

Морская летопись



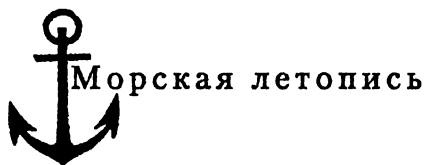
# АРКТИЧЕСКИЕ ТЕНИ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА



Сергей Ковалёв







Сергей Ковалев

# **Арктические тени ТРЕТЬЕГО РЕЙХА**

Москва  
«Вече»  
2010

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62  
К56



**Ковалев, С.А.**  
К56      Арктические тени Третьего рейха / Сергей Ковалев. —  
М.: Вече, 2010. — 432 с. : ил. — (Морская летопись).  
ISBN 978-5-9533-4348-0

Арктика в планах Третьего рейха занимала особое место. Воды северных морей были доступны для немецких подводных лодок, многочисленные арктические острова являлись идеальным местом для ремонтных баз и станций слежения, а северные морские пути имели для Германии важное стратегическое значение. Кроме того, по некоторым сведениям, в планы Гитлера входило строительство на европейском севере объектов так называемого Уранового проекта. Один из них, возможно, был сооружен в Кольском заливе под скалами Девкиной заводи.

Книга военного журналиста С. Ковалева рассказывает о неизвестных операциях кригсмарине и об «особых проектах» Третьего рейха в арктических областях Советского Союза и Европы.

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-9533-4348-0

© Ковалев С.А., 2010

© ООО «Издательский дом «Вече», 2010

## К ЧИТАТЕЛЯМ

Перед вами новая книга об арктических тайнах фашистской Германии, которые достались нам в наследство.

Казалось бы, о Второй мировой войне написано великое множество книг, журнальных и газетных статей различного жанра: от серьезных научных исследований до простейшей беллетристики. Но за редким исключением они полностью посвящены нашему участию в самой страшной из мировых войн. А вот любая информация о тех, кто с мечом пришел к арктическим берегам Советского Союза, долгие годы была крайне скудна. Только в последние десятилетия мы пришли к пониманию парадоксальной, но одновременно очевидной мысли: не уяснив лично и не показав новым поколениям россиян место и роль противника в той войне, мы откровенно принижаем роль всех отдавших свою жизнь за Россию, но все же — победивших фашизм! Меж тем уже на уровне Президента РФ появилось откровенное беспокойство об учащении попыток «фальсификации истории в ущерб интересам России». И весной 2009 года была создана специальная президентская комиссия под руководством главы кремлевской администрации Сергея Нарышкина, которой и предстоит вести эту борьбу. Так что давно пришла пора серьезно отнестись к прежде «не проверенной информации» о глубоком проникновении нацистов на просторы Северного Ледовитого океана, который под воздействием глобального потепления климата способен преподнести человечеству крайне неприятные, а порой и смертельно опасные открытия. И не стоит сегодня уподобляться некоторым бывшим выпускникам советской Высшей партшколы, которые, не замечая даже достоверных фактов глубокого проникновения нацистов в советскую Арктику, как и прежде, убеждают нас, что





далее Новой Земли немцы не прошли. Но если это утверждение соответствует истине, то откуда в котельной Хатанги появился котел из фашистской Германии, почему оказались засекреченными германские исследования в лабораториях поселка Гудым на Чукотке, что ищут американские подводники на русском острове Земля Александры, почему зачастили на русскую реку Лена австрийские и немецкие дайверы? Кто-то может прямо сейчас ответить на эти вопросы? Думаю — нет!

Уважаемый читатель, вы держите сейчас в руках плод работы, длившейся... нескольких десятилетий. Кропотливой, и в основном, по понятным причинам, — совсем неблагодарной работы. Здесь нет ничего удивительного! Перед вами не лихо закрученный исторический детектив или книга в стиле «фэнтези», а подборка фактов и событий, ранее чаще всего хранившихся под различными грифами секретности. Для исключения возможного «непонимания» отдельных вышеупомянутых читателей и чиновников, в том числе и из президентской комиссии, как автору мне хотелось бы подчеркнуть, что основными информационными источниками для данной книги стали малознакомые массовому читателю отечественные и зарубежные публикации, а сегодня — уже открытые данные из архивов ВМФ России, ФСБ и МО РФ. А также личные воспоминания непосредственных участников описываемых событий.

К сожалению, большинство очевидцев загадочных находок в Арктике категорически отказывались, чтобы на страницах данной книги были названы их имена или должности. И основным аргументом здесь было одно: «Мы давали подписку о неразглашении». К величайшему сожалению, большинство из них с этим же убеждением оставили нас навсегда. Казалось бы, уже давно как не стало СССР, но прекрасно отработанная советская «система» секретности продолжает работать без сбоев. Как автор, я искренне признателен всем мужественным людям, которые отважились рассказать о том «нечто», что они увидели во время зимовок на удаленных арктических островах или сибирских зимовках, что и было систематизировано, а сегодня легло на страницы данной книги.



Новая книга об арктических тайнах и загадках Третьего рейха — еще не конечная истина. Возможно, она поможет отыскать новых свидетелей давних событий времени Второй мировой войны и первых послевоенных лет на территории России и за ее пределами, как помогла книга «Свастика над Таймыром», изданная в 2008 году московским издательством «Вече». А может быть, подскажет новые имена героев, навеки оставшихся где-то в ледяных пустынях и на берегах удаленных арктических архипелагов (особенно при невыясненных обстоятельствах), что чрезвычайно важно для изучения юными россиянами нашей невыдуманной истории.

Долгие годы о том, что происходило в нашей Арктике, мы знали в лучшем случае из победных реляций о довоенных подвигах советских полярников под руководством Ивана Папанина и советских полярных летчиков, самоотверженным дрейфе во льдах Северного Ледовитого океана моряков пароходов «Челюскин» и «Георгий Седов». А благодаря таким известным советским полярным историкам и подвижникам, как Сергей Смирнов и Михаил Белов, мы узнали о героическом бое экипажа ледокольного парохода «А. Сибиряков» с фашистским броненосцем («panzerschiff». — *Авт.*) «Адмирал Шеер». В то же время иная информация о событиях в арктических морях и на архипелагах до простого обывателя, а порой — и до отдельных государственных деятелей, не доходила. Такой же малоизвестной в нашей стране была и информация о роли Скандинавского полуострова в пресловутом «Урановом проекте Третьего рейха»; одна из составляющих которого и сегодня может быть укрыта под прибрежными скалами Девкиной заводи. А кто знал об обергруппенфюрере СС Гансе Каммлере, который вместе со своими эсэсовцами из особого командования в приполярном регионе занимался не только разработкой новых образцов «оружия возмездия», но и готовил здесь основной «маршрут» для полета «юнкерсов» через Северный полюс и эвакуации высшего руководства Третьего рейха в конце Второй мировой войны.



Новая книга об арктических тайнах Третьего рейха стала продолжением книги «Свастика над Таймыром», на страницах которой российский читатель впервые увидел собранную «по крупицам» информацию о прежде «закрытых» находках на берегах нашей Арктики. Новая работа рассказывает о тайнах проникновения нацистов в районы будущего «Ледяного рейха», а также о фашистском «Урановом проекте».

Прошло более 40 лет, как первым (из доступных массовому читателю в нынешней России) серьезным исследованием на данную тему стала изданная в 1966 году книга советского военного историка и арктического исследователя Иосифа Сендика «Боевые действия флотов в Арктике». Но до начала 1990-х годов на ее обложке стоял гриф «Совершенно секретно» и предназначалась она лишь для узкого круга посвященных. Сегодня ее открыли, но, как и прежде, найти ее в библиотеках чрезвычайно сложно. А ведь именно книга «Боевые действия флотов в Арктике» рассказала о том, как глубоко фашистские подводники и летчики проникали в советский сектор Арктики, а также почему в годы Великой Отечественной войны удавалось им сделать это сравнительно легко. Выходит, не случайно она так долго находилась под секретным грифом. А с другой стороны — чрезвычайно жаль!

Быть может, при ином отношении к военной истории нашей Арктики новые «российские демократы» не могли бы свободно убеждать нас, что в XXI веке Крайний Север как таковой нам уже не нужен, так как новая Россия не сможет освоить его самостоятельно. А только — с помощью и на средства иностранных компаний. И очень хорошо, что в нашем Отечестве все же нашлись здравомыслящие государственные мужи, которые отодвинули этих так называемых «россиян» и остановили откровенное расхищение наших северных земель и богатств. Честь им за то и хвала, так как вся история России — это действительно «спираль», благодаря которой все события в нашей стране рано или поздно повторяются.





И в 1920—1930-е годы наше государство уже получило арктические «уроки», которые по той или иной причине преподали нам заграничные «учителя», и в первую очередь — из Третьего рейха. Чем все закончилось? Известно!

*С. Ковалев*

## ЗАМЫСЕЛ «ЛЕДЯНОГО РЕЙХА»

Гитлер решил создать новый «тысячелетний» рейх, где будет жить раса истинных арийцев. Правда, менее чем через 10 лет его мнение изменилось: он решил создать недоступный для своих противников «Ледяной рейх» (порой его называют «Арктическая Земля Туле», «Гиперборея», «Арктогея» или «Новая Арктогея»). Для простоты восприятия в дальнейшем оставим ему единое наименование — Арктогея.

Нацисты, которых в 1933 году привел к власти Гитлер, не сами придумали мистическую идею о превосходстве немецкого народа над всеми другими народами. Подобная идея о расовом превосходстве немцев буквально носилась в воздухе с конца XIX века и пала на благодатную почву в период окончания жесточайшего мирового экономического кризиса (начало 1930-х гг.) и последовавшей за ним мировой депрессии и безработицы. Сложившуюся в мире ситуацию Гитлер и его приспешники успешно использовали для прихода к власти и создания Третьего рейха.

Одними из важнейших направлений в идеологической подготовке Германии к новой мировой войне фашисты избрали откровенную спекуляцию на условиях Версальского договора, реакционных традициях пруссачества и даже — «богоизбранности» германской нации. В Германии тогда о том же говорили многие.

Так, по воспоминаниям будущего главнокомандующего кригсмарине гроссадмирала Эриха Редера, 19 мая 1931 года, выступая по поводу наречения новейшего броненосца именем «Дойчланд», канцлер Веймарской республики доктор Генрих Брюнинг сказал следующее: «Этой церемонией, за ходом которой следит весь мир, германский народ демонстрирует, что даже будучи закованным в кандалы и при всех своих экономических проблемах он сохранил



в себе способность защищать свое мирное существование и хранить свою честь... Мы сможем забыть о долгом периоде нашего унижения, если другие нации дадут свое согласие нам на тот же уровень национальной гордости и ту же любовь к своей стране, на которую они сами претендуют». И собравшиеся в зале встретили эти слова с ликованием.

Неудивительно, что в этих условиях в новорожденном Третьем рейхе появилось немало лжеученых и пророков, шарлатанов и отпетых мошенников, которые тут же приступили к «научному» обоснованию древних германских мифов, разного рода мистических пророчеств и прорицаний о великой будущности немецкого народа и избранности его как расы господ во всем мире. Был здесь задействован даже миф об Атлантиде, а вернее, о ее арктическом аналоге — Гиперборейской земле, или Арктогее, где жили люди-боги и полубоги, мифические герои и гиганты, титаны и чародеи, создавшие где-то на Севере сказочную цивилизацию, схожую с той, которая создала Атлантиду.

Земли, которых нет, издавна притягивают человечество. Их немало. Одни существовали и существуют только в воображении писателей, сказочников и философов. Другие были затоплены океаном, третьи — разрушены землетрясением. А иные — просто испарились, будто их и не было. Самой древней и особо загадочной страной сегодня считается Атлантида. О ней написаны не один десяток научных трудов, миллионы книг и журнальных статей. Авторы издавна наделяли ее жителей всевозможными умениями и способностями, превосходящими обыкновенных людей: владение телепатией, способность жить под водой без специального снаряжения, умение создать высочайшую цивилизацию и новейшие технологии. Атлантиду помещали в различных мировых районах: у Геркулесовых столпов (у Гибралтара. — *Авт.*), в заливе Габес (около Туниса), недалеко от острова Пелопонесс в Греции, на атлантическом побережье Марокко, в Северном море у острова Гельголанд, в Керченском проливе. В эпоху Великих географических открытий Атлантиду располагали между мысом Доброй Надежды и Бразилией, в Монголии, в Сахаре и даже... на территории современного Ирана. Немало было желающих





отыскать Атлантиду и на Севере. Но дальше всех пошел известный атлантолог Дювилле, который считал, что Атлантида — это средняя часть огромного полуострова, продолжавшего Гиперборейский континент, окончанием которого стала Гренландия со своими боковыми «крыльями» — канадскими и советскими арктическими островами.

В эти годы в Германии большое распространение получила теория о «Вечном Лье» («Вель», «Вельтайслере»), постоянно борющемся с Огнем. Эта «арийская космогония» противоречила общепринятым астрономическим и математическим выкладкам, но зато оправдывала древнегерманские мифы. Неудивительно, что после прихода к власти в Германии Адольфа Гитлера она стала настолько модной, как теория постоянного противостояния Тьмы и Света, Лье и Огня, что стала неперенным предметом учебной программы в немецких школах. Именно ее и создал Ганс Гербиргер, называемым достоинством которого, по словам немецкого писателя Элмара Брюгга, стало то, «что он возродил интуитивное знание наших предков в вечном конфликте огня и лье, воспетое Эддой. Он изложил этот конфликт нашим современникам».

