

**КАК ОБРАЩАЛИСЬ
ЭКИПАЖИ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
С КОМАНДАМИ ТОРГОВЫХ СУДОВ
(1939 – 1945)**

Treatment of Merchant Ship Survivors by U-boat Crews 1939 – 1945.

by Ken Dunn

Перевод: Юрий Завражный

В целом: обращение германских подводников с командами торговых судов было очень хорошим. Пожалуй, даже лучше, чем обращение американских подводников с командами вражеских торговых судов.

Имеет место общее заблуждение (в том числе и в Германии), что в ходе Второй Мировой войны немецкие подводники пулемётным огнём топили выживших членов команд потопленных кораблей. Встречались обвинения в том, что пулемётным огнём они выводили из строя спасательные шлюпки ещё при их спуске на воду, делая их непригодными для спасения, а люди затем расстреливались в воде. Однако подобные истории практически не встречались в рапортах того времени – в докладах моряков, чьи корабли были потоплены или повреждены немецкими лодками. Повторные опросы выживших дают всё тот же ответ: «Нет, нас не обстреливали ни в шлюпках, ни в воде». Напротив, официальные документы полны рассказов о том, что немецкие подводники давали выжившим курс к ближайшей суше, оказывали медицинскую помощь и т.д. Тем не менее, истории о расстрелах выживших проникли в большое количество книг, журналов, фильмов, газетных статей и т.п.

Не так давно (21 апреля 2000 года) вышел фильм «U-571», в котором выжившие в шлюпках расстреливаются подводниками. В фильме показана неправда; подобной сцены на самом деле не было, но многие по-прежнему верят в такое. Почему? Да потому что в ходе той войны Третий рейх совершил массу ужасных злодеяний – и теперь многие готовы верить любой информации о германской военной машине, не утруждая себя вопросами и исследованиями.

Истории о расстрелах немецкими подводниками выживших – неправда. За всю войну был всего один доказанный случай, когда экипаж подводной лодки умышленно стрелял по выжившим. Стрельба по людям в воде или в спасательных шлюпках не была в правилах немецких подводников. Напротив, обычно они помогали людям в воде и в шлюпках – чем могли, причём даже после того как Дёниц запретил им это делать.

Однако стоит полагать, что в этих историях есть доля правды (и это затрудняет понимание вопроса), поскольку люди гибли и на палубах своих судов, и когда они садились в шлюпки, и когда они были беспомощны в воде. Но: они не были мишенями; их гибель была трагедией, но не преступлением.

Мой отец Роберт Эдисон Данн был третьим механиком на пароходе «Кардония», когда 7 марта 1942 года её обстреляла, торпедировала и потопила U-126 Бауэра. Тогда он выжил; сейчас его с нами уже нет.

Когда «Кардония» была атакована артиллерийским огнём, мой отец, как и другие моряки, предположил, что если сумеет покинуть судно, то будет убит в воде. «Кардония» шла без эскорта и не имела вооружения. Когда прошёл сигнал покинуть судно, лодка немедленно прекратила огонь, чтобы дать людям возможность сесть в спасательные шлюпки и безопасно спустить их на воду. Отец был на своём посту в машинном отделении, и это прекращение огня дало ему время выбраться наружу. Оно спасло ему жизнь.

Судно было разорвано на части сорока или пятьюдесятью попаданиями 105-мм лодочного орудия, было три яростных пожара, рулевое вышло из строя, корабль тонул. Отец говорил мне, что поблагодарил бы командира этой лодки, если бы мог – за прекращение огня после сигнала покинуть судно. Он слышал много всяких историй, которые рассказывали моряки, а потому был очень удивлён и благодарен за то, что ему довелось спастись. Я тоже сначала был удивлён, но после изучения темы обращения немецких подводников с командами потопленных судов я уже не удивляюсь.

Историческая справка (прим. перев.):

Утром 7 марта 1942 года шедший без эскорта и не имеющий вооружения американский грузовой пароход «Кардония» типа «Хог-Айленд» (5104 т, капитан Гас Уоррен Дарнелл) стал свидетелем потопления подводной лодкой U-126 американского грузового парохода «Барбара», а через семь миль и сам был атакован этой же лодкой в квадрате DN 8454. Капитан попытался уйти, дав самый полный ход и изменив курс к берегу. Используя зигзаг и импровизированную дымзавесу, судно сумело уклониться от двух торпед, выпущенных в 10.47 и 10.48. Затем лодка открыла огонь из палубного орудия, выпустив 56 снарядов; «Кардония» загорелась и остановилась. 10 офицеров, 26 моряков и 2 пассажира покинули судно в одной шлюпке и трёх спасательных плотках. Артогнём был убит один член команды; были сбиты мачта и радиоантенна, повреждён рулевой механизм. В 12.16 лодка дала фангшюсс (fangschiuß, добивающий удар); торпеда попала в мидель правого борта, после чего «Кардония» затонула в три минуты – пять миль к WNW от Сан-Николаса (Гаити). 20 членов команды и 2 пассажира в шлюпке через шесть часов достигли Сан-Николаса. Оставшиеся 15 моряков в плотках 8 марта были подобраны американским сетевым заградителем «Малберри» и доставлены в бухту Гуантанамо (Куба).

Капитан Гас Уоррен Дарнелл за свои действия во время и после атаки был награждён медалью «За заслуги в торговом мореплавании». Он погиб на своём следующем судне – «Тилли Ликс» – которое было потоплено 28 июня того же года лодкой U-154.

Большинство рассказов о немецких подводниках, стреляющих по людям в воде, проистекают из военной пропаганды. Пропаганда работала в обоих направлениях – немецкие подводники тоже думали, что в случае чего с ними также будут плохо обращаться (кстати, подчас так оно и было).

Моряки нашего торгового флота, благодаря пропаганде и слухам, имели склонность верить, что всё это может с ними случиться. Японцы были замечены в подобных злодеяниях неоднократно, поэтому в слухах и

пропаганде была доля правды – просто всё это неприменимо к германским подводным лодкам.

Происхождение некоторых ужасных историй можно рассматривать как дополнение к пропаганде. Например, если снаряд разорвался неподалёку от вас, то вполне естественно подумать, что цель – это именно вы.

Понять всё это будет легче, если ознакомиться с тем, что происходило на самом деле, когда лодка атаковала судно артиллерийским огнём.

Во-первых, участники атаки. Каждый член экипажа лодки имел свой боевой пост. Почти все они находились внутри. Эти люди не знали, что там происходит на верхней палубе. Они могли слышать стрельбу, выкрикиваемые команды – но это и всё. Даже если бы наверху происходило что-то не то, эти люди не могут нести за это ответственность. И сразу понятно, что 80-90% находившихся в море подводников не могут быть обвинены в каком-либо злодействе. Не говоря уж о тех, кто оставался на берегу в штабах и т.д., кто вообще не участвовал в боевых действиях на подводных лодках.

Лодки были весьма уязвимы для самолётов противника. Германия почти никогда не контролировала воздушное пространство над своими лодками – как правило, атаки происходили слишком далеко, вне зоны действия своей авиации. А союзники, напротив, обрели полное господство в воздухе, и весьма скоро. Первые самолёты устанавливались на специально оборудованных судах и на кораблях эскорта. Они взлетали с борта и приземлялись на воду – либо пилот после выполнения задания выпрыгивал с парашютом. В ходе войны сильно развилась авиация дальнего действия, а в конечном итоге против подводных лодок были развёрнуты авианосцы. Зачем я сейчас говорю об этом? А затем, что лодка в любой момент должна была быть готова к срочному погружению; для этого нужно было всем успеть спуститься внутрь и задраить за собой люк. И ведь мало было просто погрузиться – нужно было ещё успеть уйти на глубину, спасавшую от бомб. На всё это требовалось время. Люк был один на всех, кто находился на верхней палубе, а посему количество людей наверху было ограничено только теми, кто там действительно необходим для выполнения поставленной задачи.

