

ИНТЕРВЬЮ С НЕМЕЦКИМ ПОДВОДНИКОМ ПЕТЕРОМ ПЕТЕРЗЕНОМ (1923-2016)



Петер Петерзен (Peter Petersen, 1923-2016)

Где Вы родились?

Я родился в 1923 году в маленьком городке под названием Хузум/Husum на побережье Северного моря, в провинции Шлезвиг-Гольштейн.

Сохранились ли у Вас памяти 1920-е – начало 1930-х и те трудности, которые были характерны для Германии в то время?

Я помню выборы 1932 года и грандиозные перемены в 1933-м. Повсюду висели плакаты множества политических партий с предвыборными лозунгами. Выбор был, на самом деле, между национал-социалистами и коммунистами. Я помню кое-какие кулачные потасовки во время той кампании, но стрельбы не было. Такое могло иметь место в других частях Германии, но не там, где жил я.

Какие перемены привнесло в Вашу жизнь нацистское правительство?

Я записался в *Гитлерюгенд*. В действительности, до *Гитлерюгенда* существовало другое [молодежное] движение – *Jungvolk* – для 10-14 летних подростков. Я побывал и в той, и в другой организации. Мы встречались утром каждую субботу: у нас были походы и военные игры. Делились на две группы и надевали на руки повязки разного цвета. Задача была такой - атаковать другого парня и сорвать с его руки повязку. Если тебе удавалось это сделать, он выбывал из игры. Я жил такой

же жизнью, как и любой другой подросток, - счастливый как жаворонок и не беспокоившийся о том, что меня не касалось. Ходил в школу, работал на ферме. Мне было 16, когда началась ВМВ. Тогда я начал учиться на механика, работал с сельскохозяйственными машинами и дизелями.

Политика тогда была такой, что студенты должны были завершить свое образование до поступления на военную службу. Я ходил в школу два раза в неделю и работал механиком в ремонтной мастерской. Был еще работа на ферме, потому что отца снова призвали на военную службу. Во время ПМВ он был пехотинцем во Франции. Я живо помню то, как началась война. Посреди ночи нам постучали в дверь, и посыльный сообщил ему о необходимости немедленно явиться на службу. Через несколько недель он уже был в Польше, а мои мать, брат и я управлялись с фермой. После Польши его демобилизовали, потому что производство продуктов питания имело важное значение.

А позднее Ваш отец возвращался на военную службу?

Нет. Мой брат Макс был призван и служил в пехоте на Восточном фронте. Он получил пулевое ранение в голову, ему выбило часть черепа. Дыру залатали стальной пластиной, и он жив до сих пор.

Была ли какая-то особенная причина, по которой Вы записались в Кригсмарине?

Еще бы – и веские причины! Море было у меня в крови: я родился у моря. Я до сих пор радуюсь, когда вижу заклепку и металлический уголок на каком-нибудь корабле. Я подумывал о *Люфтваффе*, хотел пойти в летчики-истребители, но, вероятно, я был слишком большого роста для того, чтобы стать пилотом. Поскольку я был механиком, я думал, что, может, мне доверят техобслуживание истребителей, а не летную службу. Окончательной причиной, по которой я пошел на флот, стало то, что я не хотел быть призванным в пехоту, чтобы меня потом отправили в Россию мерзнуть в стрелковой ячейке на 30-градусном морозе, туда, где нечего есть и где в тебя еще и стреляют.

Когда Вы записались в военно-морской флот?

Это случилось в 1942-м. Лагерь базовой подготовки в Цволле/Zwolle, в Голландии. Там я добровольно вызвался служить на подводных лодках. Так поступили многие, но многих и не взяли, потому что они не были прошли по состоянию здоровья. Моя профессия была среди тех, которые требовались: на подводных лодках были нужны люди с технической подготовкой. Школа подводного плавания была в Пиллау, на Балтийском море. Обучение в ней заняло три месяца, и там было много тяжелой работы. Командовал школой полный идиот – настоящий тиран. Его звали капитан Церпка (Zerпка). Он требовал, чтобы все делалось на бегу. Он все время цеплялся к тому, как ему что-то докладывают. Его сильно не любили офицеры и курсанты. Само собой, от этого была скрытая польза. Все, включая офицеров, настолько сильно его боялись, что делали все как положено. Там было и много хорошего. Мы жили на круизном лайнере *Robert Ley* в прекрасных и комфортных условиях. В одной каюте жили четверо курсантов. В рамках нацистской программы *Сила Через Радость/Kraft durch Freude* это судно в предвоенные времена осуществляло морские путешествия, которыми заводских рабочих и членов партии поощряли за хорошую работу.