По теории новоявленного гитлеровского космолога, Земля, как всякий живой организм, совершает движения, которые порой вызывают катастрофы, губящие здесь все живое. И происходит все это потому, что во Вселенной постоянно борются Огонь и Лед. На эту мысль простого немецкого инженера Гербиргера натолкнул случай попадания струйки раскаленного металла на мокрую, покрытую снегом землю. С замедлением и большой силой земля взорвалась. Из этого наблюдения и появилась натурфилософская теория вечного Лье и его вечной борьбы с Огнем, Приблизительно это выглядело следующим образом.

Некогда, в бесконечной пустоте, а вернее в абсолютно ледяном космическом пространстве, существовало огромное раскаленное тело, которое было в миллионы раз больше Солнца. Но однажды на его пути появился соизмеримый с ним ледяной гигант, скопившийся из космического лье, который проник глу-



боко в недра суперсолнца. Сотни тысяч лет это проникновение не вызывало что-либо внутри огненного великана, но однажды, из-за таяния ледяного гиганта образовалась критическая масса пара и единство льда и пламени взорвалось. Многие осколки «единства» исчезли в ледяном пространстве. Другие либо упали обратно на центральное тело, либо задержались в средней зоне, став планетами Солнечной системы. Их было тридцать. И, как следствие, Луна, Юпитер, Сатурн состоят из льда, а каналы Марса — заполнены льдом. Наша Земля получили этих осколков в равной степени, а потому на ней продолжается борьба между силами Льда и силами Света.

Именно с этим связаны и особенности гравитации планет в космосе. Теоретически считается, что сила гравитации постоянна. И если бы это было именно так, то при постоянной величине гравитации наша Вселенная была бы стабильной. Но на эти же планеты действуют и некие центробежные силы, которые пытаются стянуть какую-либо планету с имеемой орбиты и притянуть ее к более массивной соседке. В случае если однажды сила гравитации оказывается больше силы отталкивания, то такая планета сталкивается с соседней планетой и добавляет ее массивности. Затем — новое воссоединение. Затем — еще и т.д. А когда-нибудь все планеты, попадая поочередно друг на друга, соберутся в ледяной ком. И новый Лед вновь рухнет на Солнце.

Луна, как спутник Земли, по твердому убеждению Гербигера, в разные периоды обращения оказывается то ближе к Земле, то дальше, и наша планета постоянно стягивает Луну с ее орбиты. Гербигер считал, что, когда вибрации Земли слишком сильны, Луна максимально к ней приближается, и мир тогда находится в хрупком равновесии, поскольку наш спутник легко может сорваться и упасть на Землю. Так, собственно, несколько раз уже произошло. Три Луны упали на Землю, положив конец трем человечествам. Мы живем при четвертой Луне. Всем миропорядком управляет энергия, некий мировой закон, который не позволяет, чтобы катастрофы происходили часто. Одновременно каждые 700 лет происходит усиление Огня. Для человечества усиление Огня прежде всего, сказывается на возрождении духовных исканий, в это



время возрождаются религии, открываются таланты, появляются новые идеи, возникают всенародные движения, которыми руководят люди, особо тонко ощущающие силу Огня. И человечество может подняться на более высокую ступень развития... Эпоха возрождения Огня — это эпоха борьбы, все слабое отмирает и все жизнеспособное пробивает себе дорогу, укрепляется... Самые сильные в расовом плане народы — те, которые родились при высокой Луне, то есть в нормальных условиях. Это нордические люди. Наши северные предки обрели силу в снегу и во льдах. Вот почему вера в мировой лед — это естественное наследство «нордического человека».

Без лишней скромности Гербиргер отвел новым арийцам роль потомков людей космической сверхрасы, которые некогда совершили посадку на Атлантиду и положили начало цивилизации Земли.

Звеном, непосредственно сомкнувшим преступную идеологию нацистов с изысканиями гитлеровских ученых-теоретиков и оккультистов, стало созданное после Первой мировой войны в Мюнхене так называемое «Общество Туле», названное в честь античной «Ульtima туле» («Крайняя земля»). Ее искали античные герои то в Гренландии, то в Исландии, то где-то на Крайнем Севере романской Эйкумены (с греческого — «населенная человечеством часть Земли». — *Авт.*). В XX веке Арктогею, как «прародину древней германской расы», продолжили искать так называемые боевые группы Туле (Tulekampfguppen).

Идея существования Арктогеи, с подачи руководителя учебно-исследовательского отдела по письменам и символам (рунологии) и создателя гитлеровского института «Аненэрбе» Германа Вирта, базировалась на концепции германского расового превосходства, на антисемитизме и пангерманской мечте о новом рейхе, откуда можно было бы править всем миром.

По замыслу, границы «Ледяного рейха» должны были простираться от Атлантики и до Урала, от Северного Ледовитого океана и до Северной Африки, Индии и Ирака. Правда, при этом





большинство африканских стран и значительная часть Ближнего Востока должны были стать колониями Германии или ее сырьевой базой. И это исторический факт.

Однако сначала нужно было найти Арктогею. А для того — создать государственный орган, который возглавит и централизует эти поиски.

Именно таким органом и должен был стать институт «Аненэрбе», то есть «Немецкого общества по изучению истории и наследия предков» (или коротко — «Наследия предков»). Кто ни разу не слышал об этом тайном институте, коротко расскажу о нем. Естественно, учитывая ограниченность рамок данной книги, — в пределах, необходимых для пояснения рассказа о том, зачем Адольфу Гитлеру понадобилась идея «Ледяного рейха». Как бы фантастически это не звучало!

Сразу несколько ученых Третьего рейха взялись за разработку теории арийской крови и Арктогеи. Наибольшую роль в этом сыграли вышеупомнутый Ганс Р. Гербиргер, а также — Ганс Гюнтер, Вальтер Даре и, естественно, все тот же Герман Вирт. На первых порах основной задачей «Аненэрбе» было изучение всего, что связано с историей, культурой, языком и традициями арийцев и древних германцев. Тогда финансирование института шло из бюджета... министерства сельского хозяйства, главой которого являлся не кто иной, как один из ведущих идеологов НСДАП (National-Sozialistische Deutsche Arbeiterpartei, Национал-социалистическая рабочая партия Германии, — *Авт.*) Вальтер Дарре, отвечавший в нацистской партии за древнюю историю и почвенническую теорию.

Весь период существования «Аненэрбе» рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер осуществлял негласное руководство этой тайной организацией Третьего рейха. Более того, в 1937 году, когда «Аненэрбе» собрал в себе почти полсотни различных институтов, Гиммлер забрал его под свое единоличное руководство, включив в структуру СС. Одновременно он сделал его одним из подразделений системы управления концентрационными лагерями. Все сотрудники института, начиная от самого Вирта и заканчивая простым лаборантом, автоматически получили эсэсовские звания.



А с 1 января 1942 года «Аненэрбе» было включено в состав личного штаба рейхсфюрера СС Гиммлера.

Чтобы представить, чем занимались эти исследователи из СС, стоит познакомиться с входившими в состав института отделами и фондами. Итак, в разные годы в составе «Аненэрбе» были созданы:

- учебно-исследовательский отдел по письмам и символам (рунологии), который весной 1943 года был переименован в отдел рунологии и символистики;

- собственно фонд «Наследие предков», исследовательский отдел метеорологии (геофизики);

- исследовательский отдел астрономии, исследовательский отдел геологии и минералогии, исследовательский отдел остеологии, учебно-исследовательский отдел раскопок, учебно-исследовательский отдел топографии и ландшафтного символизма, учебно-исследовательский отдел Центральной Азии и экспедиций;

- исследовательский отдел биологии, исследовательский отдел Средних веков и новейшей истории;

- учебно-исследовательский отдел кельтских народов, учебно-исследовательский отдел оккультных наук, учебно-исследовательский отдел первобытной истории;

- учебно-исследовательский отдел древней истории, учебно-исследовательский отдел истории первобытного общества. В разное время были созданы еще исследовательские отделы: естествознания доисторического периода, германского искусства, геральдики и родовых эмблем, германской архитектуры, индо-германских и финских культурных связей, народной медицины, а также учебно-исследовательские отделы: германистики, германской культуры и местного фольклора, германской традиции и фольклористики, классической филологии и Древнего мира, народных легенд, сказок и саг.

В составе «Аненэрбе» можно считать и Институт научных исследований военного значения (ИНИЦВЗ), который руководитель административного управления «Аненэрбе» Вольфрам Зиверск тайно создал 7 июля 1942 года по личному приказанию Генриха



Гиммлера. В области исследований он не занимался «Наследием предков», но постоянно использовал техническую и архивную базы «Аненэрбе». Итак, каких только исследовательских и учебно-исследовательских отделов в этом перечне нет! Энтомология и генетика, медицина и гомеопатия, математика и языкознание, агрономия, ботаника и история, археология и антропология, химия и физика. А наряду с ними — алхимия, парапсихология, астрология, уфология и т.д.

С началом Второй мировой войны институт «Наследия предков» перестал быть просто историко-культурным и исследовательским центром. Его специальные айнзацштабы работали во многих городах Европы (в Берлине, Белграде, Салониках, Будапеште, Париже, Ницце, Брюсселе, Амстердаме, Копенгагене, Осло), а 350 специалистов с учеными степенями возглавляли раскопки курганов на Украине и древних стоянок в Париже и Амстердаме; после того, как с 1 января 1942 года «Аненэрбе» было включено в состав личного штаба рейхсфюрера СС Гиммлера, в библиотеку «Наследия предков», созданную в замке Оберайхльберга (вблизи Ульма), и замок Миттерзилль (округ Зальцбург) стали активно поступать предметы искусства и истории из Западной Европы и из СССР. Однако, скорее всего, эти поступления были лишь легендой прикрытия и способом сохранить земные сокровища для Третьего рейха. Истинные же цели деятельности института неизвестны и сегодня.

В конце 1930-х годов, более точно вряд ли кому известно, на одной из встреч с рейхсфюрером СС Генрихом Гиммлером, задумчиво рассматривая стоящий в его кабинете большой глобус, Гитлер заявил, что со временем пламя войны может охватить слишком большие территории. По крайней мере, в Европе точно будет неспокойно:

— Уже сегодня меня интересуют труднодоступные места, расположенные на достаточном удалении от театра военных действий.

— Бавария, — полуутвердительно спросил рейхсфюрер, — это наши горы, и там много труднодоступных мест.



— Для тайников — да! — кивнул Гитлер, — Но я думаю о создании сверхсекретных баз, а не о тайных хранилищах для сокровищ рейха.

Во время разговора он поставил перед Гиммлером необычную задачу по проработке вариантов поиска мест, где германские ученые и инженеры без помех извне смогут заниматься разработкой и испытанием новых образцов оружия. Следующим для беседы по вопросам создания секретных аэродромов был приглашен рейхсмаршал Герман Геринг, а затем и гроссадмирал Эрих Редер, которому была поставлена задача повсеместного создания секретных баз. Основными требованиями к местам их расположения стали: труднодоступность для противника, скрытность места и невозможность обнаружения, возможность отражения внезапного нападения на базу и удаленность от возможного театра военных действий при одновременном условии возможности снабжения, охраны базы и постоянного контроля, осуществляемого с территории Германии при соблюдении необходимого режима секретности. Любое пожелание Гитлера считалось равносильным самому строгому приказу, поэтому его собеседники не стали зря терять время.

Первыми (по крайней мере, по открытым послевоенным источникам) исполнили волю фюрера Геринг и Редер. Уже в марте 1941 года советские полярные летчики обнаружили садящиеся на остров Земля Александры (западная часть принадлежащего Союзу ССР архипелага Земля Франца-Иосифа) гитлеровский самолет. Об этом весьма интересном для историков и спецслужб острове и о его тайнах еще будет рассказано в главе 2.

Самыми закрытыми, как обычно, остались сведения о создании секретных баз «черным орденом СС». Известно, что Гиммлер уже на следующий день после встречи с Гитлером собрал своих специалистов для подготовки предложений по проекту создания сверхсекретных баз за пределами рейха.

Специалисты из СС, получившие задание на проработку задания и подготовку предложений по его реализации, первым делом указали на возможность и необходимость создания специальных подземных сооружений военного характера, способных



служить для подготовительных работ: специальных конструкторских бюро и лабораторий, армейских складов и хранилищ, специальных испытательных полигонов. А затем уж — больших подземных заводов.

В отношении секретных баз вне территории рейха эсэсовские специалисты сразу же заявили: любые районы в Азии и в Африке однозначно отпадают, так как здесь расположены зоны сильного влияния, интересов и контроля англичан и французов. В то же время здесь был крайне жаркий и влажный климат с сезонами продолжительных дождей, а потому — строительство базы любого назначения было весьма сложным. Они предложили подыскать подходящее место с помощью немецкой агентуры на побережье Латинской Америки, где существовало несколько горных массивов. Здесь, а также на необитаемых островах Атлантического и Тихого океанов, вдали от судоходных воздушных трасс, можно было создать несколько перспективных мест для базирования авиации, в том числе дирижаблей. А также — секретных баз для рейдеров и подводных лодок.

Не менее интересными могли стать и крайние северная и южная части глобуса. Правда, большинство здешних районов имели белую окраску и лежали под огромным слоем льда, но зато они могли надежно хранить любые секреты Третьего рейха.

Когда «Аненэрбе», по крайней мере, по открытой информации, не удалось найти прямых признаков существования «Ледяного рейха», то ради подтверждения эффективности своей работы и ее нужности в ход была запущена теория о входах во внутреннюю Землю, которые позволили бы очень быстро перемещаться между двумя частями «Ледяного рейха», то есть — между Арктикой и Антарктидой.

