

АЗБУКА  
БЕСТСЕЛЛЕР

Сесил Скотт  
Форестер

«ГРЕЙХАУНД»,  
или ДОБРЫЙ ПАСТЫРЬ



Санкт-Петербург

УДК 821.111  
ББК 84(4Вел)-44  
Ф 79

C. S. Forester  
THE GOOD SHEPHERD  
Copyright © Cassette Productions Ltd, 1955  
This edition is published by arrangement with  
The Peters Fraser and Dunlop Group Ltd  
and The Van Lear Agency LLC  
All rights reserved

Перевод с английского  
Екатерины Доброхотовой-Майковой  
Серийное оформление Вадима Пожидаева  
Оформление обложки Виктории Манацковой

ISBN 978-5-389-15849-8

© Е. М. Доброхотова-Майкова,  
перевод, статья, 2020  
© Издание на русском языке,  
оформление.  
ООО «Издательская Группа  
„Азбука-Аттикус“», 2020  
Издательство АЗБУКА®

## Предисловие

Английского писателя Сесила Скотта Форестера (1899–1966) в России знают главным образом по приключениям капитана Горацио Хорнблауэра, действие которых происходит во время Наполеоновских войн. Теперь, благодаря фильму «Грейхаунд», наши читатели смогут познакомиться с одним из главных его романов — «The Good Shepherd» (1955). Название романа отсылает к евангельской притче о добром пастыре (Ин. 10: 11): «Я есмь пастырь добрый: пастырь добрый полагает жизнь свою за овец», или в переводе на современный русский язык: «Я — хороший пастух, ведь хороший пастух отдает свою жизнь за овец» (перевод Российского библейского общества). Капитан эскадренного миноносца «Килинг» (в фильме — «Грейхаунд», то есть «Гончая») Джордж (в фильме — Эрнест) Краузе — хороший пастух; он во главе группы охранения из двух эсминцев и двух сторожевиков ведет свое стадо — конвой — через Атлантику, защищая его от волчьей стаи немецких подводных лодок. «Волчья стая» в данном случае не поэтическая метафора, а военный термин. Тактика волчьей стаи была разработана к 1938 году

## ПРЕДИСЛОВИЕ

адмиралом Карлом Дёницем (1891–1980), который в 1939-м стал командующим подводным флотом, а в 1943-м — главнокомандующим ВМФ нацистской Германии. «Волчья стая» из шести—девяти подводных лодок выстраивалась в завесу на пути предполагаемого следования каравана. Как только одна из лодок обнаруживала вражеские суда, она начинала преследование, при этом отправляя координаты и курс своего движения в штаб подводных сил, который на основании полученных данных координировал действия подводных лодок. Атака объединенными силами «стаи» осуществлялась ночью из надводного положения; благодаря низкому силуэту в темноте субмарины были почти незаметны среди волн. Начало 1943 года, когда происходит действие книги, — время последних триумфальных побед Дёница, за которыми последовал катастрофический разгром. Одной из главных причин этого разгрома стало усовершенствование радара — с переходом на сантиметровый диапазон глубина перестала быть надежным убежищем для подлодок.

С. С. Форестер знал жизнь военного флота не только как автор морских романов, но и по собственному опыту. Как многие британские писатели, которым возраст или здоровье не позволяли идти на фронт, он с началом войны поступил на работу в Министерство информации — правительственный орган, существовавший в Британии с сентября 1939-го по март 1946-го. Его отправили в Соединенные Штаты писать статьи, рассказы и сценарии, которые поддер-

## ПРЕДИСЛОВИЕ

живали бы симпатии американцев к Англии и способствовали бы вступлению США в войну. Как журналист, он часто бывал на военных кораблях. Самая значительная его книга этого периода, «Корабль» (1943), основана на интервью с офицерами и командой британского легкого крейсера «Пенелопа», который в романе выведен под названием «Артемида». В том же сорок третьем году, когда вышел «Корабль», американское Адмиралтейство отправило Форестера на линкор «Теннесси» под командованием адмирала Кинкейда, атаковавший японские базы вблизи Алеутских островов. Здесь, стоя на мостике линкора рядом с капитаном, писатель впервые ощутил сильную боль в ногах и сначала решил, что от сырости и холода схватил ревматизм. Однако это оказалась тяжелейшая болезнь — атеросклероз. В перспективе у Форестера была ампутация ног, на ближайшее же время ему велели превратиться в овощ: ничего не делать, ни из-за чего не волноваться и ни о чем не думать. Не думать он не мог, поэтому начал писать следующую книгу — «Коммодор», о приключениях Хорнблауэра в России в 1812 году. Несмотря на некоторое количество «развесистой клюквы», эта книга исполнена восхищения перед мужеством русских солдат и офицеров. За время работы над «Коммодором» развитие болезни чудесным образом остановилось, и Форестер научился жить со своей инвалидностью — настолько, что в 1944-м вернулся к деятельности военного пропагандиста и журналиста. Свою следующую книгу он закончил у бе-

