





Роберт Тойфл фон Фернланд

Будни подлодки

▼ PRINCIPIUM ▼

МОСКВА
2019

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53
Т509

Роберт Тойфл фон Фернланд
БУДНИ ПОДЛОДКИ

Перевод с немецкого языка, вступительная статья
В. Телицын

U-BOOTS TAGWERK
Robert Teufel von Fernland

Подготовка текста к изданию
Н. Тимошенко, Е. Середенко

Роберт Тойфл фон Фернланд

Т509 Будни подводки / Роберт Тойфл фон Фернланд / Пер.
с нем. — М.: Принципиум, 2019. — 288 с., с ил.
ISBN 978–5–90655–743–8

Средиземное море являлось одним из важнейших театров военных действий в Первой мировой войне.

Известный подводник австро-венгерского флота Роберт Тойфл фон Фернланд на страницах своих воспоминаний, написанных непосредственно после окончания мирового противостояния, дает яркое, профессиональное описание службы на австрийских и германских подводных лодках.

Он увлекательно повествует об опасностях и успехах, тепло вспоминает боевых товарищей и делится уникальным опытом командования новым на тот момент видом вооружения, имевшим все шансы на изменение хода войны.

На русском языке публикуется впервые.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53

ISBN 978–5–90655–743–8

© ООО «Принципиум», 2019

Содержание

В.Л. Телицын	
Из династии морских офицеров	7
Роберт Тойфл фон Фернланд	
БУДНИ ПОДЛОДКИ	
Глава 1. Первые походы	18
Глава 2. Захват парохода «Кёниг Альберт»	42
Глава 3. Пролив Отранто	60
Глава 4. На U-21	71
Глава 5. Командую подводной лодкой в Средиземном море	98
Глава 6. Потопление японского эсминца в Эгейском море	129
В.Л. Телицын	
Боевые будни U-27	141
Подводный флот Австро-Венгрии и его роль в Мировой войне	142
U-27 встает в строй	145
Атака французской подводной лодки «Архимед»	149
В проливе Отранто	152
У Сицилии	153
Потопление «Зиновиа»	155
Пленение греческого машиниста Скоурлетополоса	157
Возвращение домой	160
Участие в морском сражении в проливе Отранто	162
У побережья Северной Африки	166

Потопление барка «Роланд»	167
Торпедирование японского эсминца «Сакаки»	169
Возвращение на базу	176
Столкновение с U-10	179
Французская подводная лодка «Фарадей» атакует	183
Авиаудар по U-27	185
В борьбе против Нептуна	187
«Вижу конвой!»	194
Командир ранен!	197
Приключения на острове Ово	209
Потопление британского эсминца «Феникс»	212
В проливе Отранто	219
Испанский пароход «Роберто»	221
Под парусом!	223
В Бейруте	226
Курс на Кипр	228
Захват турками пленных моряков с «Антуанетты»	233
Наконец-то домой	235
Оглядываясь на авантюрный поход	241
Причины большого расхода смазочного масла	243
Конец Австро-Венгрии	245
Приложение 1. Биографии офицеров U-27	249
Приложение 2. Биографии членов экипажа	274
Именной указатель	284
Указатель кораблей и подводных лодок	286

Из династии морских офицеров

Роберт Тойфл фон Фернланд родился 5 августа 1885 года в Вене, в семье контр-адмирала военно-морского флота Австро-Венгерской империи Йозефа Тойфла фон Фернланд (1842–1923). Отец — бесстрашный воин (об этом свидетельствовали пять военных орденов и медали), и сын рос похожим на него. Выбирать профессию не пришлось — однозначно военно-морская служба. После окончания средней школы в Вене учился в Военно-морской академии в Фиуме.

С 18 июня 1904 года он — гардемарин 2-го класса. В звании фрегаттенлейтенанта с 17 сентября 1904 года служил на броненосце-додредноуте «*Армад*», на котором совершил плавание в Левант. За этот рейд был отмечен оттоманским орденом Меджидие 5-й степени.

