллюминаторами, выключенными внутренними и палубными огнями, со строгим запрещением зажигать даже спичку, мы входили в зону действия подводных лодок. У нас было специальное задание — сопровождать войска союзников и описать события на всех фронтах от Северного моря до Персидского залива. Невозможно забыть то напряжение последней ночи, когда мы, проходя противолодочным зигзагом по Бискайскому заливу, приближались к устью Жиронды. За нами охотились, а мы уклонялись от врага, которого не видели. Если мы были в напряжении, тогда что испытывали подводные рейдеры, поджидавшие нас?

Спустя несколько месяцев мы шли из Таранто к Мальте на посыльном судне, дававшем ход в двадцать два узла, в направлении к северу от Газы, где мы должны были присоединиться к армии Алленби¹. Двигаясь на восток, мы вынуждены были постоянно ускользать от современных морских волков. От Мальты мы планировали уйти вправо на Александрию, пересекая Средиземное море. Нам сообщили, что остров в кольце подлодок и более недели ни одно судно не осмелилось выйти за гигантскую стальную сеть, закрывающую вход в бухту Валенса.

Испытывали ли мы неудобства от вынужденной задержки на острове? Вовсе нет! Мы наслаждались каждым часом нежданного пребывания на острове. Днем мы посе-

¹ Британский генерал Эдмунд Алленби (1861–1936) командовал в это время Египетским экспедиционным корпусом. — *Прим. ред.*



Самолет взлетает с палубы авианосца «Северная Каролина», США. 1916 год

щали живописные старые крепости и дворцы мальтийских рыцарей, где в коридорах развешены старые доспехи. Иногда отправлялись вглубь острова на мандариновые плантации, или к месту, где потерпел крушение корабль святого Павла. По вечерам посещали представления в местной опере, сидя в ложе адмирала лорда Калторпа¹ в компании американского консула Уилбура Киблингера, обворожительного джентльмена из Виржинии.

Но что там происходит у подводных пиратов в отсеках их подлодок у мальтийского побережья? — частенько интересовались мы. Без сомнения, они вели авантюрную и отчаянную игру!

¹ В то время командующий Средиземноморским флотом Великобритании. — *Прим. ред.*

Возвращаясь назад из штаба Лоуренса Аравийского, я принял участие в охоте за подлодками. В операции в Средиземном море у выхода из Суэцкого канала были задействованы эсминцы и аэропланы. Сидя в кабине пилота и любуясь с высоты солнечным Средиземноморьем, когда легкий ароматный египетский бриз приятно охлаждал кожу, я часто задумывался о тех морях, которые в тяжелых условиях ведут борьбу с врагом в морских глубинах.

В конце войны мы с Уэббом Уолдроном пересекли позиции союзников, чтобы увидеть революционные конвульсии в Центральной Европе. Повсюду мы встречали подводников. Именно тогда я впервые начал собирать материал о самой ирреальной, самой невероятной и в то же самое время самой душераздирающей и ужасной странице в истории Мировой войны.

С тех пор, на протяжении десяти лет посещая Европу, я продолжал свои изыскания о тех, кто практически поставил на колени объединенные силы двадцати держав своим новым оружием — подводными силами!

Какими историями они делились со мной! Слушая их, я словно шел по галерее ужасов и фантастического риска.

После описания подвигов Лоуренса Аравийского¹, героя союзников, я отправился в экспедицию на Тибет. Затем написал книгу о первом полете человека вокруг земного шара². И все это время я находился в поисках некоего романтического героя, чтобы противопоставить его Лоурен-

¹ Книга «С Лоуренсом в Аравии» (With Lawrence in Arabia) вышла в 1924 г. — *Прим. пер.*

² Книга «Первый полет вокруг земного шара» (The First World Flight) вышла в 1925 г. — *Прим. пер.*

су. Позже, в воздушном турне по Европе, я нашел его в лице графа Феликса фон Люкнера, жизнерадостного рейдера, бороздившего моря на трехмачтовом паруснике.