Как Вы справлялись с учебой?

У меня все всегда хорошо получалось. Одним из поощрений для лучших курсантов был выход в море на учебных подводных лодках. Это были малоразмерные 250-тонные учебные лодки *Ture II*. Когда мы выходили в Балтийское море, один из унтер-офицеров спросил меня: «Ты впервые идешь на погружение?» Я сказал: «Да.» Он ответил: «Вспомни этот день, когда будешь погружаться в последний раз!»

Вы тогда волновались?

Нет, все это прошло, скорее, без эмоций. Лодка испытывает небольшой дифферент, и ты не знаешь, на какой ты глубине – 3 метра или 30 метров, если не знаешь, на какой измерительный прибор нужно смотреть. Первая мысль, которая приходит тебе в голову на подводной лодке, такая – чем глубже ты погрузился, тем в большей безопасности ты находишься – прячься и превращайся в невидимку!

Итак, Вас отобрали потому, что Вы были экспертом по двигателям?

Да. Немецкий флот немного отличался от американского. Мы сами выбирали себе [флотскую] профессию. Флот присматривался к твоему профессиональному опыту, а ты выбирал себе занятие. Позднее я жалел о своем выборе. Если бы у меня возможность начать снова, я выбрал бы себе занятие на палубе. Однако я занялся двигателями, это стало моей военно-морской профессией.

Намеревались ли Вы стать профессиональным моряком?

Так должно было произойти. Первый раз ты заключаешь контракт на 4 ½ года. Если ты стал унтер-офицером до окончания этого срока, ты мог подписаться на 12 лет. Меня со временем послали в офицерскую школу, так что я должен был подписаться на 24 года. Для меня это не было проблемой. Мне нравилось служить на флоте и быть военным. Давайте предположим, что я остался бы на флоте на 24 года. Для ушедших в отставку военных было множество мест на государственной службе, так что у меня все было устроено на всю жизнь.

Куда Вы отправились после прохождения базовой подготовки подводника?

Некоторые из ребят продолжили обучение. Меня перевели в резервный контингент в Сен-Назер, во Францию, и присвоили мне звание *Gefreiter* (вероятно, речь идет о звании *Matrosengefreiter*, которое в *Кригсмарине* присваивали после первого года службы – ВК), и я стал носить один шеврон на рукаве. После этого я побывал в отпуске, дома, а затем был отправлен в резервный контингент в Бордо. Люди, которых отправляли в резервные контингенты, трудились на вспомогательных работах на военно-морских базах, ожидая назначения на корабль. Мы грузили продовольствие на подводные лодки, готовившиеся к выходу в море, стояли в карауле, проходили дополнительное обучение.

Когда Вы получили назначение на лодку?

Посыльный постучал в дверь моей комнаты в 7 часов вечера и сказал, что на следующее утро я отправляюсь в поход на *U-518*. Она базировалась в

Лорьяне/Lorient, в Бретани. Лодка прошла ремонт, получив повреждения в ходе воздушной атаки [британцев] в Бискайском заливе.



В последние дни июня U-518 была атакована британскими самолетами дважды. 27 июня 1943 года в 12.35 Сандерленд 201-й Эскадрильи RAF (пилот – новозеландец, мл. лейтенант/flying officer Лэйн (Brian Laune), на фото слева) обстрелял U-518 и сбросил четыре глубинные бомбы. U-518 была столь сильно повреждена, что была вынуждена вернуться на базу... По дороге на базу, 30 июня в 11.05 поврежденная



лодка была атакована Сандерлендом с австралийским экипажем (10-я Эскадрилья RAAF, пилот – мл. лейтенант Хиксон Скиннер (Hickson. Skinner), на фото справа). Летчики осуществили две атаки, но бомбы упали с перелетом. Крылья и хвостовая часть самолета были сильно повреждены зенитным огнем подводников, при этом был смертельно ранен хвостовой стрелок, сержант Бёрнэм (John Burnham). Всего через 6 недель, 18 августа 1943 года, Сандерленд Скиннера был сбит Ju-88, пилотируемым гауптманом Гралем (Horst Grahl). Погиб весь экипаж...