15 октября 1906 года Тойфл фон Фернланд был произведен в гардемарины 1-го класса и назначен служить сигналь-кадетом на броненосце «*Санкт Георг*», которым командовал капитан Людвиг Риттер фон Хённел. Путеше-

ствии на «*Санкт Георге*», вместе с бронепалубным крейсером «*Асперн*», привело Тойфла в Джеймстаун, Вирджиния (США), где проходили празднования в честь 300-летнего юбилея первого английского поселения. Затем последовала служба на броненосном крейсере «*Кайзер Карл*» и линкоре «*Тебеттхоф*». В 1908 году Тойфл служил на броненосце «*Эригерцог Фердинанд*». 1 ноября 1908 года получил звание фрегаттенлейтенанта. 24 сентября 1909 года пришел на подводный флот (база Пола), служил под командованием корветтенкапитана Эриха Хейсслера. После двухмесячного отпуска в июле 1912 года он за свой счет прошел курс летной школы в Винер-Нойштадте, где получил диплом военного пилота. В августе 1912 года Тойфл стал вторым офицером на миноносце № 45, позже на миноносце № 24, а в начале декабря на миноносце «*Кайман*».

1 января 1913 года Тойфл был повышен до звания линиешиффслейтенант. 9 января 1913 года прибыл на военно-морскую авиационную базу, где совершил несколько полетов. 24 января 1913 года потерпел аварию на аэроплане, был легко ранен. Он покинул авиацию в начале марта, снова получив назначение на «*Эригерцог Фердинанд*». В июне был переведен на «*Пандур*», а 9 октября он получил под свою команду миноносец № 5. С 1 января по 8 апреля 1914 года он был командиром миноносца № 1 и миноносца № 9. С 26 июня 1914 года командовал находящимися

в резерве подводной лодкой U-1 и подводной лодкой U-2. С 23 июля по 1 августа он командует базой миноносцев¹.

В 1914 году вспыхнула Мировая война.

2 августа 1914 года Тойфл был назначен офицером на крейсер «*Кайзер Франц Йозеф I*». На этом посту он прослужил до 30 августа 1915 года. С 10 сентября по 30 октября 1915 года прошел подготовку на курсах командиров подводных лодок. Подводная война стала составной частью мировой трагедии...

Как отмечают современные исследователи, «к началу Первой мировой войны все морские державы можно было достаточно несложно разделить на главные, имеющие значительные военно-морские силы с разнообразными и многочисленными кораблями всех классов, и второстепенные, обладающие лишь сугубо местными флотами, включающими, в лучшем случае, немногие десятки малых единиц и лишь отдельные крупные боевые суда. К первым, безусловно, можно отнести Британию, США, Германию, Россию и Францию; с некоторым сомнением к ним можно приплюсовать еще и Италию. В обширный круг вторых попадает большинство остальных стран Европы и наиболее развитые государства Латинской Америки. Ну, а в третью категорию — страны, военно-морские силы которых можно рассмотреть только в лупу, относились

¹ Trulei O. Torpedo los! S.M. U 27 im Weltkrieg. Wien, 2010. S. 93.

прочие державы, обладатели разве что пары-другой совсем малых канонерских лодок (иногда гордо именуемых «крейсерами») и других корабликов, боевым значением уже совсем не обладавших. В эту почти стройную систему проблематично включить только одну имперскую державу, Австро-Венгрию¹. С одной стороны, двуединая монархия (часто презрительно именуемая “лоскутной” по причине наличия в ее составе массы различных по традициям и религии народов) явно претендовала тогда на роль одной из ведущих стран Европы, опираясь при этом главным образом на весьма многочисленную (хотя, как на деле выяснилось, не слишком боеспособную) армию, но, не забывая и флот, хотя на него оставалось совсем немного средств. Австрийские инженеры (так же на самом деле представители разных народов) оказались весьма изобретательными и сумели создать вполне приличные, очень рациональные, а местами и просто выдающиеся корабли. С другой стороны, флот этот никак нельзя назвать ни “мировым”, ни даже в полной мере средиземноморским, поскольку его предполагаемой сферой действия оставалось совсем

¹ См.: *Травиничев А.П.* Опыт подводной войны 1914–1918 гг. М., 1931; *Гайер А.* Германские подводные лодки в войну 1914–1918 гг. Л., 1933; *Сурин В.С.* Боевые действия подводных лодок: По опыту мировой войны 1914–1918. М., 1936; *Шталь А.* Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914–1918 гг. на основных морских театрах. М., 1936; *Михельсен А.* Подводная война 1914–1918 гг. М., 1940.