Парусник фон Люкнера в качестве рейдера на этой войне — второго похожего на него не было¹. Но были другие рейдеры, без брамселей и вант — подводные лодки. Два полюса на войне в океане. И, конечно, подлодка с ее смертельно жалящими торпедами являлась менее экзотичной, нежели трехмачтовик под белоснежными парусами. Хотя и не менее притягательной. Меньше романтики, возможно, но больше ужаса и трепета. Весь мир замер, наблюдая за подводной войной. Одно из последних чудес современных технологий, наносящее сокрушительный, страшный удар, грозящий окончательно разрешить вопрос конфликта наций, — подводная лодка — поражала воображение. Вдобавок сверхъестественные опасности, подстерегавшие людей, управлявших ими в толще воды и наносящих оттуда свои меткие и внезапные удары. Погибнуть в пучине, в затопленном стальном гробу — что может быть более жутким. Да, о таких историях стоит поведать! Не набившие оскомину приключенческие рассказы, а по-настоящему злободневные, исторически важные и интересующие всех. Без сомнения, ни одна глава современной истории не нуждается в своем отражении так, как эта.

Так почему же после моряцкой байки о волнах, разбиваемых форштевнем, и свежем бризе, наполняющем паруса, не рассказать о железных сигарах-покорителях глубин — призрачных, устрашающих и смертельно опасных.

¹ Книга «Граф Люкнер» (Count Luckner), 1927 г. — *Прим. пер.*



*Феликс фон Люкнер (1881–1966),
по прозвищу «Морской дьявол» на палубе парусника*

Разумеется, эта история состоит из двух частей. Первая — действия экипажей кайзеровских подводных лодок; вторая, не менее захватывающая, — о противостоящих им действиях союзников. Логически начну с рассказов командиров германских подводных лодок, затем — о борьбе против них.

Описывая подводную войну со слов командиров подводных лодок, я не буду упоминать о противоположной точке зре-

ния, во всяком случае, попытаюсь это сделать. Правильной ли была подводная война или неправильной — здесь это не обсуждается. Рассказы, которыми я поделюсь, повествуют о случившихся событиях. Более ярких, даже чем выдуманные? Возможно! Вдобавок о таких, о которых вряд ли какой-то еще хроникер может знать достоверно в настоящее время. В любом случае все мы надеемся, что люди усвоят все преподанные уроки и следующие поколения будут жить в мире!

Кем же были те парни, заслужившие ненависть и горькие упреки половины мира? Пиратами, которых ждет только виселица, или истинными искателями приключений? Существовала магия света и воздуха в небесах, где парили авиаторы, но не менее притягательными были тесные объятия морских глубин, где суровые подводники напряженно вглядывались воспаленными глазами в окуляр перископа.

А ужасающая неизбежность гибели подводной лодки, потерпевшей крушение? Сбитый пилот, ярким пылающим факелом несущийся к земле, — какая ужасная картина, но тесный железный корпус субмарины, превратившийся в холодный гроб покорителя глубин, поражает воображение не меньше.

Что за люди они были и чем они занимаются теперь? Всегда любопытно, как живут и что делают герои войны в мирное время. Тем более германские командиры подводных лодок, ведь Германии ныне запрещено иметь военноморской флот, заслуживающий упоминания, и таким образом карьеры на флоте уже не сделать. После невероятной и захватывающей военной жизни под водой они оказались в спокойном течении гражданского существования в мирное время.