Наряду с палубным орудием на лодках использовались зенитные автоматы. Лодки типа IX имели также 37-мм зенитное орудие на верхней палубе позади ограждения рубки; все эти огневые средства должны были иметь свои расчёты. На мостике находились командир лодки и 2-й вахтенный офицер (2-й ВО), а также вахтенные наблюдатели. 2-й ВО командовал огневыми средствами, а командир отвечал вообще за всё, включая действия 2-го ВО и остальных. Было необходимо постоянно наблюдать во всех направлениях (даже при стрельбе), чтобы исключить внезапность атаки, в том числе и воздушной.

Кроме того, на мостике мог быть и не член экипажа. Например, военный корреспондент, вышедший в поход на этой лодке. Он не входил в экипаж, хотя иногда даже стоял вахту. Также на лодке мог быть кандидат в командиры – стажёр, вышедший в море с командиром-наставником перед получением под своё командование собственной лодки. Он тоже не

был членом экипажа. Это даже могли быть моряки противника – в одном исследованном мной случае выловленный из воды американский моряк (он уцепился за шпигат лодки, потому что не было шлюпки) более часа находился на мостике лодки, пока она не потопила его судно артогнём и, наконец, торпедами.

Все фазы атаки были тщательно отработаны под руководством опытных морских офицеров. Никто не мог осмелиться самостоятельно открыть огонь куда бы то ни было без команды – совсем не так, как в пехоте, где подразделение находится на поле боя, и солдаты могут быть далеко от своих начальников. На подводной лодке офицер находится в нескольких футах от орудий. Кроме того, немецкие подводники были очень хорошо обучены и крайне дисциплинированы. Вермахт не был организацией, в которой на неповиновение смотрят сквозь пальцы. Наказание за самовольство и неисполнение приказов было неотвратимым.

Обычно звучала команда расчётам наверх. Расчёты поднимались по трапу на мостик и шли к своим орудиям, готовили их к стрельбе. Следовало вынуть из стволов пробки, защищающие их от попадания морской воды, закрепить оптику прицелов и зарядить орудия из кранцев первой подачи. В это время другие моряки образовывали цепочку для подачи очередных снарядов из нутра лодки, если это было необходимо. Орудие наводилось на цель; по готовности к стрельбе производился доклад. Офицер идентифицировал цель и подчас даже заранее объявлял количество планируемых выстрелов. После этого командир лодки давал 2-му ВО разрешение на открытие огня. Если офицеры полагали нужным прекратить огонь, они тут же давали соответствующую команду, и никто не осмеливался нарушить её хотя бы одним выстрелом. На лодке не было ковбоев; профессиональные военные ведут себя так, как это действительно положено. По завершении стрельбы давалась команда разрядить стволы и привести орудия в исходное. Стволы закрывались пробками, прицелы снимались, все пустые гильзы и неиспользованные снаряды подавались на мостик и далее внутрь лодки, после чего орудийные расчёты также покидали палубу.

Здесь я специально подчёркиваю, что, в отличие от пехоты, у номеров орудийных расчётов немецкой подводной лодки практически не было шансов выстрелить в какую-либо цель, кроме назначенной. В пехоте такое оружие, как пулемёт, редко было под непосредственным офицерским надзором, поэтому там стрелку было куда вольготнее, чем пулемётчику на подводной лодке. Стрельба с подводной лодки управлялась офицером, который находился здесь же и который, в свою очередь, подчинялся командиру лодки, также находившемуся рядом. Были, конечно, случаи несанкционированной стрельбы и даже несчастные случаи, но орудие всегда было направлено только туда, куда приказано.

Подводные лодки были нестабилизированными орудийными платформами. Если погода была не штилевой, приходилось стрелять по движущейся цели с платформы, которая также двигалась, причём не синхронно с целью. Автоматические орудия не точны, они в этом плане больше похожи на пожарный брандспойт, и при стрельбе неизбежны промахи.

К этому можно добавить тот факт, что большинство атак подводные лодки проводили при ограниченной видимости (в основном ночью), при плохой погоде – и легко увидеть, что подчас снаряды попадали не совсем туда, куда целились, и даже совсем не туда.

В одном из исследованных мной случаев люди в воде видели попадания очень близко к себе, но их офицер сообразил, что это результат промаха, поскольку в данном случае с подводной лодки они были просто не видны. Разумеется, если вы находитесь в воде, а снаряды или пули падают неподалёку, почему бы и не подумать, что стреляют именно по вам? Мало того, случалось даже, что люди в воде были убиты именно в результате таких промахов. Нет сомнений, что некоторые рассказы происходят как раз отсюда. В конкретном рассматриваемом случае один авторитетный историк фразу «...фонтанчики от пулемётной очереди совсем рядом с нами...» истолковал так: спасательная шлюпка была обстреляна из пулемёта. Ну да, их обстреляли, хотя на самом деле обстреливали вовсе не их, однако историк опубликовал своё заключение, оно было подхвачено и несколько лет спустя повторено уже другими авторами.

Палубные орудия, как правило, применялись для стрельбы по судну с целью остановить его (стрельба по машинному отделению) или с целью потопить (стрельба по ватерлинии носовой либо кормовой части). Или с целью поджечь (палубный груз, топливные цистерны, танки, бункеры). Иногда огонь вёлся по мостику или по месту нахождения радиорубки. Всё это было по законам войны. Люди вблизи точек обстрела гибли, но: целью были не они. Часто снаряды не попадали «по месту» (плохая видимость, погодные условия), и там тоже гибли люди. Всё это, конечно, было очень печально, но непреднамеренно, а значит, не было и военным преступлением.

Также следует отметить, что любой оказывавший на торговом судне сопротивление являлся законной целью. Это означает, что всякий, кто борется с огнём, подносит боеприпасы, обслуживает орудия, использует радио, работает рулём, пытается наладить аварийную радиопередачу (словом, сопротивляется потоплению судна), а также любой, кто находится рядом с ним, может быть поражён.

Война – дело опасное. Когда рядом летят снаряды, вы не будете в безопасности нигде; на торговом судне нет окопов. Если вы в низах, вас могут убить снаряды, прошивающие корпус; если вы на палубе, вас может убить что угодно, начиная от 20-мм зенитного автомата. И это ещё не говоря о возможном взрыве груза. Любой в воде может стать жертвой промаха, жертвой осколков и рикошетов от борта корабля – и так было много раз. Это звучит бессердечно и жестоко, но лишь потому, что бессердечна и жестока сама война.

Также следует обратить внимание, что спасательные шлюпки были полностью незащищёнными, пока они находились на борту. Всё, что взрывалось возле них, дырявило их осколками, которые подчас сходили за пулевые пробоины. Это лишь подогревало слухи о том, что спасательные шлюпки расстреливались из пулемётов. На судне моего отца оставалась всего одна годная шлюпка, все остальные были продырявлены осколками. Судно не было вооружено, и из пулемётов по нему не стреляли.