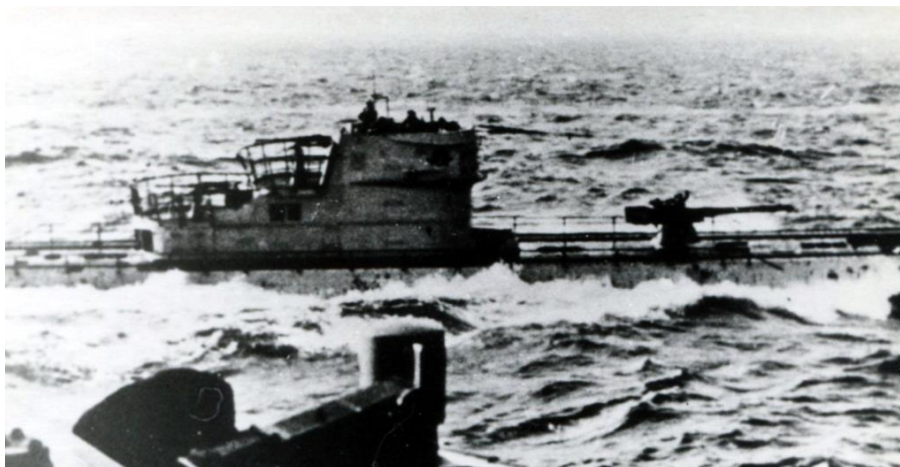


Фото слева: 27 июня 1943 года. U-518 под огнем с летающей лодки Сандерленд/Sunderland 201-й Эскадрильи RAF; фото справа: момент атаки 30 июня. Снимок сделан за мгновения до того, как снаряд немецкой зенитки попал в хвостовую часть самолета RAAF

Экипаж нуждался в человеке с моей подготовкой, который мог бы заменить моряка, свалившегося с аппендицитом. Старший механик отправился к кадровикам, просмотрел учетные карточки и сказал: «Мне нужен этот парень.» На сборы у меня ушла вся ночь. Мне нужно было получить все нужное, написать завещание, написать письмо родителям, заполнить и подписать все документы. Утром мы вышли в море. Меня сильно скрутила морская болезнь, пока мы шли по Бискайскому заливу. Я избавился от нее в первый же день, и больше она ко мне не возвращалась. Само собой, все гораздо спокойнее, когда лодка идет под водой.

Каково это было – оказаться новичком на подводной лодке?

Полагаю, это то же самое, что и в любой другой [воинской] части. Обо мне никто ничего не знал, но я втянулся. Мне отвели койку и боевой пост. Я начал отращивать бороду, как и все остальные. Поход длился четыре месяца, так что у нас у всех по возвращении были длинные бороды. От этого мы стали выглядеть старше своих 20 с небольшим. После похода произошел забавный случай. Я на несколько дней оставил бороду, но потом сбрил ее. Мои товарищи по экипажу не узнали меня без бороды и не хотели пускать меня обратно на борт...



U-518 в море

Какой была жизнь на лодке?

Внутри лодки может быть очень жарко. На поверхности мы использовали наши дизеля. Потом мы могли прибегнуть к аварийному погружению и переключиться на электромоторы, но жар, идущий от дизелей, оставался. Люди обычно носили шорты и сандалии или палубные туфли. Пространство внутри лодки было очень сжатым. Припасы хранились везде, где была такая возможность. Запах был дурным. Нам выдавали одеколон 4711, но мы редко его использовали. Лучше было подарить его подружке на берегу: это могло помочь сподвигнуть ее на кое-какие услуги.

Какие события произошли во время Вашего первого похода?



