

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Хайнц Шаффер

ЛЕГЕНДАРНАЯ ПОДЛОДКА U-977



**ВОСПОМИНАНИЯ КОМАНДИРА
НЕМЕЦКОЙ СУБМАРИНЫ**

1939–1945

Хайнц Шаффер
Легендарная подлодка U-977.
Воспоминания командира
немецкой субмарины. 1939–1945

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=158912

*Легендарная подлодка U-977. Воспоминания командира немецкой
субмарины. 1939-1945: Центрполиграф; Москва; 2008
ISBN 978-5-9524-3817-0*

Аннотация

Хайнц Шаффер, командир немецкой подводной лодки U-977, рассказывает о событиях Второй мировой войны, о службе на подводном флоте, не утаивая ее тягот, опасностей и условий быта; о битве за Атлантику и удивительном спасении субмарины, совершившей длительный автономный переход до Аргентины, где команду ждало заключение и обвинение в спасении Гитлера. Приведенная в книге информация особенно ценна тем, что дана с позиции противника СССР в войне.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ОТ АВТОРА	12
Глава 1. ВЧЕРА	15
Глава 2. БЕЛЫЕ ПАРУСА ДЛЯ СЕРЫХ ВОЛКОВ	22
Конец ознакомительного фрагмента.	34

Хайнц Шаффер Легендарная подлодка U-977.

Воспоминания командира немецкой субмарины 1939–1945

ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга не только хорошо написана, но и представляет яркий отрезок военной истории. Если бы не эти два обстоятельства, я ни за что не коснулся бы этой «глубинной бомбы».

Моя точка зрения должна определяться с самого начала, потому что я не хочу считаться защитником каких бы то ни было военных достижений Германии. После войны появилось слишком много книг, фильмов, пьес, убеждавших в том, что немцы, введенные в заблуждение, были в основном честными людьми, доблестно воевавшими, как и любой христианский солдат. Я не хочу принадлежать к сторонникам

такого мнения, в особенности после того как была предпринята решительная попытка представить фельдмаршала Роммеля (одно время начальника личной охраны Гитлера и главу гитлерюгенда) как вовсе не нациста, а просто порядочного офицера, стремившегося как можно лучше выполнять свой долг.

Этот вздор охотно покупается в качестве трескучих фраз, преподнесенных как новинка и упакованных как подарок к празднику. Но это все равно вздор.

Читая эту книгу, вы также сделаете замечательное открытие: в побежденной Германии действительно не было нацистов, просто миллионы «порядочных немцев» ужасно страдали из-за тех страшных вещей, которые их заставляли делать другие. Вы вспомните также, что генерал Макартур обнаружил то же самое в Японии: все японцы до последнего — просто жующие жвачку демократы, ожидавшие только прибытия американцев, чтобы показать это. Вы вспомните общую готовность приветствовать как немцев, так и японцев — добрых парней, которые просто немного сбились с правильного пути.

К сторонникам и такого мнения я тоже не хочу принадлежать.

Никто не может сказать, почему западный мир принимает этот особый вид слепоты. Ибо фашистская Германия отнюдь не была нацией честных простаков. Все они знали, чего хотят, и готовились пройти весь путь, чтобы достичь це-

ли. Пока их не победили (тогда все цвета внезапно изменились), они были абсолютными сторонниками идеи мирового господства, от всей души поддерживавшими отвратительную тиранию, которая, если ее не сдержать, опустила бы занавес над человеческой свободой для всех последующих поколений.

Теперь они сладко поют (и другие поют для них): «Давайте любить друг друга, давайте пожмем руки над траншеями. Все происшедшее было страшной ошибкой». Но в XX веке эта ошибка произошла уже дважды. Дважды этот народ, а не какой-нибудь другой, ввергал весь мир в страдания и кровопролитие, преследуя свою мечту о безграничной власти. И тогда и теперь это признается ошибкой только из-за поражения. Мы забыли об этом, а это опасно.

Среди наихудших из добровольных защитников идеи всемирного порабощения были люди, служившие на подводных лодках, что возвращает нас к этой книге.