Я не увидел в них прожженных пиратов, не могу назвать их даже просоленными морскими волками. Спокойные, приятные парни, в большинстве своем довольно молодые — цвет германского флота. Их влекла опасность, поэтому они вызвались служить в подводном флоте. Сегодня большинство из них — скромные, вежливые люди. Чего и следовало ожидать. Из самых бесстрашных на войне получают спокойные граждане в мирное время, по крайней мере, в их возрасте. Многие бывшие командиры подводных лодок ушли в компании, связанные с мореплаванием. Каждый день они идут в свои офисы, просматривают счета и диктуют письма. Другие работают инженерами, а некоторые стали успешными бизнесменами. Война осталась в прошлом. Там же осталась и опасная служба на подлодках. Они вспоминают ее, но не часто. Они заняты собственной карьерой и говорят о прошлом только на встречах с боевыми товарищами или когда кто-то из нынешнего окружения проявит к этому интерес за кружкой пива. Тот герр командир, на которого несколько лет назад весь мир смотрел как на исчадие ада, сейчас, в 1928 году, стал успешным господином, похожим на множество молодых и предприимчивых американских бизнесменов.

Но как они оценивают свои поступки и подвиги, которые миллионы считают полным нравственным падением и бесчеловечным злом? В связи с этим я обнаружил ряд любопытных фактов, в частности изучая историю человека, потопившего *«Лузитанию»*. В дальнейшем я расскажу об этом. Тем не менее мы всегда должны иметь в виду следующий, главнейший принцип, определявший этику командира подводной лодки, его точку зрения. Он очень прост.

Командир субмарины такой же потомок Адама, как и все мы. Но как человек военный, как флотский офицер он обязан подчиняться приказам. Этому его учили, это — традиция, это — его жизнь. Все, что вам надо сделать, — рассмотреть вековую идею воинской дисциплины в американском флоте или в любом другом, и все станет на свои места. Командир подводной лодки подчинялся приказам, что является непререкаемым правилом для всех армий и флотов. Без сомнения, иногда приказы нарушались. Такое бывало во все времена и у разных народов.

Но что насчет всех тех злодеяний, приписываемых либералами подводным лодкам? Касаясь предмета злодеяний вообще, непросто обнаружить какие-либо личные свидетельства, а не лишь повторение слухов. Двумя типичными преступлениями, приписываемыми подводным лодкам, являлись потопление госпитальных судов и обстрел спасательных шлюпок. По первому пункту немцы указывают на тот факт, что часто суда подрывались на минах, думая, что они торпедированы. Доказано лишь два случая, когда госпитальные суда были потоплены умышленно. По второму пункту я изучил все случаи заявлений, когда по спасательным шлюпкам открывался огонь. Немцы говорят, что был случай, когда кажущаяся невинной спасательная шлюпка пыталась потопить подводную лодку, внезапно бросив бомбы, и ответный огонь в том случае был вполне объясним. С того случая и пошли слухи об обстреле спасательных шлюпок. В целом я почти не нашел ничего, что свидетельствовало бы о невероятных злодеяниях, в то время как многочисленные случаи гуманного поведения подводных лодок дошли до меня из самих британских источников.

Чтобы прийти к собственным выводам, просто спросите тех, кто воевал в прошедшую войну. В своем большинстве они уважительно относятся к своему противнику. И моряки в этом — не исключение.

* * * *

Ну что ж, начинаю свое повествование живописной картиной: крейсер, ошестинившийся орудиями, как спицами колеса и трубами, извергающими дым, — а вон там, скрываясь под волнами, скользит черная, сигарообразная тень, самый злоеущий океанский хищник.

В рубке подводной лодки стоит офицер, которому судьбой предначертано стать одним из величайших героев Германии. Его перископ — «спаржа», как немцы обозвали око подлодки, — в боевом положении. Он издалека заметил крейсер и направляется к нему. Он занимает позицию. Море неспокойно. При таком волнении сложно удерживать лодку на заданном уровне. Хотя большие волны скорее помогают, чем мешают. Брызги и пена скрывают прыгающий перископ. В неподвижной воде шестифутовую «спаржу» легко заметить наблюдателю из «вороньего гнезда». Крейсер идет по курсу, стремительный, боевитый, прекрасная картина господства стали и пара. Подводный рейдер подкрадывается к точке рядом с курсом приближающегося корабля. Бурное море скрывает хищника. Идеальные условия для засады — первой в этой войне.

