



ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

1914-1918

ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ



Иоганн Шписс

**Шесть лет
на подводной лодке**

▾ PRINCIPIUM ▾

МОСКВА

2018

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53
Ш 83

Шесть лет на подводной лодке

Перевод: В. Телицын, Е. Траянская

Подводная лодка U-202

Перевод: Н. Тимошенко

Издательство благодарит за консультации к данному изданию
Максима Дианова и Эдуарда Журавлева

Ш 83 Иоганн Шписс. Шесть лет на подводной лодке /
Шпигель фон Пеккельсхайм. Подводная лодка U-202. —
М.: Принципиум, 2018. — 416 с.: с ил. (в пер. с нем.)

ISBN 978-5-90655-732-2

Иоганн Шписс — известный участник подводных сражений Первой мировой войны. Начав боевую службу вахтенным начальником легендарной германской субмарины *U-9* под командованием Отто Веддигена, он дослужился до командира современной по тем временам подводного крейсера *U-135* и участвовал во множестве боев на морском театре военных действий, в том числе в знаменитейшей атаке на три британских крейсера 22 сентября 1914 года.

Настоящее издание дополнено написанной в годы войны и основанной на реальных событиях из жизни подводных асов кайзерлихмарине повестью барона Шпигеля фон Пеккельсхайма «Подводная лодка *U-202*».

© Телицын В. Перевод,
комментарии, предисловие, 2017

© Тимошенко Н. Перевод, 2017

ISBN 978-5-90655-732-2

© ООО «Принципиум», 2018

Содержание

«Чудесный роман, полный приключений...» Иоганна Шписса 8

**Иоганн Шписс:
легенда германского подводного флота 17**

Иоганн Шписс. ШЕСТЬ ЛЕТ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

Предисловие 46

Вахтенный начальник на *U-9*. 1912–1914 годы 48

Кильская неделя 1914 года 68

Надвигающаяся опасность войны
и первое выступление германских подлодок
к Оркнейским островам 72

Потопление «*Абукира*», «*Хога*» и «*Кресси*» 85

Мы уничтожаем большой
английский крейсер «*Хоук*» 105

Командиром *U-9* в Северном море в 1915 году 122

На <i>U-9</i> в Либаве и в Финском заливе	133
Снова на русском фронте. Командир <i>U-19</i>	154
Неограниченная подводная война 1917 года. Лодка <i>U-19</i> препятствует сношениям Англии с Норвегией	165
На <i>U-19</i> вокруг Англии	190
Командир <i>U-52</i> . Потопление и поднятие лодки	205
На <i>U-19</i> в Ирландском море	220
Преследование нас английским эсминцем и охота на баранов на одном из Шетландских островов	240
Командую <i>U-135</i> против мятежных линейных кораблей	259
Горький конец	275

Приложение

Комментарии зарубежной прессы по морскому сражению у Хок-ван-Холланд 22 сентября 1914 года	282
---	-----

Шпигель фон Пеккельсхайм.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА *U-202*

Предисловие	302
Глава 1. Наш первый успех	304
Глава 2. Полная событиями ночь	314

Глава 3. Потопление транспорта	328
Глава 4. Богатые трофеи	340
Глава 5. Чертов котел.....	352
Глава 6. Ужасный день	365
Глава 7. Активная охота	378
Глава 8. Британский бульдог.....	390
Глава 9. Дорога домой!.....	403

Указатель подводных лодок, кораблей и классов кораблей	410
---	------------

Именной указатель	413
--------------------------------	------------

«Чудесный роман, полный приключений...» Иоганна Шписса

Воспоминания командира подводной лодки капитан-лейтенанта Иоганна (Йоханнеса) Шписса «Шесть лет под водой» впервые были изданы в Берлине в 1925 году и сразу стали ценнейшим источником информации по германскому подводному флоту времен Первой мировой войны для всех специалистов и интересующихся историей войны на море. Шписс не принадлежит к плеяде выдающихся немецких подводных асов Первой мировой войны, имевших на боевом счету огромное количество потопленных торговых судов или прославившихся потоплением крупных боевых кораблей. Не украсил его шею и знаменитый «Голубой Макс» — высший орден Германской империи «Pour le Mérite» (*фр.* «За заслуги»). Ценность его мемуаров заключается в первую очередь в том, что они написаны офицером, который начал службу на подводной лодке еще до войны, принял непосредственное участие в самых первых громких атаках и затем прошел всю войну в качестве командира подводной лодки. *«Я единственный из командиров подводного флота, кому было суждено провести всю войну на фронте»*, — утверждает Шписс, и хотя это не соответствует истине, он действительно единственный,

кто оставил воспоминания о службе на подводных лодках с самого первого дня войны.

До начала Великой войны флоты всех великих держав уже имели в своем составе субмарины, но их боевая ценность для адмиралов была еще абсолютно неочевидной, смутное представление они имели и о принципах их боевого использования. Не стал исключением и флот кайзеровской Германии, руководство которого с большой осторожностью развивало свои подводные силы, предпочитая не расходовать ресурсы на корабли, которые еще ни разу не показали себя в бою. Субмарины рассматривались в основном как средство обороны своих вод от нападения эскадр крупных боевых кораблей противника. Германский флот готовился к тому, что Королевский флот Великобритании, имеющий значительное превосходство в силах, предпримет ближнюю блокаду побережья Германии и будет постоянно находиться вблизи немецких военно-морских баз. В этом немцы, питающие большие надежды на торпедное оружие, видели свой шанс, рассчитывая ударами многочисленных миноносцев нанести большие потери английскому флоту и уравнять силы. Поэтому читателя не должно удивлять, что пределом мечтаний лейтенанта Шписса в 1912 году было получить назначение на миноносцы — именно на этих кораблях молодые офицеры рассчитывали завоевать почет и славу. Подводные лодки были уделом немногочисленных энтузиастов нового оружия, которые верили в свои корабли. К одному из таких

энтузиастов, командиру подводной лодки *U-9* капитан-лейтенанту Отто Веддигену и попал служить Йоганн Шписс. Под командованием этого уже признанного специалиста экипаж *U-9* стал одним из наиболее опытных и подготовленных в подводных силах флота.