Никто, кроме маньяка, садиста или романтика моря, не может выступить в защиту подводной войны. Это жестокая и отвратительная форма человеческого поведения независимо от того, применяется ли она нами или немцами. Это предательство, под каким бы флагом оно ни выступало. По известной англо-американской иллюзии, немецкие подлодки отвратительны, наши – совсем другие, даже чудесные. (Это самозаблуждение не подтверждается теми, кто сам побывал под прицелом торпеды.) Конечно, это оборотная сто-

рона медали. Нельзя отрицать, что подводники любой страны – храбрые и умелые люди. Они приучены выполнять свое дело в условиях настоящей опасности, в чем, возможно, и проявляется настоящее мужество. Но то, что составляет дело их жизни, – убийство тайком, без предупреждения и без пощады – является злом в той же мере, как и мастерством. Более того, зло превалирует и, если подумать, оно не имеет прощения.

Перед нами книга смелого и умного человека, который был воплощением этого зла. Написав предисловие к ней, я не выступаю сторонником принципа «простить и забыть». Автор и люди, подобные ему, старались убить меня и моих друзей в течение пяти лет подряд. До конца битвы за Атлантику я питал отвращение к ним и боялся их. Я и теперь питаю к ним отвращение. Но было бы правильно теперь, когда борьба закончена и немецкие подлодки разоружены, постараться понять и другую сторону. Мы должны узнать, на что похожа картина войны с другой стороны перископа, понять, что заставляло этих людей действовать и, действуя, убивать.

Мы узнаем о подготовке молодых подводников, об их посвящении в особый вид убийц. Мы узнаем, что они чувствовали, видя свою жертву, и, наоборот, когда, как это нередко случалось, сами становились жертвой, а глубинные бомбы рвались и грохотали вокруг них.

Большую часть войны автор командовал подлодкой, и, надо сказать, хорошо командовал, иначе не уцелел бы. Мы

узнаем об огромном напряжении человеческих сил, которого требует служба подводника.

Мы узнаем о появлении в войне на море радара, этого важного оружия, которое изменило ход борьбы и сравняло, наконец, подлодки и надводные суда.

Мы узнаем об огромной цене сохранения столь важной артерии через Атлантику. Именно здесь стаи подлодок нападали на конвой и иногда разрывали его в клочья, а иногда сами погибали в атаке. И мы реально понимаем то, о чем могли только догадываться или чего бояться в те прошедшие скверные дни.

Книга заканчивается бегством подлодки U-977 в Аргентину в конце войны. Этот переход занял три с половиной месяца. Команда временами была дисциплинированной, а временами находилась на грани мятежа. Подлодка провела под водой 66 дней подряд – подвиг выносливости и решительности, который заслуживает всяческого уважения.

Но всегда в подобных случаях остается «что-то еще». Для меня таким «чем-то» является небольшой инцидент с потоплением танкера, описанный в начале книги. Его буквально разорвали надвое при штормовой погоде. Конечно, никакого предупреждения не было. Просто увидели, выследили, рука – на кнопке пуска, и – сладкий момент убийства. Когда все было кончено, говорит автор, когда те, кто пытался спастись, оставались умирать, а разбитый корабль захлестывали волны, «мы поставили пластинку и слушали старые песни, на-

поминавшие нам о доме».

Книга заставляет нас сочувствовать командам других подводок, не сумевших достичь берегов Аргентины; они напрасно искали «уважения к побежденным».

Ах, Германия!

Но читайте сами. Эта книга ценна своей подлинностью и четкостью показа этого вида войны. Еще большую ценность она представляет для понимания первопричин появления подводных лодок. Прочитав ее, вы не только ощутите грязь и жестокость жизни подводника, но и поймете, как далеко могут пойти политики по дороге безумия и что могут причинять другим людям в неумейной жажде власти.

Николас Монсеррат

U-977



ОТ АВТОРА

После Первой мировой войны те, кто в ней участвовал, поспешили выразить себя в печати, потому что в тех обстоятельствах они чувствовали себя способными полностью рассказать правду о себе и о своем времени. Но очень мало немцев, выживших во Второй мировой, нарушили молчание. Причина, по-видимому, заключается в том, что их подвиги были бессмысленными, а их будущее в нашем резко изменившемся мире затемнено угрозой новой войны.