Смертельный удар с короткой дистанции. Море так неспокойно, что не видно даже следа от торпеды. У крейсера нет ни малейшей возможности уклониться. Глухой рык. Удар приходится ниже кильватера под первой трубой. Вся

передняя часть корабля взрывается на куски. Вырывается пламя, и сполохи несутся ввысь. Крейсер вздымается. Его корма поднимается, пока не оказывается полностью торчащей над водой. Замирает на мгновение. И затем уходит под воду носом вперед.

Прошло всего три минуты после попадания торпеды в цель. Звук от взрыва слышен на мили вокруг. Появляются миноносцы. Но уже и крейсер, и подводная лодка исчезли со сцены.

Так впервые подводная лодка потопила корабль. Им оказался британский крейсер «*Патфайндер*» водоизмещением 3200 тонн. Имя жертвы стало известно в Германии через несколько дней, когда через Голландию дошли известия об этом событии. Из 360 членов команды спаслось меньше половины. Моряки успели спустить лишь одну спасательную шлюпку. Остальных, ошеломленных произошедшим, выживших обнаружили цепляющимися за обломки¹. Командиром, нанесшим первый удар, оказался Отто Херзинг. Его рейдер имел номер *U-21*.

Но была еще одна лодка, из первых субмарин, которой довелось выпустить торпеды, принесшие всему миру впечатляющее известие о наступлении новой эры в военном противостоянии.

Сколько бы я ни встречался с моими «капитанами Немо», я слышал от них: «Когда Веддиген на *U-9* одержал свою первую большую победу» или «Когда Веддиген на *U-9* потопил «*Абукир*», «*Хог*» и «*Кресси*»».

¹ Водоизмещение «*Патфайндера*» 2940 брутто-тонн. Погибших 260 человек. — *Прим. пер.*

В самом начале войны пришло известие, что германской подлодкой торпедированы и потоплены три больших британских броненосных крейсера. Так новейшее из последних изобретений — подводная лодка — в полный голос заявила о себе в мировой войне на море. Впечатляющее начало было положено.

Командир *U-9* Веддиген ныне лежит на дне Северного моря, а сама лодка давно уже превратилась в грудю обломков, но на земле, среди живущих, имеется молодежавый, несколько мрачный на вид лейтенант Иоганн Шписс¹, вахтенный начальник и помощник Веддигена, который и рассказал мне о боевых действиях *U-9*.

¹ См. полную версию его воспоминаний в серии «Подводные лодки Великой войны»: *Иоганн Шписс. Шесть лет на подводной лодке / Шпигель фон Пеккельсхайм. Подводная лодка U-202.* — М.: Принципиум, 2018.

Глава 2

Перископ и торпеда

“ 22 сентября 1914 года. Как хорошо я помню этот день! Для меня он является поворотным пунктом всей жизни, одним из тех дней, которые человек вспоминает постоянно и важность которого значительно превосходит собственно личную жизнь. В этот день тихо и незаметно скользящая под водой субмарина залпом своих торпед вмешалась в борьбу государств. Мы, подводные рейдеры, нанесли свой первый смертельный удар. Один британский корабль уже был потоплен нашими товарищами с *U-21*, но мы добились значительно большего успеха. Двадцать второго сентября 1914 года мы потопили большие английские крейсера: «Хог», «Абукир» и «Кресси».

Двумя годами ранее, в октябре 1912 года, я, вопреки своему желанию, был отправлен на службу в экипаж подлодки. В то время я служил вторым минным офицером на линейном корабле «Поммерн». Я стремился попасть на миноносец — предмет мечтаний каждого молодого офицера — минного специалиста.