Был один хорошо документированный случай, который я исследовал; в нём были заявления о том, что экипаж был обстрелян из пулемёта, когда садился в спасательную шлюпку. Он хорошо иллюстрирует всё сказанное. Мне удалось найти медицинский отчёт о раненых. Все раны были осколочными, кроме двух – были один ожог и одно ранение навывлет, но оно не названо огнестрельным. Свидетель события находился рядом; он сообщил, что тот человек был поражён осколком снаряда 105-мм пушки, который убил ещё одного моряка возле них, и тоже осколком. Всё это происходило, когда подводная лодка была слишком далеко, чтобы применять лёгкую артиллерию. Большой проблемой является то, что далеко не все случаи документированы столь же хорошо.

Подводные лодки несли три типа автоматического оружия – лёгкие пулемёты калибра .30, один или несколько зенитных автоматов калибра 20 мм и более, плюс пистолеты-пулемёты. В бою обычно применялись первые два. Все выжившие, которых я нашёл, сообщили, что при приближении подводной лодки они были под прицелом стрелкового оружия – стволы были направлены на них. Полагаю, что командир лодки был обязан приказать держать противника на мушке, и подводные лодки союзников делали то же самое. Я знаю два случая, когда выживший взял с собой в шлюпку пистолет, и один случай взятия на борт шлюпки пулемёта Льюиса – одним из судовых комендоров.

Было несколько вполне законных причин стрелять по судну из автоматического оружия. Прежде всего, по радиорубке, если судно давало радиосигнал. Они посылали «SSS» вместо «SOS» (позже в войне давали «SSSS»), сообщая, что подверглись атаке подводной лодки. Радиостанцию следовало «вырубить», и поэтому радиорубка была законной целью – а значит, и всё, что находилось возле. Многие союзнические радисты проявляли высочайший героизм, оставаясь «у ключа» до конца и продолжая передачу вплоть до самой своей гибели. Некоторые даже шли на дно вместе с судном, всё ещё пытаясь что-то передать в эфир. Для стрельбы по радиорубке применялись 20-мм зенитные автоматы. Иногда было достаточно просто сбить антенны, потому что на торговых судах поначалу не было аварийных приёмо-передатчиков – равно как и способов быстрого ремонта антенн. Для того чтобы остановить передачу в эфир, могла потребоваться и дополнительная стрельба – например, на судне моего отца радиостанция замолчала лишь после попадания снаряда 105-мм орудия.

В конце войны большинство торговых судов были вооружены, а многие британские были вооружены почти с самого начала. Их орудия и орудийные расчёты были законной целью. Было принято обстреливать вражеские пушки и не позволять расчётам работать с ними; любой находящийся возле них являлся целью, и это было честно. Также следует помнить, что почти всегда суда вооружались более чем одним орудием. На них была минимум одна большая пушка (вполне эквивалентная лодочной) плюс несколько зенитных автоматов и пулемётов. Всё это оружие размещалось не в одном месте, а в различных частях судна. Большая пушка обычно находилась на корме; часто на носу стояла ещё одна. Зенитные автоматы и пулемёты обычно размещались по миделю. Всё это являлось

легитимной целью и требовало подавления; артиллерийские расчёты или люди, находившиеся слишком близко к ним, также являлись законной целью. И это следует относить не только к немецким подводным лодкам, а и ко всем подводным лодкам всех стран, участвовавших в войне.

Подводные лодки были очень уязвимы для ответного огня. Они не имели брони, так что одна-единственная пробоина могла вовсе исключить последующее погружение, а возвращение в базу в надводном положении было равносильно смертному приговору. Поэтому командиры лодок остерегались подходить слишком близко; подавление судовой артиллерии было очень важным моментом, и было недостаточно просто открыть огонь. Совокупность этих факторов удерживала лодку на приличном расстоянии, а это затрудняло точное применение автоматического оружия; более того, командиру лодки часто было сложно увидеть, что там происходит на палубе судна.

Если судно находилось в зоне действия малой артиллерии и пулемётов подводной лодки, то и сама лодка точно так же находилась в пределах досягаемости любых пулемётов торгового судна. Людям, находящимся на палубе и мостике лодки, спрятаться было некуда. Подходить вплотную было очень опасно, а командир лодки нёс ответственность за жизни своих людей. Единственной защитой экипажа подводной лодки были её маленькие размеры – попасть в неё было очень непросто.

Попытка убить команду, пока она находится на судне, – пустая трата боеприпасов, и это никогда не было целью подводников. Каждый моряк был слишком мелкой и малозначимой целью, все они быстро перемещались и могли за чем-нибудь спрятаться. Если уж стоит задача уничтожить команду судна, то гораздо проще сделать это, когда они будут в воде после потопления – ведь уже не будет никакой опасности, и можно будет совершать убийство безнаказанно... Однако известен всего лишь один доказанный случай, когда немецкие подводники поступили так, – это случай с U-852. Командир лодки Экк впоследствии был арестован, судим и казнён. На самом деле он старался потопить плавающие обломки, чтобы не дать авиации союзников возможность предполагать наличие в этом районе немецкой подводной лодки. Другое дело, что Экк зашёл в этом слишком далеко. Он не покинул район потопления и применял пулемёты и ручные гранаты по обломкам – в то время как люди цеплялись за них. Само собой, люди погибли, а Экк был предан суду. По иронии судьбы, экипажу U-852 несколько позже тоже пришлось покинуть свою лодку, когда она была атакована, и подводники рассказывали, что они были обстреляны, когда находились в воде. Ещё одна иллюстрация – ведь самолёт стрелял не в людей, а в подводную лодку. Почему бы не считать это злодеянием? Во всём этом нужно ещё очень долго разбираться. Всё это называется «туман войны».

Историческая справка (прим. перев.):

В 19.40 13 марта 1944 г. шедший без эскорта греческий грузовой пароход «Пелеус» (4695 т) в квадрате FF 19 был атакован двумя торпедами U-852 (капитан-лейтенант Хайнц-Вильгельм Экк) и быстро затонул в 500 милях к N от острова Вознесения. Лодка пыталась уничтожить все свидетельства потопления путём расстрела плавающих обломков и спасательных плотов. Когда

лодка покинула район, в живых оставалось лишь 4 моряка из 36; один из них умер чуть позже, а троих 20 апреля подобрал португальский грузовой пароход «Александре Сильва» и доставил в Лобито (Ангола). Погибли капитан, 31 член экипажа и четыре британских комендора.

Экк принял U-852 15 июня 1943 года. Перед уходом в Индийский океан он получил строгий инструктаж от опытных подводников (Адальберт Шнее, Карл-Хайнц Мель и др.) насчёт того, что лодки типа IXD – самые тяжёлые, медлительные и уязвимые лодки в Кригсмарине, что в Южной Атлантике следует быть предельно осторожным, и что плавающие обломки потопленных кораблей будут заметны с воздуха в течение нескольких суток после потопления. Экк отнёсся к предостережениям со всей серьёзностью, а потому отдал приказ расстрелять обломки «Пелеуса» из пулемёта, несмотря на то, что среди них находились выжившие люди. Скрыть следы потопления всё равно не удалось.

Позже U-852 была атакована с воздуха и выбросилась на сомалийский берег 3 мая 1944 года. Сутки спустя экипаж был взят в плен британскими десантниками; в руки англичан попал журнал боевых действий U-852, который Экк не удосужился уничтожить и из которого выплыли подробности потопления «Пелеуса». Экк и его офицеры были обвинены в военном преступлении. Трое из них (Хайнц-Вильгельм Экк, Огюст Хоффманн и Вальтер Вайспфенниг) были приговорены к смертной казни, двое оправданы и освобождены. Приговорённые были казнены в Гамбурге 30 ноября 1945 года.

