



In der Alarmboje
von U 35

von

Marine-Oberingenieur

Hans Fehrer

Leitendem Ingenieur eines U-Kreuzers



1 9 1 8

Verlag Allstein & Co • Berlin • Wien



Ханс Фехтер

В боевой готовности
на U-35

PRINCIPIUM

МОСКВА
2021

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53
Ф468

Ханс Фехтер
В БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ НА U-35

Перевод с немецкого языка *В.Л. Телицына*

В.Л. Телицын
АРНО ДЕ ЛА ПЕРЬЕР – «АС ИЗ АСОВ» ПОДВОДНОГО ФЛОТА

Подготовка текста к изданию
Н.И. Тимошенко, В.Б. Филипов

Фехтер Ханс

Ф468 В боевой готовности на U-35 / Ханс Фехтер / Пер. с нем. / Арно де ла Перьер – «ас из асов» подводного флота / В. Телицын. – М.: Принципиум, 2021. – 384 с., с ил.
ISBN 978–5–90655–757–5

Лотар фон Арно де ла Перьер – самый результативный командир-подводник всех времен и народов. Он стал легендой при жизни, сочетая благоразумие с отвагой, патриотизм с джентльменским поведением в бою. Сам Арно не оставил полноценных мемуаров, поэтому вниманию читателя предлагается книга его старшего механика Ханса Фехтера. На подводной лодке U-35 Фехтер служил под командованием нескольких будущих кавалеров высшей награды Германской империи «Pour le Mérite». Он рассказывает о своих боевых походах, добавляя к ним описание быта подводников кайзеровского флота и технического устройства подводной лодки.

Издание дополнено биографическим очерком В. Телицына о знаменитом подводнике, написанным на основе редких военно-исторических источников, не переведившихся ранее на русский язык. Для широкого круга читателей.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)53

ISBN 978–5–90655–757–5

© ООО «Принципиум», 2021

Содержание

Х. Фехтер

В боевой готовности на U-35	9
Через Гибралтар в Средиземное море	11
Центральный пост	33
В койках	40
В Эгейском море	46
Ловушка для подлодок «Мелани»	70
Гибель «Галлии»	76
Как потопили «Ля Прованс»	81
Поход в Картахену	86
Последний снаряд	102
Как мы поймали малый французский крейсер «Рингель»	111
Обезьянка Фипс	116
Поломка обоих двигателей	125
Заключение	134

В.Л. Телицын

Биографическая справка.

Морской инженер Ханс Фехтер	135
--	-----

В.Л. Телицын

Арно де ла Перьер – «ас из асов» подводного флота	141
Введение	143
Происхождение семьи Арно де ла Перьера	145
Образование и деятельность до начала войны	148
Тирпиц и создание германского подводного оружия	151
От начала войны до поступления на службу на U-35	157
Первый опыт	180
В Восточном Средиземноморье	185
В западной части Средиземного моря	192
Посланники императора	193
Подозрительные ящики	195
Двадцать четыре часа в Испании	199
Обратный переход	204
Громкие последствия	207
Рекордный поход	214
Спецмиссия Канариса	230
Объявление неограниченной подводной войны в начале 1917 года	244
Январские операции 1917 года	246
Снова у Картахены	250
Курс на запад	251

Агенты и сброшенные ящики	255
Продолжение похода и обратный путь	257
Взрывные головоломки, «зоологические сады» и дипломатия	261
Проход через Гибралтар	267
Реакция союзников на неограниченную подводную войну	273
Изменившиеся условия	277
В канун нового 1918 года	285
Восстание матросов в Каттаро	289
Последний поход на U-35	291
Командир U-139 «Капитан-лейтенант Швигер»	296
Окончательный поворот в подводной войне	300
Последний поход Арно	303
Окончание войны	308
В Военно-морской бригаде Лёвенфельда	313
Штурмовой батальон Арно де ла Перьера	317
Верхняя Силезия: первое польское восстание	322
Капповский путч	323
Мартовская революция	328
В Рейхсмарине	336
Кругосветное путешествие на «Emden»	338
Второй поход «Emden» и прощание	343
В Турции	344