## ПРЕДИСЛОВИЕ

регов Японии на борту британского крейсера «Свифтшур».

В «Добром пастыре» Форестер вновь вернулся к событиям Второй мировой войны. Двое суток из жизни американского капитана описаны с документальной подробностью и достоверностью. Помимо прочего, упомянуто многое из того, что впоследствии помогло союзникам выиграть Битву за Атлантику: радар, высокочастотная радиопеленгация, криптография. Кроме американского эсминца и двух сторожевиков — канадского и британского, — в охранение входит польский эсминец. Сама Польша к тому времени была оккупирована гитлеровскими войсками, однако часть польского флота за несколько дней до начала войны эвакуировали в Британию в ходе операции «Пекин». Из четырех польских эсминцев три, «Бужа», «Блыскавица» и «Гром», добрались до Эдинбурга и в дальнейшем принимали активное участие в боевых действиях совместно с Королевским флотом (четвертый, «Вишер», после героического сопротивления был потоплен немцами на третий день войны). «Бужа» и «Блыскавица» пережили войну и были возвращены Польше. «Блыскавицу» и сегодня можно видеть в порту Гдыни как корабль-музей.

*Е. Доброхотова-Майкова*

*С благодарностью  
вице-адмиралу ВМС США (в отставке)  
Ральфу У. Кристи,  
бывшему командующему подводными силами  
юго-западного сектора Тихого океана,  
и  
капитану второго ранга  
Дж. Д. П. Ходаппу,  
бывшему командиру корабля ВМС США  
«Холл»*

Горизонт в этот ранний час казался ближе обычного. Между блеклым небом и серым морем не было четкого перехода, просто две родственные стихии сливались в сгущении облачной пелены. За пределами этого хмурого кольца море уходило во все стороны на тысячу миль, глубина его составляла две мили — такие масштабы трудно охватить умом, хотя мы легко принимаем их как научный факт. В двух милях внизу лежало морское дно, темнее самого длинного и темного туннеля, когда-либо созданного человеком, под давлением, какого не достичь на заводе или в лаборатории, неведомое и неисследованное; никто из людей его не видел, и лишь их мертвые тела попадали туда в стальных гробах раздавленных кораблей. А сами корабли, в глазах ничтожных людишек такие большие и прочные, оседали в холод и мрак векового ила, словно пылинки на паркет бального зала.

На поверхности моря, ограниченной близким горизонтом, качалось множество кораблей. Длинные серые валы катили с северо-востока

нескончаемой чередой, и каждый показывал свою безграничную мощь. Каждому кораблю отвешивали почтительный поклон, кренясь на борт, затем начинали подъем, задрав нос к небу, чтобы, достигнув вершины, качнуться на другой борт и заскользить с высокого склона — нос опущен, корма задрана, и так снова и снова, переваливаясь с борта на борт и с носа на корму. Глядя на корабли, идущие параллельными линиями и колоннами, можно было проследить направление и позицию каждого вала — наискось через колонны и линии: корабли взбирались на гребень и соскальзывали вниз, так что на виду оставались только верхушки мачт, кренились на правый борт и на левый, друг к другу и друг от друга, сколько хватало терпения смотреть.

Корабли были самые разные: грузовозы и танкеры, большие и малые, старые и новые, с грузовыми полумачтами и стрелами кранов. Все они упорно двигались на восток, будто направляемые единой волей, их пенные следы были строго параллельны; а если пронаблюдать за ними, можно было заметить, что через долгие неравномерные промежутки времени они поворачивают на несколько градусов вправо или влево, задние вслед за передовыми. Однако вскоре наблюдатель убедился бы, что, несмотря на изменения курса, в целом строй кораблей движется к осту, упорно и неуклонно, час за часом преодолевая по несколько миль из тысячи, отделяющей его от неведомой цели

на востоке. Все эти корабли направлял единый дух.