Обычно у нас, союзников, не принято сомневаться в правильности действий лётчиков. В конце концов, за союзниками не числятся стрельбы по незащитным людям в воде. А в обратном случае мы склонны сомневаться, потому что пропаганда заставила нас верить (ещё раз: ошибочно!) в то, что немецкие подводники действительно вытворяли подобные вещи. Просто спросите любого из немецких подводников, прошедших через нахождение в воде, был лётчик злодеем или нет, – и вы поймёте, насколько трудно расставить точки над «i». Имейте в виду, что военная пропаганда твердила немецким подводникам: вас могут расстрелять в воде из пулемёта, а кого-то даже уже расстреляли... Моя точка зрения заключается в том, что очень легко сформировать неверное мнение, когда вы находитесь не с той стороны дульного среза, а туман войны крайне затрудняет доступ к истине – даже при наличии очевидцев.

Так же, как и подводники, любой моряк торгового судна во время атаки имел свой боевой пост, и многие из них не могли видеть, что там происходит и где. Когда приходило время покинуть судно, каждый следовал к назначенной ему шлюпке, однако часто выяснялось, что она уже непригодна к спуску. В этом случае люди забирались в другие шлюпки или использовали спасательные плоты. Вполне естественным выбором было покинуть судно с борта, противоположного стороне нахождения подводной лодки, либо после спуска скорее перейти под более безопасный борт. В связи с этим командиру лодки было непросто определить, покинуто судно или ещё нет. Лодка продолжала вести огонь, и люди гибли, хотя стреляли вовсе не по ним. Спасательная шлюпка, спущенная с противоположного от лодки борта судна, всё ещё уязвима для лодочного орудия – ведь снаряды часто прошивали корпус судна насквозь, а целью была ватерлиния, и попадания в шлюпки были более чем вероятны. Именно так было с судном

моего отца. 105-мм снаряд пробил корабль и вышел с другого борта, где шлюпка должна была вот-вот коснуться воды. По пути он разбил топливную цистерну, которая взорвалась и обрызгала людей огнём; шлюпка перевернулась. В представлении на медаль, которой позже был награждён капитан «Кардонии», было написано: «...единственная годная спасательная шлюпка имела пробоины, а во время её спуска снаряд попал в танк с горючим, залив людей горящим топливом...»

Один весьма уважаемый историк поднял этот документ и сделал вывод, что спасательная шлюпка была расстреляна из пулемёта при спуске. А раз так, то, конечно же, намеренно; но ведь это неправда. Шлюпка спускалась с другого борта, командир лодки не мог её видеть. 105-мм снаряд был послан в ватерлинию с целью потопить судно, а не убить людей, о которых на лодке даже не подозревали. Однако это реальный пример, откуда растут ноги у всех этих историй. Я-то знаю, как всё было, потому что у меня есть боевой журнал лодки и потому что в той шлюпке был мой отец – как и капитан «Кардонии» Дарнелл, который в письме своей семье подробно описал события; я читал это письмо.

Книга, содержащая эту ошибку, вскоре после войны (1947 г.) была защищена авторским правом; в то время лишь немногие авторы и историки непредвзято относились к действиям недавнего врага, а книга была доступна читателям на протяжении 50 лет. С тех пор этот случай вошёл ещё в три книги (это лишь те, которые известны мне). Некоторые из подобных историй уже не могут быть опровергнуты – прошло слишком много лет; да и мало кто пытается это сделать. Многим авторам куда удобнее взять готовую цитату из авторитетного источника, и не так уж легко обвинять их, ибо нет возможности исследовать каждое утверждение, приводящееся в конкретной книге, но ведь это не делает чести авторам. Речь идёт о людях, которые погибли; их семьи не знают правды – кто кого убивал и убивал ли. Писать об истории – очень ответственное дело; вместе с хорошими начинаниями недолго и бед натворить. Иногда туман войны настолько густой, что через него вообще ничего не видно...

Проникающие ранения в телах людей, дрейфующих в спасательной шлюпке, очень легко принять за огнестрельные. Следовало бы, по крайней мере, определить, чем вызваны их раны – пулями или осколками, но этим озадачивались нечасто. Тела просто хоронили в море, а возвращённые на сушу редко подвергались вскрытию. Предполагать худшее всегда проще.

Те, кому приходилось покидать судно с того борта, где находилась подводная лодка (потому что там находилась назначенная им шлюпка либо там была единственная пригодная к спуску шлюпка, либо, возможно, не было условий для спуска шлюпки с менее опасного борта), были вынуждены делать это прямо под огнём. Если командир лодки или другой офицер видел такое, то обычно немедленно отдавал приказ прекратить огонь. Опять же, условия освещённости, погода, задымлённость, дистанция до цели – ввиду всего этого было проще сказать, чем сделать. Однако при отсутствии иных отвлекающих факторов (таких, как атакующий эсминец или самолёт) командир лодки, как правило, стремился уточнить, действительно ли люди покидают судно, после чего либо прекращал

стрельбу, либо переносил огонь на более значимую цель – например, на радиостанцию, начавшую работать, или на пушку, наводимую на лодку.

В случае с судном моего отца сигнал покинуть судно был дан с помощью определённого количества ревунов, которые наверняка были услышаны командиром лодки, потому что он немедленно прекратил обстрел, хоть и не видел ни одной спущенной шлюпки. Что же касательно других судов, которыми я занимался, то всегда было очень по-разному. Приказ покинуть судно давался в устной форме, и командир лодки не прекращал стрельбу до тех пор, пока не видел спущенные шлюпки. Учитывая условия видимости, время суток, дистанцию между судном и лодкой, а также борт, с которого спускались шлюпки, во многих случаях командир лодки просто не знал, покинуто судно или нет. Лодка продолжала вести огонь, и люди подчас погибали.

Ещё больше запутывало оценку ситуации то, что иногда некоторые моряки покидали судно слишком рано – ввиду замешательства, ввиду того, что командование судна погибло, ввиду паники и т.п. Некоторые моряки прыгали за борт преждевременно, но наличие нескольких прыгнувших в воду вовсе не означало, что был отдан приказ покинуть судно и что оно уже оставлено командой. Если судно продолжало иметь ход, это следовало понимать как попытку уйти – а значит, оно было законной целью. Спасательная шлюпка, полная людей, падала с борта на ходу судна и, как правило, переворачивалась при ударе о воду; люди оказывались в воде далеко позади судна без шлюпок, и по этой причине офицеры торговых судов останавливали свои суда перед тем, как покинуть их.

Стандарты обучения и физической подготовки в торговых флотах союзников были далеко не такими, как в военно-морских силах. Множество американских моряков пошли в торговый флот лишь потому, что оказались непригодны к военной службе. Были одноногие, однорукие, одноглазые; были просто слишком старые. Многие не умели плавать. Многие были слишком молоды. Многие торговые моряки вообще были из других стран и плохо владели языком, принятым на судне, а многие и не говорили на нём вовсе. Многие матросы низшей квалификации изучали свою профессию уже в море и без какого-либо формального обучения. Их дисциплина и умения росли пропорционально дням, проведённым в море, они становились опытнее. Были не только более-менее опытные, но также и начинающие; были люди с языковыми проблемами, были новички, были люди с физическими или какими иными проблемами – и они никак не могли держаться все вместе, когда судно горело и тонуло. Подавляющее большинство этих людей с честью прошли через все трудности, было очень много случаев настоящего героизма, и панике поддавались лишь немногие.