Кригсмарине и смерть	348
Эпилог	353
Суда, потопленные Арно де ла Перьером, с указанием тоннажа	360
Именной указатель	374
Указатель наименований кораблей и подводных лодок	377

В БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ на U-35

Через Гибралтар в Средиземное море

Дни отпуска, наполненные солнцем, свободой и счастьем, пролетели, и сейчас поезд уже ехал по зеленым долинам Северной Германии обратно в направлении моря, к гавани, где для проведения некоторых необходимых ремонтных работ стояла моя лодка. Отзвуки прощальных слов постепенно растворялись в стуке колес, а мысли уже спешили вперед. Через день у меня под ногами уже были старые доски палубной надстройки моей подлодки.

Ремонтные работы завершились в положенный срок, теперь предстояло провести испытания машинного оборудования. Сотни вопросов, столько же указаний; одновременно надо проверить все, что было сделано. Через пару часов я уже в гуще событий, как будто и не уезжал.

Правый дизельный двигатель, моя гордость, должен был сделать свой первый оборот, и в этот момент мне передали приказ командира подлодки:

«В четыре часа дня совещание у командира эскадры. Инженер-механик должен присутствовать на нем».

Отвечаю: «Есть!» — и даю распоряжение механикам: «Пока не трогайте правую сторону! Пока я не вернусь, занимайтесь левым двигателем!»

Снять рабочую одежду, быстро привести себя в порядок — и за десять минут до начала прибыть на совещание. При этом в голове: «Что хочет от тебя командир эскадры? Должно быть, есть что-то важное! Но подождем».

В комнате совещаний уже все собрались — вместе со мной заходят последние вызванные офицеры. Вскоре командир эскадры начинает совещание.

«Господа, вначале хочу спросить вас: когда подлодки U-35 и U-34 будут готовы к выходу в море?»

Представители верфи и командование единодушно озвучили срок пять дней.

«Хорошо. Получен приказ: для вашего следующего похода подлодки полностью оснастить в соответствии с пожеланиями экипажей. Какие будут просьбы?»

Интересно, получал ли еще кто-то в кайзеровском ВМФ подобные карт-бланши? Подлодки могут подать заявки на все, что сочтут нужным. Все будет полностью исполнено, без всяких инстанций, без служебной переписки, а быстро и четко: сколько надо? — Отлично.

Естественно, у нас миллион пожеланий. Называются вещи, о которых раньше и подумать было невозможно. Заказываем запасные части и просим провести некоторые

переделки, и что удивительно — получаем на все немедленное одобрение.

Но почему? У нас сразу всплывает этот вопрос и уже не выходит из головы. За этой готовностью что-то стоит. В других случаях нам приходилось подолгу упрашивать по поводу каждой мелочи и изводить много бумаги, пока нам что-то утвердят, а сейчас вдруг все, как хочет экипаж, как мы хотим?

В любом случае факт налицо, и нам нужно использовать эту возможность. К сожалению, она действует только в течение пяти дней, и этот срок ставит преграду на пути наиболее буйных желаний. Через час в руках строительного мастера длинные списки запросов, на борт поднимаются рабочие — так много, как требуется. Но внутри продолжают точить вопросы «зачем?» и «почему?». Никто ничего не знает, все думают, предполагают, сопоставляют. Точно ничего не известно.

Промелькнули пять дней; за это время командир лодки и командир электромеханической боевой части, видимо, узнали подробности, их приказы стали очень четкими и ясными. На борт было доставлено необычное оборудование, унтер-офицеры и члены экипажа недоумевают: «Действительно это предназначено для нас?» — «Да, это нужно иметь на борту».

Естественно, среди команды циркулировали самые различные слухи. Имеющиеся на подлодке запасы увели-

чилились во много раз, и вместе с удивлением и вопросами росло понимание — это будет дальний поход!

Наконец подходит час отплытия. Это воскресенье. Над гаванью светлый солнечный день. «Югенцоллернская¹ погода!» — говорят моряки, и как раз сегодня в город прибывает его величество, чтобы спустить на воду самый новый и большой боевой крейсер. Над гаванью разносится раскат криков «Ура!», извещающих о благополучном завершении церемонии спуска корабля, который получил гордое имя Гинденбурга².