Начало Первой мировой войны германские субмарины встретили так, как и предполагалось до войны: в сторожевой линии около острова Гельголанд, выполняя функцию вооруженного дозора на случай неожиданного нападения англичан. Но командующий флотилией подлодок капитан цур зее (капитан 1-го ранга) Герман Бауэр сумел убедить командование дать своим командирам шанс и предпринять поиск английских кораблей в Северном море. Эта операция не принесла успеха, две субмарины погибли, однако главное было сделано — вернувшиеся подводные лодки доказали, что могут действовать в открытом море, вдали от собственных баз. Учитывая, что рисковать своими крупными кораблями адмиралы кайзера не хотели, а англичане не собирались устраивать ближнюю блокаду, подводные лодки вопреки довоенным воззрениям быстро стали единственной наступательной силой немцев против Королевского флота. Очень скоро это привело к событию, которое показало всему миру, какую угрозу для боевых кораблей представляет собой подводная лодка.

Йоганн Шписс подробно описал знаменитейшую атаку 22 сентября 1914 года, когда *U-9* потопила три британских

броненосных крейсера, и этот эпизод, безусловно, является самым известным и цитируемым из его воспоминаний. Сами подводники были потрясены могуществом своего оружия и беззащитностью огромных кораблей перед их маленькой (водоизмещением всего 500 тонн) субмариной, оснащенной лишь четырьмя торпедными аппаратами. Этот оглушительный успех и последующие потопления английских кораблей другими лодками подняли авторитет нового оружия на небывалую высоту как в военно-морском флоте Второго рейха, так и в Королевском флоте. Для деятельных и инициативных офицеров стало ясно, что только на подводных лодках они могут полностью проявить себя в борьбе с врагом, к тому же, по словам Шписса, мало кто на флоте обладал такой самостоятельностью и простором для принятия решений, как командир подводной лодки.

Успех 22 сентября 1914 года был отмечен соответствующими наградами, Отто Веддиген получил Железные кресты 1-го и 2-го классов, весь остальной экипаж, включая Шписса, — Железные кресты 2-го класса. Воодушевленные подводники сделали Железный крест эмблемой своей субмарины, установив его увеличенные металлические копии по обеим сторонам боевой рубки лодки. Это привело к хоть и недолгой, но уникальной традиции германских подводных сил — следующая лодка *U-9* уже гитлеровской Германии в порядке исключения получила право также носить на рубке «крест Веддигена». Но удача знаменитой предшественницы ей не

сопутствовала, и она была потоплена советской авиацией 20 августа 1944 года при налете на румынский порт Констанца. Когда советские моряки впоследствии подняли субмарину, они были весьма удивлены наличию такой эмблемы с буквой W (Веддиген) в центре, датой «1914» и даже ошибочно посчитали, что в Констанце базировался особый «крестоносный» дивизион гитлеровских подводных лодок. В настоящее время эти кресты можно увидеть в экспозиции военно-морских музеев Санкт-Петербурга и Севастополя.

В отличие от погибшего вскоре после перевода на новейшую лодку Отто Веддигена Шписсу, получившему повышение и принявшему под командование *U-9*, продолжала сопутствовать удача. Для российского читателя, безусловно, представляет интерес его описание боевых действий *U-9* на Балтийском море против российского императорского флота, куда лодка была направлена летом 1915 года. Немецкие подводники уже вкусили легких побед «неограниченной подводной войны» против незащищенных торговых судов в Атлантике, поэтому не стоит удивляться заявлению Шписса, что его *«подзадоривало сознание того, что война в Балтийском море опаснее для нас, чем в Северном»*. Однако действительность быстро разочаровала амбициозного обер-лейтенанта. Крупные русские боевые корабли после потопления в начале войны немецкой подлодкой *U-26* броненосного крейсера *«Паллада»* стали весьма редко и осторожно выходить в море, предпочитая проводить набеговые операции

на коммуникации немцев. Балтийский театр был сложнейшим в навигационном отношении, в чем командир *U-9* быстро убедился, едва избежав гибели после посадки на мель во время атаки русской субмарины. Судоходство военного времени в Восточной Балтике было очень ограниченным, она была нашлапигована минами, к тому же большую часть зимнего времени море сковывал лед. К тому периоду стала очевидной и полная непригодность *U-9* к дальнейшим боевым действиям. Оснащенная не дизельными, а керосиновыми двигателями, с архаичной системой главного балласта, эта лодка, как признает сам Шписс, в условиях быстрого технического прогресса, подстегнутого войной, по сравнению с вступающими в строй новыми лодками казалась уже попросту примитивной. Лодка была переведена в учебные и пережила войну, после чего была выдана англичанам для сдачи на слом. И даже в качестве буксируемого металлолома субмарина Веддигена доставила английским морякам много неприятностей, затонула в порту Дувра, а после подъема протаранила при буксировке причал и, как заметили англичане, *«показала ненависть ко всему английскому»*.

После очень скромных (три потопленных торговых судна и один вспомогательный боевой корабль) результатов на Балтике путь Шписса лежал снова в Атлантику, на главный фронт. Именно там его и ожидали главные успехи в карьере, которые он подробно описывает. Впервые в истории на морях разворачивалась невиданная по накалу и жестокости

неограниченная подводная война — последняя карта германского флота. Не видя возможности добиться победы в открытом бою с Королевским флотом, немцы решили задушить Британию экономически, полностью прервав ее морской импорт. Безжалостные атаки любых союзных и нейтральных судов в объявленной блокадной зоне, потопления пассажирских лайнеров должны были не только уничтожить суда, товары и грузы, следующие в королевство, но в первую очередь посеять страх на морях. Ужас перед немецкими «подводными корсарами» должен был сковать судоходство и сделать положение Британии невыносимым. В этой войне немцы не брезговали никакими целями, они уничтожали даже мелкие парусные и паровые рыболовные суда, и сам Шписс первого успеха в 1915 году добился, уничтожив за два дня десять небольших паровых траулеров. Стоит отметить, что захват и потопление судов, предназначенных исключительно для рыболовства, был запрещен Гаагской конвенцией 1907 года, но на такие мелочи никто не обращал внимания, учитывая гибель госпитальных судов, пассажирских лайнеров и сотен торговых судов с командами, потопленных без предупреждения.