Это были смелые люди, и даже выжив после торпедирования их судна, они всё равно возвращались к службе в море – за редкими исключениями. А ведь замешательство в бою куда опасней именно для неподготовленных. И именно неподготовленным достаётся больше травм и смертей – что вносит свою толику путаницы во всё тот же туман войны.

Эти люди знали, что могут умереть заживо сожжёнными, могут погибнуть от жажды в одиночестве на плоту посреди океана, могут быть заживо съеденными акулами; но время нуждалось в них, и – к их вечной чести – они всё равно шли в море, и многие не вернулись.

В случае с моим отцом: у них был прекрасный капитан Гас Уоррен Дарнелл; он постоянно устраивал судовые учения, стремясь заставить каждого моряка знать, что и когда делать. Многие на этом судне плавали с Дарнеллом и раньше, а потому знали, что могут доверять его мастерству, его оценкам ситуации и его руководству. А когда пробил час, люди были уже готовы к нему – они сохраняли стойкость духа и покидали корабль без паники. Впоследствии все они тепло отзывались о капитане Дарнелле. Однако не всем торговым судам повезло иметь таких капитанов.

Орудийные расчёты на торговых судах состояли из кадровых военных, и они, как правило, желали оставаться у пушек – драться до тех пор, пока оставалась малейшая возможность нанести урон врагу. (Правда, во многих случаях орудийные расчёты дополнялись моряками торгового флота, особенно в начале войны, когда кадровых комендоров не хватало.) Это значит, что они держались на своих постах до самой последней минуты, и это затрудняло командирам лодок давать команду на прекращение огня, когда команда уже покидала судно. Комендоры даже иногда прятались на судне при его оставлении – и всё лишь для того чтобы успеть сделать хороший выстрел до того, как судно затонет. Командиры лодок знали об этом и подчас возобновляли стрельбу по покинутому судну – на всякий случай.

Иногда стрельбой вооружённые торговые суда прикрывали операцию по их оставлению. В этих случаях лодки тоже продолжали вести огонь, и люди погибали – как те, что у пушек, так и те, кто просто покидал судно.

В одном из случаев подводников обвинили в том, что они «не дали возможность команде покинуть судно». Это произошло задолго до отмены «призового права» (которому, кстати, Америка не следовала никогда). Одно дело, если команда покидает судно, но совсем другое, если судно не подаёт сигнал «покинуть корабль» так, чтобы он был слышен на подводной лодке. Некоторые командиры лодок временами прекращали огонь, чтобы посмотреть, не покидает ли команда судно, но в военно-морском флоте не было такого требования, и мне об этом хорошо известно.

В дополнение к вышесказанному стоит помнить, что для потопления судов подводные лодки старались использовать орудия возможно меньшего калибра. Для парусников и других малых судов чаще применялись калибры 20 и 30 мм – для экономии торпед и крупнокалиберных боеприпасов. Любой, кто в это время находился поблизости, мог получить шальное попадание, хоть и не являлся целью как таковой.

Как я уже упоминал выше, во многих случаях подводные лодки помогали людям в воде. Тонущих вытаскивали из воды, опрашивали и сажали в шляпки или плоты. Часто им сообщали точное местонахождение и показывали курс к ближайшей суше. Давали еду, воду и даже компасы и карты. Часто оказывали (или хотя бы предлагали) медицинскую помощь, снабжали необходимыми медикаментами. Давали ром (бренди, шнапс) и

сигареты. Иногда вообще буксировали людей в шлюпках и плотках (а в нескольких случаях даже прямо на верхней палубе) поближе к суше.¹

¹ А в одном случае вообще доставили команду судна в полном составе непосредственно к суше; свезли на берег с помощью надувной шлюпки, сделав семь рейсов, и сдали на попечение местным жителям – U-35, командир капитан-лейтенант Вернер Лотт, история потопления греческого сухогруза «Diamantis» (прим. перев.).

Даже при беглом просмотре книги «Неосторожное слово... Бесполезное потопление» капитана Артура Р. Мура можно выхватить десятки случаев, когда командир подводной лодки хоть чем-то помогал выжившим в воде – и это лишь случаи с американскими моряками, которые автор (моряк торгового флота) нашёл сам. В этой книге есть и ещё кое-что поразительное – никаких обвинений в том, что немецкие подводники стреляли из пулемётов по людям в воде. А вот про японских подводников там такое есть.

Задачей немецких подводных лодок было топить вражеские корабли и суда, и они старались делать это с минимальными потерями, возможными в сложившихся конкретных обстоятельствах. Успешность боевого похода подводной лодки определялась величиной потопленного тоннажа, а не количеством убитых вражеских моряков. Не говоря уж о том, что это количество далеко не всегда было известно командирам лодок.

Подводная война Германии была одним из аспектов обвинений, тщательно изученных в ходе Нюрнбергского процесса. Поначалу Дёниц был обвинён в приказе убивать выживших. Когда же были представлены все доказательства, эти обвинения против Дёница были сняты.

Адмирал Карл Дёниц, по-видимому, является одним из основных факторов достойного обращения немецких подводников с людьми, выжившими после потопления. Мало того, что он установил высокие личные стандарты для своих моряков – он ещё и сумел противостоять Гитлеру, когда столкнулся с прямым приказом безнаказанно убивать выживших. Гитлер был убеждён, что знает о войне куда больше, чем все его генералы, однако когда дело дошло до флота, он был уже не так уверен в себе, и Дёниц рискнул возразить фюреру.

Слава Богу, мы никогда не узнаем, что могло бы быть с немецкими подводниками и моряками торговых флотов союзников, если бы Гитлер вмешивался в организацию службы подводного флота Кригсмарине в той же степени, в какой он вмешивался в деятельность других родов войск. В отличие от прочих подразделений Вермахта, германский салют (рука с поднятой ладонью, сопровождаемая фразой «Хайль Гитлер!») в немецком флоте даже не был обязательным вплоть до покушения на фюрера 20 июля 1944 года. После того дня Дёницу уже не удавалось оградить свои подводные лодки от влияния «политических офицеров», но он следил за тем, чтобы они не имели власти ни над какими вопросами, определяющими действия подводных лодок. Подводная война велась немецким подводным флотом – но никак не нацистской партией.

А Гитлер не раз заявлял о своих желаниях относительно убийства выживших.

«Ни от акул, ни от волков. Люди подводного флота нацистской Германии (Тимоти П. Маллигэн):

«3 января 1942 года Адольф Гитлер встретился в Берлине с послом Японии Хироси Осима, чтобы обсудить военную ситуацию после Пёрл-Харбора. Касательно Битвы за Атлантику Гитлер подчеркнул важность убийства как можно большего числа моряков американского торгового флота, что препятствовало бы призыву на военную службу: «Я должен отдать такой приказ, поскольку иностранные моряки не могут быть взяты в плен, в большинстве случаев в открытом море это невозможно, поэтому подводным лодкам следует всплывать после торпедирования и расстреливать шлюпки». На самом деле такого приказа не последовало, но Гитлер наглядно продемонстрировал свою личную позицию в этом вопросе – в характерной для него безжалостной манере».