Впрочем, пронаблюдав подольше, можно было бы заметить, что дух этот не совсем непогрешим, а корабли — не безупречные машины. Почти каждое изменение курса тридцати семи кораблей сопровождалось какой-нибудь накладкой. Опытного наблюдателя это бы несколько не удивило, даже будь корабли просто механизмами, потому что каждый отличался от соседних, каждый по-своему слушался руля, по-своему реагировал на волны, набегавшие спереди, со скулы или с траверза<sup>1</sup>, по-своему сносился ветром. А поскольку корабли шли на расстоянии четверть мили в линии и полмили в колонне, мелкие расхождения были чреватые самыми серьезными последствиями.

Корабли бы вели себя по-разному, даже будь они безупречны сами по себе, а они были далеко не безупречны. Моторы в каждом работали не совсем равномерно, топливо было не совсем однородным, трубы со временем засорялись, клапаны открывались не полностью, и винты, приводимые в движение моторами, вращались с разной скоростью. Компасы тоже не бывают абсолютно точными. А поскольку по мере расходования топлива и припасов менялась осадка, тяга винтов давала бы разные результаты, даже если бы каким-то чудом их скорость вращения оставалась одной и той же.

---

<sup>1</sup> См. морской словарь в конце книги.

Каждая из переменных создавала расхождение относительных позиций не больше нескольких футов за минуту, но в плотном строю кораблей несколько футов в минуту за двадцать минут могут привести к катастрофе.

А помимо механических переменных, существовала человеческая переменная, самая переменчивая из всех. Человеческие руки вращали штурвал, человеческие глаза наблюдали за датчиками, от человеческого умения зависело, сильно ли дрожит стрелка на картушке компаса. Люди были разные: с быстрой реакцией и с замедленной, осторожные и беспешные, с многолетним опытом и почти зеленые новички. И разница между людьми была важнее разницы между кораблями. Разница между кораблями могла привести к катастрофе за двадцать минут, но человеческая переменная — необдуманный или неверно понятый приказ, перекладка руля не в ту сторону или погрешность в расчетах — могла привести к катастрофе за двадцать секунд. Сменой курса руководил головной корабль центральной колонны; спуск двух флажков, реющих на его сигнальном фале, означал начало поворота — одного из серии, распланированной днями раньше. Легко было повернуть не туда, еще легче — засомневаться на миг, куда поворачивать, так же легко было усомниться в компетентности мателота. Осторожный человек мог чуть-чуть промедлить с отдачей приказа, ожидая, что сделают другие, и таким образом под-

ставить свой борт под нос корабля из соседней колонны. И любая такая ошибка грозила смертью.

В сравнении с огромностью моря корабли выглядели крошечными, незначительными; могло показаться чудом, что они пересекают эту огромность пред лицом сил природы и уверенно достигают цели. Это сделал возможным изобретательный человеческий ум, опыт и знания, накопленные со времен первого кремневого орудия и первых наскальных знаков. Теперь изобретательный человеческий ум добавил в число опасностей. Низкое небо и серые валы несли в себе угрозу, однако корабли продолжали сложные маневры в тесном строю на волосок от беды, ибо, прекрати они маневрировать и разойдись на безопасное расстояние, их бы подстерегали еще худшие беды.

Там, куда шли корабли, ждали мужчины, женщины, дети. Они не знали о существовании именно этих кораблей, не знали их названий, не знали, как зовут людей, отделенных от холодной огромности моря лишь тремя четвертями дюйма стальной обшивки. Если эти и тысячи других кораблей не дойдут до цели, мужчины, женщины и дети будут страдать от голода, холода и болезней. Их может разорвать на куски бомбой. Их может постичь еще худшая участь — участь, которую годы назад хладнокровно сочли худшей; они могут подпасть под гнет тирана, лишиться своих свобод, а если так — они чувствовали это инстинктивно,

даже если и не могли обосновать логически, — пострадают не только они сами, но и весь человеческий род, мир в целом станет менее свободным.