Находились и те, кто, обнаружив в себе литературный талант, пытался на основе личных впечатлений и откровенных домыслов обосновать жестокость ведения подводной войны коварством англичан, якобы использовавших госпитальные суда для перевозки войск и оружия. Так, командир

субмарин *U-32* и *U-93* капитан-лейтенант барон Эдгар Шпигель фон Пеккельсхайм еще в 1916 году опубликовал свою книгу «Подводная лодка *U-202*», которая пользовалась большой популярностью в США после войны. Британские контрразведчики на основании допросов Шпигеля, попавшего в плен после неудачного нападения на английское судно-ловушку, полностью отрицают упоминаемые им факты. «*Рассказывали, что такое действительно происходило*», — вот и все, что смог ответить на конкретные вопросы фон Шпигель, чьи воспоминания тем не менее также являются весьма характерным источником информации о том, как протекала первая неограниченная подводная война.

Шписс не касается моральной стороны подводной войны и действий своих коллег. Он описывает только свой личный боевой путь, который воспринимает *«как чудесный роман, полный приключений»*.

Но все усилия немецкого подводного флота и его жертвы не смогли привести Германию к победе или к приемлемому миру. Несмотря на тяжелейшие потери, Британия выстояла, а с вступлением в войну США и введением системы конвоирования торговых судов немецкие подлодки окончательно утратили шансы на победу в подводной войне. Впрочем, для Иоганна Шписса, закончившего эту войну с внушительным боевым счетом в 41 потопленное судно тоннажем почти 80 000 тонн, на момент написания им мемуаров этот факт был далеко не очевидным. Как и гитлеровские подводники

двадцать лет спустя сетовали, что пренебрежение Адольфа Гитлера подводными лодками не дало им возможности одержать победу, так и Шписс утверждает, что *«оставалось сделать несколько последних шагов в усовершенствовании корабельной техники, и господство англичан на море было бы навсегда уничтожено. Но наступил общий надлом»*.

Мемуары Шписса и его коллег оказали огромное воздействие на послевоенную молодежь Германии, которой престиж и романтика подводных лодок вскружили голову. Многие сыновья армейских офицеров изменили семейным традициям и выбрали службу на флоте, стремясь стать подводниками. Во Второй мировой войне они стали асами нового подводного флота Германии и так же испытали горечь поражения, как и их кумиры детства.

Судьбе было угодно, чтобы ветеран-подводник увидел возрождение немецкого подводного флота в 30-е годы, его успехи, поражения и полный разгром в конце войны. Пережив две мировые войны, два жесточайших поражения Германии, Иоганн Шписс успел застать и новую эру атомного подводного флота. Он прожил восемьдесят два года и скончался 30 марта 1972 года в морской столице Германии, Гамбурге.

Максим Дианов

Иоганн Шписс: легенда германского подводного флота

На сохранившейся фотографии — молодой человек в военно-морской форме: тонкие, аристократические черты лица, руки музыканта, задумчивый взгляд, аккуратный пробор. Кто бы сказал, что перед нами ас подводного флота кайзеровской Германии времен Первой мировой войны Иоганн Шписс?..

Иоганн Шписс родился 25 июля 1889 года в семье морского офицера на севере Германии (г. Грабов, земля Мекленбург — Передняя Померания). Никого не удивило, что после окончания гимназии молодой человек решил связать свою судьбу с морем и с военной службой. С 1907-го — зее-кадет, с 1908-го — фенрих цур зее, спустя еще два года — лейтенант цур зее, в 1913 году — обер-лейтенант цур зее.

В октябре 1912 года лейтенант Шписс «вопреки своему желанию был назначен в подводное плавание... Подводные лодки? Верно, они... 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 настоящей войне? Вероятно, нет. Жизнь на подводной лодке также не таила

в себе ничего привлекательного. ...Из-за тесных помещений, испорченного воздуха и стремительной качки лодки гребная шлюпка по сравнению с внутренностью любой из этих ныряющих красавиц была более комфортабельна. На лодках часто происходили несчастные случаи... И смерть в затонувшей лодке была, пожалуй, самой тяжелой, какую только могло себе представить воображение. Тем не менее офицером-подводником я все же стал, хотя и не хотел этого».

Лодка *U-9*, на которую И. Шписс был переведен, действовала на керосиновых двигателях (дизеля тогда еще не вошли в употребление) и в то время считалась вполне современным кораблем. «Но технический прогресс шел столь быстро, что эта лодка вскоре устарела».

Ни о каких дальних походах на подводных лодках тогда и не мечтали. Лишь в редких случаях люди ночевали на кораблях, потому что это считалось опасным для здоровья. Уход с подводной лодки на берег с наступлением ночи был неизменным явлением. Погружение было очень коротким по времени, причем «мы редко рисковали уходить глубже, чем на несколько ярдов. Погрузившись под воду, мы тоскливо оглядывались 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 действительной непогоды. Атака в подводном положении при свежей погоде считалась невозможной. План действий в таких случаях предписывал

производить сближение и стрелять торпедами по неприятельскому кораблю, имея боевую рубку над водой. Существовало предположение, что при наличии волн, разбивающихся о боевую 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 видны почти так же, как большой пароход с его несколькими дымящими трубами. Всего у нас имелось четырнадцать лодок этого антикварного типа с керосиновыми двигателями... Все они, за исключением двух, погибли в Мировую войну».

И. Шписс никогда раньше до этого не ходил в море на подводной лодке. Первое погружение и первое крейсерство вызвали у него «особенное волнение», которое «всегда испытывает начинающий свою службу в подводном плавании».

Первый свой поход на *U-9* Иоганн Шписс «сделал до Киля в Вильгельмстафен, но и этого было достаточно, чтобы дать встряску моим нервам. Я стоял над люком боевой рубки. Вдруг раздался громкий удар. Я решил, что произошла осечка в одном из цилиндров наших керосино-моторов. По трапу из боевой рубки выскочили 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 быстро принятых мер огонь был прекращен».

Двумя месяцами позже *U-9* пришвартовалась в Вильгельмсгафене, где она ждала переоборудования новыми техническими средствами. В это время в германском подводном флоте произошла большая сенсация: «Шесть лодок впервые посылались в крейсерство на испытание автономности и мореходных качеств. Они были в походе 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, которые находились на борту этих лодок!»

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

Мы постоянно удлиняли свои крейсерства, делали все больше погружений, уходили все глубже и глубже, хотя редко рисковали погружаться более чем на пятьдесят футов.

В декабре 1913 года *U-9* на походе в Северном море прекрасно выдержала яростный шторм, во время которого мы ходили как в надводном, так и в подводном положении и даже занимались маневрированием. Подводная лодка как новое средство войны на море начинала подавать большие надежды...»