О том, как нацисты приступили к освоению Шестого континента, в прошлом году достаточно подробно было рассказано в книге «Загадки Шестого континента», которая в 2009 году была издана московским издательством «Вече». Поэтому не буду задерживаться на рассказе об антарктических притязаниях Адольфа Гитлера. А вот о реализации его арктических планов постараюсь рассказать максимально подробно.



Хотелось бы отметить, что замысел создания «Ледяного рейха» опирался не на пустые слова, а на активную практическую проработку вопросов государственного проникновения в арктические моря и в арктические пустыни. И в первую очередь — в практически безлюдную Арктику. И конечно, в советский арктический сектор. Ведь в силу своей закрытости советская Арктика всегда представляла особый интерес для окружающих ее стран. Так, от устья канадской реки Макензи расстояние по воздуху до богатейших природными ресурсами районов Сибири — бассейнов рек Колыма и Лена, даже с посадкой на острове Врангеля, составляет всего полторы тысячи миль. Столь же коротким был и путь к Британским островам, несмотря на то что он был проложен через острова Канадского архипелага, датскую Гренландию и норвежский Шпицберген. Дело в том, что еще до прихода к власти в Германии Адольфа Гитлера немецкий военно-морской теоретик капитан-цур-зее Пауль Эберт внимательно изучил потенциальные германские «возможности» в Арктике. А после 1933 года, воспользовавшись данными аэрофотосъемки, полученными в 1931 году с борта дирижабля «Граф Цеппелин» вплотную занялся разработкой теории выделения «Европейского полярного моря» в особо важный для новой Германии район. Подробнее об этом откровенно разведывательном полете германских воздухоплавателей под руководством доктора Гуго Эккенера ниже еще будет рассказано.

Гитлер внимательно отнесся к теории Эберта и замыслам доктора Эккенера, и в ближайшие же годы обе гипотезы были всемерно проверены на практике. Причем успех в этом был достигнут во многом из-за той же русской «непредсказуемости». Дело в том, что практически все кино- и фотоматериалы, сделанные во время полета «Графа Цеппелина», вместо выгрузки в Ленинграде, были «случайно» увезены в Германию. А здесь, также со слов немецкой стороны, в результате небрежности и ротозейства оставшегося неизвестным германского техника они были засвечены. И уже на следующий год, после знаменитого полета LZ-127, немцы предложили совместно с советской стороной исправить эту досадную «техническую ошибку» нерадивого техника.



Причем так как новый полет цеппелина в советскую Арктику уже не предполагался, то они запросили направить несколько групп германских исследователей в арктические плавания на наших исследовательских судах. И вскоре получили на то согласие — и ценные научные (а порой и разведывательные) данные стали поступать германской стороне.

И первая детальная информация поступила от немецких полярников, зимовавших во время проведения Второго международного полярного года (МПИГ) вместе с советскими учеными на ЗФИ и на Новой Земле. Позже, в 1933—1934 годах, через Карское море в порты Оби и Енисея советские лоцманы провели 2 германских транспортных судна, на борту которых однозначно находились немецкие разведчики, сумевшие подробно зарисовать берега и приметные места полуострова Ямал и Гыданского полуострова.

Но если в прежние годы этот интерес был совершенно не приметным, можно сказать даже «скромным», то, начиная с 1937 года он стал до наглости откровенным.

К обским и енисейским берегам пришли еще 2 германских транспорта. А для «охраны рыболовства» в Баренцево море пришли крейсеры «Кёнигсберг» и «Кёльн». Затем северную Атлантику и Норвежское море «проехали» вспомогательное судно (тендер) «Грилле» и учебный корабль «Хорст Вессель». В том же году на борту парохода «Вологда» заливы и губы Новой Земли посетили участники 17-го Международного геологического конгресса, среди которых было больше 10 иностранцев. На борту «Вологды» они осмотрели: залив Благополучия и Русскую гавань, пролив Маточкин Шар, губы Черная, Белушья, Малые Кармакулы, Архангельская, Митюшиха. Особое внимание они проявили к полярной станции на мысе Желания.

В 1939 году на борту советского гидрографического судна «Мурманец» в Карское море пришла группа ученых из советского Арктического института, которые, правда, общались друг с другом лишь на немецком языке и не разрешали советской команде входить в их жилой отсек. С прибытием в Карское море эти германские исследователи были высажены на отдаленных



арктических островах, где они работали почти 2 месяца. Стоит ли сомневаться, что среди них были немцы, с которыми их советские коллеги встретятся лицом к лицу через пару лет. Только на этот раз германские «ученые» будут одеты в прорезиненные пальто подводников кригсмарине и меховые куртки горных стрелков вермахта. «Венцом» же нашей государственной доброты и доверчивости стал переход по Севморпути на Тихий океан транспортного судна «Эмс» (вернее, вспомогательного крейсера «Комет») летом 1940 года. Итак, практическое начало созданию «Ледяного рейха» было положено.



## Глава 1. НА ПОРОГЕ АРКТИКИ

Германии скорейшее покорение арктических архипелагов было признано в числе первых послевоенных государственных задач наравне с перевооружением кайзеровского флота броненосными кораблями и скорострельной артиллерией. А зачем? Чтобы ответить на этот вопрос, достаточно взглянуть на обычную карту мира. Здесь легко заметить, что:

— Арктика отделяет континенты Евразийский от Североамериканского, в то же время через нее проходят линии кратчайших расстояний между этими континентами и расположенными на них странами.

— Через Арктические моря вдоль побережья материков проходят имеющие большое стратегическое и народнохозяйственное значение морские пути, соединяющие бассейны Атлантического и Тихого океанов. Вдоль побережья Азии — Северный морской путь, а вдоль североамериканского побережья — Северо-западный проход. Оба маршрута расположены в основном в прибрежных водах: первый — Советского Союза, второй — Канады и США, и только в районе Берингова пролива они соприкасаются.

— Несколько архипелагов, расположенных вдоль границы Центрального полярного бассейна и окраинных морей в районе материкового склона, образуют как бы цепь выдвинутых от побережья передовых постов. Из них СССР принадлежат острова архипелагов Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, Северная Земля, Новосибирские острова и остров Врангеля, а другим странам — острова Канадского архипелага, Гренландия и Шпицберген. Еще в конце XIX века начальник штаба глав-



ного командования германского военного флота вице-адмирал Альфред фон Тирпиц, всегда внимательно анализировавший возможное развитие военных конфликтов с потенциальными противниками Германии, особо отметил доступность Северного Ледовитого океана для кайзерфлота.

И в первую очередь — арктического «Гибралтара» — архипелага Новая Земля. Сегодня мы можем твердо сказать, что в этом огромная вина российских властей и настоящая беда собственно России.

Долгое время русские государи не обращали особого внимания на свои северные территории. И это всегда позволяло иностранным, и особо голландским, норвежским и английским, купцам и промышленникам, чувствовать себя здесь чрезвычайно уверенно: не гостями, а хозяевами. Более того, англичане специально создали для Севера «Московскую кампанию», которая не только установила торговые отношения с Россией, но еще и самостоятельно начала поиск северо-восточного прохода в Китай и Индию.

В 1580 году 2 капитана этой кампании, Артур Пит и Чарльз Джекмен, на своих небольших судах через пролив Югорский Шар проникли в Карское море. Но из-за встреченных льдов им пришлось вернуться. В память о ледовом плавании они составили рукопись, которая была найдена в 1875 году среди документов, оставшихся на месте зимовки Виллема Баренца в Ледяной гавани. Судя по всему, это было первое руководство для походов в русскую Арктику.

Следующую попытку проникнуть на восток предприняли уже голландцы, которые, освободившись от испанского владычества, в короткое время стали сильной морской державой и приступили к поиску кратчайшего прохода к несметным богатствам Индии и Китая.

В 1594 году они направили 2 корабля под общей командой Брандта Тетгалеса через Югорский Шар к устью реки Кары. А два других, под командованием Виллема Баренца, должны



были проникнуть в Карское море вокруг Новой Земли. После возвращения домой голландские мореплаватели рассказали о реальной возможности пройти северо-восточным проходом в Китай. И на следующий год уже 6 торговых судов в сопровождении вспомогательного корабля (читай: корабля охранения. — *Авт.*) с полными трюмами направились к Новой Земле. Но на этот раз льды не пустили голландских моряков дальше острова Мясного и серьезно охладили пыл многих голландских торговцев.

В мае 1596 года еще 2 голландских торговых судна, имея штурманом отряда Виллема Баренца, сделали очередную попытку проникнуть на восток. Это плавание стало последним для Баренца, который после тяжелой зимовки в Ледяной гавани скончался от цинги. До 1625 года, при полном равнодушии российских властей, голландцы совершили еще несколько, правда безуспешных, попыток проникнуть за Новую Землю. И хотя в 1675 году с Новой Земли голландский китолов Корнелий Снобеггером привез в Голландию рудные камни с небольшим вкраплением серебра, голландцы все же отказались от поисков северо-восточного прохода. Тем более что к этому времени они уже окончательно сосредоточили в своих руках торговлю с Дальним Востоком, хотя для того им пришлось обходить вокруг мыса Доброй Надежды. Русские поморы в те годы в основном промышляли у южного острова Новой Земли и ходили в Карское море через пролив Югорский Шар. Их походы к северному острову архипелага и через пролив Маточкин Шар были крайне редки. В основном с целью промысла.

Первая серьезная государственная экспедиция вдоль северных российских берегов была организована только в 1734 году в период правления императрицы Анны Иоанновны. Эта экспедиция была названа потомками «Великой северной экспедицией» за то, что русские исследователи выполнили грандиозную работу по описанию северного побережья Евразии: от Белого моря до устья реки Колыма и полуострова Камчатка. Тогда, в очередной



раз государственные «равнодушие и жестокость мышления» русских правителей и боярства своей самоотверженностью и даже жизнями компенсировали простые русские моряки и исследователи. Но их подвиги, хотя и состоялись не менее чем на столетие раньше, лишь на полкорпуса опередили арктические устремления северогерманских государств. Правда, из-за того, что экспедиция проходила в условиях особой секретности, и сегодня ее результаты малоизвестны и ждут своих исследователей.

Первой русской научно-исследовательской экспедицией на Новую Землю можно рассматривать плавание под началом «штурмана поручического ранга» Федора Розмыслова. До его посещения архипелага о существовании пролива Маточкин Шар знали только архангельские поморы, промышлявшие морского зверя у южного острова. Экспедиция Розмыслова произвела очень хорошую съемку Маточкина Шара и собрала некоторые сведения о природе Новой Земли.

В 1819—1824 годах для описи южного и северного новоземельских островов к берегам архипелага пришел бриг «Новая Земля» под командованием сначала лейтенанта Андрея Лазарева, а затем и лейтенанта Федора Литке. Составленная Литке карта западных берегов Новой Земли долгое время (а по некоторым районам до начала 1940-х годов) оставалась главным пособием для мореплавателей, направлявшихся к архипелагу или проходящих через его проливы.

Западную и восточную части северного острова приблизительно но описали в 1832—1835 годах корпус штурманов подпоручик Петр Пахтусов и его помощник прапорщик Август Циволька. Однако наиболее подробная карта этого архипелага была сделана лишь к 1921 году. Хотя подробной ее можно было назвать с большой натяжкой, так как даже с началом Великой Отечественной войны наши картографы часто корректировали свои карты от 1921 года по рассказам местных промышленников.

Столь же печально обстояло дело с описанием арктических архипелагов Земля Франца-Иосифа и Северная Земля, а также



большинства российских арктических островов. Можно отнести подобное государственное «невнимание» к засекречиванию российских арктических районов и к стремлению не допустить сюда иностранцев. Однако, скорее всего, это было действительно откровенно государственным заблуждением, так как после успешных плаваний норвежцев к берегам Новой Земли в XIX веке один из участников этих плаваний немецкий географ Пешель записал:

— Все, что до сих пор нам было сообщено о Новой Земле и о Карском море, оказывается грубой и постыдной мистификацией. Недоступность Карского моря — чистый вымысел, оно может служить для рыболовства, но не ледником.

В 1870-е годы заявление Пешеля проверили на практике немецкие географы Хейглин и профессор Хефер, которые на судах «Germania» и «Isbjorn» осмотрели берега проливов Маточкин Шар и Костин Шар. А вернувшись домой, составили подробное их описание. Естественно, они также особо отметили откровенное российское государственное невнимание к Северу, что и заметил вышеупомянутый будущий адмирал Альфред фон Тирпиц. Тем более что в эти годы новая Германская империя значительно зависела от заграничных колоний и снабжения важнейшим промышленным сырьем, что особенно относилось к железной руде и к рудам других металлов. В XX веке Германия стала серьезным конкурентом Великобритании и Франции в производстве промышленной продукции, развитии ведущих отраслей промышленности и в экспорте капитала. Она всемерно стремилась вытеснить своих европейских конкурентов из всех уголков земного шара. При этом развитие германской промышленности выходило далеко за рамки внутренней потребности.

К 1914 году зависимость германской экономики от внешних рынков заметно выросла. Перед началом Первой мировой войны здесь реализовалось до четверти всей германской промышленной продукции. Правда, в отличие от Англии и Франции, которые решали свои проблемы сырья путем ввоза его из собственных колоний, Германии, не имевшей богатых сырьем колоний, пришлось решать эту проблему в борьбе за сырьевые источники.



Постепенно назрел военный передел мира, и в первую очередь в интересах германских империалистов.