Широко открываются мощные створки шлюзовых ворот, и наша маленькая серая подлодка выходит незамеченной в Северное море и двигается в направлении красных скал, под прикрытием которых будет спокойно стоять, вызывая ярость Англии.

Наша следующая цель — Гельголанд³, и там мы опять занимаемся учебой и испытаниями техники, работа не

¹ Гогенцоллерны — германская династия королей Пруссии, в период с 1871 по 1918 г. прусские короли из династии Гогенцоллерны были одновременно и кайзерами Германии.

² Гинденбург Пауль фон (1847–1934) — германский генерал-фельдмаршал (с 1914 г.), начальник Генерального штаба в 1916–1917 гг.

Речь идет о линейном крейсере ВМС Германской империи эпохи Первой мировой войны. Спущен на воду 1 августа 1915 г.

³ Гельголанд — крупнейшая военно-морская база Германии на юго-востоке Северного моря. Представляет собой одноименный остров площадью 1 км².

замирает ни днем, ни ночью. На самом деле работать так безостановочно перед дальним походом неправильно: но что делать, нам дали еще три дня, после этого мы должны быть готовы к выходу в море.

Подлодка погружается, дизельные моторы включаются на полную мощность — нужно выявить все неполадки, вплоть до мельчайших, лучше получить поломку в гавани, чем в открытом море, в тысячах миль от родного берега. Поломки и неисправности, выявленные в течение этого дня, должны быть исправлены за ночь. Мы справились, и на четвертый день все было готово: опять пополнены горючие и продовольственные запасы, на борт доставлено новое оборудование, и за час до выхода штурмана отправили получить морские карты.

Объявлено о готовности к отплытию в девять часов. Без пяти минут девять на борт поднимается командир. «Оба дизель-мотора готовы к походу — экипаж готов к погружению!» — докладывает главный инженер-механик; «Верхняя вахта готова к отплытию и погружению!» — вахтенный офицер; «Мостик и вертикальный и горизонтальный рули готовы к погружению!» — штурман. Короткий звонок сигнала: «Готов к маневру!»

Один длинный, один короткий звонки: «Отдать швартовы!» Подлодка неторопливо движется к выходу из гавани, на небольшом расстоянии за ней следует U-34, которая должна идти в море вместе с нами. Едва мы вышли

на открытую воду, как раздается голос командира: «Всем вниз, к погружению!» и внутри рубки: «По местам стоять, открыть балластные цистерны!»

Личный состав один за другим торопливо спускается по вертикальному металлическому трапу внутрь, где спешит разойтись по своим боевым постам и начать заполнять цистерны.

Из переговорной трубки в центральном посту звучит:

— Внимание!

— Передние балластные цистерны открыты!

— Внимание!

— Кормовые балластные цистерны открыты! — докладывает вахтенный трюмный из кормового отсека.

— Рубочный люк задрать!

— Внимание!

— Сообщение для командира: кингстоны балластных цистерн открыты! — передаю я по переговорной трубе наверх в рубку. Рулевой повторяет за мной и передает мои слова командиру, который как раз спускается из центрального поста в рубку.

— Погружение, старший штурман!

— Уходим на десять метров!

Нос наклоняется слегка вниз, и подлодка плавно идет на глубину.

— Десять метров! — докладывает штурман наверх.

— У нас проблемы, — звучит в ответ. — Командирский перископ не поднимается!

— Поставить новый предохранитель!

— Сто литров на корму! — Сразу на несколько секунд включается дифферентовочный насос.

— Сто литров на корме!

— Готово!

— Принять двести литров!

— Открыть нижний вентиль!

— Пятьдесят литров! — Сто! — Сто пятьдесят! — Двести!

— Есть!

— Оба горизонтальных руля на ноль! — Взгляд на уровень и на манометр глубины. — Подлодка готова к всплытию!

— Всплываем! Продуть балласт.

Рулями глубины подлодке дается дифферент на корму, и она быстро всплывает на поверхность.

— Включить компрессор, продуть балластные цистерны!

Раздается гудение и жужжание.