Я всего лишь один из тех неизвестных молодых немцев, кто прошел Вторую мировую войну и тоже бы хранил молчание, если бы мог. Но тайна подлодки U-977 уже стала объектом столь многих комментариев, что я чувствую необходимость рассказать ее подлинную историю. Я был последним командиром этой подлодки и, поскольку живу теперь за границей, могу говорить более свободно, чем те, кто вернулся домой. Я понял свою ответственность, как только начал писать эту книгу. Кроме Гюнтера Прина, погибшего в первые дни войны, я не знаю ни одного командира подлодки в войне 1939–1945 годов, кто приложил бы перо к бумаге. Те, кто мог бы лучше меня рассказать обо всем, или на дне моря, или захвачены борьбой за выживание в послевоенном мире. Однако я боюсь, то, что я могу рассказать, значит очень немного по сравнению с тем, о чем могли бы сказать более

выдающиеся люди. Но все-таки кое-что это значит, поскольку в то время, как уже появились одна или две книги, повествующие о сражениях на земле и в воздухе с точки зрения немцев, никто не рассказал о том, что мы делали в море в этой самой ужасной из всех международных войн.

И на земле и в воздухе Германия, поддержанная своей мощной промышленностью, начинала войну такой же сильной, как ее противники. На море мы всегда выступали против значительно превосходящих сил и должны были пополнять наши скудные материальные возможности собственными усилиями и умением. Думаю, что имею право сказать, что мы выполнили свою задачу ценой огромных требований к каждому отдельному человеку. Рассказ о том, как немецкие моряки выдерживали эти требования, – не самая маленькая глава в истории этой войны.

С моей точки зрения, мой собственный опыт был в некотором роде уникальным, так как я командир подлодки, совершившей одно из первых длительных подводных путешествий в истории человечества. Это значительно осложнило мою жизнь, потому что оказалось связанным с вопросами «большой политики». Об этом говорится в последней главе книги.

Все вышесказанное и заставило меня рассказать мою историю. Я посвящаю свою книгу команде моего корабля, стоявшей бок о бок со мной в этом памятном походе в Аргентину, моей матери, которая пробудила во мне интерес к мо-

рю, когда я был еще ребенком, и моей жене, без устали помогавшей мне в ее написании. Пусть эта книга станет данью памяти тех, кто служил в немецком подводном флоте.

Глава 1. ВЧЕРА

Послевоенная судьба забросила меня, жителя Берлина, в Дюссельдорф на Рейне. С трудом можно было узнать этот когда-то прелестный оживленный город. Я отправился гулять по центру и всюду видел изможденных, бедно одетых людей, руины на месте красивых домов, и везде солдаты в форме оккупационных войск. Задумчиво шел я по Кенигштрассе. Проходя мимо газетного киоска, я услышал визгливый крик газетчика: Гитлер жив!

Присмотревшись внимательнее к заголовку, внизу я увидел набранные мелким шрифтом слова: «Бежал в Аргентину на борту подлодки 977».

Я был одним из немногих купивших газету. Взяв ее, я расположился в кафе и, сидя со стаканом водянистого послевоенного пива, пытался оценить эту последнюю «бомбу». Агентство из Буэнос-Айреса сообщало о книге некоего Ладислава Жабо, опубликованной в столице Аргентины. В книге говорилось, что подлодка моего товарища U-530 и подлодка U-977, моя собственная, – единственные оставшиеся на свободе суда немецкого военно-морского флота. Они появились у берегов Аргентины гораздо позже, чем была подписана капитуляция, и составляли часть «призрачного конвоя», который доставил Гитлера и других «больших шишек» Третьего рейха сначала в Аргентину, а затем в Антарктику. Га-

зета поместила даже маршрут, которым следовал «призрачный конвой», и указывала точку, где подлодки отделились от него. Кроме того, в газете утверждалось, что оба упомянутых командира готовы поручиться за правдивость этой истории.

Хотя некоторые аспекты рассказа были довольно забавны, в целом он произвел на меня неприятное впечатление из-за тех ассоциаций, которые у меня возникли. Дело в том, что с 17 августа 1945 года надо мной постоянно тяготело обвинение: «Вы, Шаффер, тот человек, который привез Гитлера в Аргентину!» После этого, имел ли я дело со специальной комиссией союзников, приземлившейся в Буэнос-Айресе, или с офицерами американской разведки, отправившими меня в Вашингтон, чтобы подвергнуть допросу экспертов Британского адмиралтейства, я вынужден был сражаться изо всех сил, чтобы оправдать себя.

Нелегко забыть то значение, которое придавали нашему появлению в Аргентине. Его расценивали как один из ключей к решению не одной важной политической тайны. «Именно потому, что вы помогли бежать Гитлеру, Шаффер, – говорили мне, – вы гораздо более интересны с нашей точки зрения, чем даже Скорцени, освободивший Муссолини».