Некоторые на кораблях это знали, даже если необходимость держать курс и место в строю вытесняла у них из головы подобные мысли, но многие ни о чем таком не думали и переживали опасности и тяготы по другим причинам, а то и вовсе без причин: люди, желавшие денег, выпивки, женщин или той уверенности в завтрашнем дне, что дают иногда деньги; люди, которым многое надо было забыть, и недоумки, которым нечего было забывать; кого-то погнала на флот необходимость кормить детей, кто-то бежал от неразрешимых проблем.

Одни обеспечивали вращение винтов, другие — сохранение места в строю, третьи поддерживали рабочее состояние корабля, а четвертые кормили тех, кто всем этим занят. Но покуда они исполняли свой долг — из высоких побуждений или из низких, а кто-то и вовсе сам не зная зачем, — они были просто деталями своего корабля. Детальями, в силу человеческого разнообразия не обработанными до единого стандарта, — и они, или их корабли (не разделяя корабль и команду), оставались материальными объектами, которые одна сторона защищает, а другая пытается уничтожить, объектами, которые проведут через океан или отправят в ледяные глубины.

Среда. Предполуденная вахта —  
8:00–12:00

В конвое было почти две тысячи человек, в эскорте из двух эсминцев и двух сторожевых кораблей — более восьмисот. За три тысячи жизней и материальное имущество на пятьдесят миллионов долларов (бесполезное численное выражение неоценимого) отвечал кавторанг ВМС США Джордж Краузе, сорока двух лет, рост пять футов девять дюймов<sup>1</sup>, вес сто пятьдесят пять фунтов<sup>2</sup>, телосложение среднее, цвет глаз серый, командующий эскортом и капитан эсминца «Килинг» типа «Мэхен» водоизмещением пятнадцать тысяч тонн, спущенного на воду в 1938-м.

Это голые факты, а факты порой ничтожны. Позади, в середине конвоя, шел танкер «Хендриксон». По балансовой отчетности компании-владельца танкер оценивался в четверть миллиона долларов, а груз нефти — еще в четверть миллиона, и все это не значило ровным счетом ничего, а вот тот факт, что, доставлен-

---

<sup>1</sup> 175 см.

<sup>2</sup> 70 кг.

ный в Англию, его груз обеспечит час под парами всему британскому флоту, означал неизмеримо много — как оценить в деньгах час свободы для мира? Человеку, мучимому жаждой в пустыне, безразлично, сколько банкнот у него в карманах. Вес кавторанга Краузе был фактом вполне существенным, так как влиял на время, за которое тот успеет добраться до мостика в критической ситуации, и даже мог косвенно указывать, что ему хватит сил оставаться там, сколько потребуется, невзирая на физическую нагрузку. Это было куда важнее балансовой стоимости «Хендриксона» даже для владельцев танкера, хотя те никогда не слышали про кавторанга ВМС США Краузе. И уж тем более их не волновало, что он сын лютеранского пастора, воспитан в строгой вере и очень хорошо знает Библию. Однако все это было чрезвычайно важно, поскольку на войне личность и характер командира влияют на события больше, чем мелкие материальные вопросы.

Он был у себя в каюте, только что вышел из душа и теперь вытирался. Возможность помыться выдалась впервые за тридцать шесть часов, и следующая могла представиться не скоро. То было блаженное время после отмены предрассветной боевой тревоги. Краузе надел толстые шерстяные кальсоны и фуфайку, рубашку и брюки, носки и ботинки. Он только что закончил причесываться — действие скорее формальное, поскольку жесткий русский ежик пригладить было невозможно. Краузе

глянул в зеркало — убедиться, что выбрит как следует. Его глаза (не то чтобы совсем серые, скорее неопределенного серо-болотного цвета) встретились со взглядом отражения равнодушно, как если бы смотрели на кого-то чужого. Краузе и был чужаком для самого себя, кем-то, о ком следует не думать или думать отстраненно. Его тело служило не более чем орудием для выполнения долга.

Душ, бритве и чистая рубашка так поздно утром — отклонение от правильного порядка вещей, вызванное превратностями войны. Краузе уже три часа был на ногах. Он поднялся на мостик в темноте до объявления предрассветной тревоги, чтобы заранее быть готовым к опасности, которую сулило это время суток, и стоял там, покуда ночная чернота медленно сменялась серой зарей, а корабль и команда ждали в полной боеготовности. Когда стало совсем светло — если можно так сказать про нынешнюю тоскливую серость — и боевую тревогу отменили, Краузе смог прочесть принесенные радистом сообщения, принять рапорта у командиров отделений, осмотреть в бинокль подчиненные ему боевые корабли по правому и левому борту, а также маневрирующий сзади конвой. Час после восхода — самое безопасное время, и Краузе мог ненадолго уйти к себе в каюту. Встать на колени и помолиться. Позавтракать. А затем принять душ и сменить рубашку, хоть и странно было делать это сейчас, а не в начале нового дня.