Боевая подготовка экипажей подводных лодок шла с «лихорадочной интенсивностью. Мрачная тень войны надвигалась все ближе, и мы не могли сказать, как скоро эти учебные операции по погружению и торпедным стрельбам могут стать боевыми операциями».

И все это не зря!

В конце июля 1914 года Германия объявила войну России и Франции. Хотя Англия и не присоединилась еще к войне, тем не менее Германия опасалась внезапной атаки английского флота.

«В три часа ночи 1 августа германский подводный флот вышел из Гельголандской гавани для несения патрульной службы в Северном море. 2 августа при возвращении из патруля на базу Веддиген и я стояли около боевой рубки. Огненно-красное солнце садилось среди залитых пламенем облаков.

“Шписс, — сказал Веддиген низким голосом. — Посмотрите, как красен закат, — кажется, будто весь мир купается в крови. Запомните мои слова: Англия объявит нам войну”.

Это было пророческое предчувствие. И в самом деле, прежде чем *U-9* подошла к своей стенке, я расшифровал радиограмму: “Быть готовыми к наступательным военным действиям Англии начиная с сегодняшнего дня. Командир флотилии...”

Были ли мы подготовлены к войне? На суше наши вооруженные силы стояли как будто бы наготове. На море, при общем превосходстве британского флота, наши линейные

корабли, крейсера и эсминцы были быстрходнее и сильнее своих противников.

Но как относительно нашего подводного флота? Он был также силен, но все же недостаточно»¹.

С августа 1914 года И. Шписс — участник боевых действий на фронтах Первой мировой войны. Будучи первым вахтенным офицером субмарины *U-9* (командир — Отто Веддиген), принимал участие в знаменитейшей атаке на три британских крейсера 22 сентября 1914 года. Осталось немало воспоминаний о том бое, в том числе идущих и от самих участников столкновения.

Американский журналист Томас Ловелль, лично знавший Шписса, записал воспоминания последнего, что называется, по горячим следам²:

«Командир *U-9* Веддиген лежит на дне Северного моря, а сама лодка давно уже превратилась в грудку обломков, но на земле, среди живущих, остается моложавый, несколько мрачный на вид Иоганн Шписс, вахтенный начальник и помощник Веддигена, который вспоминает:

“Двадцать второе сентября 1914 года. Как хорошо я помню этот день! Для меня он является настоящим поворотным

¹ Ловелль Т. Корсары глубин. М-Л., 1940. С. 3–4.

² Мы сознательно цитируем достаточно большой раздел авторского текста, дабы у читателя была возможность сравнить описания одного и того же события.

пунктом всего жизненного пути, одним из тех дней, на которые человек оглядывается с бесконечными воспоминаниями. В этот день незаметно скользящая под водой подводная лодка взрывом своих торпед вмешалась в борьбу государств. Мы, корсары глубин, нанесли свой первый смертельный удар... Двадцать второго сентября 1914 года мы потопили большие английские крейсера: «Хог», «Абукир» и «Кресси».

...Германский подводный флот в составе двенадцати единиц был послан на поиски главного ядра британского флота. Нам было приказано пройти по Северному морю для обнаружения и торпедной атаки неприятельских боевых кораблей.

Мы вышли из гавани 6 августа и в течение недели были в походе в Северном море. Для *U-9* это крейсерство прошло безрезультатно. Северное море оказалось пустынным — мы не видели ни одного неприятельского дымка: британский флот находился в гаванях. Те лодки, которые вернулись из похода, также не нашли цели для своих торпед. Две из них вообще не вернулись...

Начало оказалось мало ободряющим. Все, что мы могли сделать, — это стиснуть зубы и ждать лучшего случая...

20 сентября наша лодка повернула в открытое море. Гирокомпас работал плохо, и *U-9* неожиданно оказалась в виду голландского берега, в пятидесяти милях от своего курса. В течение дневного времени мы ориентировались в своем плавании только береговой чертой, а ночью шли по Полярной звезде. На следующий день море было столь бурно,

что нам пришлось искать ночное убежище под водой. Мы спокойно спали на грунте на глубине пятидесяти футов.

Когда на рассвете памятного для нас дня 22 сентября мы всплыли на поверхность, то были приятно изумлены. Над нами расстилалось безоблачное небо: шторм прекратился. Ветер еле дышал, море, покрытое легкой зыбью, было тихо. Видимость превосходная. Прекрасный день для торпедных атак. Мы включили моторы на зарядку батареи для возмещения энергии, израсходованной нами за время нашего ночного погружения. Однако зарядка была вскоре прервана.

Я стоял на вахте и рассматривал в бинокль горизонт.

«Корабль!» В сильный бинокль я мог разобрать тонкую верхушку мачты, выходящую из-за горизонта. Около нее показалось облако дыма. Все сомнения исчезли. Это отнюдь не был какой-нибудь парусник. Я был очень взволнован при первом появлении неприятельского военного корабля и приказал немедленно выключить керосино-моторы, чтобы из-за адского столба дыма наша лодка не была обнаружена противником раньше времени.

Веддиген завтракал внизу. Я вызвал его наверх, и в течение длительного промежутка времени он стоял неподвижный и сосредоточенный, разглядывая в бинокль очертания мачт на горизонте.

«Приготовиться к погружению!» Мы спрыгнули вниз. Со звоном захлопнулись люки. Море сомкнулось над *U-9*. Наша батарея не была полностью заряжена, но это было терпимо.

Мы увели лодку на перископную глубину и двинулись по направлению к верхушкам мачт и облакам дыма. *U-9* перемещалась вверх и вниз на большой зыби. Я занял свое место около Веддигена в боевой рубке, манипулируя перископом так, чтобы показывать его только на короткий промежуток времени. Веддиген производил наблюдение. В течение долгих минут он ничего не говорил, только внимательно вглядывался в поднимаемый мною перископ. Резкие черты его лица еще более обострились, а мои нервы были столь напряжены, что я невольно подскочил, когда он сказал наконец спокойным деловым голосом:

«Там три легких четырехтрубных крейсера».

«Торпеды!» — вскрикнул я в ответ и попросил разрешения готовить торпеды для стрельбы.

Кивок его головы, и я бросился вперед в торпедное отделение. Три легких крейсера? Небольшие корабли? Да! Но вместе они — сила. Я приказал приготовить запасные торпеды для возможной перезарядки аппаратов и повторной стрельбы, которую только несколько недель тому назад мы впервые удачно провели на учении. Когда я вернулся в боевую рубку, Веддиген сказал:

«Шписс, это три легких крейсера типа *“Бирмингем”*».