Пока я вспоминал, уже стемнело. Я вернулся в мое унылое холостяцкое жилище и постарался заснуть. Но газетное сообщение из Буэнос-Айреса вызвало целый поток воспоминаний.

В ящике моего письменного стола лежат смятые тетради, в которых полностью рассказана правдивая история «чудесного» путешествия U-977. Это история и моя, Хайнца Шаффера, человека, который якобы провез Гитлера «зайцем». Эти тетради точно протоколируют каждый этап моей карьеры на море. Когда я переворачиваю страницы, они издают характерный запах масла, смолы, морской воды, которым пропитано все на борту подлодки. Мой собственный почерк — достаточно достоверное отражение моего состояния изо дня в день. Иногда он спокоен и ровен, буквы выведены с каллиграфической четкостью, как в свое время в школе. Иногда это просто карандашные каракули, когда мы сталкиваемся с противником. Наконец, последние 66 страниц написаны так разборчиво, что могли бы быть написаны школьником.

Теперь я мог снова увидеть себя 17 августа 1945 года в порту Мар-дель-Плата. Лодка окружена аргентинскими военными кораблями. Командующий флотилией прибыл на борт со своим штабом. Моя команда построена на палубе. Я произношу рапорт по-немецки. Аргентинец не понимает ни слова, но прекрасно осознает важность события. Могу я говорить по-французски? Теперь, наконец, мы находим общий язык.

В течение получаса самое позднее мы должны уйти с корабля. Люди могут собрать свои вещи. Мне позволено попрощаться с командой. Мне удалось все-таки взять правильную ноту, чтобы выразить всю глубину наших чувств. Горло

пересохло, мне пришлось откашляться, чтобы начать говорить.

— Камараден, — начал я. — Как мы и договаривались 9 мая этого судьбоносного года, мы вошли в порт Аргентины. Я уверен, что мы поступили правильно. Никто из нас никогда не пожалеет, что участвовал в этом походе. Для большинства из нас он навсегда останется величайшим испытанием в жизни, достижением, которым можно гордиться. Тяжело расставаться после всего, что мы пережили вместе. Ведь мы так тесно привязались друг к другу, что стали почти единым целым. Но теперь каждый становится хозяином своей судьбы и волен идти своим путем. Но мы никогда не должны забывать, что мы германские моряки, сумевшие остаться в живых, хотя мы воевали в наиболее грозных и опасных войсках, участвовавших в этой войне. Эта мысль будет объединять нас в грядущие годы. Благодарю вас за доверие и преданность делу. Желаю, чтобы осуществились надежды каждого из вас и исполнились ваши желания.

После этого я в последний раз пожал каждому руку. На этих бородатых обветренных лицах можно было прочесть все эмоции. У многих в глазах стояли слезы. Но я должен был сохранять выдержку и до конца играть роль железного человека. Последним я протянул руку Мозесу, самому младшему члену нашего экипажа.

— Я не беспокоюсь о тебе, мой мальчик, — сказал я. — Ты крепко стоишь на ногах. Удачи тебе, Мозес.

Мы должны были попрощаться и с нашей надежной подлодкой. Над блистающими под солнцем водами Мардель-Плата в последний раз прозвучал немецкий приказ: «Beatzung stillgestanden! Трижды ура нашей верной непобедимой подлодке U-977. Гип-гип-ура!»

Аргентинские офицеры с уважением наблюдали за этой маленькой прощальной церемонией. Затем они приказали мне и моим офицерам подняться на борт флагмана. Я сохранил все вахтенные журналы, карты и навигационные данные и взял их с собой.

На палубе аргентинского крейсера «Белграно» построилась команда аргентинской подлодки. Оркестр играл марш, когда мы поднимались по сходням. Я с моими офицерами явился к вахтенному офицеру, и он вместе с нами промаршировал вдоль рядов матросов в белой форме. И хотя я еще не знал, как обращаются с немецкими солдатами и матросами в других странах и других портах (как с побитыми собаками, без всякого уважения или хотя бы внимания), я был благодарен за рыцарский жест по отношению к побежденным.

В кают-компании мне предложили сделать подробный отчет о нашем переходе, обозначенном на картах. Затем я должен объяснить командующему флотилией подлодок, почему я не затопил свой корабль в открытом море. Я ответил ему, что если бы мы это сделали, то никогда не смогли бы осветить подлинные факты нашего похода. Но как мало значило

все, что я говорил, стало очевидно из его ответа:

— Капитан, я должен сказать вам о наших подозрениях, будто ваша подлодка несколько дней назад потопила бразильский пароход «Бахия». Вас подозревают также в том, что Адольф Гитлер, Ева Браун и Мартин Борман находились у вас на борту и вы высадили их где-то в южной части континента. Оба эти вопроса должны быть разъяснены немедленно.