— Насос включен! — докладывает унтер-офицер центрального поста.

— Все воздушные вентили с номерами до шести и семи открыты! — перекрикиваю я шум. Как на учениях — настолько же точно должны использоваться все воздушные вентили.

— Продувка идет!

Воздушная подушка движется вперед и выдавливает воду из цистерн. Вскоре из рубки в центральный пост докладывают:

— Балластные цистерны один и два продуты; — воздушные вентили с номерами одиннадцать и двенадцать, — цистерн шесть и семь открыты!

— Цистерны девять, четыре продуты! — и вскоре после этого: — Все!

Опять руки перебегают от вентиля к вентилю, один поворот, поступление воздуха для продувки перекрывается и передается соответствующее сообщение:

— Продувка отключена!

— Дизель по правому борту в готовность! Предельная скорость!

Не прошло и минуты после всплытия, как в моторном отсеке уже закашлял и застучал дизельный мотор, начали медленно вращаться винты.

...Пробное погружение, а затем и всплытие закончено, подлодка признана в порядке, теперь можно начинать поход. *U-34* также проводит пробное погружение. Минут через десять она всплывает, и обе подводные лодки начинают совместное путешествие.

К вечеру этого дня мы находимся у...

Мы идем зигзагообразным курсом, чтобы не дать вероятным подлодкам противника возможности для атаки.

U-34 передает семафором, что у нее неисправность в машинном отделении. Чем ниже опускается солнце, тем пасмурней становится погода, пока мы не оказываемся в густом тумане. Нам это на руку, потому что сейчас корабли противника могут различить нас только с ближайшего расстояния. Вражеских миноносцев здесь не ожидается, так что мы продолжаем идти в надводном положении.

В этот раз Северное море к нам благосклонно: на следующий день стоит спокойная, хорошая погода и после короткого погружения для дифферентовки мы продолжаем путь.

Окружающее нас море остается пустынным, как в «Тристане»¹. Периодически появляются клубы дыма от проходящих пароходов, иногда появляются мачты парусников. Мы их обходим, потому что у нас строгий приказ в самое короткое время достичь цели нашего похода — Средиземное море. Со вчерашнего дня об этом знают все, и все горды полученным новым заданием. Но для этого нам следует сдерживать наши боевые амбиции и обходить все встречные транспорты.

Наши моторы работают хорошо. Но днем на одном из компрессоров выскакивает прокладка; машины останавли-

¹ Речь скорее всего идет о «Романе о Тристане и Изольде Белокрурой, королеве Корнуэльской», в русском переводе «Роман о Тристане и Изольде» (в переводах на рус. язык Ю.Н. Стефанова).

вают и неполадку устраняют. Расход воды для охлаждения пока еще довольно большой, но эту проблему можно решать постепенно. Мы начали наш поход с твердым намерением довести его до успешного конца, несмотря ни на какие возникающие трудности.

Всю следующую ночь ничего не мешает нашему походу, и утром мы оказываемся в непосредственной близости к побережью Англии и собираемся пройти через узкий пролив Па-де-Кале. Около десяти часов утра обе машины включаются на полный ход. Мы окружены потоками дождя, вдали видны лишь нечеткие очертания суши. Около полудня погода улучшается; в час тридцать вахтенные замечают первый вражеский миноносец. Он еще не обнаружил нас, мы разворачиваемся и пытаемся обойти его, не уходя под воду. Но проходит совсем немного времени, он замечает нас и спешит в нашу сторону.

Погружаемся.

Через час в перископ уже никого не видно. Поэтому мы всплываем и обнаруживаем не только миноносец, но еще и два рыболовных траулера, которые, вероятно, были им вызваны на подмогу. Ничего не остается, как опять погружаться. Должно быть, они заметили нас во время нашего короткого нахождения на поверхности, потому что они держатся неподалеку и не уходят. Только в семь часов вечера отваживаемся на новый подъем. Но и сейчас удача

улыбалась нам недолго: через три четверти часа миноносец опять сел нам на хвост и вынудил уйти под воду.