Мы прошли через Флоридский пролив Мексиканский залив. Обстановка для подводных лодок в 1943-м постоянно ухудшалась. Заметно усилилось присутствие противолодочных средств противника в воздухе и на море. Многие лодки не возвращались на базы... Нашим командиром был *Kapitänleutnant* Виссманн (Friedrich-Wilhelm Wissmann, 1915-1963, на фото слева), и он хорошо понимал уровень грозящей нам опасности. Мы наскочили на вражеский

самолет неподалеку от Майами и на патрульные корабли во Флоридском проливе. Приходилось срочно погружаться, но мы оставались незамеченными. По счастью, у нас были превосходные шумопеленгаторы. При наилучших обстоятельствах мы могли засечь шум корабельного винта на расстоянии до 30 миль. Еще у нас было приемник обнаружения радиолокационного излучения под названием *Wanze*

(буквально – клоп – ВК), с помощью которого мы могли установить, ищет ли нас на поверхности радар.

Что происходило в Мексиканском заливе?

Там были цели, но успешных атак на суда противника не было. Торпеды не взрывались или отклонялись от заданного курса. Вариации в температуре различных слоев воды не давали нам возможности слышать шум винтов проходящих судов. В других случаях мы могли их слышать, но занимаемая лодкой позиция не позволяла вести стрельбу торпедами. Мы стреляли по нескольким судам, но безрезультатно. Виссманн выпустил четыре торпеды по одному транспорту, и все они прошли мимо. Он подумал, что торпеды установлены на слишком большую глубину. С другой стороны, хорошо было то, что противник не знал о нахождении в тех местах нашей лодки. Если бы какое-либо судно было потоплено, за нами бы начали охоту противолодочные силы американцев.

Какими были результаты Вашего первого похода?

Потопленных судов или кораблей не было. Мы наткнулись на эскортный авианосец в Атлантике на пути домой, и, должно быть, Виссманн выпустил по нему восемь торпед. Ни одна не попала в цель. Некоторые из торпед, скорее всего, были неисправными. Он не мог выпустить все мимо цели. На следующий день американский эсминец обнаружил нас и вызвал еще пять кораблей. Они атаковали нас глубинными бомбами. Наш корабль встряхивало, лампы освещения начинали моргать, могла появиться небольшая течь. Эта течь была опасной, лодка принимала больше воды, что загоняло ее еще глубже. Есть глубина, ниже которой погружаться было нельзя. Датчик глубины был на 230 метрах – около 700 футов. Потом мы спустились глубже 230 метров – датчик глубины был на 800 футах. Давление воды на корпус было огромным. Еще 10 футов, и нам была бы крышка. Когда идет атака глубинными бомбами, все хранят молчание и смотрят вверх, потому что бомбы валяются оттуда. Нам не полагалось двигаться и разговаривать, чтобы не расходовать зря кислород. Некоторые парни становились мертвенно-бледными. Другие покачивали ногами вверх-вниз, или дергали себя за бороды. Нам рекомендовали в это время спать, но ты лишь притворялся спящим. *U-518* была атакована глубинными бомбами несколько раз во время трех моих походов, и это было страшное нервное напряжение, но я ни разу не видел, чтобы кто-то слетел с катушек.

И как *U-518* ушла от погони?

Мы провели под водой 36 часов. В итоге, у нас уже не оставалось воздуха, чтобы дышать, садились аккумуляторы. Командир приказал покинуть корабль. Мы надели на себя спасательные средства, у каждого был индивидуальный надувной плотик. Если у тебя было что-то такое, что ты хотел спасти, например, наручные часы или письмо от любимой, ты убирал это в презерватив. План был таким: лодка поднимается на поверхность, и мы прыгаем за борт. Лодку предстояло затопить. Надежда была на то, что нас подберут эсминцы. Позднее командир сказал нам, что после подъема на поверхность он видел на горизонте эсминцы. Виссманн приказал запустить один дизель и повернул корму в сторону эсминцев. Они нас не заметили. Он приказал запустить второй дизель, и мы унесли оттуда свои задницы. Шли над водой несколько часов, чтобы зарядить аккумуляторы и провентилировать корабль.