Гроссадмирал фон Тирпиц был твердо убежден, что для будущего военного успеха, в том числе для блокирования Британских островов, немцам был нужен открытый выход в Атлантику. И тут могли выручить только базы, находящиеся за пределами рейха, которых к началу Первой мировой войны у кайзеровского флота было совсем немного. В реализации его передовых взглядов (естественно, с точки зрения германского адмирала. — *Авт.*) ему помогли аналитики немецкого адмиралштаба, которые прекрасно знали не только историю создания имперской Германии, но еще и внимательно изучали историю своего будущего врага — России. И такое внимание для немцев было весьма полезным. А для России — крайне опасным.

Дело в том, что в России, несмотря на проведение нескольких северных исследовательских экспедиций, о значении мурманских берегов впервые серьезно заговорили после неудачной для русских Крымской войны и длительной работы в российском правительстве «реформаторов», стремившихся сделать российский военный флот лишь оборонительным. При этом только наиболее дальновидные российские политики и военные моряки, например, управляющий российским Морским министерством адмирал Иван Шестаков, в отличие от так называемых «радетелей за Россию», прекрасно понимавший, какие новые государственные возможности появились у Германии, ставшей единственной «хранительницей» пролива Бельт и потому способной легко воспрепятствовать свободный выход русских кораблей в Атлантику, твердо, но в меру своих возможностей, отстаивал создание в Ледовитом океане специальной станции для крейсеров, назначенных охранять российские арктические границы, китоловный и зверобойный промыслы поморов. В этом его столь же твердо весной 1870 года поддержал император Александр III.

20 июля того же года в Екатерининскую гавань вошла русская эскадра, состоявшая из корвета «Варяг» и клипера «Жемчуг», под общим командованием вице-адмирала Константина Посьета. На борту флагманского корабля находился великий князь Алексей



Александрович. Уже на следующий день он внимательно осмотрел мурманские берега. Не удовлетворившись осмотром лишь одного района для базирования крейсеров, следующим утром он вышел на клипере для осмотра побережья острова Кильдин и Мотовского залива. Здесь, в сопровождении архангельского губернатора Н. Качалова и академика Александра Миддендорфа, он посетил остров Шалим и местное становище Еретики, где тогда было создано «Первое Мурманское китобойное и иных промыслов товарищество», затем встретился с представителями нескольких китобойных компаний в норвежском городе Вадсё. Собрав сведения, интересующие морского министра, русский отряд ушел на Балтику. И далее сработала поговорка: «В России долго запрягают...»

Лишь летом 1894 года на Мурманском берегу побывал министр финансов Сергей Витте. А в августе уже новому российскому императору Николаю II он представил подробный доклад об устройстве порта на Мурмане, где указал, что Екатерининская гавань произвела на него еще более грандиозное впечатление, нежели Владивостокский порт и Владивостокская гавань. Этот доклад был воспринят с особым вниманием. Однако остался только на бумаге.

Меж тем кайзер Вильгельм II, понимая реальность германо-российского военного столкновения на Балтике, всемерно подталкивал молодого российского императора Николая II обратиться к государю внимание на Тихий океан. И — это ему удалось.

Как «классику» сегодня можно рассматривать факт, что в 1903 году, при встрече русского императора на кайзеровском флагмане был поднят флажный сигнал: «Адмирал Атлантического океана приветствует адмирала Тихого океана». Каково? Хитро трудятся политики, сидя в мягких креслах. Только потом Россия получила поражения под Порт-Артуром, Мукденом, Цусимой... В том числе и из-за государственного невнимания к Северному морскому пути.

Исторический парадокс состоит в том, что, хотя Арктика географически ближе к России, чем к Германии, а через арктические моря проходит едва ли не треть российских границ, русские



чиновники и к началу XX века крайне мало внимания обращали на берега Сибири и на арктические моря.

Неудивительно, что начавшаяся в 1912 году война между Турцией и Болгарией с первых же ее дней выявила серьезные недостатки российской оборонительной доктрины: несмотря на многочисленные просьбы болгар, Турция (читай: Германия. — *Авт.*) не позволили русским Черноморскому и Балтийскому флотам оказать помощь борющейся за независимость Болгарии. «Неожиданно» для российских политиков выяснилось, что Турция и Германия без особого труда могут установить жесткий контроль над черноморскими и балтийскими проливами, оставив для России лишь один тихоокеанский порт Владивосток. Не правда ли в тесные рамки поставили Россию германские дипломаты и военные? При этом их совершенно не волновало, что для Североамериканских Соединенных Штатов (САСШ) и Японии тихоокеанские воды много роднее, чем для России.

Крайний Север вновь вышел на первое место в экономике России, ведь для доставки грузов из Дальнего Востока у русских министерств осталась только транссибирская железнодорожная магистраль, чья пропускная способность оказалась крайне мала.

Правда, болгаро-турецкая война все же помогла российским государственным мужам радикально пересмотреть их взгляды на необходимость строительства современного порта на Севере, куда в кризисное военное время могли свободно зайти даже черноморские и балтийские корабли и суда, а, сделав ремонт, — они могли свободно выйти в Мировой океан. Причем вне зависимости от усилий неприятеля. Этому же способствовало и то, что еще в 1896 году российский Государственный совет одобрил предложения по строительству в Екатерининской гавани коммерческого порта, куда наравне с торговыми судами могли бы заходить и военные крейсера, способные защитить Крайний Север России от вторжения иностранных промысловых судов. И 24 июня 1899 года состоялось торжественное открытие города, нареченного в честь императора Александра III — Александровск (сегодня Полярный).





Но в очередной раз совершенная непредсказуемость российских чиновников дала о себе знать. В феврале 1915 года наилучшим местом для нового коммерческого порта неким «государственным мужем» неожиданно для всех была выбрана Семеновская бухта, расположенная в южной части Кольского залива. Так появился еще один северный российский порт, который был назван Романов-на-Мурмане (сегодня Мурманск). Ну а Александровск остался «не при делах»: не город и не порт, он был не способен обеспечить стоянку для торговых судов и не боевых кораблей. И новая война, уже Первая мировая, показала всю правильность русской поговорки о попытке догнать сразу двух зайцев.

В очередной раз и балтийские, и черноморские проливы были для нас закрыты. А порт Владивосток оказался слишком далек, чтобы обеспечить доставку военных грузов от наших союзников. И в очередной раз нам пришлось везти эти грузы в порт Архангельск. Ближе-то — некуда. Но в отличие от русских чиновников адмиралы кайзера Вильгельма в очередной раз воспользовались откровенным пренебрежением русских царедворцев к северным границам России. Именно они привели кайзеровскую Германию не только к арктическому порогу нашего государства, но и даже — к «арктическому фасаду» России.

## Что задумал Шредер-Штранц?

Хотя Германия никогда не соседствовала с Россией в Арктике, но с момента зарождения империи она стала интенсивно осваивать арктические пустыни. Правда, об этих экспедициях сегодня удалось найти очень немного информации. Но та, которую удалось найти, весьма любопытна.

В 1912 году появился проект германской арктической экспедиции под началом лейтенанта кайзеровского флота Шредер-Штранца, который предусматривал самостоятельное обследование немцами Таймырского полуострова для дальнейшего прохода в Берингов пролив и на Тихий океан. Право свободно распоряжаться собранными сведениями о русских землях и морях немцы остав-



ляли за собой. Экспедиция была задумана довольно широко. Но все, что здесь произошло до марта 1913 года, выглядит крайне странно!

Шредер-Штранц решил для исследования различных районов Северного Ледовитого океана, прилегающих к Таймырскому полуострову, построить специальное судно. А для изучения таймырских недр этой малоизученной области применить санные собачьи упряжки. Основную работу экспедиции предполагались начать в 1913 или 1914 году.

С целью же тренировки личного состава будущей экспедиции в полярных условиях лейтенант Шредер-Штранц отправился летом 1912 года на норвежском парусно-моторном судне «Герцог Эрнст» (бывшая норвежская промысловая яхта «Стерлинг». — *Авт.*) к северным берегам Шпицбергена. И здесь, совершенно неожиданно для мировой общественности, он остался зимовать. Экспедиция состояла из 15 участников: 10 немцев и 5 норвежских матросов. Ни судно, не имевшее соответствующих помещений, ни члены экспедиции не были готовы к полярной зимовке.

Во время стоянки у острова Северо-Восточная Земля 3/15 августа 1912 года, когда судно «Герцог Эрнст» находилось около мыса Нуркап, начальник экспедиции вместе с тремя немецкими учеными отправились на глетчере в сторону острова Парри и более к месту стоянки не вернулись. Не вернулись все четверо. С какой целью была проведена эта совершенно безрассудная и заведомо гиблая вылазка? Быть может, для осмотра острова, куда еще не ступала нога человека? Сложно сказать! Оставшиеся на судне ждали их почти неделю. А затем, понимая, что вынесенное напором льда на мель экспедиционное судно не сможет самостоятельно сойти с нее, направились на льжах налегке на юг в сторону залива Адвент. Однако вскоре норвежские матросы, которые были лучше подготовлены для походов во льдах, стали убеждать остальных, что без соответствующего снаряжения путешественники не смогут достичь заветного залива. Затем они повернули обратно и продолжили зимовку на борту «Герцога Эрнста». Остальные участники, в числе 6 человек, совершенно неопытных в полярных условиях, продолжили путь на юг, через неделю перехода наткнулись на



незамерзающий фиорд. Четверо не стали испытывать судьбу и повернули назад, а двое зимовщиков — самых отчаянных, решивших продолжить свой путь, погибли.

В конце сентября собравшиеся на судне немецкие и норвежские полярники, за исключением 3 норвежцев, покинули «Герцога Эрнста», чтобы через залив Мозель еще раз попытаться пройти к заливу Адвент. Однако далее зимовщикам пришлось думать только о выживании, а совсем не о продолжении экспедиции.

Когда покинувшие судно моряки достигли мыса, известного им, как Second Balley, то в здешних домиках им пришлось оставить 2 своих товарищей (доктора Рюдигера и художника Раве) с обмороженными ногами, которые в промысловых временках прожили 7 недель, а после заживления ног 1 декабря вернулись на свое судно. Остальные продолжили движение на юг. Но через несколько дней 2 норвежца и немец повернули назад: оба норвежца на Рождество достигли оставленной судовой стоянки, а немецкий моряк в дороге погиб. Из полярников, покинувших борт «Герцога Эрнста», до залива Адвент дошел только один — капитан судна Ритшер. С радиостанции Гринхарбора он сообщил в Северную Норвегию о бедственном положении судна и зимовщиков.

В марте 1913 года на помощь бедствующим прибыла шхуна «Герта» и в конце концов спасла 6 человек (4 норвежца и 2 немца). Более странной и менее подготовленной экспедиции за весь XX век не было. Меж тем неподготовленность экспедиции, скорее всего, можно отнести к необъяснимой самоуверенности лейтенанта Шредер-Штранца, которая его же и погубила. Либо здесь имелся некий замысел, который до сих пор остается неизвестным. Одно ясно: что эта экспедиция могла стать одним из первых пунктов в некой арктической программе продвижения Германии на Восток. Но первыми, как всегда, туда пошли кайзеровские крейсеры и подлодки.

## **«У-боты» в Баренцевом море**

Печально признать, но рейдеры и подлодки кайзеровского флота к своим заполярным берегам «позвала» сама Россия, долго не проявлявшая к ним государственного внимания.



К началу Первой мировой войны основным морским театром военных действий германское командование считало Северное море, так как именно здесь находился главный противник Германии — Великобритания, контролировавшая германские морские пути. Поскольку кайзеровское командование планировало «молниеносно» закончить войну с Британскими островами и Францией, то рейдерству на английских океанских сообщениях против судов Великобритании и стран Британского союза не придавалось существенного значения. Тем более что Германия тогда имела за пределами Северного моря лишь базу в китайском Циндао. Почти до конца 1914 года, в соответствии с планом блицкрига, германское верховное командование не принимало действенных мер против английской блокады, а морским операциям придавалось второстепенное значение.

Все изменилось в начале 1915 года, после занятия немцами бельгийских портов Зеебрюгге и Остенде и захвата здесь защищенных баз для подводных лодок, что весьма благоприятно повлияло на боевые возможности кайзеровских рейдеров и субмарин. Хотелось бы отметить, что к началу Первой мировой войны немцы имели только 20 небольших подводных лодок, которые не годились для боев за пределами Северного моря. Лишь в конце второго военного года на судостроительных заводах Германии приступили к строительству подлодок, способных совершать длительные океанские плавания. Однако шла война, и отсутствие океанских подлодок еще нужно было чем-то заменить.

Император Вильгельм II решил перенести основную тяжесть военных действий на Восточный фронт и направил к северной оконечности Скандинавского полуострова и далее — к российским заполярным берегам — замаскированные вспомогательные крейсеры. И здесь в прямом смысле началась мировая война.

В связи с тем, что Россия в очередной раз оказалась не готовой к затяжным боевым действиям, то в Архангельск, а затем и в Романов-на-Мурмане, пошли английские, французские, американские, норвежские, датские транспорты и другие суда Британского содружества. Для их дальнего прикрытия в районы океанского треугольника Исландия — Британские острова — Скандинавия



были направлены британские крейсеры, сторожевые суда и траулеры. Более того, уже весной 1915 года англичане блокировали торговые пути Германии с целью полного прекращения германских торговых связей на море. И очень скоро в германских городах началось строгое нормирование хлеба. Но и немцы не остались в долгу. Огромную помощь в войне с Германией России оказали межсоюзнические грузовые перевозки с Британских островов в порт Архангельск через Баренцево и Белое моря.

Благодаря активности хорошо поставленной в России агентурной разведке германское командование еще весной 1915 года предприняло меры по их срыву, для чего были использованы специально закупленные в нейтральных странах промысловые суда под национальными флагами.