Наконец, около одиннадцати вечера, когда ступились сумерки, нам удалось оторваться от него. Естественно, прежде всего необходимо зарядить аккумуляторные батареи, которые питают электромотор во время хода под водой, — ведь мы находились под поверхностью почти десять часов. И конечно, нам очень хотелось поскорей убраться из этого неудобного места!

В два часа ночи батареи полностью заряжены, и мы побыстрее спешим покинуть этот негостеприимный район и оторваться от преследователей.

Но едва забрезжил рассвет, как в поле видимости опять появился небольшой вражеский корабль и нам опять приходится погружаться под воду.

Сначала командир намеревается атаковать его. Однако тот движется зигзагами, и приблизиться к нему трудно; кроме того, во время наших маневров командир обнаруживает, что у встреченного неприятеля на корме стоит поисковое устройство. Мы пытаемся удалиться от него как можно скорее.

Это удастся сделать к одиннадцати утра. И хотя у англичан к этому времени подходит еще один крейсер класса «Дидо», но мы уже в безопасности и можем продолжать свой путь. Правый дизельный мотор надо завести и подза-

рядить аккумуляторные батареи, чтобы мы двигались вперед и батарея заряжалась. На траверзе виден остров.

Послеполуденные часы, примерно с двух до четырех, я использую, чтобы немножко поспать, потому что прошедшей ночью на сон времени почти не оставалось, всего часа три, да и то в тревожной койке, которая находится вплотную к машинам и на которой я даже во сне слышу любой неправильный звук. Но в этом и смысл. Я должен слышать всякую неисправность и любой приказ, потому что иногда, когда подлодка должна погрузиться, счет идет на секунды.

Когда я спал, один из вахтенных офицеров передал: «Стучит мотор».

Ночью на правом дизельном моторе разрушился один из двух поршней в насосе охлаждения. Пришлось заменять его на запасной. Эта работа была завершена только к пяти вечера.

Погода полностью прояснилась, море было спокойным, хорошая видимость. Ночь также прошла довольно спокойно. Лишь около четырех утра неожиданно показался корабль с погашенными огнями. Мы обошли его в надводном положении.

Утром волнение на море несколько увеличивается, но остается вполне приемлемым. К вечеру спускается туман. Поскольку мы находимся еще достаточно близко к английскому побережью, чтобы быть застрахованными от всяких неожиданностей, командир приказывает произвести по-

гружение в восемь часов. В течение ночи мы остаемся под водой. Поднимаемся лишь ближе к полуночи, чтобы хорошенько провентилировать подлодку и запастись свежим воздухом. Так как мы еще в самом начале нашего похода, то должны экономно расходовать кислородные и воздухоочистительные патроны, тем более что не известно, удастся ли пополнить их запас в месте нашего назначения.

Поднимаемся на поверхность в четыре часа утра. Включаются оба дизельных мотора для хода и подзарядки аккумуляторов, поскольку ночью мы продвинулись не так уж и много и хотелось бы по возможности нагнать упущенное. К тому же ночью потрачена электроэнергия, которую надо пополнить.

Через четыре часа батарея заряжена, и мы продолжаем наш путь на правом дизельном моторе на ходовой скорости, чтобы расходовать как можно меньше топлива.

Барометр опять поднимается, мы уже радуемся хорошей походной погоде. В полдень на траверзе виден Блэк-Рок — это значит, что мы уже преодолели четверть всего пути. Несмотря на сравнительно хорошую погоду, после полудня один из членов экипажа, всего лишь писарь, сидевший годами на суше и взятый на борт вместе со своей пишущей машинкой, начал страдать от приступа морской болезни. Холодные компрессы, горячий чай с ромом — все средства, которые мы знали, были испробованы. Беднягу удалось успокоить, и он заснул.

На следующее утро море было гладким и светило солнце. В десять часов в поле зрения показался парусник. Мы находились на позиции так удобно, что могли, не раскрывая маршрута нашего плавания, спокойно его остановить: доводилось так поступать здесь во время предыдущего похода, кроме того, он лежит на нашем курсе, так что мы не затратим много времени. Мы подходим к нему и отдаем сигнал: «Прислать шлюпку».