Разложив на столе свои карты, я уверенно провел наш курс, начиная с 9 мая.

— Если этот курс указан правильно, — допустил он, — то вы были в 50 милях от места затопления «Бахии». Однако мы проверим ваши данные.

Было совершенно ясно, что офицеры не собирались тащить меня на допрос в тот же день, пока они не проверят мои судовые документы и не прибудет переводчик из Буэнос-Айреса. Нас официально уведомили, что мы являемся военнопленными. Меня разлучили с моими офицерами и проводили в просторную офицерскую каюту, где на столе я обнаружил бутылку хорошего шотландского виски.

Снаружи поставили двух часовых. После долгих месяцев меня впервые оставили наедине с моими воспоминаниями и чувством ответственности.

Как получилось, что моя война закончилась почти через 100 дней после капитуляции вермахта? Как получилось, что с неповрежденной подлодкой и всеми документами я вошел

в гавань государства, считавшегося врагом с марта этого самого года? Как могли аргентинцы прийти к мысли, что Гитлер был у нас на борту?

Глава 2. БЕЛЫЕ ПАРУСА ДЛЯ СЕРЫХ ВОЛКОВ

Берлин – мой родной город и самое раннее мое воспоминание. Берлин с его оживленными, заполненными людьми улицами, его домами, его трудолюбивым добродушным народом – это город, оставивший свой след в истории всей Германии.

В моей памяти Берлин сохранился как бы окруженный мерцающим поясом: воды его рек и каналов, сияющее пространство его озер, издали манящие вас неподвижные молчаливые заливы... Все здесь как бы приглашает вас задержаться и полюбоваться этой красотой. Мысленно я вижу величественные сосны Бранденбурга, отражавшиеся в этих водах, и себя, пятилетнего мальчика.

– Когда вырасту, стану морским капитаном, – сказал я своей матери, стоявшей у моей кровати и умолявшей меня быть повнимательнее и не падать больше в воду. Но в этом не было необходимости. Я уже умел плавать не хуже любой водяной крысы.

Хотя я быстро стал опытным гребцом, мое внимание постоянно привлекали летящие по волнам парусники. Я с завистью смотрел на яхты, без видимых усилий скользившие под парусами. Вскоре несколько моих друзей и я загорелись

идеей превратить рыбацью лодку моего отца – хотя на самом деле я не знал никого, кто бы с нее рыбачил, – в совершенно другое судно. Время для подобной работы было самое подходящее: отец уехал охотиться, а мама занималась заготовкой фруктов. Так что мы друзьями включились в работу и дело закипело. Мы поставили подпорку для бобов вместо мачты и прибили к ней гвоздями бельевые веревки для растяжки.

Наши первые достижения в плавании были обнадеживающими. С попутным ветром нам удалось проплыть несколько часов против течения. Но когда мы повернули против ветра, все резко изменилось. Вы не можете лавировать без соответствующего кия, но его можно заменить швертами. Мы видели баржи, поднимающиеся к ветру с помощью швертов. Их-то мы и решили сделать. В нашем саду оказалось достаточно дерева. Нам удалось добыть гвоздей про запас. После того как мы прикрепили шверты к бортам лодки, она выглядела как ложе факира, утыканное гвоздями. Естественно, везде просачивалась вода. Мальчики часто бывают первоклассными импровизаторами, но при этом они обычно ломают и портят вещи, сами того не желая. При первом шквале мы перевернулись, и наш замечательный парусник затонул со всей оснасткой.

– Если ты будешь так продолжать, это не последний корабль, который ты утопишь, – сказал мой отец, посадив меня в наказание дома. Мог ли он угадать, насколько точно сбывается его предсказание.

Шли годы, детство осталось позади, я вступил в юношеское отделение знаменитого яхт-клуба. Незабываемым воскресным утром весной 1934 года я вдруг увидел на доске объявлений клуба: «Младшему члену клуба Хайнцу Шайфферу явиться в комитет клуба». С бьющимся сердцем я стоял перед президентом клуба, сидевшим за массивным столом, покрытом серой скатертью. Президент было хорошо известен в коммерческих кругах, к его имени добавлялось множество титулов.