Фридрих-Вильгельм Виссманн был одним из асов подводной войны. На его счету было 8 потопленных судов общим водоизмещением 52 346 тонн, ходивших под различными флагами, 2 судна были им повреждены. Заслуживает упоминания и то, что лодка U-518 под его командованием успешно высадила на побережье Канады нацистского агента Вернера фон Яновски (Werner von Janowski), который, однако, был почти сразу пойман спецслужбами.

Что произошло, когда Вы вернулись в Лорьян?



Виссмана сняли с должности. Думаю, его перевели в учебную флотилию из-за торпед. Нашим новым командиром стал *Oberleutnant* Офферманн (Hans-Werner Offermann, 1921-1945, на фото слева), 23-х лет от роду. Я работал рядом с ним на центральном посту. Потрясающее место, потому что там все действие и происходит. Командир и старший механик проводят на этом мосту очень много времени. У штурмана для работы – свой угол. На этом посту также находятся рулевые и вахтенный офицер. Люди рвутся работать на центральном посту. Я получил шанс потрудиться там в качестве механика до того, как завершился поход под командованием Виссмана. Только самые лучшие члены экипажа работали на центральном посту.

Условия там обычно превосходные, потому что свежий воздух попадает туда через рубку, когда лодка находится на поверхности.

Ханс-Вернер Офферманн был одним из самых молодых командиров подводных лодок периода ВМВ: ему было всего 22 года, когда он возглавил экипаж U-518. На его боевом счету один потопленный и один поврежденный транспорт. 22 апреля 1945 года его лодка была потоплена американскими эсминцами Carter и Neal A. Scott вместе со всем экипажем...

В чем заключались Ваши обязанности?

Одной из моих задач была работа с клапанами, с помощью которых осуществлялось приведение и удержание подводной лодки в положении заданного дифферента. Каждый день нам приходилось делать математические расчеты веса корабля. Скажем, кок забрал на камбуз 100 фунтов картошки с места хранения в носу лодки. Он сообщал об этом, им вводили эту цифру в уравнение, указывая, что *носовая часть стала на 100 фунтов легче*. Теоретически мы должны были принять 100 фунтов воды, чтобы компенсировать это. Сложнее было разбираться с использованием солянки. Механик сообщал, что мы израсходовали 3.3 тонны солянки в такой-то день. Но если вы используете солянку, корабль легче не становится. Горючее и морская вода хранятся в одной и той же цистерне. Солянка выгорает и замещается забортной водой. Поскольку солянка легче, она находится выше воды в цистерне. Вода тяжелее, так что лодка становится тяжелее по мере расходования топлива. Вы должны знать, откуда шло топливо – с цистерны на миделе или на корме, чтобы удержать лодку с нужным дифферентом. Другой моей обязанностью было поддержание системы внутренней связи на лодке в рабочем состоянии. Мы использовали микрофоны, телефоны и переговорные трубы, чтобы боевые части были в контакте друг с другом.

Можете ли Вы описать запомнившееся Вам происшествие на центральном посту?

Иногда что-то захватывающее происходит тогда, когда этого никто не ждет. Мы шли по направлению к Карибам, это был мой второй поход, дело было в январе 1944 года. *U-518* была под водой, мы продвигались на малой скорости. Рулевой, который держал корабль на заданном курсе, сидел сам по себе в рубке прямо над нами. Все, что он должен был делать, - это посматривать на компас и время от времени корректировать курс, нажимая на пару кнопок. Дальше все шло по электросхеме. Он заскучал и снял со стены ракетницу, начал играть с ней и случайно выпалил из обоих стволов прямо в помещение центрального поста. Все эти маленькие голубые и красные огненные шарики начали летать туда-сюда, отскакивая от стенок. Мы там чуть в штаны не наложили от страха! Реакция тех, кто находился на центральном посту, была мгновенной. Все двери были немедленно захлопнуты, чтобы эти шарики не долетели до аккумуляторов и спровоцировали пожар. Мы похватали огнетушители и стали гоняться за шариками. К тому моменту командир уже поднялся со своей койки и появился на центральном посту...