Эти «оборотни» у Горла Белого моря провели постановку нескольких минных банок. Одновременно сюда же пришел только что оснащенный вспомогательный крейсер «Метеор». При полном водоизмещении в 3640 тонн он имел 2 — 88-мм орудия, 1 — 52-мм орудие, 2 — 37-мм автоматических орудия, 2 — 50-см однотрубных торпедных аппарата. В трюмы и погреба крейсера было загружено 600 88-мм снарядов, торпеды и более 370 морских мин. Для проведения минных постановок в Белом море и у Кольского полуострова германский крейсер маскировался под русские суда «Буй» и «Император Николай I». Не встретив серьезных помех, немецкий вспомогательный крейсер «Метеор» вошел в северную часть Белого моря и установил в районе мыса Святой Нос минное заграждение из 285 мин минными банками по 30 мин в каждой. Остальные, предположительно, в Белом море. Почему мы используем слово «предположительно»? Да потому, что есть информация о создании «Метеором» минного склада для германских субмарин на беломорском острове Поной. Меж тем в инструкции его командиру корветтен-капитану фон Кнорре перед выходом в плавание было указано оставить 25 мин для самозащиты. Странный способ самозащиты — но так гласит указание в инструкции командиру «Метеора». А может быть, германский экипаж заведомо приготовил первую секретную минную базу на Русском Севере и поставил эти мины на подходах к ней? До



настоящего времени ясного ответа на этот вопрос отыскать не удалось. Тем более что любая информация о появлении этого минного заградителя в Баренцевом или Белом морях долгое время была недоступна. Сегодня известно, что на одной из выставленных «Метеором» мин 29 мая 1915 года в 12 милях от Орловского маяка подорвался и затонул английский пароход «Ардаль». Его гибель нарушила привычный характер судоходства в российских северных водах и привела к сокращению стратегически важных поставок из-за границы. Морское министерство предприняло ответные шаги. Но союзные транспорты продолжали подрываться на минах, в том числе и там, куда «Метеору» не удалось зайти — на южных подходах к беломорскому Горлу.

Выходит, кроме известного нам вспомогательного крейсера-заградителя для постановки мин сюда приходили и иные минные заградители кайзеровского флота. Но так как оба надводных минных заградителя специальной постройки, состоявшие к началу Первой мировой войны в составе кайзерфлота, в 1915 году активно использовались на Балтике, то в заполярные воды могли прийти австрийские или германские транспорты, прежде работавшие на линии Гамбург — Америка и с началом войны переоборудованные в заградители, доставившие к беломорским берегам дополнительное количество морских мин для «самозащиты». Например, «Герта», «Один» и «Рюген» (до 150 мин каждый. — *Авт.*). Либо к мурманским берегам приходили вспомогательные минные заградители «Кениген Луиза» и «Кайзер», которые были введены в строй кайзерфлота уже на второй день войны. Но эта весьма интересная тема еще ждет своих исследователей.

Меж тем германские корабли и подлодки устремились сюда совсем неслучайно. Хотя, без сомнения, не с началом войны!

Русский Север всегда оставался в пасынках у русского правительства и военного командования: ни охранных кораблей, ни войсковых подразделений здесь никогда не было. Единственным кораблем, приходившим сюда ежегодно с началом летней навигации, было посыльное судно «Бакан». На его команду и возлагались задачи защиты российских рыбаков и зверобоев на Баренцевом и Белом морях, а также обеспечение научных иссле-



дований в Арктике. Но начавшаяся Первая мировая война ясно показала, что такая защита для российских заполярных берегов слишком слаба. И с лета 1915 года на подходах к Горлу Белого моря стали нести сторожевую службу мобилизованные частные русские торговые суда, часть из которых была переоборудована для траления и очистки фарватеров от мин; в помощь им были срочно приобретены 6 норвежских и английских траулеров и китобойцев, над которыми подняли Андреевский флаг. За 1915 год отряд траления увеличился до 18 судов. Тогда же для осуществления оперативной связи между союзными флотами из Северной Шотландии в Александровск-на-Мурмане проложили кабель, а в районе Кислой губы для его защиты был создан ротный опорный пункт на 150 человек и установлено несколько береговых батарей, из одного 120-мм и двух 75-мм орудий каждая. А на побережье Кольского залива была создана линия зрительного наблюдения за морем (до 10 наблюдательных постов). Кроме того, 2 линии постоянных корабельных дозоров (первая — на линии мыс Сеть-Наволоок — остров Кильдин, вторая — между островом Торос и мысом Летинский) появились перед входом в Кольский залив. А в районах острова Седловатый и мыса Белокаменный были выставлены противолодочные сети, а на входе в Екатерининскую гавань — кольчужный бон.

Той же осенью были введены в строй 3 радиостанции (на мысах Канин Нос и Святой Нос и на острове Моржовец), которые обеспечили надежную связь береговых наблюдательных постов и постов оповещения со штабом начальника охраны водного района Архангельского порта.

На зиму в Кольский залив перевели переоборудованные из торговых и вспомогательных судов вспомогательный крейсер «Василий Великий», посыльное судно «Колгуев» (б. товарно-пассажирский пароход), минный заградитель «Уссури» (б. грузовой пароход «Люцун»), тральщик «Восток» и транспорт «Харитон Лаптев»; сюда же временно перебазировались английский крейсер «Ифиджения» (командир кептен Кемп) и английская партия траления из 8 тральщиков. Вероятно, «Василий Великий» и «Харитон Лаптев» были настолько стары, что данных о них не



удалось найти ни в одном из доступных сегодня справочников о кораблях и вспомогательных судах русского и советского Военно-морского флота за период до 1928 года включительно.

Появление минной опасности и резкое сокращение в связи с этим перевозок союзников заставили русское командование «проснуться» и принять срочные (в какой раз?) меры для защиты здешнего судоходства. Была создана и русская партия траления, где в качестве тральщиков были использованы английские, аргентинские, испанские, норвежские рыболовецкие траулеры (специально купленные для того Морским ведомством), а также русские рыболовецкие суда, переданные флотилии Северного Ледовитого океана (СЛО) по мобилизации. Все они были переоборудованы для выполнения боевых задач. Однако лишь половина из них имела тралы и могла использоваться по прямому назначению. На большинстве же вместо минных тралов использовались обыкновенные тросы, с помощью которых подсекались якорные мины.

Считается, что к концу 1915 года российское Морское ведомство собрало на Северном морском театре 3 вспомогательных крейсера (посыльных судна), 2 малые подлодки, 1 минный заградитель, 16 тральщиков и 7 гидрографических судов. Правда, в большинстве они только числились во флотилии Северного Ледовитого океана, а фактически остались в составе Балтийского флота и Сибирской флотилии. Казалось, военных кораблей на Русском Севере было достаточно для того, чтобы обеспечить контроль Горла Белого моря и подходов к нему. Но это было огромное заблуждение.

За время навигации 1915 года на северных трассах подорвалось и погибло только на минах 10 российских и союзных пароходов, 2 парусных судна и 2 английских военных корабля (в том числе вспомогательный крейсер «Арланц»). Экипажи русских и английских тральщиков, в прямом смысле выбиваясь из сил, уже во вторую военную осень сумели уничтожить 44 германских мины и обеспечить проход в Архангельск 198 российских и союзных транспортов. Однако морская война у русских северных берегов еще только начиналась и мало походила на войну в Атлантике, Северном, Балтийском, Черном или Средиземном морях. Одна-





ко российский Морской генеральный штаб продолжал медлить. Лишь в начале 1916 года в Заполярье появилось настоящее русское флотское соединение. Для его укомплектования корабельным составом было решено использовать суда, ранее входившие в состав Сибирской флотилии, а также русские корабли, захваченные японцами в 1904—1905 годах, во время Русско-японской войны.

Практически всем «новичкам», прибывшим на Север, тут же пришлось выйти в море для выполнения боевых задач, которых было не счесть: проводить через минные заграждения к портам разгрузки торговые суда (в основном Англии и Франции), прикрывать конвои от ударов крейсеров и подводных лодок противника, нести охрану транспортов в местах их сосредоточения и в районах ожидания тральщиков (Иоканьгский рейд) или в районе ожидания очереди на разгрузку (Кольский залив). Предполагалось, что новое корабельное соединение будет иметь основную базу в Кольском заливе (она же операционная), маневренную — в Иоканье, тыловую — в Архангельске. Со временем во флотилию СЛО должны были войти: отряд крейсеров и миноносцев, дивизия траления, отряд судов обороны Кольского залива, отряд судов охраны водного района Архангельского порта и суда службы связи. Летом 1916 года к прежним задачам флотилии СЛО добавились и новые — началась переброска 40 тысяч русских солдат и офицеров (в том числе 2-я и 4-я особые бригады генерал-майоров Михаила Дитерихса и Максима Леонтьева) с силами усиления во Францию и на Балканский театр военных действий. И эта задача оказалась весьма сложной для существовавшего в основном только в приказах русского Морского министерства.

Для перевозки русских войск на Западный фронт использовались главным образом французские и английские транспорты. Они выходили из Архангельска небольшими группами (до 5 пароходов в каждой). От острова Мудьюг до меридиана мыса Святой Нос их сопровождали русские тральщики, а далее транспорты шли самостоятельно или под охраной посыльных судов русской военной флотилии. У мыса Нордкап, по договоренности с союзниками,



транспорты, перевозящие русские бригады, должны были встречать французские военные корабли и конвоировать до портов назначения. Однако французские корабли вступали в охранение транспортов только при их подходе к французским портам Брест и Сен-Назер. Хотелось того или нет, но российскому Верховному командованию в очередной раз пришлось внимательно посмотреть и на Кольские берега. И снова в военные годы, и снова — в условиях, когда враг стал угрожать нашим океанским коммуникациям. Увы, но в этом нет ничего удивительного.

Ранее, всемерно пытаясь открыть для себя черноморские и балтийские проливы, в России совершенно забыли о собственном, всегда свободном выходе в Северный Ледовитый океан, который не способен был закрыть ни один враг. Неудивительно, что и к Первой мировой войне на Мурманском берегу не было ни одного заполярного порта, соединенного с центром России железной дорогой и действующего круглый год. В Заполярье был лишь Архангельск, но в ноябре его акватория замерзала и открывалась в лучшем случае в мае.

Так что к строительству будущего торгового порта Мурманск вновь подтолкнуло не государственное мышление, а очередная неготовность России к войне. А также, как и в прежние времена, с началом боевых действий тесное блокирование российских портов на Балтийском и на Черном морях. А тихоокеанский Владивосток, как и прежде, остался слишком далеким. Ранее уже было рассказано о мучительном выборе места для строительства порта на Кольском полуострове. И о странном чиновничьем выборе для него вместо Екатерининской гавани (Александровск-на-Мурмане) Семеновской бухты. Считаю весьма полезным именно в разделе о появлении германских подлодок у Кольского полуострова продолжить рассказ о том, как даже после начала Первой мировой войны в России относились к защите своих северных границ.

Для ускорения вышеупомянутого строительства в Семеновской бухте было создано специальное управление по постройке военно-морских объектов — «Базстройка». Это позволило уже 1 сентября 1916 года принять в Семенове первый пароход: военные грузы пошли в Центральную Россию. Значит, можем, если



захотим. Правда, прибывшие на мурманский берег грузы уходили из Заполярья крайне медленно и по сложному маршруту. Порой на экзотичных видах транспорта: от Семенова до Колы — на поездах, от Колы до Белой — на оленях, от Белой до Кандалакши — вновь по железной дороге, от Кандалакши через Куолярви до Рованиеми — на лошадях, и лишь затем — по Финляндской железной дороге. Скорость прохождения грузов по маршруту увеличилась только после того, как в мае 1916 года от Семенова на Кандалакшу они пошли по новой железной дороге. Но первая навигация нового заполярного порта продолжалась и зимою, когда Белое море совсем замерзло (тогда в Семенове было переработано более 30 тысяч тонн грузов).

Но новорожденный порт мог принять одновременно не более 7 океанских судов. И совсем не потому, что гавань была небольшой.

Особое место в инфраструктуре любого морского порта отводится плавучим кранам большой грузоподъемности. В некоторой степени, по их наличию или отсутствию в портовом хозяйстве, можно судить о государственном отношении к тому или иному портопункту. Не стал исключением и порт в Семеново.

Первым, еще в сентябре 1915 года, в Кольский залив из Голландии был приведен плавкран «Конрад» (грузоподъемностью в 60 тонн). Однако он простоял у причала без употребления до февраля 1916 года. Только с началом весны было решено ввести его в строй.

Второй плавкран, «Колос» (грузоподъемностью в 125 тонн), зимой 1916 года, так и не дойдя до мурманских берегов, затонул в порту Варде. Он был поднят и приведен в Семеново лишь в августе 1917 года. Однако недолго служил России: через год при подъеме затонувшего судна он вновь затонул.

Третий плавкран — «Голландия» — в октябре 1916 года во время шторма у мыса Цып-Наволок был выброшен волной на побережье острова Кильдин. Так что большая часть малогабаритных грузов или россыпи переносилась на берег на руках и под русскую «Дубинушку». О какой скоростной разгрузке может идти речь? Однако имелась и весьма серьезная проблема у нового российского заполярного порта на мурманском берегу.



Долгое время здесь не было даже настоящего хозяина. Наравне с Россией в его работе участвовали и страны Антанты, и в первую очередь Великобритания, которая совершенно не скрывала в том своего государственного интереса, а потому занялась решением проблем порта в Семеново.