Приказ сразу выполняется, и вскоре к нам на борт поднимается капитан парусника с корабельными документами. Это русская баркентина «*Бальцер*»¹ из Риги с грузом древесины для Англии. Вражеское судно с запрещенным грузом.

Командир приказывает капитану пересест в шлюпки со своим экипажем. После того как распоряжение было выполнено, мы подошли к борту парусника и из наших орудий пробрили ему несколько дыр в ватерлинии. Дожидаться, пока он затонет, мы не стали, поскольку у нас уже был некоторый опыт с затоплением кораблей и мы знали, что проделали хорошую работу. В полдень на горизонте было видно, как он ушел под воду².

¹ Баркентина — шхуна-барк, морское парусное грузовое судно, имеющее не менее трех мачт.

«*Бальцер*» — назван в честь немецкой колонии в Саратовской губернии.

² Фехтер ошибается, поврежденный «*Бальцер*» не затонул. — *Прим. ред.*

В час дня поступило сообщение об еще одном паруснике, который тоже можно было уничтожить без потери времени. И опять мы подошли к нему и отдали сигнал: «Прислать шлюпку с капитаном и документами». Теперь это норвежский барк «*Морна*» из Ставангера¹, но он гружен пшеницей для Куинстауна². Нейтральный корабль с запрещенным товаром попадает под военные законы. Когда команда перешла на шлюпки, мы топим «*Морну*» выстрелами из артиллерийского орудия. Уже через час она затонула.

Ко времени, когда мы пьем кофе, показывается третий парусник, и опять все идет по отработанной программе: в четыре пятьдесят дня французский трехмачтовый корабль «*Франсуа*» (порт приписки Нант) с грузом пшеницы из Портланда, направлявшийся в Куинстаун, уходит под воду. Мы испытывали даже сочувствие к экипажу этого корабля, ведь они находились в пути пятьдесят-шестьдесят дней, а судьба поджидала их на расстоянии одного дня от цели.

Через день мы зашли в Бискайский залив³, печально известный своей плохой погодой. Но мы, вероятно, попа-

¹ Ставангер — город в Норвегии, считается неофициальной нефтяной столицей страны.

² Ныне г. Ков в Ирландии. — *Прим. ред.*

³ Бискайский залив — часть Атлантического океана к северу от Пиренейского полуострова, омывает берега Испании и Франции и простирается от Галисии до Бретани.

ли как раз в один из трех хороших дней, которые бывают там в течение года, — по поверхности моря шла лишь легкая зыбь. Мои машины тоже порадовали в этот день — они безупречно отработали весь день. В этих водах мы могли даже днем закрыть балластные цистерны. При этом погружение происходит немного дольше, но здесь не ожидалось никаких неожиданностей.

Ночью мы безуспешно попытались установить радиотелеграфную связь с *U-34*. Мы постепенно свыкались с мыслью, что из-за поломки двигателя, о которой нас известили у Гельгольанда, они повернули назад и благополучно прибыли в ремонтные доки на родине.

В десять часов семнадцать минут утра по траверзу показался Кап Финистерре¹.

На следующий день погода настолько хороша, что мы открываем сначала передний торпедно-погрузочный люк, а потом и на корме, все другие задраниваем и с помощью дизельных моторов, работа которых требует большого количества воздуха, хорошенько вентилируем подлодку. В полдень мы находимся на уровне Порто². За отсутствием других забот это событие решено было отметить бокалом портвейна. Обычно на подлодках вообще не пьют алкоголь или пьют очень умеренно. У нас был принят первый

¹ Кап Финистерре — мыс в Испании на побережье Атлантического океана.

² Порто — второй по величине город в Португалии.

вариант. Вследствие чего после одного бокала все участвовавшие в празднике свободные от вахты члены экипажа почувствовали смертельную усталость и погрузились в дремоту. Ну да, мы могли позволить себе это в такую солнечную и ясную погоду... Усталость ведь присутствует на борту всегда, и любой, у кого есть свободное время, старается прикормить.

Солнечная, теплая погода и прозрачная вода искушают также на купание. Недолго думая, я надеваю купальный костюм и карабкаюсь на палубу лодки с заполненными цистернами по опущенной радиотелеграфной мачте. Было прекрасно почувствовать, как твое тело обмывает соленая влага. Но необходимо крепко держаться, чтобы ходовым потоком тебя не унесло прочь. А какая свежесть чувствовалась после купания!