Можно ли сказать, что Офферманн был не слишком рад случившемуся?

О да. Наш рулевой объяснил, что произошло. Его сняли с должности и предполагалось, что его отдадут под трибунал, но он был хорошим малым. Оставшуюся часть похода он провел на позиции кухонной obsługi для унтер-офицеров а поход продолжался еще три месяца. Это был интересный поход, потому что мы встретились в Атлантике с японской подводной лодкой *I-29* и передали на ее борт радиооборудование *Nafox* (вероятно, речь идет о приемнике радиолокационного предупреждения – ВК) и троих немцев – двоих техников и штурмана. Они должны были помочь довести лодку до Лорьяна. Мы услышали, что японцы на подходе, поднялись на поверхность и договорились о месте рандеву. Мы подошли к ним, японские моряки попытались бросить нам трос, но никак не могли докинуть его до нас. У нас была пушка, выстреливающая линь, так что мы зарядили ее и выстрелили. Японцы чуть было не попрыгали за борт: они подумали, что мы стреляем по ним. Их моряки носили забавные брюки длиной $\frac{3}{4}$, которые были лишь немного ниже колена. Вернувшись в Лорьян, мы набрели там на тех парней, которых пересадили на японскую лодку, и спросили их, как им понравилась служба на корабле нашего союзника. Они сказали, что еда была отвратительной.

Так Вы до Карибского моря добрались?

Да. Я знаю, что мы атаковали несколько судов и потопили панамский танкер *Valera* 7 марта 1944 года.

В результате потопления танкера Valera погиб его капитан Рассел (Russel), но остальные 34 члена экипажа спаслись. Известно, что после нескольких дней дрейфа на надувном плоту были спасены 1-й помощник капитана Тёрнер (Henry John Turner) и еще 4 человека, в том числе, 2-й помощник капитана, главный стюард, один норвежский матрос и квартирмейстер по имени Вудс (Walter Woods).

Самолеты союзников патрулировали небо, и нашим самым страшным врагом были самолеты с радаром, потому что были способны застать нас врасплох. Как-то раз мы крейсировали на поверхности. Все было тихо, и тут неожиданно мы слышим: бум, бум, бум – это были разрывы бомб, которые какой-то самолет сбрасывал на нас. У нас редко было время на то, чтобы определить тип атакующего нас самолета до того, как мы ныряли под воду. Если мы были далеко в море, обычно это были

самолеты дальнего действия, четырехмоторные, такие как британские летающие лодки *Short Sunderland* и американские *Либерејторы/B-24 Liberator*.

Когда Вы вернулись в Лорьян?

Из этого похода мы вернулись перед вторжением во Францию, 7 мая. Ушли в море в поход, который стал последним для меня, после начала вторжения, 15 июля 1944 года. После него мы не вернулись в Лорьян. В результате высадки союзников экипаж потерял на складе нашей базы все свои личные вещи: обувь, хорошо пошитую форму, книги и фотографии.

Были ли у Вас проблемы во Франции в тот период времени?

К 1944 году французские партизаны стали довольно активными. За пределами базы все время приходилось носить с собой оружие. После одного из походов несколько членов нашего экипажа отправлялись в Германию. У нас было прощальное собрание, и примерно половина команды – 25 человек – решила проводить друзей до вокзала. Прихватили винтовки, пистолеты и кинжалы: все оружие, которое было под рукой. Некоторые парни сорвали по дороге цветы и засунули их стеблями в оружейные стволы. Когда поезд тронулся, кто-то предложил проводить наших товарищей салютом. Один парень выстрелил из своей винтовки в воздух, потом остальные ребята открыли пальбу. Я помню, что видел красную розу, которая торчала из винтовочного ствола, и помню, как она разлетелась на куски. По дороге домой, на базу, мы натолкнулись на группу немецких солдат, готовых вступить в бой. Они, что было вполне естественно, подумали, что это стреляли французские партизаны. Наш *штабсфельдфебель/stabsfeldwebel* быстро построил нас, и мы попытались пройти маршем и с песнями. Мы уже почти прошагали мимо той группы солдат, когда один из их офицеров схватил за ствол винтовку одного из моряков. Нас задержали. Потом командир устроил нам жестокую выволочку, но он знал, что мы просто выпускали пар. Кроме того, по счастью, мы уходили в море на следующий день. Предполагалось, что в качестве наказания мы проведем всю ночь в открытом поле, занимаясь боевой подготовкой, но один из унтер-офицеров сказал нам вместо этого лечь и немного отдохнуть.