– Как бы тебе понравилось стать боцманом на шхуне «Зонненвендер»? – спросил он меня.

Глаза мои засияли от счастья при таком необыкновенном везении. Еще бы! Хозяин такого замечательного парусника выбрал меня. Конечно, я знал, как много работы у меня будет, но я смогу многому научиться, чтобы пройти испытания по парусу, и тогда получу квалификацию, чтобы участвовать в регате на клубной яхте.

– Яволь! – сразу ответил я и тем связал себя на весь сезон. Мое имя было внесено в клубный регистр, составленный по образцу списка торгового флота. Я очень хорошо знал, что, если окажусь непригодным к новым обязанностям, меня немедленно вычеркнут из списка. Но я твердо решил никогда не навлекать на себя столь ужасного позора.

С того самого дня в 7 часов каждую субботу я готовился выполнять свои почетные обязанности боцмана перед моим хозяином и капитаном. Мне было только 13 лет, но я, самый

младший из участников на любой из наших яхт, должен был содержать все на судне в полном порядке, а к приходу моего капитана успевать переодеться в белую форму без единого пятнышка, чтобы достойно приветствовать его. Когда он приходил, обычно с семьей и друзьями, я отвозил их на яхту. В шлюпку могли поместиться только три человека сразу, поэтому надо было сплавать четыре раза. Яхта стояла на якоре примерно в 100 ярдах от пристани, и ко времени, когда все оказывались на яхте, я чувствовал себя достаточно усталым.

— Мы не хотим терять времени, Хайнц. Мы отплывем через полчаса.

Я готовил все к выходу, в то время как они сидели, отдыхая, на палубе и пили пиво. Когда приходило время ставить паруса, фал должен быть поднят на верх мачты. Хорошо, если повезет, если же нет, то, конечно, я должен был лезть наверх, чтобы его поправить. Мачта была около 60 футов высоты. При одной мысли о подъеме на нее у меня начинала кружиться голова, но я не осмеливался показать, насколько боюсь лезть наверх.

С сильным попутным ветром мы скользили вниз по течению. Мне очень хотелось управлять этой 16-тонной двухмачтовой шхуной, но моя работа заключалась в поддержании чистоты. Я также должен был очищать днище и килевать шхуну. Не могу сказать, что именно так я представлял себе развлечение, но деваться было некуда. Я просто пытался сохранять спокойствие и продолжать свою работу. «Опыт —

это главное», — часто повторял мой капитан. Следовательно, я должен был выполнять любую работу и даже мыть посуду, чего никогда не делал дома, и из-за этого иногда попадал в нелепое положение. Помимо всего прочего, во время второго плавания мы, возвращаясь домой, попали в штиль. Я пытался буксировать яхту на шлюпке и работал, как галерный раб. Но хуже всего было бы, если хозяин заметил меня лодырничавшим. Тогда бы он просто выгнал меня. Я мог только надеяться, что делаю мою работу достаточно успешно, чтобы меня не прогнали.

Иногда я чувствовал, что мог бы построить новую лодку, поскольку я должен был обновлять весь такелаж, смазывать различные блоки и заново сращивать концы тросов. Каждый день находилось то, что надо было полировать и лакировать. Мой капитан — морской офицер в отставке — требовал тщательности во всем. Во время гонок он всегда устраивал показательное зрелище. Позже мне разрешалось управлять стакселем, и в конце я действительно научился управлять шхунной. Наконец настал день, наполнивший меня гордостью. Я сказал отцу, что прошел все испытания и получил право водить любые парусные суда на реках и внутренних водах Германии. По всем правилам я был слишком молод в свои 14 лет для получения такого сертификата, но мой капитан добился для меня исключения.

Теперь я был сам себе хозяин. Отец подарил мне гоночный швертбот около 23 футов длиной и 4 шириной, замеча-

тельное судно для участия в регате. Я проводил на его борту каждую свободную минуту, добывая любые сведения от клубных специалистов. Для каждой силы ветра требуются латы разной толщины, и вы должны правильно установить мачту при каждом изменении дифферента. Каждый дюйм, даже каждая его частичка может быть жизненно важной. Гладкость корпуса ниже ватерлинии тоже очень важна. У каждого был свой собственный рецепт, и у меня тоже. Надо было сначала пройти по килю графитом на пробке, потом тщательно вощить и полировать, пока он не заблестит как зеркало. Затем нанести окончательный слой из смеси яиц и масла.