небольшое Адриатическое море, куда, собственно, и выходило все побережье империи. Тем не менее последние Габсбурги стремились поддерживать свои военно-морские силы на должном уровне. И, когда подводные лодки ведущих морских держав начали «совершать вылазки» из своих баз, также пожелали иметь их в составе флота»¹.

С 28 октября 1915 по 30 августа 1916 года Р. Тойфл командовал подводной лодкой U-11. «Лодка была заложена 2 февраля 1915 года как UB-15, 4 апреля принята в состав германского флота, а уже 16 мая в разобранном виде доставлена в состав австрийского флота как U-11»². Непосредственный начальник Р. Тойфла, линиеншифф-лейтенант Георг Риттер фон Трапп, описывал его как «очень усердного; обладающего интуицией; а также веселого, одаренного, энергичного». За свои достижения на U-11 он получил медаль «За военные заслуги». «Свой первый боевой поход лодка совершила с немецким экипажем и под командованием фон Хеймбурга»³. 10 июня 1915 года

¹ Кофман В. «Лоскутные» субмарины на войне // Моделист-конструктор. 2014. № 11.

² Во избежание путаницы номера и названия германских подводных лодок, в отличие от австро-венгерских, по тексту будут выделены курсивом. — *Прим. ред.*

³ Хеймбург Хейно фон (1889–1945) — германский военно-морской офицер, участник Первой и Второй мировых войн, результативный подводник, вице-адмирал.

ему сопутствовал успех — возле Венеции он потопил итальянскую подводную лодку “Медуза”. В дальнейшем U-11 принял австрийский экипаж, но до конца войны она так и не отличилась»¹. Хотя, судя по воспоминаниям самого Тойфла, это далеко не так.

Осенью 1916 года Тойфл служил на германской подлодке U-21, где под командованием своего немецкого коллеги и приятеля Отто Херзинга набирался боевого опыта. В 1917 году командир базы подводных лодок Тьерри описал его: «...Ревностный, решительный, смелый; в отношении подчиненных часто слишком строг; одаренный, энергичный, самоуверенный»².

С 24 февраля по 29 декабря 1917 года он — капитан подлодки U-27.

U-27 была заложена 19 октября 1916 года, спущена на воду 24 февраля 1917 года. После вступления в строй до конца войны совершила 10 боевых походов, и стала самой результативной лодкой флота. Будучи под командованием Тойфла, 12 апреля 1917 года она потопила шедший из Генуи в Порт-Саид греческий пароход «Ниритос» («Niritos») (2500 т), 16 апреля пущено ко дну еще одно греческое судно — «Зиновия» («Zinovia») (3500 т), 9 июня был пото-

¹ Журавлёв Э.А., Соломонов Б.В., Соломонов П.В. Подводные лодки Австро-Венгрии // Морская коллекция. Приложение к журналу «Моделист-конструктор». 2013. № 5 (164). С. 19.

² Trulei O. Torpedo los! S.M. U-27 im Weltkrieg. Wien, 2010. S. 93.

плен французский парусник «*Роланд*» («*Roland*») (720 т). 11 июня того же года у острова Цериго торпедирован японский эсминец «*Сакаки*» («*Sakaki*»)¹, лодку долго преследовали и забрасывали глубинными бомбами, эсминец отбуксировали в Пирей (в бою погибли около 60 японских моряков)². Эти и другие красочные, но и трагические страницы Первой мировой войны нашли свое место в книге Роберта Тойфла — неуловимого и удачливого подводника, талантливого, бесстрашного и уважаемого подчиненными офицера.