Куда Вы ушли в свой последний поход?

Мы подошли к восточному побережью Соединенных Штатов. Там вели патрулирование американские самолеты и корабли, и мы были атакованы эсминцами. Нам удалось потопить транспорт типа *Liberty – George Ade*, это произошло 12 сентября 1944 года близ мыса Фир/Cape Fear. Он был поврежден, его стали буксировать в порт, но он затонул через несколько дней в условиях сильного шторма.

На самом деле, George Ade не затонул. Во время прохождения урагана, оставшегося в истории под названием Great Atlantic Hurricane of 1944, затонули два катера Береговой Охраны, идущие на помощь команде поврежденного судна. При этом погибли 47 моряков.

Как я говорил ранее, мы не могли вернуться в Лорьян. Нам приказали отправляться в Кристиансанн/Kristiansand, в Норвегию, куда мы прибыли в конце октября. Оттуда мы ушли в Штеттин (*ныне Щецин, Польша – ВК*), на Балтику.

Почему Вы покинули U-518?

Старшие механики всех лодок получили рассылку, в которой их просили рекомендовать людей для прохождения офицерской подготовки. Наш старший механик рекомендовал меня, поскольку у меня был опыт и, в прошлом, хорошие оценки. Я провел в офицерской школе зиму и весну 1945-го, а U-518 погибла в следующем походе. Американский эсминец потопил ее со всем экипажем 22 апреля 1945 года в Северной Атлантике.

Что было с Вами в мае 1945 года?

В Везермюнде/Wesermünde пришли британцы, и мы сдались в плен. Они над нами не издевались, но и кормили не особенно хорошо. Мы голодали и рыскали повсюду в поисках еды. Британцы сказали нам покинуть здание школы, и мы поселились на борту роскошного лайнера, стоявшего в порту (*речь идет о лайнере Europe – ВК*). Потом британцы сказали нам: «Проваливайте отсюда. Мы передаем это судно французам. Лайнер получил название *Liberté* и проплавал еще 15 лет... Потом нас пешим ходом отконвоировали в сельскую местность на участок в открытом поле, огороженный колючей проволокой. Мы оставались там три дня, пока британцы нас переписывали. Потом мы перебрались в фермерские постройки, где нам пришлось позаботиться о самих себе. Фермер помог нам забить лошадей. Появились британцы и спросили, есть ли среди военнопленных фермеры. Я сказал, что я - фермер, и это было полуправдой: мой отец был фермером. Не хватало продовольствия, так что *Томми (прозвище британских солдат, принятое у немцев – ВК)* отвели нас в ближайший городок. Нам выдали новые документы и сказали отправляться по домам. Там я был примерно в 10 милях от дома, так что пошел пешком. Мне повезло, если сравнить это с тем, что пришлось пережить бедным парням, которые провели 10 лет в плену у русских. Даже у некоторых из тех, кто оказался в плену в Англии, ушло несколько лет на то, чтобы вернуться домой.

Когда Вы прибыли в Соединенные Штаты?

Два года ушло на оформление бумаг. Я попал в списки на иммиграцию в 1950-м. У меня были спонсоры в Толедо/Toledo, штат Огайо. Я получил работу с жалованьем 90 центов в час – изготовление оконных рам. Я также получил кое-какое образование и стал искать работу получше. В последней компании я проработал 29 лет. В Америке у меня все сложилось хорошо.

В конце 1940-х Петерзен познакомился с Ирмой Лутц (Irma Lutz), которая приехала в Германию из США, чтобы навестить родственников. После нескольких лет почтовой переписки мать Ирмы спонсировала переезд Петерзена в США. 24 декабря 1953 года Петер и Ирма поженились, эта свадебная церемония даже транслировалась по ТВ в программе Невеста и Жених/Bride and Groom.