Небольшие быстроходные корабли своими стремительными атаками, казалось, показывали нам наилучшую возможность использования нашего мощного торпедно-

го оружия. Подводные лодки? Верно, они тоже стреляли торпедами. Но в те дни мы смотрели на подводные и воздушные силы, как и на прочие технические нововведения, скептически. Будут ли они представлять собой действительно ценное оружие в предстоящей войне? Вероятно, нет. Жизнь на подводной лодке также не таила в себе ничего привлекательного. Даже сейчас это далеко не адмиральский катер. А в 1912 году из-за тесных отсеков, плохого воздуха и ужасной качки во всех направлениях гребная шлюпка по сравнению с внутренностью любой из этих ныряющих красавиц была более комфортабельна. На них часто происходили несчастные случаи, особенно на иностранных флотах. И смерть в затонувшей подлодке была, пожалуй, самой тяжелой, какую только могло себе представить воображение. Тем не менее офицером-подводником я все же стал, хотя и вопреки своему желанию.

Лодка *U-9*, на которую я был переведен, имела допотопные керосиновые двигатели (дизели тогда еще не вошли в употребление) и на тот момент считалась вполне современным кораблем. Но технический прогресс шел столь быстро, что эта модель вскоре устарела.

Сейчас мы можем снисходительно улыбаться, оглядываясь назад, на эту доисторическую эру подводного плавания. Ни о каких дальних походах на подобных лодках тогда и не мечтали. Лишь в редких случаях люди ночевали на кораблях, потому что это считалось опасным для здоровья. Уход с подлодки на берег с наступлением ночи был правилом. Погружения были короткими по времени, причем мы редко рисковали уходить глубже, чем на несколько ярдов. Погрузившись под воду, мы тоскливо огля-



Подводная лодка U-9

дывались вокруг, наблюдая, прочны ли швы и не течет ли вода. Имелись большие сомнения относительно того, смогут ли подводные лодки выдержать сильный шторм. Они никогда не испытывались в условиях серьезной непогоды. Атака в подводном положении при свежем ветре и небольшом волнении на море считалась невозможной. План действий в таких случаях предписывал производить сближение и стрелять торпедами по неприятельскому кораблю, имея рубку над водой. Существовало предположение, что при наличии волн, разбивающихся о рубку, таковая не будет видна. Наши керосиновые двигатели дымили, и, поскольку мы пользовались электроэнергией только под водой, в надводном положении нам приходилось плавать с огромными столбами дыма. Мы были заметны почти так же хорошо, как большой пароход с его несколькими дымящими трубами. Всего у нас имелось четырнадцать лодок такого антикварного типа с керосиновыми двигателями,



*Легендарный подводник капитан-лейтенант
Отто Веддиген*

серия от *U-5* до *U-18*. Все они, за исключением двух, погибли в Мировую войну.

Нашим командиром был Отто Веддиген, уже известный талантливый подводник. Стройный светловолосый молодой офицер со спокойным характером и учтивыми манерами. Совсем не солдафон. Он никогда не навязывал своего мнения и позволял подчиненным ему офицерам проявлять инициативу и свободно делиться своими мыслями. Служа с ним, вы чувствовали себя не подчиненным, а скорее младшим товарищем.

Раньше я никогда не ходил в море на подводной лодке. Первое погружение и первый поход вызвали у меня особенное волнение, которое обычно испытывает любой начинающий подводник. Вы стоите в рубке и смотрите сквозь толстое стекло небольших иллюминаторов. Вода, шипя, медленно накрывает верхнюю палубу. Воздух из лодки поднимается на поверхность вереницей серебряных пузырьков. Вот вода уже практически покрывает всю площадь иллюминатора. В чистом море при яркой погоде под водой вам удастся разглядеть лишь нос лодки. Какой необычный и завораживающий спектакль!

Беспокойные мысли роятся в голове, когда впервые волны смыкаются над вашей лодкой. Полностью ли закрыты люки и клапаны? Выдержит ли стальной корпус давление воды? Не просачивается ли где-то внутрь вода? Свой первый поход на *U-9* я совершил из Киля в Вильгельмсхафен, но и этого было достаточно, чтобы хорошенько встряхнуть мои нервы. Я стоял над люком рубки. Вдруг раздался громкий удар. Я решил, что произошел пропуск зажигания в одном из цилиндров наших керосиновых моторов. По трапу в рубку заскочили два человека, машинист и унтер-офицер. Они задыхались. Их волосы были опалены, а тело обожжено. Оказалось, что произошел взрыв в топливной цистерне, и в машинном отделении начался пожар. Пожар на борту подводной лодки — не шутка. После оперативно принятых мер огонь был погашен.