В конце войны U-27 была интернирована в порту Пола и передана Италии в качестве военного возмещения. В 1920 году в Фиуме она была распилена на металлолом.

В декабре 1917 года Тойфл заболел и должен был сдать командование U-27. Его назначили командиром миноносца *62Т*, а позже — миноносца *98М*.

Уже в последний год Мировой войны Роберт Тойфл выпустил книгу «*U-Boots Tagwerk*» (Wien und Leipzig, 1918; переиздана в 1919-м), в которой поведал о своей военной карьере, о тех, с кем пришлось воевать, и о тех, против кого

¹ В Средиземноморскую военно-морскую группировку Антанты входило 10 японских эсминцев. (См.: *Donko W.* Die Kaiserlich Japanische Marine im Mittelmeer 1917–1919. Die Geschichte des 2. Sonder-Geschwaders unter Konteradmiral Sato. Berlin, 2014.)

² *Gilbert M.* The First World War: A Complete History. New York, 1994. S. 329.

пришлось воевать. Изложение его бесхитростно, но захватывающее, дающее возможность выявить ранее неизвестные (или мало известные) грани Первой мировой войны 1914–1918 годов в целом и подводной войны на Средиземном море в частности.

Как и многие офицеры, ветераны Мировой войны, он был вынужден после ее окончания покинуть военноморской флот. Перебивался случайными заработками, занимался рекламой, торговлей, игрой на бирже. Особенно трудно пришлось после смерти отца, чья пенсия позволяла хотя бы держаться на плаву.

16 августа 1927 года Тойфл женился (в Вене) на состоятельной еврейке Гермине Шиллер (принявшей католичество). Но в 1929 году она заболела душевной болезнью, так что в 1931 году ее вынуждены были поместить в санаторий Инцесдорф. Она была признана полностью недееспособной, и Роберт Тойфл являлся (с 11 мая 1931 года) ее доверенным лицом. После недолгого пребывания Гермине в санатории он перевел жену на домашний режим и управлял ее имуществом.

После захвата власти национал-социалистами ситуация резко изменилась. В 1938 году Роберт Тойфл, в качестве супруга даже крещеной еврейки, мог попасть под чрезвычайно строгие ограничения. Конфискация имущества жены означала бы крах его материального благосо-

стояния. Только указав на особые заслуги, которые Тойфл приобрел, будучи командиром подводной лодки в Первой мировой войне, удалось получить согласие нацистских властей для исправления ситуации. 13 декабря 1938 года был заключен договор о пожизненном содержании. Роберту Тойфлу были переданы активы его жены, он обязался выплатить арендную плату и взять на себя расходы на лечение и уход.

23 октября 1939 года брак между Тойфлом и его женой Гермией был расторгнут. Ее здоровье значительно ухудшилось в конце 1939 года, так что он был вынужден снова поместить свою бывшую супругу в психиатрическую больницу в протекторате Богемии. Гермия не могла предотвратить это, а Тойфл не мог навещать ее, так как был призван в военно-морские силы: 17 августа 1940 года он вновь поступил на военную службу, через две недели получив звание капитан-лейтенанта. В начале мая 1941 года он был зачислен во флотилию подлодок, базирующуюся в Гданьске. Тойфл занимался подготовкой офицеров-подводников. С 1 апреля 1941 года он — корветтенкапитан. 12 июня 1941 года его бывшая жена Гермия была депортирована в учреждение для душевнобольных в Холме, где она уже 2 июля того же года умерла от тифа.

20 апреля 1942 года Роберт Тойфл был награжден Военным крестом за заслуги 2-й степени с мечами. В середине

БУДНИ ПОДЛОДКИ

июня он переведен во флотилию подлодок, базирующуюся в Пола, где служил начальником одного из отделов, год спустя — снова в Гданьск. Затем был административным сотрудником научно-исследовательской группы при Военно-морском флоте Италии.