Вы были в курсе того, что U-505 была выставлена в экспозиции Музея Науки и Техники в Чикаго в 1954-м?

Я и моя жена посетили Чикаго в начале 1960-х и прошлись по лодке U-505. Я показал друзьям кое-какое машинное оборудование и место, где была моя койка [на U-518]. Гид спросил меня, откуда я знаю столь много [про подводные лодки]. Я сказал ему, что служил на лодке этого типа. После тура гид представил меня

директору музея, майору Лору (Lenox Lohr). Он попросил меня определить назначение частей лодки, находившихся на складе. Я провел за этим занятием два дня, идентифицируя эти части и объясняя, где они были на самой лодке. Майор Лор вручил мне кусок смятого металла корпуса лодки, который вырезали для того, что сделать вход в лодку для туристов. Годы спустя человек по имени Кит Джилл (Keith Gill) из этого музея вступил со мной в контакт и попросил о помощи. Я посетил Чикаго несколько раз в связи с различными событиями. Музей пытается собрать средства на то, чтобы реставрировать *U-505*: лодка не была спроектирована для того, чтобы провести под открытым небом почти 50 лет.

Проживая в США, Петерзен стал получать приглашения принять участие в различных ТВ-программах, таких как шоу Оливера Норта (Oliver North, отставной офицер Корпуса Морской Пехоты США, политический комментатор и военный историк) и передачах каналов History и Discovery. Он более 30 лет вел воскресную радиопрограмму Немецко-Американский Час/German American Hour, был членом различных военно-исторических групп.

Ваш интерес к кораблям открыл для Вас новые двери...

Я выходил в море на атомной подводной лодке *Tautog* и на американском эсминце, побывал на борту авианосца *John C. Stennis*. Самая интересная возможность была предоставлена мне российским ВМФ в связи с его 350-летним юбилеем. Я попал в группу американцев, приглашенных в Россию. Я заподозрил, что они знали о моей службе в германском ВМФ. Русский офицер подтвердил это, сказав: «Мистер Петерзен, я в курсе того, что Вы служили в электро-механической боевой части подводной лодки.» Мы поднимались на борт русской подводной лодки и посетили ракетный крейсер в Севастополе, на Черном море. На борту крейсера прошел обед при участии русских адмиралов, водка лилась рекой. Я подливал себе в бокал воду, не пропустил ни одного тоста и в конце все еще крепко стоял на ногах. Потом русский адмирал сказал: «Давайте прокатимся.» Мы покатались по этой сверхсекретной базе на небольших катерах с адмиралом в качестве гида. Он говорил: «Видите тот катер? Это яхта Муссолини, а теперь она у нас!» Он показал рукой на гору, под которой была создана [подземная] база для подводных лодок. Я было подумал, что, если бы мы увидели это пару лет назад, русские нас, вероятно, расстреляли бы.

Многие ветераны рассказывают о самых важных уроках, которые они усвоили во время военной службы. Скажете что-нибудь об этом?

Когда нас засыпали глубинными бомбами 36 часов подряд, я дал себе клятву, что, если когда-нибудь выберусь оттуда живым, больше никогда не буду беспокоиться о мелочах. В жизни бывают ситуации, когда ты беспомощен, но ты должен идти дальше и искать решения проблем, с которыми сталкиваешься.

Источники

<https://www.historynet.com/interview-u-boat-survivors-story/>

<https://www.legacy.com/us/obituaries/toledoblade/name/peter-petersen-obituary?id=19498660>

<https://uboat.net/men/commanders/895.html>

<https://uboat.net/men/commanders/1361.html>

https://www.lago-colony.com/QUESTIONS/Questions_to_be_answered.htm

<http://media.api.aucklandmuseum.com/id/media/public/3d3d7151-9c84-49ea-a59c-f3558aaa6656/original.pdf>

<https://vwma.org.au/explore/people/510175>

<https://natlib.govt.nz/records/30660765>

https://en.wikipedia.org/wiki/SS_George_Ade

Перевод и компиляция – Владимир Крупник

Редакция – Николай Давыдов (Санкт-Петербург)

Возврат к главной странице www.warsstory.org