Для разгрузки торговых судов британская компания «Р. Мартенс и К°» наняла сразу несколько сотен рабочих в Тульской и Калужской губерниях. Хотя условия найма портовых рабочих остались неизвестными и сегодня, но грузовые операции пошли быстрее и уже не снижали своего темпа и после окончания Первой мировой войны.

Конечно, нынешнему россиянину нелестно услышать о весьма заметной роли Великобритании в укреплении наших государственных позиций на Кольском полуострове. И в первую очередь тому, кто считает, что тем самым наносится «ущерб истории и государственным интересам России». Но не стоит искать здесь признаки фальсификации.

Ведь даже в 1970—1980-е годы это мнение советских историков не считалось шельмованием нашей российской истории. И лучшее тому подтверждение — прекрасные исторические труды, посвященные истории нашего Заполярья, широко известных в мире мурманских историков Ивана Ушакова и Алексея Киселева. Так что лучше прочитаем их труды и объективно оценим, кто больше радел за интересы своих государств: русские министры или английские лорды?

Чтобы хоть как-то ускорить прохождение воинских грузов с марта 1916 года, часть иностранных судов перегружала содержимое своих трюмов в трюмы русских судов, которые за ледоколами шли к острову Мудьюг. Отсюда гужевым транспортом они доставлялись к Архангельско-Вологодской дороге. Неудивительно, что интенсивность грузоперевалки (железная дорога вывозила в сутки в среднем до 150 тонн) была недостаточной, и к февралю 1916 года в Кольском заливе (Александровске, Семенове и Дровяном) скопилось три десятка грузовых пароходов, из них более половины — иностранные. Кроме транспортов в Кольском заливе собралось 15 английских минных тральщиков, броненосец



«Альбермаль», крейсер «Ифигения», плавучие базы «Эрнестон» и «Санниндейл». Уже зимой 1916 года, когда в Кольский залив пришел специальный корабельный отряд флотилии СЛО, в бухте стало тесно. Из-за минной угрозы российскому и союзному судоходству между Кольским заливом и Горлом Белого моря, и откровенной перерузой Семеновского порта, возникла необходимость создать и вышеупомянутую промежуточную (маневренную) базу флота в Иоканьге.

Здесь предполагалось базирование дозорных кораблей, а также судов партии траления. Но разработанный русским командованием план строительства базы до окончания войны так и не был реализован, хотя корабли военной флотилии, и в частности тральщики, проводившие торговые суда в Белое море, часто использовали Иоканьгскую базу для стоянки. К слову, только в начале Великой Отечественной войны здесь появился опорный пункт Северного флота, где в относительно защищенных условиях могли стоять советские и иностранные корабли и транспорты. Но это произошло более чем через 20 лет после того, как было задумано. Надеюсь, сейчас понятно, почему адмирал рейхара Карл Фридрих фон Шеер, приняв командование флотом Открытого моря, обратил особое внимание на российский Север.

Практически до начала Великой Отечественной войны отдельные советские и иностранные военно-морские историки считали, что немецкие подлодки, пришедшие в Заполярье, длительно действовали здесь без захода в береговые базы или опорные пункты. Мол, был же удачным двухмесячный поход «коммерческой» подводной лодки «Дойчланд» к берегам Северной Америки. И только создание в 1942 году на Новой Земле советской военно-морской базы поколебало эту уверенность. Скорее всего, благодаря обнаружению здесь нескольких тайных баз кайзеровского флота. Если судить по просочившейся в открытую печать информации, то их нашли в Белушней губе и в проливе Маточкин Шар.

Для того чтобы понять, зачем морякам кайзеровского флота была нужна Новая Земля, достаточно вспомнить о равнодушии русских царедворцев к нашему Северу. А затем осознать, что этот архипелаг не могло миновать ни одно судно, идущее в Карское море.



При проработке планов «арктической системы» кригсмарине уже фашистская военно-морская разведка успешно использовала все доступные материалы любых научных (и далеко не научных. — *Авт.*) экспедиций за советский «Гибралтар» и разведывательную информацию, добытую еще кайзеровскими рейдерами и подлодками. Ведь замыслы у нацистов были различны. Итак, посмотрим на практически безлюдную Новую Землю (несколько ненецких семей не в счет. — *Авт.*).

Здесь сразу же бросается в глаза, что архипелаг находится в пределах всего 100 миль от Горла Белого моря. В то время как до Лофотенских островов, где по данным «Морских сборников» той поры уже в 1917 году англичане предполагали существование тайной базы германских подлодок, было в два раза дальше. А от немецкого Киля — в пять раз дальше. Несложно понять, что даже молодой офицер-подводник способен сравнить между собой успешность длительных переходов в штормовых условиях и столь же длительного ожидания появления вражеского транспорта или конвоя в тех же штормовых условиях с короткими рейдами к русскому побережью, перемежаемыми коротким отдыхом в береговых условиях, где-нибудь на берегу пролива Маточкин Шар. И выбрать — что будет полезнее для выполнения боевой задачи.

После создания Новоземельской базы немцы редко использовали Лофотенские острова для своих субмарин. Зато в Лидсе (защищенном проливе между побережьем Норвегии и Лофотенскими островами) стали часто появляться германские рудовозы, которые здесь укрывались от английских крейсеров. А крейсера кайзерфлота могли свободно выходить отсюда в Атлантику.

Через четверть века, когда по плану операции «Клеймор» в пролив пришли английские эсминцы и десантные корабли с отрядами коммандос на борту, то десантники уничтожили здесь не только топливные резервуары и заводы по производству рыбьего жира. Тогда же они нашли и уничтожили пещеру, где, предположительно, отдыхали и отстаивались между нападениями на конвои кайзеровские подводники. Хотя к тому времени было ясно, что она перестала быть посещаемой. Скорее всего, эту базу уничтожили на всякий случай, так как немцы активно исполь-



зовали ее в 1915—1916 годах и британскому командованию не хотелось, чтобы она осталась в тылу Британских островов даже в законсервированном виде. Но продолжим рассказ о сложившейся к осени 1916 года обстановке у мурманских берегов.

Правильно оценив, что по кратчайшему морскому пути между Британскими островами и Архангельском Россия получает из стран Антанты вооружение, боеприпасы и военные грузы, а наши союзники вывозят на Британские острова лес и сельскохозяйственные продукты, в сентябре 1916 года немцы направили в Северный Ледовитый океан флотилию из 8 подводных лодок. В какой-то мере это повлияло на ход сухопутных боев на Западном и Восточном фронтах, хотя отдалить военную катастрофу Германии уже не могло. Ведь петля блокады вокруг нее становилась все теснее. Однако еще летом 1916 года адмирал рейхард К.Ф. фон Шеер направил к мурманскому берегу 2 больших подводных минных заградителя класса «Черная вдова» с 36 минами на борту у каждого, имеющие дальность плавания в 8 тысяч миль — U75 и U76.

Первой из Гельголандской бухты вышла U75 под командованием капитан-лейтенанта Курта Бейцена. 4 августа 1916 года она пришла в район мыса Орловский (Горло Белого моря) и поставила здесь все свои мины. Через две недели «75-я» вернулась в базу.

Следующей 17 сентября 1916 года пошла к мурманскому берегу U76. Через две недели она поставила 27 мин к северу от мыса Городецкий и 9 мин — у мыса Святой Нос. Но, если со столь дальними походами «черных вдов», за исключением отдельных деталей похода, все ясно, то с пришедшими вслед за ними торпедными субмаринами кайзерфлота, имевшими вдвое меньшую дальность плавания, такой ясности нет. Возможно, первоначально они заходили на Лофотенские острова. А далее — никак не могли находиться в двухмесячных походах без захода на ту же Новую Землю. И здесь мы соприкасаемся с первыми признаками нарождающейся немецкой арктической системы.

Дело в том, что, имея много сильных тактических и технических возможностей, таких как скрытность действий и возможность выбора позиции для неожиданного торпедного удара,



подводная лодка того времени имела и слабые стороны своей деятельности. Во-первых, она не могла долго находиться под водой и была вынуждена часто всплывать для зарядки аккумуляторных батарей. Вернее, она скорее была надводной подводной лодкой, способной изредка на короткое время нырять под воду. Но в надводном положении субмарина становилась значительно слабее любого надводного корабля, так как даже небольшое повреждение лодочного корпуса лишало ее главного отличия от надводных кораблей — возможности укрыться от преследования в морских глубинах.

В северных морях германские подводники могли чувствовать себя достаточно вольготно и безопасно, так как англичане редко использовали в Норвежском и Баренцевом морях свои крейсеры и эсминцы, а у России здесь их просто не было. Но германским подводникам приходилось опасаться большинства транспортных судов, часть из которых имела артиллерийское вооружение.

К началу войны в составе британского Королевского военного флота имелось 39 вооруженных пароходов, часть которых состояла в списках вспомогательных крейсеров и могла успешно противостоять германским субмаринам. Не меньшее внимание немцам пришлось уделять и траулерам (океанским рыбачьим пароходам), причисленным еще в 1910 году к Королевскому морскому резерву. К июлю 1914 года таковых числилось 82 единицы.

Эти небольшие корабли предназначались к тралению и посыльной службе, но со временем стали употребляться и для борьбы с подлодками. В северных морях и те, и другие могли защитить безоружные торговые суда. Таким образом, кайзеровским подводникам пришлось постоянно быть настороже. А, кроме того, погода в Заполярье всегда была суровой и совершенно непредсказуемой: даже летом сильные шторма налетали на моряков с завидным постоянством, а затем сменялись неожиданными снежными зарядами, беспощадно секущими лица верхней вахты. Так что океанский поход для подводников того времени никогда не был «легкой прогулкой».

Приказ по кайзерфлоту о боевой деятельности торпедных субмарин в северной части Атлантического океана и в Северном Ледовитом океане был подписан 8 октября 1916 года.





К середине октября у северной оконечности Скандинавского полуострова, в Баренцевом море и у Горла Белого моря действовало уже 6 подлодок: U28, U43, U46, U48, U54, U56, сведенные в 3-ю флотилию германских подводных лодок. Они были вооружены 105-мм орудием, имели надводное водоизмещение 720 тонн, дальность плавания 4840 миль на экономичном ходу в 8 узлов. Германские подводные лодки развернули активную охоту за союзными транспортом в районах от мыса Нордкап и до мыса Канин Нос. Наиболее часто они появлялись: на линии мыс Святой Нос — мыс Канин Нос, у полуострова Рыбачий, в районе мыс Харбакен — остров Варде. Для новорожденной флотилии СЛО наступило время тяжелых испытаний. Но в 1916 году им способствовали как никогда спокойная заполярная погода и полное отсутствие противолодочных сил и средств в русском Заполярье.

Осенью 1916 года немцы в течение 10 дней торпедным и артиллерийским оружием потопили 14 транспортов. А всего за три осенних месяца 6 германских субмарин торпедами и артиллерией потопили 25 торговых судов и одно захватили. На минах, поставленных ими, подорвались и затонули еще 4 парохода союзников. По данным известного германского историка подводной войны в годы Первой мировой войны Андреаса Михельсена, особо отличились U43 под командованием Юрста, U46 — Хиллебранда и U48 под командованием капитан-лейтенанта Бусса.

Первое боевое столкновение русских боевых кораблей из флотилии Северного Ледовитого океана с германскими подлодками произошло 24 сентября 1916 года. В этот день миноносец «Властный» под командованием лейтенанта С. Бутвиловского у мыса Цып-Наволоок вступил в бой сразу с 2 германскими субмаринами. Подлодки для маскировки шли под парусами. После попадания артиллерийских снарядов с русского корабля они погрузились и вышли из боя, однако успели повредить и русский миноносец.

Через три недели, а вернее 13 октября, состоялся еще один артиллерийский бой между германской подлодкой и посыльным судном «Колгуев». А через неделю — при проводке конвоя, состоявшего из посыльного судна «Купава», 2 пароходов, плавкрана



«Голландия», двух буксиров с баржами, сопровождаемого 2 английскими тральщиками и русским тральщиком Т-13, миноносцу «Грозовой» под командованием лейтенанта М. Корнеева обнаружил, атаковал и с дистанции в 6 кабельтовых потопил немецкую подлодку U56.

Реальность подводной опасности все же заставила русское военное командование срочно пополнить противолодочные силы флотилии Северного Ледовитого океана, а также обратиться к англичанам с просьбой прислать новые противолодочные корабли. В ответ британское Адмиралтейство прислало устаревший крейсер «Интерпид», 3 тральщика, 10 вооруженных траулеров и 3 подводные лодки. Одновременно, в кратчайшее время из Владивостока в Заполярье прибыли миноносцы «Бесстрашный», «Бесшумный», «Капитан Юрасовский», «Лейтенант Сергеев». Из французского Тулона прибыл крейсер «Аскольд» (командир капитан 1-го ранга К. Кетлинский), а из Италии — еще одна малая подводная лодка «Святой Георгий» (командир старший лейтенант И. Ризнич). Кроме того, за границей были закуплены 4 вооруженных судна. Для усиления линий наблюдения и береговой обороны на Кольском полуострове было создано 9 артиллерийских батарей, 15 постов наблюдения, 6 береговых радиостанций.

И все же, несмотря на заметное усиление флотилии Северного Ледовитого океана, 23 сентября подводная лодка U48, потопив ранее 3 парохода, захватила у Нордкапа русский пароход «Сучан» (бывший германский «Специя», конфискованный в начале войны во Владивостоке). На его борту находилось 7 тысяч тонн военных грузов (артиллерийские боеприпасы, взрывчатка и порох, военное снаряжение, 7 автомобилей, 500 бухт кожи, 6 тысяч железнодорожных рельсов). Затем, ловко обойдя линию английской блокады 16 октября, она пришла вместе с «Сучаном» в Вильгельмсхафен.