Убедившись, что тщательно выбрит, он отвернулся от чужака в зеркале и замер на мгновение: рука на спинке стула, глаза смотрят на палубу под ногами.

«Вчера и сегодня и во веки»<sup>1</sup>, — тихонько проговорил он, как всегда, когда заканчивал себя инспектировать. Этот стих из тринадцатой главы Послания к Евреям отмечал тот факт, что Краузе начал новый отрезок жизненного пути к смерти и вечной жизни за гробом. Он уделил этим мыслям должное внимание, и покуда мозг был занят ими, тело машинально сохраняло равновесие, поскольку эсминец качало, как может качать только эсминец — и как его качало без перерыва последние несколько дней. Палуба под ногами вздымалась и падала, сильно наклоняясь вправо и влево, вперед и назад, порой словно передумывая на полпути и резким содроганием нарушая ритм, в котором скудная обстановка каюты дребезжала от вибрации винтов.

Краузе окончил Аннаполис двадцать лет назад, из них тринадцать провел в море, по большей части на эсминцах; его тело прекрасно сохраняло равновесие на кренящемся корабле, даже если сам Краузе в эти мгновения думал о бессмертии души и бренности всего сущего.

Он потянулся к свитеру, который собирался надеть следующим, но тут звонок в пере-

---

<sup>1</sup> Иисус Христос вчера и сегодня и во веки Тот же (Евр. 13: 8).

борке издал резкую ноту, а из переговорной трубы раздался голос лейтенанта Карлинга, заступившего на вахту после отбоя тревоги.

— Капитана на мостик, сэр, — сказал Карлинг. — Капитана на мостик, сэр.

В голосе слышалось волнение. Краузе не стал брать свитер, а сразу снял с вешалки китель. Другой рукой он отодвинул стеклотканевую занавеску на двери и в одной рубашке, с кителем в руке взбежал на мостик. Семь секунд прошло от звонка до того мгновения, когда Краузе вошел в рубку. Еще секунды, чтобы осмотреться, у него не осталось.

— Гарри установил контакт, сэр, — сообщил Карлинг.

Краузе метнулся к радиотелефону — радиации межсудовой связи:

— Джордж — Гарри. Джордж — Гарри. Прием.

Говоря, он глядел на вздымающееся море по левому борту. В трех с половиной милях слева шел польский эсминец «Виктор», в трех с половиной милях за ним — британский сторожевой корабль «Джеймс»; он был на раковине «Виктора», далеко за кормой, так что едва виднелся над углом надстройки и на таком расстоянии часто пропадал из виду, когда одновременно с «Килингом» оказывался в подошве волны. Гарри — позывной «Джеймса». Как раз когда Краузе поймал его взглядом, радиотелефон заблеял. Никакие помехи не могли скрыть характерные английские интонации.

— Дальний контакт, сэр. Пеленг три-пять-пять. Прошу разрешения на атаку.

Одиннадцать слов, из которых одно можно было бы опустить. Однако они составляли невероятной сложности задачу, в которой требовалось учесть десятка два факторов, — а решение надо было найти за наименьшее число секунд. Краузе отыскал глазами репитер, и привычный ум мгновенно упростил один фактор. Контакт по пеленгу три-пять-пять, на данном отрезке зигзага это впереди от левого траверза. «Джеймс», крайний из четырех кораблей эскорта, в трех милях левее конвоя. В таком случае немецкая подлодка — если контакт и впрямь указывает на присутствие немецкой подлодки, что далеко не факт, — должна быть в нескольких милях от каравана и немного впереди по левому траверзу. Взгляд на часы: через четырнадцать минут очередная смена курса. Поворот вправо, то есть конвой пойдет прочь от подлодки. Довод за то, чтобы оставить ее в покое.