Затем эта тема всплыла в совместной дискуссии между Гитлером, Редером и Дёницем 14 мая 1942 года в штаб-квартире Гитлера в Восточной Пруссии. Гитлер спросил своего командующего подводными силами, что можно сделать для уменьшения числа выживших с потопленных торговых судов; Дёниц ответил лишь, что новые, более мощные торпеды увеличат потери команд судов, поскольку суда будут топиться быстрее. Гитлер принял этот ответ, и проблема утихла. Возможно, именно эта дискуссия в следующем месяце породила директиву SKL (Seekriegsleitung, Верховное морское командование Германии) относительно захвата офицеров судов.

Понятно, что Дёниц сознавал: да, следует убивать команды торговых судов, чтобы приостановить поток военных поставок врагу, но он подвёл черту под вопросом их убийства. Однако я уверен, что будь у него оружие, которое бы гарантированно убило команду и потопило судно, он бы его использовал. Точно так же, как и мы.

12 сентября 1942 года произошёл инцидент с «Лаконией». Не будем вдаваться в подробности, на эту тему сказано и написано очень много. Главное: американский бомбардировщик атаковал U-156 в то время, когда её верхняя палуба была заполнена выжившими, на буксире лодка имела несколько спасательных шлюпок, набитых людьми, а сама лодка несла большой белый знак с красным крестом. Дёниц дал личное разрешение на спасательную операцию и был настолько зол на союзников, что издал специальный приказ – так называемый «Приказ «Лакония»»:

1. Не следует предпринимать никаких попыток спасения команд потопленных кораблей, в том числе подбирать людей из воды и высаживать их в спасательные шлюпки, переворачивать опрокинутые шлюпки, раздавать пищу и воду. Спасение идёт вразрез с самыми основными требованиями ведения войны по уничтожению вражеских кораблей и их экипажей.

2. Приказ о взятии в плен капитанов и главных инженер-механиков остаётся в силе.

3. Потерпевших кораблекрушение должно спасать только в тех случаях, если их информация важна для подводной лодки.

4. Будьте осторожны; помните, что враг не заботится о женщинах и детях, когда бомбит германские города».

Из той же книги Тимоти П. Маллигэна:

«До сего момента он предоставлял дискреционные гуманитарные полномочия своим командирам, и те отвечали взаимностью, не подвергая свои лодки опасности. Теперь же, когда растущая мощь авиации союзников снизила способность командира лодки определять коэффициент безопасности, Дёниц исключил свои дискреционные полномочия полностью: «Я не хотел давать [командиру подводной лодки] возможность действовать самостоятельно по его собственному решению», – объяснил он позже.

Позже «Приказ «Лакония» будет истолкован союзниками в Нюрнберге как приказ убивать выживших на море. И это тоже источник слухов о том, что подводники расстреливали выживших из пулемётов. Однако сами подводники этот приказ так не интерпретировали, и Дёниц тоже не собирался этого делать. Слова означают лишь то, что они означают, а об убийстве выживших в приказе не говорится. Поверенный Экка даже пытался заставить его для спасения своей жизни сказать, что он истолковал приказ именно вот таким образом, но – к своей чести – Экк отказался это делать.

И вновь книга Тимоти П. Маллигэна:

«То, что сообщение Дёница не соответствовало приказу об убийстве, стало предметом обсуждения между Гитлером, Редером и Дёницем на конференции в берлинской рейхсканцелярии 28 сентября 1942 года. Гитлер ухватился за инцидент с «Лаконией», чтобы отстаивать необходимость прямого убийства выживших: «Это бессмысленно – пояснять выжившим в шлюпках их местоположение, давать указания насчёт курса к суше. Настоящим я приказываю уничтожать и суда, и их команды – даже если они сидят в спасательных шлюпках». Очевидец описал реакцию Дёница следующим образом: «Нет, мой фюрер. Это противоречит чести моряка – стрелять по выжившим в море. Я не могу отдать такой приказ. Мои подводники – добровольцы, дорогой ценой ведущие борьбу на море в вере, что они сражаются честно и для хорошего дела. Этим приказом будет подорван их боевой дух. Я должен просить вас отозвать свой приказ». Гитлер, перейдя на венский диалект, отступил: «Делай как знаешь, но больше не проси помощи и указаний по морским делам». Немногие могли противостать Гитлеру таким образом, и ещё более немногим удавалось в этом преуспеть. За одно лишь это Дёниц заслуживает должного уважения, но, возможно, это просто объясняется его пониманием, что его подводники будут делать, а что не будут».

Более того, некоторые подводники просто проигнорировали тот приказ в части «не помогать выжившим». «Приказ «Лакония» был передан лодкам в море 17 сентября и вторично 20 сентября. Он также был добавлен к оперативным приказам для лодок, уходящих в боевой поход. И вот лишь несколько случаев нарушения немецкими подводниками прямых директивных указаний своего командования:

– пароход «Бенджамин Смит», 23 января 1943 г., U-175 (капитан-лейтенант Хайнрих Брунс). Оказали медицинскую помощь, дали медикаментов, еду, воду, американские сигареты. Указали курс на ближайшую сушу и расстояние до неё. Брунс также сказал, что они находятся на ли-

нии оживлённого судоходства и скоро будут подобраны, после чего пожелал удачи, и лодка ушла.

– теплоход «Ист Индиан», 3 ноября 1942 г., U-181 (корветтен-капитан Вольфганг Лют). Дали воды и указали курс к суше.

– пароход «Джулия Уорд Хоу», 27 января 1943 г., U-442 (фрегаттен-капитан Ханс-Йоахим Хессе). Показали курс к суше.

– пароход «Ричард Касуэлл», 16 июля 1943 г., U-513 (капитан-лейтенант Фридрих Гутгенбергер). Дали сигарет и спички.

– пароход «Ричард Д. Спайт», 10 марта 1943 г., U-182 (капитан-лейтенант Асмус Николай Клаузен). Дали воды, провизии, оказали медицинскую помощь.

– пароход «Роберт Бэкон», 13 июля 1943 г., U-178 (корветтен-капитан Вильгельм Доммес). Сообщили дистанцию до ближайшей суши.

– пароход «Руманье», 24 сентября 1942 г., U-617 (капитан-лейтенант Альбрехт Бранди). Спасли выжившего.

– барк «Стар оф Скотлэнд», 13 ноября 1942 г., U-159 (капитан-лейтенант Хельмут Фридрих Витте). Взяли в плен капитана, но отпустили его, когда он сказал, что он единственный, кто сумеет довести шлюпку до суши. Дали в шлюпку еды, сигарет и перевязочный материал для раненого моряка.

Многие командиры лодок продолжали бы помогать выжившим до самого конца войны, как и обычно. Думаю, что Дёниц знал, что выжившим всё ещё помогают, но закрывал на это глаза. Однако с дальнейшим прогрессом боевых действий помощь на море стала почти невозможной. Всё больше и больше судов шли в конвоях, союзники почти полностью контролировали воздух. Подводной лодке было слишком опасно всплывать возле судна-цели даже на короткое время. В конце войны часто было опасным даже оставаться после атаки на перископной глубине. Сразу после торпедного залпа лодки ныряли поглубже, выполняли манёвры уклонения и ухода, надеясь, что услышат звуки попавших торпед раньше, чем на них посыплются глубинные бомбы. Излишне говорить, что они торчали бы на поверхности ради расстрела выживших.

Война – кровавое дело. Так было всегда и так будет всегда. Сдержанность немецких подводников особенно удивительна, если учесть, что они знали: на этих судах люди и оружие, которые будут использованы для убийства их семей на родине.