28 мая 1943 года Р. Тойфл женился в Вене на Лиселотте Хиршбергер, которую встретил в Гданьске еще в 1941-м. С февраля по апрель 1944 года он находился в Киле, в составе командования ВМФ. 30 апреля 1944 года уволен с военной службы.

Умер в Вене 19 апреля 1946 года¹.

В.Л. Телицын

P. S. На русский язык «Teufl» переводится как «Сатана» или «Дьявол».

¹ *Trulei O.* Torpedo los! S.M. U 27 im Weltkrieg. Wien, 2010. S. 94–95.

Будни подлудки

Глава 1

Первые походы

Военно-морской флот Австро-Венгрии обратил внимание на подводную лодку лишь за несколько лет до начала Мировой войны и поначалу рассматривал ее только лишь как средство обороны.

Так же как в семидесятые годы прошедшего столетия в гонке вооружений между британским «Армстронгом»¹ и германским «Круппом»² возникали дискуссии в кругах морских офицеров и инженеров-артиллеристов о силе орудия против крепости броневого листа, так и в настоящее время действенность подводных лодок в качестве боевого средства на морях по сравнению с линейными ко-

¹ «Армстронг, Уитворт и Ко» — крупнейшая английская промышленная фирма середины XIX — начала XX века, занимавшаяся производством вооружений, постройкой судов, производством автомобилей и самолетов. — *Здесь и далее прим. пер.*

² «Фридрих Крупп АГ» или «АГ Крупп» — крупнейший промышленный концерн в истории Германии. На протяжении своего существования занимался добычей угля, производством стали, артиллерии, военной техники, текстильного оборудования, автомобилей, судов и локомотивов.

раблями и миноносцами ставилась под сомнение; тем не менее были разработаны и построены три различных вида подлодок. Их пробные походы должны были показать, какой из них нужно принять на вооружение в наш военно-морской флот.

Задолго до начала войны — к тому времени я прослушал курс по торпедному делу и принял участие в многомесячном походе на миноносце — из командования миноносной флотилии пришел запрос, кто добровольно хочет пойти на службу в создаваемую базу подводных лодок. Многие офицеры, среди них и мой друг Лерх¹, который впоследствии вписал свое имя в военную историю торпедированием французского флагманского судна², изъявили такое желание. Я тоже написал заявление о приеме на подводный флот. После прохождения строгого медицинского обследования, вместе со всеми остальными товарищами, выразившими желание пойти на подводную службу, я был принят. К моменту, когда я перешел туда, уже были полностью готовы две подводные лодки, две находились на подходе и еще две были в стадии строительства. Меня приписали к еще строившимся судам.

¹ Лерх Эгон (1886–1915) — австро-венгерский морской офицер, командир U-12.

² Речь идет о торпедировании в декабре 1914 г. U-12 первого французского дредноута — флагмана адмирала Лапейрера «*Жан Бар*».

Там я во всей полноте ощутил, насколько мало я знаком с подводным делом и с особенностями службы на подводном флоте. Но здесь все мы получили возможность познакомиться с подводными судами и их устройством с самых азов. Я смог понять, какая требуется умственная работа, какая сообразительность и какая точность, чтобы обеспечить бесперебойную работу сложных механизмов, необходимую для выполнения поставленной цели. От безупречного функционирования всей техники и отдельных ее частей зависит жизнь всего экипажа, а эффективное использование пространства является требованием первой необходимости.

Сначала подводные лодки рассматривались только как средство защиты портов и прибрежных объектов. И лишь вскоре после начала войны железная необходимость вынудила нас придать подводным кораблям более широкий круг действия. А затем подводный флот перешел из разряда оборонительного вооружения в одно из главных средств борьбы в открытом море.