Ее «систершип» U43 начала свою деятельность с дерзкой атаки у мыса Слетнес норвежского парохода «Дания». Затем она же потопила 10 пароходов (в том числе английские «Асторию», «Иванхое», «Иолу», «Кардиф»). 20 сентября 1916 года в 50 милях от Териберки она потопила пароход Добровольного флота



«Тургай», а в ночь на 8 октября обстреляла радиостанцию на мысе Цып-Наволок (восточная часть полуострова Рыбачий). Предположительно, подлодка Юрста в надводном положении вошла на рейд города Александровск-на-Мурмане и обстреляла его из своих пушек. Но самой большой удачей Юрста стало потопление парохода «Быстрица», который вез для русской армии: почти 170 тысяч 75-мм артиллерийских гранат и картечей, 200 тысяч гранат иного калибра, 576 тысяч пулеметных лент, 338 тонн взрывчатых веществ, 10 тысяч ружей, 100 пулеметов, 20 мортир, 93 автомобиля, 14 миллионов ружейных патронов, а также 2 аэроплана, 60 тысяч стальных шлемов, 5 аэростатов, ангары для самолетов, 883 тонны стали, 29 тонн никеля, 62 тонны динамо-машин.

23 сентября 1916 года в 100 милях от мыса Святой Нос атаке лодки U46, которая за поход успела потопить 8 союзных и российских пароходов, подвергся следовавший в Архангельск русский пароход «Эрика». Когда все три германские подлодки в конце октября вернулись на свою базу, на смену им в северные воды пришли другие — U56 и U54. Эти тоже изрядно похозяйничали в наших водах. На счету германских подводников — судно связи «Феодосий Черниговский» и 4 иностранных парохода.

Любопытно, но все командиры германских подлодок как один признали весьма успешными походы в Баренцево море, а серьезным недостатком Северного морского театра — его удаленность от основных германских баз.

И в Адмиралштабе уже в следующем году этот недостаток планировалось устранить за счет создания маневренных баз в северной части Скандинавского полуострова, а по возможности — и в районах Кольского полуострова. Тем более что к 1 февраля 1917 года все исправные подводные лодки кайзерфлота были направлены в море для начала неограниченной подводной войны. Их командирам были вручены инструкции, где говорилось: «Необходимо действовать энергично и прежде всего быстро. Подводная война должна вестись с величайшим напряжением. Ни одного корабля не оставлять на поверхности моря. Надо принудить Англию к заключению мира и таким об-



разом закончить войну». И еще: «Если вам представится выбор потопить броненосец или большое коммерческое судно — выберите последнее».

В январе 1917 года у мурманского берега Кольского полуострова появилась немецкая субмарина U76, имевшая задание проникнуть в залив и поставить у Александровска-на-Мурмане минное заграждение. Эти планы сорвал русский тральщик Т-30, успевший протаранить лодку до ее погружения. Израсходовав все топливо, U76 некоторое время шла под электромоторами, пока не разрядились аккумуляторы. Тогда командир принял решение затопить ее, и 14 января она исчезла в пучине у норвежских берегов.

Первой жертвой германских подводных лодок весной 1917 года на Севере стал русский транспорт «Ганслей», потопленный недалеко от острова Седловатый. Затем германские подводники уничтожили еще несколько торговых судов союзников. Одним из наиболее излюбленных «охотничьих угодий» для них стали подходы к Кольскому заливу. Только у мыса Цып-Наволоок в те дни появилось до 7 германских подлодок. Вернувшаяся в северные воды U75 выставила здесь еще и три минные банки. Но эти мины были обнаружены русскими тральщиками и уничтожены. В 1917 году корабли флотилии СЛО более 20 раз обнаруживали германские подводные лодки у Кольского залива (к этому времени в Заполярье их было уже 12 единиц. — *Авт.*), которые только в Баренцевом море потопили более 20 транспортов стран Антанты. А 27 марта союзный транспорт был потоплен прямо на глазах у моряков дозорного русского тральщика.

Опасность подводной войны вызвала на Британских островах серьезную тревогу. Королевское Адмиралтейство даже организовало специальный комитет по борьбе с германскими подводными лодками. На этот раз уже страны Антанты оказались неготовыми к беспощадной подводной войне. В марте 1917 года германские подлодки потопили вражеских судов общим водоизмещением в 885 тысяч тонн, в апреле — в 1 091 тысячу тонн, в мае — 839 тысяч тонн, а в июне — 1 016 тысяч тонн, то есть за четыре месяца почти вдвое больше, чем они потопили за весь 1916 год. При этом кай-



зеровский флот потерял всего лишь 20 подлодок. Чтобы снизить собственные потери и повысить результативность кайзерфлота, германский Адмиралштаб все свои усилия направил на районы Северной Атлантики и на Русский Север. Причем и силами ведения тайной войны.

Военная кампания 1916 года ознаменовались одним трагическим событием, с которого до сих пор не снят покров таинственности. Речь идет о взрыве в Архангельском порту 26 октября.

«Воскресенье, 30 октября 1916 г. Телеграмма Петроградского телеграфного агентства. Петроград, 29 октября (официально): от Морского Генерального штаба. Морской генеральный штаб сообщает, что в 1 часу пополудни 26 сего октября в Архангельске произошел взрыв на пароходе “Барон Дризден”, имевшем груз боевых припасов и стоявшем у пристани Бакарицы. От взрыва рухнули некоторые из соседних жилых барачков и начались пожары, причем было разрушено пожарное депо и погиб обоз вместе с командой. Несмотря на это, пожар, благодаря энергично принятым мерам, удалось прекратить к вечеру того же дня. Во время катастрофы погиб пароход “Барон Дризден” и поврежден стоящий рядом другой пароход, “Эрлфарфор”; кроме того, были повреждены некоторые портовые средства. Ущерб от повреждений и потери грузов оказался меньше, чем это можно было ожидать. Наибольшая часть грузов, поданных на берег, была увезена еще до того, как пожар начался. Число раненых и обожженных достигает 650 человек и убитых около 150 человек. Начато следствие для исследования причин взрыва на пароходе “Барон Дризден”, причем власти уже в настоящее время имеют серьезное основание предполагать наличие злоумышленников, организованных германскими эмиссарами».

Так и осталось до конца не ясным, что же именно произошло с пришедшим из Нью-Йорка одним из крупнейших отечественных пароходов. На его борту находились около 19 тысяч пудов взрывчатки, почти 24 тысячи пудов бездымного пороха, 50 тысяч фугасных гранат, 25 тысяч детонаторных трубок для снарядов и 548 баллонов жидкого хлора. В дополнение к приведенному выше тексту официального сообщения добавим, что, согласно



докладу начальника Архангельского порта Веретенникова военному министру, во время взрыва пропали без вести служащие 14-й Архангельской пешей, Костромской, Тамбовской дружин, часть состава офицерской стрелковой школы, отдельной караульной команды и автошколы, таможенники, команда парохода «Чесма». Возможно, к взрыву были причастны проживавшие в самом красивом районе Архангельска того времени — Немецкой Слободе — немцы, многие из которых сочувствовали Германии. Известно, что немцы внедряли шпионов и лазутчиков в команды приписанных к Архангельску кораблей. Да к тому же начальником всех погрузо-разгрузочных работ в порту являлся немец — капитан дальнего плавания Э. Мелленберг, по сведениям жандармского управления, уже до того уличенный в «деле шпионажа в пользу Германии», а его помощником — также немец прапорщик флота А. Бернгардт. Ко всему прочему, с октября 1916 года должность главноначальствующего Архангельска и района Белого моря вместо вице-адмирала Угрюмова занял опять-таки немец, вице-адмирал Л. Корвин-Кербер. Вполне вероятно (и об этом говорили и говорят многие), что именно при содействии указанных официальных лиц немецкого происхождения, состоящих на государственной службе, и произошла трагедия. Иначе чем объяснить таинственное исчезновение сразу после взрыва Мелленберга, Бернгардта, капитана и штурманов «Барона Дризена» — Дреймана, Акмена и Казе?

В 1917 году в Архангельске произошел второй взрыв — аналогичный тому, что потряс город совсем недавно. 11 января в порту бросил якорь ледокольный пароход «Семен Челюскин», на борту которого находилось более 2 тысяч тонн взрывчатки. Порт был забит десятками судов с прибывшими из-за границы пушками, винтовками и боеприпасами. Непосредственно по соседству с «Семеном Челюскиным» стояли грузовые пароходы «Байропеа», «Кильдин», «Каменец-Подольск», «Красноярск», «Бонт-Неви». Огромное количество вооружения, пороха, динамита, ящиков с патронами, снарядами и минами хранилось и на береговых складах поблизости. В тот момент на Экономии — обжитом промышленном районе Архангельска — вдруг объявился начальник



погрузо-разгрузочных работ Э. Мелленберг. Поразительно, но и после первого взрыва он остался на своем посту! На сей раз его задержали, но несчастье, к которому Мелленберг, как позже установило следствие, тоже приложил руку, предотвратить не удалось. 13 января «Семен Челюскин» взлетел на воздух, опрокидывая соседние суда. Громадный британский пароход «Байропеа» вспыхнул гигантским факелом, раскололся на две части и тут же затонул. Пожары бушевали целую неделю. Пылали дома, бараки, пакгаузы; над портом стояла непрерывная канонада из-за постоянно рвавшихся снарядов. Район Экономия превратился в пепелище. Сотни жителей остались без крова, а число убитых и раненых перевалило за 500.

Назначенная по Высочайшему распоряжению комиссия для расследования взрывов на Экономии виновных не нашла. Сняли с должностей главноначальствующего Архангельска и района Белого моря вице-адмирала Корвин-Кербера, генерал-майора Федорова и двух младших флотских офицеров — этим и ограничились...

Меж тем уже осенью 1917 года Германия приступила к постройке подводных крейсеров, со временем перенесших военные действия в самые отдаленные районы Мирового океана, в том числе к Североамериканскому побережью, Азорским островам, к западному берегу Африки. И, естественно, вновь — на русский Север. Они делились на два класса: бывшие торговые подводные лодки U151 — U157 и специально построенные подводные лодки, из коих по открытым источникам в строй вступили только U139 — U140. После создания двигателя мощностью в 3000 л.с. немцы приступили к постройке океанских подводных крейсеров (U142 — U150). На них были установлены командирские перископы с тонкими верхушками и зенитные перископы, были улучшены радиоустановки, позволившие значительно увеличить район действия радиосвязи, и средства, облегчавшие взаимное опознавание лодок.

Управление подводными крейсерами проводилось из Адмиралштаба в Берлине. И этот факт хотелось бы подчеркнуть особо, ведь обычные подлодки всегда управлялись штабом флота



Открытого моря. Есть информация, что к мурманским берегам приходили некие океанские крейсера U195 и U196. Кстати, об этих субмаринах в исторической литературе, «Морских сборниках» и в справочниках той поры удалось найти крайне мало информации — только короткие упоминания. Практически столь же мало, как позже, в середине 1940 года, рассказывалось о неких гигантских океанских субмаринах кригсмарине, состоявших в «призрачном конвое» и ходивших к берегам Антарктиды. Невольно напрашивается вопрос: «Так, может, тайная база, например, в проливе Маточкин Шар, была создана именно для первых подводных крейсеров кайзерфлота, а позже с помощью экипажа гитлеровского “Метеора” расконсервирована для транспортных подлодок “призрачного конвоя”?»

Огромные, по меркам начала XX века, подводные корабли создавались уже не только для охоты за вражескими транспортом. Адмирал Шеер и Адмиралштаб твердо считали, что, имея большие дальность и автономность плавания, а также вместительные трюмы и цистерны, они должны были выполнять и особые задачи: от высадки разведывательных и диверсионных групп и до безопасной перевозки наиболее ценных военных и промышленных грузов.

Подводными крейсерами кайзерфлота за годы Первой мировой войны было совершено 8 дальних походов к североамериканскому побережью, в военные зоны вокруг Азорских островов и западноафриканского Дакара. Одним из примеров специальных операций германских подлодок стало нарушение на длительный срок трансатлантического телеграфного сообщения, когда подводной лодкой U156 под командованием Рихарда Фелда удалось перерезать одновременно 5 кабелей у побережья Северной Америки и надолго прервать радиосообщение между союзными командованиями.

В русском Заполярье также имелись радиотелеграфные кабели, связывающие Россию с Британскими островами. Но информации об использовании для их перерезания германских субмарин пока отыскать не удалось. Скорее всего, данная работа из-за больших здешних глубин даже у мурманских берегов





вряд ли планировалась. А проведение транспортных операций однозначно планировалось. Вернее, приобретение первых практических навыков для арктических плаваний с целью обойти британские дозоры.

По данным вышеупомянутого германского военно-морского историка и исследователя истории кайзерфлота Андреаса Михельсена, выпустившего в 1940 году книгу «Подводная война. 1914—1918 гг.», идея использования торговых подводных лодок принадлежала Коммерческому флоту и заключалась она в доставке из Америки необходимых для Германии грузов, несмотря на тесную английскую блокаду. Для этого по проекту инженера Эрбаха на верфи «Германия» были построены 2 подлодки специального проекта (иногда их называли «подводными фрахтерами». — *Авт.*) для скрытной перевозки стратегического сырья «Дойчланд» («Deutschland») и «Бремен» («Bremen»), совершивших походы через Атлантику в 1916 году. Самым удачным из них был двухмесячный поход «Дойчланда» в американский порт Балтимор, который начался в Киле 23 июня 1916 года. Основной целью похода была транспортировка в Северо-Американские Соединенные Штаты 200 тонн фармацевтических товаров, почты и красящих веществ и доставка на обратном пути в Германию никеля, рафинированной меди, серебра, цинка и натурального каучука.