К сожалению, подводники – лёгкая мишень для такого рода рассказов. Всего один слух; или кто-то сказал, что в него стреляли, потому что снаряд разорвался близко – и вы замучаетесь доказывать, что это было не злодеяние, особенно с таким количеством желающих принять это как факт и не задавать никаких вопросов. Нетрудно определить, куда попал снаряд; куда сложнее понять, куда была нацелена пушка. Единственный способ, который я могу тут применить – это рассмотреть всю картину в целом. Если бы немецкие подводники хотели убивать команды судов, они бы это делали. У них для этого было всё, что нужно. И мало кто бы выжил. Это же так просто для понимания! Не было массовых убийств команд торговых судов, а было ровно противоположное. Было очень много случаев,

когда немецкие подводники помогали людям в воде, и я лично исследовал целый ряд таких случаев. Более того: если вы изучите биографии людей, служивших на немецких подводных лодках, вы обнаружите в абсолютном своём большинстве людей порядочных и благородных; людей, которые с особой честью служили своей стране – точно так же, как подводники и вообще все моряки союзников, в том числе и торговые.

Мог ли быть случай (ну, или два), чтобы произошло нечто подобное, а потом сошло с рук? Офицер, приказавший что-то в этом роде, должен был иметь уверенность, что об этом не узнает Дёниц, ибо Дёниц очень не хотел, чтобы его люди убивали беспомощных людей в воде. Он даже поставил под угрозу свою жизнь, когда посмел перечить Гитлеру по этому вопросу. Также каждый находящийся на палубе тоже должен был бы согласиться скрыть происходящее – и это ну просто не те вещи, на которые могли пойти эти люди. Кроме того, об этом немедленно раструбили бы СМИ союзников, и семьи подводников узнали бы, что сотворили их мужья и сыновья. Но самое главное: характер этих офицеров и их подчинённых. Это были прекрасные солдаты, хорошо обученные. Слово «честь» для них было не пустым словом, и убийство незащитного в воде не входило в круг приемлемого ими. Стать офицером Кригсмарине было очень трудно, на это требовались годы обучения и железная дисциплина. Это были не просто люди «с улицы», которые легко могли бы выплеснуть ненависть к врагу, убивающему их семьи, в виде безнаказанного убийства. А кроме того, они были строго подотчётны командованию подводных сил.

Может ли номер орудийного или пулемётного расчёта выстрелить по кому-то в воде или в спасательной шлюпке? Думаю, что любой служивший в вооружённых силах честно ответит: «Ну, наверно, возможно». Дайте молодому человеку оружие, подвергните его опасности и... Послушайте, любой, кто скажет, что может стопроцентно предсказать результат в 100% случаев, – глупец. Случилось? Нет, не случилось. Было? Не было. Вот и всё. Единственный доказанный случай – это то, что произошло с экипажем Экка, и там был не один человек, который просто прицелился чуть ниже или немножечко промахнулся мимо назначенной цели. Там всё делалось именно умышленно.

Учитывая неопровержимые доказательства обратного, а также тот факт, что, за исключением случая с Экком, ни один немецкий подводник никогда не был обвинён в таких деяниях, я полагаю, следует применить презумпцию невиновности и предположить, что все эти истории лживы. Как я уже сказал, если бы они хотели убивать моряков торгового флота, они бы убивали их, и убили бы очень многих, а вот как раз этого-то и не произошло.

Голливуд заработал миллионы на распространении таких историй. Если даже сейчас глянуть на средства массовой информации, то оказывается, что во Второй Мировой войне не было немцев, а были только нацисты. Не было немецкой армии, а только нацистская. Никаких немецких подводных лодок, а лишь нацистские и т.д. Такой уровень пропаганды был необходим в то время, и было необходимо верить в преступления, совершённые нацистским правительством и подразделениями нацистской

армии. Во время войны вам следует практически демонизировать врага, ибо как ещё можно заставить приличного 19-летнего мальчишку убить кого-то с помощью инструмента самозащиты? Но ведь та война давно кончилась...

Пришло время внимательно изучить каждый документированный случай и рассказать, что найдено, – вместо того чтобы сразу вываливать худшее. Какой была видимость? Какое было море? Какая погода? Как далеко от судна была подводная лодка? Было ли судно вооружено? Находились ли комендоры у пушек? Если да, то стреляли или нет? Кто управлял огнём (если управлял)? Использовалось ли радио, и если да, то как? Пыталось ли судно уйти от атаки? С какого борта судна спускались спасательные шлюпки (относительно подводной лодки)? Была ли у лодки возможность определить, что судно уже покинуто? Какая артиллерия фактически была применена по судну? Были ли спасательные шлюпки спущены под огнём, который мог быть прекращён? Короче: каковы были все обстоятельства? Откуда взялась именно вот эта, конкретно рассматриваемая история о зверствах? Рассказал её именно член команды судна или кто-то другой, кто услышал от кого-то ещё? Ну, и так далее. Описывает ли источник обстоятельства? Есть ли история на самом деле в официальных отчётах? Вот этот последний вопрос, пожалуй, самый интересный. Ведь если бы действительно что-то произошло, то оно должно было быть включено в официальные документы. Опять же, не факт, что описанное в документах – правда. Может, те, кто писал документы, полагали, что это правда. Такое тоже сплошь и рядом.

Я обнаружил два случая очень небрежных сообщений очень авторитетного автора (вероятно, научного сотрудника). Также было много креативных репортажей. Если в спасательной шлюпке были пробоины, то они ну просто должны были быть именно от пулемётной очереди, даже если лодка так и не подошла на дальность стрельбы из пулемёта. В одном случае лодка была обвинена автором в стрельбе по спасательным шлюпкам, пока их спускали, а другой автор описал тот же случай, но уже моряки были расстреляны в воде из пулемёта. Как видим, от писателя к писателю преступление становится всё хуже и хуже. А потом вы обнаруживаете, что командиры лодок ни о чём подобном не писали, а некоторые даже доказали, что ещё и помогали людям, находящимся в воде.

Из тысяч атакованных кораблей лишь очень немногие действительно сообщили о каких-либо нарушениях законов военного времени, и я уверен, что большинство из них могут быть объяснены, если честно вскрыть все обстоятельства. Не могу со стопроцентной уверенностью сказать, что случай с Экком был единственным, но если и было ещё что-нибудь такое, то это определённо было отклонением от нормы. Да, иногда люди нарушают правила, но никакие индивидуальные действия не могут характеризовать всю систему в целом.

Многие авторы сегодня (в том числе и на интернет-форумах) делают всё возможное, чтобы прояснить истинные обстоятельства того или иного случая, но нам всё ещё приходится иметь дело с мусором вроде недавнего фильма про U-571 и ещё ряда «произведений», и похоже, что это будет тя-

нуться ещё долго. Кто-то делает деньги на памяти людей и членов их семей, которые не в силах защитить себя. Со всем этим нужно работать. Те, кто воевали, должны жить с тем, что они действительно делали, и этого достаточно. Приписывать им лишнее – недостойно.

Из «Суда над германцами» Ойгена Дэвидсона:

«Свидетельство, которое, без сомнений, спасло жизнь Дёницу в Нюрнберге, пришло от адмирала Нимитца и от британского адмиралтейства. Оба этих источника признали, что с самого начала войны они (США на Тихом океане и британцы в Скагерраке) приказали своим подводным лодкам топить любые встреченные корабли без разбору и без проверок (британские лодки получили приказ днём топить в Скагерраке германские корабли, а ночью так и вообще любые). Адвокаты Дёница и Редера направили Нимитцу ряд вопросов, и в своих ответах он подтвердил, что весь Тихий океан был объявлен зоной военных действий, и что американским подводным лодкам было приказано атаковать без предупреждения – приказ, который вышел далеко за рамки приказа немецкого, которым определялась лишь зона блокады вокруг Британских островов».