Наконец, пришел день моей первой гонки. Как только прозвучал стартовый выстрел, мы, несмотря на сильный попутный ветер, поставили все паруса, чтобы как можно лучше использовать спокойные воды вблизи берега. Скоро мы зачерпнули добрую порцию воды. Ганс, вся моя команда, продельвал чудеса, выбрасывая одну руку, удерживая стаксель другой и в то же время свешиваясь за борт, чтобы удержать равновесие. Худший момент наступил, когда мы почувствовали полную силу попутного ветра. Три участника соревнований уже перевернулись. Обычно в спокойных водах вы поднимаете спинакер, что втрое увеличивает движущую силу парусника, но и увеличивает риск перевернуться. Мы его еще не подняли. Однако, оставаясь позади, мы все же рискнули его поднять.

Мы полетели по воде как стрела, неся в три раза больше парусов, чем позволяет конструкция лодки. Скоро мы поравнялись с идущими впереди. Однако все шло не так уж хорошо; трудно было выдерживать курс. Но другим было хуже. Они пытались последовать нашему примеру, но неудачно. Две лодки опрокинулись, три порвали свои драгоценные паруса в клочья и отказались от борьбы. Мы держались впереди и после шестичасовой гонки были удостоены третьей премии.

Я участвовал еще в нескольких регатах. Иногда мне везло, иногда нет. Но почти всегда я выступал против известных яхтсменов, носивших гордые титулы «чемпион всей Германии» или «победитель Олимпиады». Каждый год для них строились новые яхты, что затрудняло соревнования. В общем, пока я учился в школе, мое сердце было в плавании, поэтому неудивительно, что мои школьные оценки последовательно ухудшались. Мне все же удалось продержаться, хотя я сменил уже шесть школ, иногда по собственному желанию, а иногда и нет.

Я хорошо успевал по математике, другие же предметы, казалось мне, требовали слишком много зубрежки, а мне никогда не удавалось хорошо что-либо запоминать.

В 1938 году отец отправил меня в Соединенные Штаты. Морское путешествие само по себе оказалось для меня замечательной школой, было интересно и полезно. Находясь в Америке, я учился в Кливленде, и, конечно, это помогло

улучшить мой английский.

Когда я вернулся домой, на очередь встал вопрос моей дальнейшей карьеры. Долгое время моя семья настаивала на лесоводстве, так как я всегда интересовался природой, лесной охотой и стрельбой. Но обаяние воды, столь очевидно моей стихии, оказалось сильнее.

Я был молод, и меня весьма привлекала мысль стать морским офицером. В яхт-клубе мы часто встречали морских офицеров. Они производили на меня большое впечатление: практичные, опытные, знающие мир, привычные к ветрам и непогоде и, в большинстве, знакомые со всякими техническими штуками.

Что же касается мысли о войне, она едва ли приходила мне в голову. Я никогда серьезно не задумывался, что может когда-нибудь произойти. Мальчики просто не думают о таких вещах. Конечно, если когда-нибудь это случится, останется только одно – выполнять свой долг на том посту, который тебе доверят.

Я никогда ни в малейшей степени не интересовался политикой. Те круги, в которых я вращался, не имели никаких связей с нацизмом или нацистскими убеждениями, и я никогда не вступал в гитлеровское молодежное движение. Правда, в последний год в школе я с большим удовольствием выполнял какую-то добровольную работу в поместье во время школьных каникул. Председатель местного приходского совета даже официально поблагодарил меня, о чем свое-

временно известил и школьное начальство. Но я старался держаться подальше от любых организаций, кроме, конечно, яхт-клуба.

Естественно, я понимал, что, как офицер, должен буду подчиняться приказам, не задавая вопросов. Но я знал также, что это будет служба, где каждый имеет свои обязанности и ответственность; служба, связанная с собственными традициями и правилами.

Я убедил отца разрешить мне сдавать экзамены в морское кадетское училище во время последнего учебного года в школе. Я уже послал туда свою автобиографию со всеми необходимыми документами. Экзамены должны были продолжаться 14 дней и приходились на конец рождественского семестра 1938 года.

Я отправился в Киль, где события начали развиваться стремительно. Нас наблюдали бесчисленные психологи. В медчасти с нами делали самые странные вещи. Например, мы должны были сидеть в огромном ящике. На большой приборной доске перед нами через определенные интервалы зажигались лампочки. Мы должны были их гасить специальными рычажками. Если они выключались сами по себе, мы теряли баллы. Под нашим сиденьем расположились две сирены и колокол, так что мы должны были работать одновременно и ногами. От такого испытания многие из нас просто теряли голову.