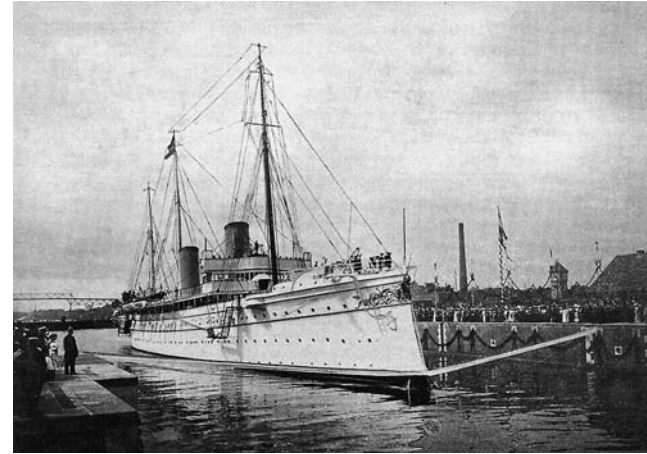
Двумя месяцами позже *U-9* стояла в Вильгельмсхафене, где ее оснащали новыми техническими средствами. В этот период в нашем подводном флоте произошла большая сенсация. Шесть подводных лодок впервые посылались

в Северное море для испытания автономности и мореходных качеств. Они были в рейде шесть дней, но большую часть времени стояли на бочках в Гельголандской бухте. Это происходило в декабре и считалось уже большим достижением, вызвавшим наше искреннее удивление. Как мы поздравляли после возвращения героев, находившихся на борту этих лодок!

На морских маневрах в Северном море в мае 1913 года *U-9*, по расчетам посредников, вывела из строя три линейных корабля. Наш командир лейтенант Веддиген добился этого мифического, но славного успеха своим любимым ударом, четырехторпедным залпом, состоявшим из выпуска через короткий промежуток времени двух носовых и двух кормовых торпед.

Мы постоянно удлинняли свои походы, делали все больше погружений, уходя все глубже и глубже, хотя редко рисковали погружаться свыше чем на пятьдесят футов. В декабре 1913 года *U-9* прекрасно выдержала яростный шторм в Северном море, во время которого мы шли как в надводном, так и в подводном положении и даже маневрировали. Подводная лодка, как новое средство войны на море, начинала подавать большие надежды.

Наступила Кильская неделя 1914 года. В течение июня кайзер проводил празднества в ознаменование открытия Кильского канала. На торжестве присутствовало мощное соединение английского флота, состоявшее из лучших сверхдредноутов и крейсеров. Были большие морские парады. Наши подводные лодки играли в них отнюдь не последнюю роль, привлекая к себе внимание британских гостей. Была музыка, танцы и гулянья. Проносились солнечные и радостные дни и ярко сияющие ночи, полные развлечений.



Яхта кайзера «Гогенцоллерн» на Кильской регате 1914 года

Однако кильские празднества оказались неожиданно прерванными. 28 июня пришло известие об убийстве австрийского эрцгерцога и его супруги. Боевые корабли вернулись на свои базы, всех тревожила напряженная международная обстановка. 16 июля к нам на *U-9* прибыл командир флотилии, чтобы провести учения в открытом море по перезарядке торпедных аппаратов как над водой, так и под водой. В процессе торпедной атаки на перископной глубине мы произвели выстрел двумя торпедами из носовых аппаратов, перезарядили их и снова дали двойной залп. Все четыре торпеды попали в цель — в корпус старого корабля *«Гамбург»*. Веддиген принимал поздравления со светским легким поклоном. Этим маневром подводной стрельбы, перезарядки аппаратов и повторного залпа действительно можно было гордиться.