Мы стояли, глядя друг на друга.

Теперь началась тяжелая работа. Мы подходили близко к неприятелю, и я должен был часто поднимать и почти сразу же опускать перископ, потому что иначе нас выдал бы

его пенящийся след. Веддиген двинулся в атаку на средний из трех крейсеров, шедших строем фронта, выбрав дистанцию залпа приблизительно в пятьсот ярдов.

«Приготовить аппараты!» — приказал он отрывисто.

«Все аппараты готовы. Который будет стрелять первым?»

«Первый носовой аппарат», — последовал его краткий, быстрый ответ.

Я отвинтил крышку пусковой кнопки первого аппарата и держал палец правой руки прямо напротив нее, готовый по приказу нажать и включить электрический контакт. Лево́й рукой я продолжал оперировать рукояткой подъемного устройства, с помощью которого поднимался и опускался перископ.

Веддиген отдал приказание на центральный пост:

«Немедленно после выстрела погрузиться на 15 метров и не вырываться на поверхность. Мы близки к цели».

Это приказание было не лишним, так как наши старомодные лодки имели тенденцию выскакивать на поверхность после выстрела торпедой. А если бы мы всплыли на поверхность на такой близкой дистанции от крейсеров, то тогда *U-9* можно было бы сказать: «Гуд бай».

Затем в 7 часов 20 минут последовала отрывистая команда:

«Поднять перископ!»

Мы считали секунды.

«Первый аппарат — пли! Перископ вниз!»

В это мгновение я надавил кнопку пуска пальцем правой руки, одновременно крикнув в носовое торпедное отделение: «Первый аппарат — пли!» — и левой рукой опустил перископ.

Теперь наступил обычный жуткий момент после выпуска торпеды. Я с ужасом взглянул на указатель глубины, чтобы посмотреть: не вырвались ли мы на поверхность. Нет, мы погружались. Я обеими руками охватил рукоятку подъема перископа, чтобы убедиться, что она смотрит вниз. Секунды шли, но ничего не происходило. Промаж? Невероятно долго протекает время, пока дойдет звук взрыва торпеды, принимая во внимание секунды на путь торпеды до цели и на возвращение звука. Для нашей дистанции в 500 ярдов этот период был равен тридцати одной секунде. Но бывают моменты, когда и тридцать одна секунда кажется часом.

Глухое жужжание моторов внутри лодки внезапно сменилось грохотом. У матросов вырвался крик. В то время бытовало общее мнение, что удар от взрыва торпеды, в особенности на столь близком расстоянии, может серьезно повредить ту лодку, которая его вызвала. Мы с тревогой ожидали, что лодка получит течь или наш рулевой привод выйдет из строя. Однако быстрый осмотр показал, что лодка не получила никаких повреждений.

«Приведите лодку на перископную глубину!» — скомандовал Веддиген, стремясь осмотреть случившееся на поверхности.

Лодка всплыла под перископ, и я нажал перископную рукоятку. Веддиген быстро взглянул, а потом с торжеством повернул окуляр ко мне. Это был мой первый взгляд на тонущий корабль, зрелище, которое вскоре стало столь обычным. Торпедированный крейсер стоял без хода, погрузившись кормой в воду. Его нос высоко поднялся, и таран вышел на поверхность воды. Четыре трубы крейсера сильно травили пар. Спускались спасательные шлюпки, переполненные людьми.

Другие два крейсера стояли без хода поблизости от своего гибнувшего товарища, спасая уцелевших людей. Какая роковая ошибка! Британские военные корабли до конца войны не делали больше ничего подобного.

Веддиген приготовился ко второй атаке. Я снова бросился в носовое торпедное отделение. Мне показалось, что я прошел через дом умалишенных. Люди неистово бегали взад и вперед большими группами. Сначала они бросались в нос, затем в корму. Старший механик у рулей глубины старался выровнять положение лодки путем перемещения балласта. Бегающие люди и были этим подвижным балластом.

«Все в нос!», «Все в корму!» — раздавались команды.

«Перезарядить первый аппарат!» — отдал я команду в торпедном отсеке. Теперь мы приступили к недавно выученному упражнению перезарядки аппарата на подводном ходу. Операция происходила четко.

«Первый аппарат перезаряжен», — последовал в боевую рубку мой рапорт.

«У нас хорошая цель», — заметил Веддиген с чувством легкого сожаления и подвинул меня, чтобы я мог посмотреть в перископ. Крейсер спускал свой катер, в то время как на мостике поднимали сигналы. На гафеле развевался британский боевой флаг. Орудия были повернуты, подобно спицам веера, и я мог видеть команду во всем белом, стоявшую по своим местам.

Я отошел назад от перископа и повернулся к Веддигену.

«Капитан, — сказал я задумчиво, — эти корабли не принадлежат к типу “Бирмингем”. Это броненосные крейсера. Они имеют двойные казематы, которые я ясно могу различить».

Перископ никогда не показывает ясной картины, в особенности трудно разобрать элементы корабля на большом расстоянии. Я был уверен, что атакованные нами корабли были больших размеров, чем Веддиген вначале предполагал.

Веддиген изучил изображение в перископе, но продолжал считать, что я ошибаюсь. Однако он все же решил стрелять по второму крейсеру не одной, а двумя торпедами. Если корабли действительно были броненосными крейсерами, то одной торпеды для потопления цели было явно недостаточно.

Точно через тридцать пять минут после первого взрыва я снова нажал кнопку пуска.

Дистанция была около 300 ярдов.

«Убрать перископ!» — и мы снова нырнули на пятнадцать метров.

Одновременно Веддиген отдал приказ дать одному мотору задний ход.

«Почему?» — спросил я.

«Иначе мы можем таранить его», — был ответ.

В самом деле, течение воды увлекало нас в направлении тонущего неприятельского корабля. Два взрыва совпали в один.

На счастье, мы уже пятились назад. Имея одну машину работающей задним ходом, мы были в состоянии отойти от нашей жертвы, с которой чересчур сблизились.

В переговорной трубке раздался голос старшего квартирмейстера: «Капитан, как долго это будет еще продолжаться?»

Вместе с тем пришло донесение от старшего механика: «Батарея почти разряжена».