Но особенно неприятной была электрошоковая машина.

Наши руководители наблюдали за нашей реакцией на нее с особым вниманием. Мы часто слышали, что белок яйца – хороший изолятор, и натирали им руки. Однако надо признать, что мне и моим друзьям это совершенно не помогало. Мы должны были просто выстоять в этом испытании. Мы держали металлический прут за оба конца. Когда аппарат включали и проходил ток, мы должны были не отпускать концы. Многие просто вопили, что совершенно не допускалось. Другие кусали губы, втягивали щеки, всячески демонстрируя суровую выносливость. Все это снималось на кинопленку, но мы никогда не видели этого фильма, хотя для нас он представлял интерес.

На экзаменах по английскому языку я, естественно, получил хорошие оценки.

Наше руководство хотело также знать, умеем ли мы вести себя за столом. Поскольку экзамены продолжались 14 дней, использовалась каждая возможность выяснить это. Нас должным образом представили нескольким старшим офицерам. Такие случаи тоже были суровым испытанием, так как этикет никогда не становился менее церемонным и строго соблюдался. Трудность вызывали и разговоры с женами и дочерьми офицеров, которые очень обижались, если им казалось, что с ними обращались недостаточно почтительно. К счастью, нас всегда кто-то представлял, не надо было представляться самим. Я очень сомневаюсь, что кто-нибудь из нас сумел бы это сделать. Наконец, мы отправлялись к

длинному столу среди офицеров с бесконечными кольцами на рукавах. За столом мы сидели очень прямо и все время боялись что-то упустить. Чтобы не попасть впросак, мы внимательно смотрели то направо, то налево и наблюдали, как ведут себя офицеры, по возможности следуя их примеру. Но все офицеры вели себя по-разному, конечно специально, ибо ни один из них не имел ни малейшего желания нам помогать. Во всяком случае, некоторые из них сидели положив ногу на ногу, другие сами наливали себе вина, не вызывая официанта. На самом-то деле их манеры были отвратительны, и тот, кто подражал им, попадал в ловушку.

На накрытом столе стояли тарелки, стаканы и, по-видимому, все, что следует. Почему-то не было только ни ложек, ни вилок, ни ножей. Конечно, мы могли начать есть, если бы хотели, не дожидаясь, когда понадобится отсутствующий прибор. Но так далеко никто не заходил. Правда, моего друга, похитившего ложку у пожилого капитана, отправили за это под наблюдение психологов. Другие выходили из положения, попросив официанта принести недостающий предмет. Все это казалось забавной шуткой.

Превосходный десерт состоял из маленьких желтых слив – мирабели, выглядевшей очень аппетитно. Но и здесь оказалась ловушка. Единственное, что оставалось на столе, были чайные ложки. Однако разломить мирабель чайной ложкой совершенно невозможно. Также невозможно положить ее в рот целиком. Если же кто-нибудь рисковал положить сливу в

рот целиком, ему тут же задавали вопрос или предлагали выпить за его здоровье. Несчастный краснел и выглядел очень глупо. Мне особенно не повезло; когда я все-таки попытался разломить сливу чайной ложкой, кусок ее отскочил и попал прямо на воротничок сидевшего рядом психолога. Я извинился, попросил официанта принести воды, чтобы стереть пятно, и продолжал есть, хотя был, что называется, сыт по горло.

Когда экзамены закончились, мне разрешили поехать домой, и там я узнал, что принят в училище. Моя поездка в Соединенные Штаты, хотя и значительно расширила мой кругозор, не могла компенсировать недостатков знаний, и мне пришлось очень много заниматься, чтобы сдать последние школьные экзамены на Пасху. Вторую поездку в Америку, о которой много думал, я решил отложить до осени.

Но к тому времени разразилась война. Мы вступили в ужасную битву, хотя, когда она началась, никто не понимал ее подлинного смысла и не думал о возможном результате. Кампания в Польше кончилась очень быстро, но никто не знал, что случится после этого. Естественно, я хотел знать, что же будет со мной. Я готов был поступить в военно-морской флот, которому предназначалась жизненно важная роль в войне против величайшей морской державы мира Британии. К счастью, времени на решение проблем военно-морской стратегии у меня не было, я продолжил обучение.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.