Были и другие доводы в пользу такого решения. Завеса состояла всего из четырех кораблей; когда они находились на позициях, их только-только хватало, чтобы прощупывать гидролокаторами весь огромный фронт конвоя. Отряды один — или два, — и завесы, считай, не останется, только дыры, куда могут проскользнуть другие подлодки. Помимо этого весомого фактора, оставался другой, еще более весомый, тревоживший каждого флотского

офицера со времен парусного флота. «Джеймсу» придется идти полным ходом, он сильно отклонится от курса каравана. Поиск может занять много часов, и, вне зависимости от результата, «Джеймс» вынужден будет догонять конвой. Это означает час, два, три полного хода, при котором сожгутся дополнительные тонны топлива. Резерв топлива есть, но небольшой. Оправданно ли сейчас, в самом начале действий, тратить этот резерв? Всю профессиональную жизнь Краузе учили, что разумный офицер бережет резерв для решающего сражения. Это был довод — всегдашний довод — в пользу осторожности.

С другой стороны, есть контакт. Возможно — и даже вероятно, — подлодку удастся уничтожить. Уничтожение подлодки — значительный успех сам по себе, а последствия могут быть даже более важными. Если дать подлодке уйти, она всплывет и по радио сообщит своему командованию о судах в этой точке Атлантики — судах, которые могут быть только конвоем союзников, а значит — мишенью для немецких торпед. И это еще не худшее; подлодка может всплыть и, пользуясь тем, что на поверхности скорость у нее вдвое больше, чем у каравана, держать его под наблюдением, определить его скорость и основной курс, вызвать — если командование это еще не сделало — волчью стаю других подлодок для перехвата и массивной атаки. Уничтожив ее, можно все это предотвратить; даже

если она просто не всплывет в ближайшие часы-два, то конвой успеет оторваться, и найти его немцам будет куда труднее. При большой удаче они и вовсе не сумеют его найти.

— Все еще поддерживаю контакт, сэр, — проквাকাля рация.

Прошло двадцать четыре секунды, с тех пор как Краузе поднялся на мостик, пятнадцать — с тех пор как сложнейшая задача встала перед ним во всей своей полноте. Хорошо, что долгими часами на мостике, долгими одинокими часами у себя в каюте Краузе тщательно обдумывал сходные задачи. Сколько ни думай, невозможно предусмотреть любую обстановку; нынешние обстоятельства — пеленг контакта, количество топлива, положение конвоя, время суток — составляли одну из тысяч возможных комбинаций. А были и другие факторы, которые Краузе анализировал заранее: он — американский офицер во главе союзного каравана. По чисто формальной причине (большая выслуга) ему, не слышавшему ни одного вражеского выстрела, поручили командовать молодыми капитанами, у которых за плечами два с половиной года войны. Это добавляло множество значимых факторов, не имеющих численного выражения, в отличие от расхода топлива или даже вероятности уничтожить немецкую подлодку после обнаружения дальнего контакта. Что подумает о нем капитан «Джеймса», если не дать разрешения на атаку? Что подумают о нем моряки в конвое, если

другие подлодки прорвут завесу, ослабленную по его приказу? Станет ли одно правительство, получив рапорта, жаловаться другому на его, Краузе, безрассудство? Или на его излишнюю осторожность? Будут ли офицеры одного флота презрительно качать головой, а офицеры другого — неискренне его выгораживать? Слухи в вооруженных силах разносятся быстро, и то, что говорят моряки, рано или поздно доходит до конгрессменов и членов парламента. Добросоюзнические отношения в какой-то мере зависят и от его решения, а от добросоюзнических отношений зависят победа и свобода всего мира. Эти стороны задачи Краузе тоже обдумал загодя, но сейчас они не влияли на его решение, лишь увеличивали бремя ответственности на его плечах.

— Разрешаю, — произнес он.

— Есть, сэр, — ответила рация.

И тут же заквакала снова:

— Орел — Джорджу. Прошу разрешения помочь Гарри.

Орел — позывной польского эсминца «Виктор» на левом траверзе «Килинга», между ним и «Джеймсом», а голос принадлежал молодому британскому офицеру, переведенному на «Виктор» для радиотелефонной связи.

— Разрешаю, — сказал Краузе.

— Есть, сэр.