Вследствие того, что появление неприятеля прервало зарядку нашей батареи, мы пошли в атаку только с частично заряженными аккумуляторами, и теперь электроэнергия почти полностью израсходовалась. Если мы быстро не развернемся и не уйдем прочь, то можем оказаться вынужденными всплыть на поверхность для зарядки батареи — и это в весьма опасном районе, который в настоящее время наверняка кишел неприятельскими силами. В Темзе находилась станция истребителей, и они, будучи вызваны сигналом бедствия с крейсеров, скоро перешли бы в наступление против нас.

«Мы будем продолжать атаку», — сказал Веддиген. У нас оставались еще две торпеды в кормовых аппаратах и одна

запасная для одного из носовых аппаратов. Я снова перезарядил последний.

По всплытии лодки снова на перископную глубину мы обнаружили ужасную картину. Два больших корабля медленно погружались кормой. Первый из пораженных нами ушел в воду значительно глубже второго. Третий крейсер стоял тут же.

Водная поверхность была покрыта обломками, переполненными спасательными и перевернутыми шлюпками, а также тонущими людьми. Третий крейсер принимал на борт уцелевших. Теперь мы пошли топить и его.

Зачем он тут стоял, после того как два его товарища были поражены? Правда, что британские военные корабли не получили еще жесткого приказа уходить из района поражения торпедированного судна, но ведь этот корабль видел гибель двух своих спутников и должен был заподозрить, что наступает и его очередь.

Во время наблюдения за ним ни Веддиген, ни я не сказали друг другу ни слова.

Через час после произведения первого выстрела две наши кормовые торпеды вышли из аппарата. На этот раз мы были настолько смелы, что после залпа уже не погружались ниже перископной глубины. Дистанция выстрела равнялась тысяче ярдов.

Крейсер увидел след наших торпед и в последний момент, пытаясь избежать попадания, дал передний ход.

Мы так долго ждали звука взрыва, что подумали о промахе. Затем раздался глухой треск. Мы прождали секунду, но больше ничего не было слышно. Стало ясно, что вторая торпеда промахнулась.

В перископ было видно, что крейсер все еще стоял без всяких видимых наружных перемен. Он не был поражен достаточно сильно, чтобы начать крениться.

«Мы ему обеспечим это», — сказал Веддиген, и наша последняя торпеда вышла из жерла. Она попала точно в цель. У борта обреченного корабля поднялись клуб дыма и огромный белый фонтан. Теперь перископ показывал страшную картину.

Гигант с четырьмя трубами стал медленно переворачиваться. Люди, как муравьи, карабкались по его борту, и затем, когда он совершенно перевернулся, они побежали к его ровному плоскому килю, пока через несколько минут корабль не исчез окончательно под водой.

Веддиген и я наблюдали по очереди в перископ. В течение долгих минут мы находились в оцепенении, как бы в трансе. Мы позвали тех из команды, кого могли, и дали им посмотреть в перископ.

«Я считаю, что эти корабли — броненосные крейсера, — сказал мне Веддиген, — хотя они кажутся очень небольшими».

Суда действительно казались небольшими. После обсуждения этого вопроса мы пришли к выводу, что они представляли собой броненосные крейсера типа «Кент» (9900 тонн).

Наша электроэнергия была почти израсходована, и мы более не могли оставаться в подводном положении. Я стоял на вахте и вел лодку на север, уходя от обломков погибших кораблей. Затем, продув цистерны, мы всплыли на поверхность. Серое Северное море сомкнулось над последним из трех крейсеров. Спасательные шлюпки все еще подбирали плавающих и цепляющихся за обломки людей. Погода была прекрасная, и даже зыбь успокоилась. Пока что не было видно никаких признаков истребителей, но до того времени, когда они примчатся к нам, оставалось уже недолго. Чтобы скрыть наш курс от уцелевших людей с крейсеров, мы двинулись на север, но увидев голландский берег, повернули к нему и пошли под его прикрытием...

К рассвету следующего дня *U-9* еще раз подняла свой перископ над поверхностью Северного моря. Ничего не было видно. Мы продули все цистерны и через несколько минут находились на поверхности. Поставив радиомачты, лодка вошла в связь с германским крейсером *«Аркона»*, охранявшим вход в реку Эмс. Наша радиоустановка не была достаточно мощна, чтобы вступить в связь с главными станциями. Мы донесли о том, что потопили три небольших броненосных крейсера, вероятно, типа *«Кент»*.

Несколькими часами позже, когда мы подходили к Эмсу, около нас прошел германский пароход. Его команда высыпала на палубу и подняла крик. Они огласили новость, о которой мы даже не подозревали: в Германию через Голландию

пришло известие, что мы потопили большие броненосные крейсера «Абукир», «Хог» и «Кресси» общим водоизмещением в 36 000 тонн.

Уменьшенное изображение в однолинзовом перископе сильно повлияло на недооценку нашей добычи. Небольшие суда типа «Бирмингем» значительно отличались от потопленных нами громадных судов.

Кайзер наградил лейтенанта Веддигена орденами Железного креста 1-го и 2-го классов и Железными крестами 2-го класса весь состав команды»³.

В январе 1915 года Шписс сменил Веддигена в должности командира *U-9*. Затем воевал командиром на различных подводных лодках — *U-19*, *U-52*, *U-135*. Был удачлив в бою, на его счету (как командира, за 1915–1918 гг.) 41 потопленное судно (79 449 тонн), два судна, получивших повреждения (4052 тонны), и один корабль (733 тонны), захваченный в качестве приза⁴.

Заслуги Шписса перед Германией и кайзером были высоко оценены. Он стал кавалером Железного креста 2-го и 1-го классов, ордена «За военные заслуги» 4-го класса с мечами

³ *Ловелль Т.* Корсары глубин. М-Л, 1940. С. 5–10.

⁴ *Kaiserliche Marine U-Boote 1914–1918. Dictionnaire biographique des commandant de la marine imperiale allemande. By Dufeil Yves.* Histomar Publications, 2011.

(Бавария), Королевского прусского ордена Дома Гогенцоллернов (с мечами).

В самом конце войны ему пришлось повернуть оружие против самих же немцев, которых раздирали революционные идеи:

«Наверное, есть нечто символическое в том, что, не преуспев в борьбе с противником, свою последнюю цель германские подводники нашли среди кораблей собственного флота.