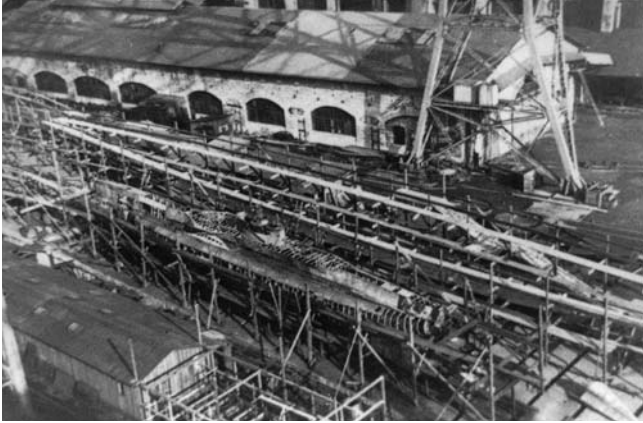
Это оружие, ставшее таким опасным для противника с задачами, вышедшими за рамки защиты родных берегов, начало оперировать на океанских просторах, вплоть до побережья Америки и Африки. Из небольших, предназначенных только для обороны гаваней и береговой линии лодок родился морской флот, чьим подлодкам во время плохих погодных условий не надо уходить в род-

ную базу, они могут теперь действовать несмотря на ветер и непогоду. В соответствии с этим полностью изменилась и конструкция подлодок, не только их внешний вид, но и внутреннее устройство. В отличие от первых подлодок, на современных подводных кораблях, которые нередко остаются в открытом море до шести недель, создан определенный комфорт для экипажа, как этого требует их напряженная служба. Запасы продовольствия и топлива, отмерявшиеся ранее на короткие выходы, теперь существенно увеличены.

Вследствие объединения вражеских государств, которое мы привыкли называть Антантой¹, у нашего подводного флота отсутствовали другие оперативные базы, кроме как на собственном побережье. Поэтому подлодки должны были строиться так, чтобы быть автономными.

Под давлением требований боевой обстановки за три года войны произошла полная перестройка подводного флота. Действующие сегодня подводные лодки прошли тысячи миль, они оснащены всеми удобствами, необходимыми для тяжелой службы, и несут достаточно мощное оружие, чтобы при встрече с противником нанести ему наибольший ущерб.

¹ Антанта — военно-политический блок России, Великобритании и Франции, создан в качестве противовеса «Тройственному союзу»; сложился в основном в 1904–1907 гг. и завершился размежевание великих держав накануне Первой мировой войны.



Станели в Пола, где помимо подлодки U-27 были построены также подлодки U-28, U-40 и U-41

По прибытии на базу первым делом мне нужно было научиться ходить на подлодках. Ведь управление судном под водой само по себе уже искусство, незнакомое для штурмана обычных кораблей. Терпение и долгие тренировки позволяют ему спокойно и точно удерживать лодку на нужной глубине, что является условием незаметного подхода к противнику. Потому что при атаке глубина должна быть выдержана до сантиметра.

Некоторое время корабли эскадры были предоставлены нам в качестве учебных целей. Командиры кораблей знали примерное место нахождения подлодок, и они и их штаб должны были внимательно отслеживать появление

перископа и сообщать координаты его места нахождения. В нашу задачу входило как можно более незаметно приблизиться на расстояние удара.

Когда через некоторое время нам стало это удаваться, командир корабля получил разрешение, если они вовремя обнаружат перископ, изменить курс и тем самым усложнить атаку для подлодки. Так проходила учеба и постепенно наши успехи росли. После нескольких двух-трехчасовых надводных переходов, когда экипаж освоился с моторной частью, стали предприниматься более длительные плавания. После года тренировок двум лодкам удалось без остановки моторов преодолеть маршрут Пола – Каттаро¹ и, сохранив до самого конца этого перехода полную боеготовность экипажа, совершить еще погружение и подводное плавание после этого надводного перехода.

Ранее проблемой для долгих переходов являлось то, что дизельные моторы находились в то время еще в начальной стадии разработки и не применялись на подводных лодках. Используемые бензиновые двигатели являлись очень ненадежными и весьма рискованными из-за взрывоопасности топлива. Но теперь все изменилось.

¹ Пола — город в Хорватии, на побережье Адриатического моря.

Каттаро — город в Австрийской Далмации, при самой дальней из шести бухт, объединяемых под названием Бокко-ди-Каттаро у горы Ловчен.