«Виктор» повернул практически сразу, как прозвучали эти слова; его нос рассек волну фонтаном брызг, и эсминец накренился на

корму, все еще поворачивая, набирая скорость, чтобы присоединиться к «Джеймсу». «Виктор» и «Джеймс» — тандем, уже осуществивший в предыдущем походе одно «вероятное потопление». На «Джеймсе» стоит новый гидроакустический дальномер; у них с «Виктором» отработана система совместной охоты. Эти два корабля — боевые товарищи; Краузе с момента донесения о контакте знал, что, отпуская один, должен будет отпустить и второй, чтобы повысить шансы на успех.

С вызова из каюты прошло пятьдесят девять секунд; меньше чем за минуту Краузе принял трудное решение и отдал приказы, претворяющие решение в действие. Теперь требовалось наиболее эффективно расположить оставшиеся два корабля — «Килинг» и канадский «Додж» на его правой раковине, то есть попытаться двумя кораблями заслонить тридцать семь. Конвой занимал три квадратных мили моря, огромная цель для пущенной наугад торпеды, а выпустить ее результативно можно было из любой точки полукруга обхватом в сорок миль. Даже наилучшая попытка создать охранение из двух кораблей была бы жалким компромиссом, но и эту попытку еще только предстояло сделать...

Краузе снова заговорил в рацию:

— Джордж — Дикки.

— Сэр! — тут же проквакала рация. Очевидно, «Додж» ждал приказа.

Форестер С. С.

Ф 77 «Грейхаунд», или Добрый пастырь : роман / Сесил Скотт Форестер ; пер. с англ. Е. Доброхотовой-Майковой. — СПб. : Азбука, Азбука-Аттикус, 2020. — 352 с. — (Азбука-бестселлер).

ISBN 978-5-389-15849-8

Впервые на русском — классический роман Сесила Скотта Форестера, прославившегося циклом книг о приключениях капитана Хорнблауэра. Книга, которую называли «пожалуй, лучшим приключенческим романом о Второй мировой войне» (*Life*) и «самым увлекательным морским приключением со времен хемингуэевского „Старика и моря“» (*The Guardian*). Действие происходит в самом начале Второй мировой войны. Международный конвой из 37 кораблей союзников должен пересечь беспокойные и тающие много опасностей воды северной Атлантики. За конвоем, подобно стае волков, идут по следу нацистские подводные лодки, готовые пустить на дно суда союзников при первой же возможности. Джордж Краузе, капитан одного из кораблей сопровождения, — старый морской волк, но в подобных боевых действиях он принимает участие впервые; на его плечах не только ответственность за ценный груз, но и жизнь трех тысяч человек...

«Я рекомендую книги Форестера всем, кто умеет читать» (Эрнест Хемингуэй).

В 2020 году в мировой прокат выходит экранизация этого классического произведения. Главную роль исполнил Том Хэнкс, выступивший также автором сценария. Режиссер-постановщик — Аарон Шнайдер («Похороните меня заживо», сериал «Лучшие»).

УДК 821.111

ББК 84(4Вел)-44

Литературно-художественное издание

СЕСИЛ СКОТТ ФОРЕСТЕР  
«ГРЕЙХАУНД»,  
ИЛИ ДОБРЫЙ ПАСТЫРЬ

Ответственный редактор Александр Гузман  
Редактор Александра Питчер  
Художественный редактор Виктория Манацкова  
Технический редактор Татьяна Раткевич  
Компьютерная верстка Елены Долгиной  
Корректоры Елена Терскова, Валентина Гончар  
Главный редактор Александр Жикаренцев

Подписано в печать 02.07.2020. Формат издания 84 × 100<sup>1/32</sup>.  
Печать офсетная. Тираж 4000 экз. Усл. печ. л. 17,16.  
Заказ № .

Знак информационной продукции  
(Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.):

16+

ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“» —  
обладатель товарного знака АЗБУКА®  
115093, г. Москва, ул. Павловская, д. 7, эт. 2, пом. III, ком. № 1  
Филиал ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“»  
в Санкт-Петербурге  
191123, г. Санкт-Петербург, Воскресенская наб., д. 12, лит. А  
ЧП «Издательство „Махаон-Украина“»  
Тел./факс: (044) 490-99-01. E-mail: sale@machaon.kiev.ua  
Отпечатано в соответствии с предоставленными материалами  
в ООО «ИПК Парето-Принт».  
170546, Тверская область, Промышленная зона Боровлево-1,  
комплекс № 3А.  
www.pareto-print.ru



Y-ABA-24253-01-R