Главным действующим лицом событий оказался все тот же Иоганн Шписс, бывший старпом Веддигена. Он только что получил под свое командование *U-135*, но еще не успел совершить на ней ни одного похода. 28 октября 1918 года его вызвал коммодор Михельсен, командовавший подводными силами, и сообщил, что матросы линкоров “*Остфрисланд*” и “*Тюринген*” восстали. Шписсу приказали вести *U-135* на рейд Шиллиг, где стояли эти линкоры, и там ждать приказа командования флота. На всякий случай Шписс посетил командующего штаба флота... адмирала фон Трота, однако тот наотрез отказался давать какие-либо письменные указания.

Шписс отправился к фону Хипперу (адмирал германского флота, пользовался огромным авторитетом в среде морских офицеров. — *В.Т.*), но и командующий предпочел отделаться несколькими неопределенными фразами. В конце концов выяснилось, что Шписсу предлагают отконвоировать

два портовых судна с морскими пехотинцами для захвата восставших линкоров. Когда Шписс вернулся на лодку и передал офицерам распоряжения, он добавил, что требует добиться от матросов беспрекословного повиновения даже путем угрозы револьвером. Приказание было выполнено, причем *U-135* заняла позицию между линкорами и приготовилась в случае необходимости выпустить торпеды. Бунт был временно подавлен, но уже через несколько дней все изменилось.

Восстание вспыхнуло с новой силой. Михельсен бежал из своего берегового штаба на *U-135*, опасаясь мести восставших. Лодка вышла к Гельголанду, чтобы собрать там остатки флота, верные императору. Таких кораблей оказалось совсем немного, однако и они вскоре были вынуждены вернуться в Вильгельмсгафен. *U-135* получила разрешение идти в нейтральный порт, так как Шписса вполне могли линчевать. Он выбрал Мемель на Балтике, но, проведя в море несколько дней, все-таки вернулся назад в Вильгельмсгафен. Так закончилась последняя операция германского подводного флота»⁵.

А вот как рисует эту историю, со слов самого Шписса, Т. Ловелль:

«Описание боевых действий германских лодок в мировую войну надо закончить коротким эпилогом — германская

⁵ *Больных А.Г.* Морские битвы Первой мировой: На океанских просторах. М., 2002.

лодка против германского линейного корабля. Этот последний рассказ был передан мне уже известным читателю Иоганном Шписсом.

Командир Шписс говорит, что предполагался последний удар флота Открытого Моря. Естественно, что матросы не были информированы о замыслах высшего командования. Матросы никогда не знают о таких вещах. Германская армия оказывала последнее сопротивление во Фландрии. На суше Центральные державы были разгромлены, таким образом, флот хотел попытаться найти выход, используя какой-нибудь благоприятный случай. Большие корабли должны были в боевом порядке ударить по коммуникациям между Англией и Францией. Тем временем по Северному морю должен был быть расставлен в ожидании весь подводный флот. Если бы британский Гранд Флит решил броситься на юг для атаки германских кораблей, действующих в Канале, то ему пришлось бы пройти сквозь стену подводных лодок, затем сквозь линию мин, расставленных за ними. Атаками подводных лодок и минами боевые эскадры Великобритании могли бы быть серьезно ослаблены до встречи с германским флотом.

Флоту было приказано приготовиться для выполнения этого плана. Люди на подводных лодках были стойки в своих убеждениях, но команды линейных кораблей восстали. Тогда германское морское командование решило использовать для их усмирения свои подводные лодки.

«Эскадры, — говорит Шписс, — были сконцентрированы в Яде для выхода в море. Мы на подводных лодках тоскливо ожидали приказаний о выходе. Я командовал тогда *U-135*, новой большой и быстроходной лодкой. Рано утром 31 октября мне было приказано немедленно явиться к командующему нашей флотилией.

Лицо командующего было мрачно. Я уже слышал известия о беспорядках во флоте, но заданный мне вопрос превзошел все мои ожидания.

«Уверены ли вы абсолютно в своей команде?» — спросил он меня.

«Конечно», — отвечал я механически.

Тогда командующий приступил к ознакомлению меня с тем, что мне уже было известно, — с начавшимся восстанием команд на многих линейных кораблях; бунтовали в особенности на «*Тюрингене*» и «*Остфрисланде*». Потом он послал меня к командующему флотом, от которого я снова услышал тот же вопрос: «Уверены ли вы в своей команде?» Я повторил тот же ответ, который уже дал ранее своему начальнику.

Затем командующий флотом приказал вывести *U-135*, сопровождать два портовых судна и роту морской пехоты и попытаться арестовать восставших на борту «*Тюрингена*» и «*Остфрисланда*». Я попросил письменного приказа. Нет, таковых мне не было дано — я должен был действовать под свою собственную ответственность. Слова адмирала

наглядно свидетельствовали о том, как далеко зашла деморализация на фронте.

Два портовых судна и *U-135* направились к восставшим линейным кораблям. Я мог применить против них суровые меры, но в последний момент моя лодка была передана в подчинение командующему эскадрой, и мы выполняли его непосредственные распоряжения. Я поставил *U-135* между двумя линейными кораблями, в готовности торпедировать того и другого носовыми или кормовыми торпедами. Лейтенант Гримм с ротой морской пехоты, имевшей штыки примкнутыми, высадился на «*Тюрингене*».

Восставшие забаррикадировались в носовой части линейных кораблей. Им было дано пять минут для сдачи. По ним надлежало сразу стрелять. Они кричали пехотинцам: «Не стреляйте, братья!»

Пятиминутный промежуток почти исчез, когда я увидел миноносец, идущий полным ходом к «*Тюрингену*» с наведенными на него орудиями и поднятым сигналом «Готов открыть огонь». Затем миноносец повернул, и сигнал был опущен. Мятежники сдались. По моему мнению, если бы орудия миноносца открыли огонь по носовой части линейного корабля, где собрались бунтовщики, то революция во флоте была бы остановлена.

Мне было приказано сделать на *U-135* демонстрацию против линейного корабля «*Гельголанд*», где также были беспорядки. В течение некоторого времени я продержал его

под угрозой своих торпедных аппаратов. Я не имел распоряжения торпедировать его, на нем не развевалось красных флагов.

Наконец я был вызван обратно к «Тюрингену». Восставшие были взяты под арест. Затем последовал арест взбунтовавшихся на «Остфрисланде». Была проделана та же самая процедура, что и на «Тюрингене».

Эти мероприятия были слабы и недостаточны, чтобы сдержать революционное движение во флоте.