Единственным исключением в неограниченной подводной войне американцев были госпитальные корабли и суда, которым гарантировалась безопасность. Кроме того, американские приказы подводным лодкам вступили в силу в первый же день войны, 7 декабря 1941 года, то есть не возникли в результате событий войны, как немецкие.

Также Нимитц показал, что американские подводники не спасали выживших, если была хоть малейшая опасность для самой подводной лодки, которая имела очень ограниченную пассажировместимость, а кроме того, пленные японцы имели склонность как к убийствам, так и к самоубийствам. Нимитц свидетельствовал, что спасать многих выживших было небезопасно, хотя им часто давали резиновые лодки и продовольствие. Также он писал, что практически всегда пленных доставляли на борт подводной лодки силой.

По его словам, американцы действовали против японской подводной войны не путём репрессий. Он полагал, что неограниченная подводная война совершенно оправдана тактикой японского нападения на Пёрл-Харбор.

В ходе судебных процессов по военным преступлениям все действия германских подводных лодок были оправданы. Подводники освободили Дёница от петли. Он был отправлен в тюрьму, но никак не за бесчеловечное отношение его подводников к морякам союзных торговых флотов. И даже не все судьи трибунала согласились с приговором, который был вынесен Дёницу.

За исключением случая Экка, не нашлось доказанного преднамеренного расстрела немецкими подводниками выживших после потопления – в течение всей войны. А вот по крайней мере один похожий случай был с американскими подводниками – это позорная история с подводной лодкой SS-238 «Уаху» и «Буйо-Мару», японским войсковым транспортом, битком набитым японскими солдатами, 26 января 1943 года.

Литература:

Alleyne, Warren. Barbados At War 1939-1945. Barbados: Warren Alleyne, 1999. ISBN: 9-7680-7720-4. Copyright: Warren Alleyne, 1999.

Bennett, G.H & R. Survivors - British Merchant Seamen in the Second World War. London: The Hambledon Press, 1999. ISBN: 1-85285-182-1. Copyright: G.H. and R. Bennett, 1999.

Blair, Clay Jr. Silent Victory The U.S. Submarine War Against Japan. New York: J.B. Lippincott Company, 1975. ISBN: 0-397-01089-3. Copyright: Clay Blair Jr., 1975.

Browning, Robert M. Jr. U.S. Merchant Vessel War Casualties of World War II. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1995. ISBN 1-55750-087-8. Copyright: Robert M. Browning Jr., 1996.

Bunker, John. Heroes in Dungarees – The Story of the American Merchant Marine in World War II. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1995. ISBN: 1-55750-093-2. Copyright: John Bunker, 1995.

Davidson, Eugene. The Trial of the Germans. New York: Collier Books, 1966. First Collier Book Club edition, 1972. Library of Congress Catalog Card Number 66-27009. Copyright: Eugene Davidson, 1966.

Doenitz, Karl. Memoirs Ten Years and Twenty Days. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1990. ISBN: 0-306-80764-5.

Dupra, Lyle E. We Delivered - The U.S. Navy Armed Guard in World War II. Manhattan, KS: Sunflower University Press, 1997. ISBN: 0-89745-212-7. Copyright: Lyle E. Dupra, 1997.

Elphick, Peter. Liberty – The Ships That Won the War. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1997. ISBN 1-55750-535-7. Copyright: Peter Elphick, 2001.

Gibbs, Archie. U-Boat Prisoner The Life Story of a Texas Sailor. New York: Literary Classics, Inc., 1943. Copyright: King Features Syndicate, Inc., 1943.

Gibson, Charles Dana. Merchantman? Or Ship of War. Camden, ME: Ensign Press, 1986. ISBN: 0-9608996-1-8. Copyright: Charles Dana Gibson, 1986.

High Command of the German Navy. The U-boat Commanders Handbook. Gettysburg, PA: Thomas Publications, 1998. ISBN: 0-939631-21-0.

Hirschfeld, Wolfgang and Brooks, Geoffrey. The Secret Diary of a U-boat. London: Orion Books Ltd., 1997. ISBN: 0-75281-116-9. Copyright: Geoffrey Brooks, 1996.

Horwood, Andrew. Captain Harry Thomasen – Forty Years at Sea. St. John's: Andrew Horwood (self published), 1973. Copyright: Andrew Horwood, 1973.

Moore, Captain Arthur R. A Careless Word... a Needless Sinking. Kings Point, NY: The American Merchant Marine Museum at the U.S. Merchant Marine Academy at Kings Point NY, 1988. Copyright: Captain Arthur R. Moore, 1983.

Morison, Samuel E. The Battle of the Atlantic, September 1939 – May 1943. Volume I of History of United States Naval Operations in World War II. Boston: Little Brown and Company, 1961. ISBN: 0-31658-301-4. Copyright: Samuel E. Morison, 1947.

Morison, Samuel E. The Atlantic Battle Won. May 1943 – May 1945. Volume X of History of United States Naval Operations in World War II. Boston: Little Brown and Company, 1975. ISBN: 0-31658-310-3. Copyright: Samuel E. Morison, 1956.

Mulligan, Timothy P. Neither Sharks nor Wolves The Men of Nazi Germany's U-Boat Arm 1939-1945. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1999. ISBN: 1-55750-594-2. Copyright: Timothy P. Mulligan, 1999.

Padfield, Peter. War Beneath The Sea. New York: John Wiley & Sons Inc., 1998. ISBN: 0-471-24945-9. Copyright: Peter Padfield, 1995.

Rust, Eric C. *Naval Officers Under Hitler – The Story of Crew 34*. New York: Praeger Publishers, 1991. ISBN: 0-275-93709-7. Copyright: Eric C. Rust, 1991.

Savas, Theodore P. *Silent Hunters – German U-boat Commanders of World War II*. Campbell, California: Savas Publishing Company, 1997. ISBN: 1-882810-17-1. Copyright: Theodore P. Savas, 1997.

Slader, John. *The Fourth Service – Merchantmen at War 1939-45*. Wimborne Minster, Dorset: New Era Writer's Guild (UK) Ltd., 1995. ISBN: 1-899694-45-5.

Standard Oil Company (New Jersey). *Ships of the Esso Fleet in World War II*. New Jersey: Standard Oil Company, 1946. Copyright: Standard Oil Company (New Jersey), 1946.

Taylor, Telford. *The Anatomy of the Nuremberg Trials*. Boston: Little, Brown and Company, 1992. ISBN: 0-316-83400-9. Copyright: Telford Taylor, 1992.

Tennent, Alan J. *British and Commonwealth Merchant Ship Losses to Axis Submarines 1939-1945*. Stroud: Sutton Publishing, 2001. ISBN: 0-7509-2760-7. Copyright: Alan J. Tennent, 2001.

Deposition by the First Officer of the SS *Cardonia*.

Letter from Gus Warren Darnell Captain of the SS *Cardonia*.

Letter from Tom McTaggart Chief Engineer on the MS *Esso Bolivar*.

U-126 KTB (Kriegstagebuch – war diary / logbook).

National Archives documents too numerous to mention.

Member's area at www.uboaat.net.

My father's account of the sinking of the SS *Cardonia*.

Статья опубликована 19 июня 2003 г. на uboaat.net.