Вечером на траверзе — Лиссабон. Мы прошли уже половину пути. Этой ночью я тоже спал спокойно: ни шум моторов, ни неприятель не тревожили мой сон.

На следующий день лодке пришлось около полутора часов пробыть под водой, потому что мы встретили пароход, который не смогли бы обойти незамеченными. И так как нам совсем не хотелось, чтобы известие о нашем присутствии раньше времени достигло Гибралтара, подлодка ушла на глубину.

Несколько часов мы двигались минимальным ходом, поскольку хотели пройти Гибралтар ночью, а если оста-

немся на этой скорости, придем завтра слишком рано. Ближе к вечеру цистерны опять были заполнены, и мы погрузились, потому что остался всего один дневной переход до прохода, который выведет в Средиземное море. Но и эта ночь прошла спокойно. Несколько раз нам приходилось уклоняться от пароходов, один раз, около пяти утра, мы слишком близко в темноте приблизились к одному из них и ушли под воду, чтобы остаться незамеченными, но всего на полчаса. Едва вновь всплыли, я получил сообщение: «Сломался гирокомпас». Этого еще нам только не хватало, ведь сегодня мы должны пройти через пролив... Но страх оказался больше, чем сама проблема: по неосторожности один из членов экипажа задел штепсель и обесточил компас. После подключения все опять заработало как надо.

Машины работают отлично; от часа к часу они увеличивают обороты, как будто знают, что нам предстоит. В основном я сижу в центральном посту и смотрю в узкий проход между двумя двигателями. Несколько раз я сам захожу в машинное отделение, чтобы проверить все самому; но на самом деле мне достаточно посмотреть на лица моих вахтенных. На них отражается все происходящее внутри. Они знают, что сегодня требуется продемонстрировать все, на что они способны, и я могу полностью на них положиться: они выкладываются на все сто. Представьте только: шесть часов на вахте, шесть часов на сон, шесть часов на вахте, шесть часов на сон — и так в течение

дней и недель. Но сейчас у них не заметно ни капли усталости: в воздухе висит напряженность и возбуждение, все чувствуют, что кроме обычной работы они каждую минуту должны быть в абсолютной готовности к событиям, которые могут произойти.

И вот, выходя из пролива, мы уже видим, несмотря на легкий туман, лежащее перед нами Средиземное море. Наш рискованный переход через Гибралтар закончился удачно. И прекрасное совпадение, что как раз сегодня у командира день рождения. Так что праздник стал двойным!

В десять часов появился небольшой корабль, вероятно миноносец, и мы ушли под воду. Через час лодка опять поднялась и шла до полудня по поверхности моря, подзаряжая аккумуляторные батареи. Батареи зарядились, стояла ясная, солнечная погода, и мы пошли дальше на правом дизельном моторе. Около десяти вечера опять показался миноносец. Чтобы скрыться от него, мы погрузились под воду и оставались там до полуночи, поскольку не знали, заметил ли он нас. Невыносимо, когда не можешь атаковать, должен уклоняться от всех встречных судов, чтобы выполнить поставленный нам приказ внезапно появиться в Восточном Средиземноморье.

На следующий день нам не встретился ни один корабль. Вокруг все спокойно, и у нас есть время привыкнуть к южному климату. В машинном отсеке уже несколько дней держится температура в сорок градусов Цельсия,

а в жилых помещениях она не опускается ниже тридцати. И невообразимая влажность! Повсюду плесень: книги, одежда, белье, хлеб, обувь — все покрыто зеленоватым налетом. Сегодня вечером особенно жарко. Тридцать пять градусов — это минимум, которого мы смогли добиться. Чтобы поспать — будь то ночью или днем — при такой температуре, нечего и думать; люди беспокойно вертятся в койках с боку на бок. Кажется, ты заснул, но слышишь любой звук, любой шорох, особенно в моей излюбленной тревожной койке, которой я всегда пользуюсь во время подводного хода, потому что под водой я должен быть постоянно начеку.