Наше высшее командование не вынесло никаких уроков из британской истории. Во время наполеоновских войн бунтовали целые британские эскадры. Английский путь был прост: подойти к борту мятежных судов, абординовать и повесить всех вожаков. Нельсон поставил бы первые взбунтовавшиеся германские линейные корабли на якорь среди флота и утопил бы их артиллерийским огнем.

После того как лидеры возмущения были изъяты с бунтовавших линейных кораблей, суда были посланы в Киль. Это было большой ошибкой. Команды были все-таки склонны к восстанию, и эти люди вызвали революцию в Киле”.

Шписс рисует мрачную картину последних дней германского подводного флота. В портах разразилась революция. Команды лодок остались стойкими. Подводные лодки вышли из гавани и переходили с места на место, надеясь найти тот пункт, который остался не затронутым революционным движением. Однако они всюду встречали революцию.

Они желали продолжать свое дело и принять участие в последних днях войны, но, не найдя гавани, в которой они могли бы остаться, оставили эту мысль и вернулись на свои базы, где лодки были захвачены революционерами. Это сделали все лодки, кроме *U-135* и еще одной или двух других. Они действовали против восставших, и красные угрожали им мстостью. Командующий флотилией дал им разрешение искать убежище в нейтральных портах.

В течение нескольких дней они держались в море, затем было подписано перемирие. Лучше встретиться с красными, чем скитаться неизвестно где. Лодки вернулись обратно в Вильгельмсгафен. Команды их были пощажены революционными товарищами.

Затем последовала передача лодок неприятелю. Шписс констатирует, что германские морские офицеры были информированы о том, что если немцы не сдадут своих судов в полной исправности, согласно условиям перемирия, то англичане оккупируют Кильский канал»⁶.

Первую мировую войну Иоганн Шписс окончил в звании капитан-лейтенанта, в отставку вышел в марте 1920-го. В 1925 году в Берлине вышли в свет его мемуары «*Sechs Jahre U-Bootfahrten*». В 1929 году они, правда не в полном объеме, были переведены и изданы на русском языке.

⁶ *Ловелль Т.* Корсары глубин. М.-Л., 1940. С. 144–146.

В 1932 году книга — дополненная новыми материалами — была переиздана⁷, а в 1938 году появилась еще одна книга «Охота на броненосец. Военные приключения офицера-подводника»⁸.

Шписс был женат на Элизабет Келлер, в браке родились три дочери. О послевоенной жизни И. Шписса мало что известно. Но вот один интереснейший факт.

Сентябрь 1932 года: «...Активное желание разместить заказ за границей не осталось не замеченным конкурентами итальянских корабелов. В инициативном порядке желание сотрудничать с СССР выказало... конструкторское бюро IVS... Для переговоров в Москву... был направлен бывший морской офицер и командир подводной лодки Шписс»⁹. «Как частное лицо, к тому же желавшее заключить выгодный контракт, он довольно охотно ответил на все вопросы, в том числе и имеющие отношение к тактике. Заместитель начальника ВМС РККА И.М.Лудри сначала довольно скептически отнесся к информации, даваемой Шписсом: “По вопросам

⁷ Spiess J. U-Boot-Abenteuer. 6 Jahre U-Boot-Fahrten. Berlin: Verlag Tradition Kolk, 1932.

⁸ Spiess J. Wir jagten Panzerkreuzer. Kriegsabenteuer eines U-Boot-Offiziers. Berlin: Steiniger, 1938. (переизд.: Berlin, 1940). В том же году издана его «“U9” auf Kriegsfahrt». Gütersloh: Bertelsmann, 1938.

⁹ (В тексте ошибочно — «Шипс».) Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Советский подводный флот 1922–1945. О подводных лодках и подводниках. М., 2006. С. 725.

боевой подготовки, на что напирал особенно тов. Оксман, я думаю, никакого класса они (имелись в виду немцы) не покажут. Все-таки они не плавают и не командуют; а те кустари-одиночки, которые командуют сейчас в Чили, на Балканах и т.д., погоды не сделают”. И тем не менее в последующие дни комиссия под председательством Лудри с Шписсом побеседовала. В центре внимания наших военморов оказались вопросы, связанные с организацией взаимодействия подлодок и надводных кораблей, приемы уклонения от преследования кораблей ПЛО, тактическое использование лодочной артиллерии и даже целесообразной организации подводных сил на морском театре, включая рекомендуемые штаты лодок, управлений бригад и дивизионов! Последний вопрос был наиболее странным: “Какова дисциплина на подлодках, разнится ли она от надводных кораблей?” Шписс ответил: “Исполнительность возведена на высоту, за неисполнительность — списание с лодки, что считалось высшим наказанием. По сравнению с надводными кораблями строевая выправка отставала, так как никаких строевых занятий не было”¹⁰.

Вторую мировую войну Иоганн Шписс благополучно пережил и умер в Гамбурге 30 марта 1972 года.

В.Л.Телицын

¹⁰ Там же. С. 732.

Sechs Jahre U-Bootfahrten

**Шесть лет
на подводной лодке**

Предисловие

Если я решил записать некоторые основные моменты моих походов на подводных лодках, то это произошло не для того, чтобы поделиться своими «воспоминаниями» или написать историю подводной войны. У меня была совершенно другая цель.

Эти записи должны в сжатой форме представить мой личный взгляд на ход рассуждений, на заботы и нужды командира этого необычного вида вооружений.

Здесь в свободной форме, понятной даже неспециалисту, описывается то, как стремительно в результате неустанной работы подводный флот превращался из экспериментального оружия с сомнительными перспективами в грозную силу и какие задачи стояли перед командирами из-за постоянно меняющегося военного положения и стремительно усиливающегося противостояния.

Действия Веддигена¹¹ и достижения нашего подводного флота, вырвавшие у Англии «господство на морях», не должны

¹¹ Веддиген Отто Эдуард (1882–1915) — один из самых известных немецких подводников времен Первой мировой войны. Погиб в бою.

ПРЕДИСЛОВИЕ

быть забыты немецким народом. Память о них всегда должна помогать воспитанию у немецкой молодежи любви к Родине. К сожалению, вражеская пропаганда не остановилась перед тем, чтобы очернить солдатскую честь многих подводников, и включила их в так называемые «списки на списание». Как человек, не попавший в эти черные списки, я хочу свидетельствовать, что сотни наших товарищей нашли свою смерть, самоотверженно выполняя полученные оперативные приказы.

Правда об этом начинает медленно, но верно пробивать себе дорогу и у наших бывших противников. Любая информация может нам помочь восстановить взаимное уважение и понимание.