К счастью, следующий день принес ветер и вместе с ним некоторое снижение температуры. После полудня разразилась настоящая буря. Сначала стугнулись тучи, переливающиеся буйством цвета — от свинцового до зеленоватого. Они налетели стремительно, внезапно поднялся сильнейший ветер, так что море даже не успело среагировать. Клоуцы воды вырывались вверх и висели над поверхностью как полог. Вдобавок град и дождь — никто из вахтенных не мог оставаться в незащищенном ограждении рубки. Можно было видеть на расстоянии не более пяти метров, если вообще сумеешь открыть глаза под секущими струями ливня. Но как внезапно непогода обрушилась, так же быстро она и закончилась, и, как уже было сказано, благодаря ей до вечера было несколько прохладнее, чем обычно.

Следующие дни прошли спокойно и мирно. В дневные часы мы двигались с открытыми люками, потому что на палубе под солнцем было уже сорок пять градусов по Цельсию; балластные цистерны были закрыты, и мы обходили все пароходы. Ночью люки задрывались, а балластные цистерны оставались открыты. Это был тихий, спокойный поход, будто в мирное время. Досаду вызывали единственно появлявшиеся пароходы, которые мы вынуждены были обходить — приказ есть приказ!

В предпоследний день монотонное движение наконец надоело. Топлива у нас было еще много, так что оба дизельных мотора были поставлены на «полный вперед» в направлении нашей цели. *U-35* шла, как будто соревнуясь с миноносцем, и в три часа пополудни мы уже находились в районе нашего назначения, пытаясь наладить радиотелеграфную связь с наземными станциями. Но в горах висят тяжелые, грозовые тучи, и ни одна из станций не отвечает. Тогда мы пытаемся обозначить себя при помощи фонарей, но и эти сигналы не достигают своей цели. К тому же погода все больше портится.

Что делать? Заходить без оповещения в охраняемую военную гавань слишком рискованно. Мы решаем дожидаться следующего дня и предпринять еще одну попытку. Чтобы ночью нас не потревожили ни враги, ни друзья, в десять вечера мы погружаемся и остаемся под водой до следующего утра.

В восемь часов утра наконец удается установить радиосвязь. В час дня подходит миноносец одной из союзных держав и заводит подлодку в гавань. Нас встречает восторженный прием, и то, что нам казалось спокойным, мирным походом, обсуждается с удивлением и восхищением.

Но каково же было наше удивление, когда нам сообщают, что миноносец вышел опять, чтобы встретить вторую подлодку. Мы задаем вопросы, ждем, и ровно через час рядом с нами швартуется *U-34*. Теперь разрешается и загадка Гибралтара: мы вырвались вперед во время надводного хода и отвлекли на себя все внимание английской береговой охраны, поэтому *U-34* смогла без проблем пройти пролив и при этом обогнала нас. В Средиземном море, вероятно, мы шли в непосредственной близости, однако вне видимости друг друга. Обогнали своих товарищей мы в последний день, когда пошли полным ходом в надводном положении, но потеряли время из-за ожидания перед гаванью. В любом случае две подлодки, вышедшие вместе, прибыли в место назначения с интервалом в один час.

Центральный пост

Во время всех маневров и в прочих случаях, когда лодка должна быть готова немедленно уйти на глубину, мое место, место инженера, в центральном посту. Это помещение находится непосредственно под рубкой и со всеми своими устройствами и вместе с рубкой является мозгом подлодки. Пост представляет собой нечто вроде большой пивной бочки, где уложена плоская палуба, а в стенах и потолке вырезаны три круглых отверстия. Верхний люк ведет в рубку, передний — в жилые отсеки, или, лучше сказать, проходы, так как шириной они в расстояние между двумя рядами сидений в вагоне электропоезда или купе железнодорожного состава; заднее отверстие ведет в машинный отсек. Размер этих отверстий довольно скромный, диаметр не больше трех четвертей метра, но мы, подводники, называем их высокопарно дверьми и проходим через них так же быстро, как обычные смертные проходят через стандартные комнатные двери.

Стены около этих отверстий совсем не гладкие и голые, совсем наоборот. Любой кусочек пространства ис-