Однотипная с «Дойчландом» коммерческая подводная лодка «Бремен» не дошла до американского побережья и погибла по неустановленной причине где-то на переходе через Атлантику. Меж тем 17 сентября 1916 года по их следам вышел в море подводный крейсер U53, и через две недели эта подлодка успешно пришла к берегам САСШ. В отличие от своих безоружных предшественниц по дороге она потопила 3 английских, 1 голландский и 1 норвежский пароходы. Однако эта агрессивность германского командира сослужила экипажу U53 дурную службу.

Из-за того, что под видом транспортной подлодки к американским берегам пришел боевой корабль кайзеровского флота, U53 не дали заправиться топливом в порту Нью-Йорка. И все же 25 октября германский подводный крейсер, умело использовав



Гольфстрим (!), успешно вернулся в Вильгельмсхафен, оставив за кормой более 7,5 тысячи морских миль.

Последняя информация всегда вызывала у военных историков законное удивление. Ведь командир германской субмарины планировал пополнить запас топлива именно в Нью-Йорке. Следовательно, он опасался, что оставшегося запаса топлива на возвращение может не хватить. И это с учетом, что в отличие от своих предшественниц для выполнения столь далекого похода U53 была специально переоборудована. Сразу 4 цистерны ее главного балласта были переделаны в нефтяные. С этого времени вместо 90 тонн лодка могла принимать сразу 150 тонн жидкого топлива. Были также увеличены запасы пресной воды. Но командир подлодки на обратном пути все же планировал где-то пополнить топливный запас своего корабля. Ведь, действительно, не благодаря, пусть и мастерскому использованию ветви течения Гольфстрим U53 успешно вернулась в Германию, да еще с солидным остатком топлива?

Вслед за первыми «коммерческими» подлодками планировалось построить еще 5 таких же субмарин. Они проектировались и строились одновременно и с боевыми подводными лодками, но их транспортное предназначение вынудило немецких конструкторов ради увеличения грузоподъемности ограничить некоторые их технические характеристики.

В частности, при увеличении подводного водоизмещения новых транспортных субмарин до 1870 тонн строителям пришлось поступиться мощностью корабельных дизелей и электромоторов, и как следствие — снизить ожидаемую скорость надводного и подводного ходов. И если подлодки более ранних серий развивали надводную скорость до 16,5 узла, а подводную — до 9,5 узла, то у подлодок типа «Дойчланд» она ограничивалась 11 и 6 узлами соответственно.

По заявлению представителей кайзерфлота, имеемый на борту запас топлива в 190 тонн позволил бы этим подлодкам без дозаправки достичь побережья Северо-Американских Соединенных Штатов (САСШ) и вернуться обратно. Чтобы продемонстрировать невоенность этих кораблей, здесь специально



не устанавливались торпедные аппараты и артиллерия. Ниже об океанских походах германских подводных фрахтеров еще будет подробно рассказано.

Вдумчивый читатель может задать вопрос: «А к чему в главе о деятельности германских субмарин на Русском Севере рассказ о походе подводного “Дойчланда” к североамериканским берегам?» Да хотя бы затем, чтобы сравнить данные о его походах через Атлантику с данными походов, например, U75 или U196 в Северный Ледовитый океан. Ведь U196 вполне реально могла доставить с берегов Печенгского залива никель или рафинированную медь. Поэтому, в том числе и для понимания технических деталей подводных походов гитлеровских «подводных призраков», сделаю короткое отступление от основной темы и подробно расскажу о походе «Дойчланда» к североамериканским берегам.

Итак, самым удачным из всех транспортных походов подлодок кайзерфлота был двухмесячный поход «Deutschland» в американский порт Балтимор, который начался в Киле 23 июня 1916 года. Основной целью похода была транспортировка в САСШ 200 тонн фармацевтических товаров, почты и красящих веществ и доставка на обратном пути в Германию никеля, рафинированной меди, серебра, цинка и натурального каучука. Подводный «Дойчланд» в те месяцы стал единственным транспортным средством, способным успешно, несмотря на настоящую охоту англичан, скрытно решить крайне сложную задачу по прорыву морской блокады.

Для наибольшей объективности рассказа об этом походе буду опираться на воспоминания капитана П. Кёнига «На “Дойчланде” через Атлантический океан», которые в 1918 году были опубликованы на страницах журнала «Морской сборник».

Капитан Кёниг был типичным торговым моряком и капитаном для своего времени. До Первой мировой войны долгое время он командовал пароходом «Шлезвиг», принадлежавшим компании «Северный немецкий Ллойд». В сентябре 1915 года он был приглашен на собеседование к агенту этой компании Ломану, где ему, как опытному торговому капитану, было предложено принять участие в строительстве первой торговой подлодки с последующим принятием ее под свое же командование. Благодаря



активной работе кораблестроителей коммерческая подлодка «Дойчланд» была построена за 4 месяца, и в марте 1916 года необычная серо-зеленая подлодка вышла на ходовые испытания. А через месяц — в свой первый поход.

Переход к американским берегам проходил в штормовых условиях. Кёниг старался держать свой корабль вдали от встречных судов и кораблей. Днем в основном в подводном положении, ночью — под дизелями с потушенными бортовыми огнями. Периодически, чтобы дать отдых уставшему экипажу, он укладывал подлодку на грунт. В Атлантике с помощью брезентовых обвесов брезентовой трубы подлодку замаскировали под небольшой грузовой пароход. Иллюзию дыма из поднятой на перископе трубы создавали с помощью горящей в консервной банке смолы. Связь с германским Генеральным штабом Кёниг поддерживал с помощью лодочного радиотелеграфа через станцию в Науэн.

8 июля «Дойчланд» пришел в Чесапикский залив. Отсюда, в сопровождении принадлежащего «Северному немецкому Ллойд» буксира «Тимминс» под командованием капитана Хинша, вместо порта Ньюпорт перевел свою субмарину южнее — в Балтимору.

Для стоянки германской торговой подлодки были приготовлены отдельный деревянный причал и вместительный склад. Место стоянки огорожено сетями. Рядом стояло германское судно «Неккар», которое было превращено в плавбазу. Стоянка находилась под охраной американских сторожевых судов.

В Балтиморе германские моряки простояли 10 суток и 1 августа — вышли в обратную дорогу.

Возвращение прошло в условиях благоприятной погоды. Через месяц «Дойчланд» пришел в Гельголанд. За время похода подлодка прошла 8450 миль. По результатам похода «Дойчланда» компания «Северный немецкий Ллойд» приняла решение заложить и построить на верфях компании «Везер» торговую подлодку водоизмещением в 1500 тонн, а на верфи «Германия» — 2 торговых подлодки водоизмещением в 1700 тонн.

В середине сентября 1916 года, то есть через полтора месяца после возвращения «Дойчланда», однотипная с ней подводная



лодка «Бремен» вышла в свой трансатлантический поход. Но не дошла до американского побережья и погибла где-то в районе плато Роколл от таранного удара крейсера 10-й эскадры. Кораблем, потопившим германскую коммерческую подлодку, мог быть либо вспомогательный крейсер «Алзэтиен», или вспомогательный крейсер «Мантуа». Их командиры по возвращении из плавания доложили об уничтожении германской подлодки в соседних районах у скалы Роколл.

17 сентября 1916 года, почти одновременно с «Бременом», вышел в море подводный крейсер U53 под командованием капитана Розе. Одной из его основных задач была вооруженная защита коммерческой подлодки. Однако в океане они не встретились, и через две недели Розе успешно привел свой корабль к берегам САСШ.

О плавании германских подводников U53 стало известно также благодаря вышеупомянутому Андреасу Михельсену, который достаточно подробно рассказал о том 42-суточном походе (с 17 сентября по 28 октября 1916 года). За почти полтора месяца германская подлодка прошла почти 7750 миль. И что особо хотелось бы подчеркнуть — без пополнения запасов топлива и смазочного масла! В то же время американские журналисты отметили отличное физическое состояние германских подводников. Даже после столь длительного их нахождения в весьма ограниченных условиях прочного корпуса субмарины и нескончаемых осенних штормов в Атлантике. Эта информация вызывает законное сомнение.

Автору данной книги дважды, именно в сентябре—октябре, удалось испытать на себе «доброе» отношение штормовой Атлантики. Правда, в более комфортных условиях: в первый раз в 1984 году на борту атомной подводной лодки К-527, в 2005 году — вместе с экипажем большого противолодочного корабля «Адмирал Левченко».

На «527-й» в течение двух недель Атлантика даже на глубине в 40 метров валяла подводный атомоход водоизмещением в семь раз больше, чем водоизмещение U53, на 35 градусов на каждый борт, при этом подводники-североморцы с величайшим трудом



выходили на вахту. Во втором случае, несмотря на то что «Адмирал Левченко», по водоизмещению превосходящий германскую субмарину более чем в 3 раза, конструктивно имел еще и специальные успокоители качки, его экипаж после двух недель непрерывных штормов пришел во французский Брест совершенно изможденным. Германские же субмарины периода Первой мировой войны все две недели перехода не могли постоянно находиться на глубинах 40 метров и ниже, а уж тем более — не имели специальные успокоители качки. Таким образом, американским журналистам нужно было обладать весьма высоким уровнем восторженности, чтобы состояние изнуренного после трехнедельного плавания подводного экипажа назвать отличной физической формой. Либо где-то в районе североамериканского побережья германские подводники имели возможность отдохнуть хотя бы два-три дня.

И еще! Андреас Михельсен приводит следующие технические данные для U53: надводное водоизмещение 720 тонн, дальность плавания 5260 миль на ходу в 8 узлов, 2 дизеля мощностью по 1100 л.с. Как без дозаправки подлодка Розе могла пройти 7750 миль (т.е. в полтора раза больше, чем по техническому заданию при ее постройке), да еще при возвращении сохранив в баках 14,5 тонны топлива? А еще — и проведя 7 успешных атак? Простейшие расчеты показывают, что за 42 дня германская подлодка потратила от 370 до 450 тонн топлива, что составляет не менее половины от ее собственного надводного водоизмещения. А в какие цистерны было залито это топливо? Ведь изначально капитан Розе планировал пополнить запас топлива именно в Нью-Йорке. Выходит, он опасался, что принятого с германского склада запаса топлива на возвращение в Германию могло не хватить. Даже при условии, что в отличие от своих предшественниц U53 была специально переоборудована для трансатлантического похода и дополнительного приема в 4 нефтяные цистерны еще 60 тонн жидкого топлива. Но, как вы понимаете, это далеко не необходимые для автономного плавания 370 тонн! Не говоря уже об использовании троекратного топливного запаса! А, кроме того, куда была залита пресная вода, запас которой был значительно



увеличен при подготовке подлодки к походу? А куда были загружены торпеды и запасы продовольствия? Одни вопросы, а ясных ответов нет!

Ну разве что где-то поблизости от U53 шло судно снабжения кайзерфлота? Например, как австрийский транспорт, обеспечивший летом 1916 года боевую деятельность германских подлодок у Мурмана и у Горла Белого моря. В общем, что-то не вяжется в восторженных сообщениях американских и германских источников об этом необычном трансатлантическом походе и возможностях подводных крейсеров кайзерфлота.

Для сравнения: фашистские океанские подлодки, построенные в начале 1940-х годов и примерно равные по водоизмещению U53, имели полный запас топлива также в 150 тонн. Но их дизели тогда были уже более совершенными, и расход топлива на лошадиную силу за час у них был меньше, чем у предшественниц периода Первой мировой войны. При этом они выходили в Атлантику, обязательно рассчитывая на тайные базы, созданные на Азорских или Канарских островах. Но и в этих условиях где-то в Атлантике их всегда ожидало судно снабжения. Выходит, в годы Первой мировой войны тайная топливная база, куда могли заходить подводные «коммерческие» крейсера кайзерфлота, обязательно существовала где-то на островах Атлантического океана.

Как бы там ни было, но 25 октября командир германского подводного крейсера U53 «умело воспользовался Гольфстримом» успешно вернул свой подводный корабль в Вильгельмсхафен, оставив за кормой более 7,7 тысячи морских миль. Однако даже после окончания Первой мировой войны ни иностранные, ни советские историки на это возвращение не обратили должного внимания. А ведь напрасно!

Уже тогда мы могли бы больше узнать о тайных базах кайзеровского флота, которые через 20 лет привели бы нас к «лежкам» подводных «призраков» Гитлера. А, может быть, еще застали живыми и тех, кто знал о них не понаслышке. Сегодня же нам придется довольствоваться лишь их книжными рассказами да удачными находками в архивах.



Кстати, совершенно невероятный рассказ о длительности похода подводного крейсера U155 (так после вооружения стала называться ранее коммерческая подлодка «Дойчланд». — *Авт.*) привел в своей книге начальник кафедры военно-морской истории Военно-морской академии РККА им. К.Е. Ворошилова профессор А. Шталь. Он рассказал, что этот германский подводный крейсер под командованием капитан-лейтенанта Майзеля (Мейзеля) находился в плавании в районе Мадейры — Азорских островов с 24 мая по 4 сентября 1917 года. За свое крейсерство U155 прошла 10220 миль, уничтожила 19 пароходов и обстреляла из орудий остров Сан-Мигель (Азорские острова). Не прошло и полугода, как U155, но уже под командованием капитан-лейтенанта Еккельмана (Экельмана), вышла в новый поход к Азорским островам. На этот раз плавание было еще более продолжительным — 110 суток. Без сомнения, оба похода, ставшие рекордными по продолжительности плавания для подводных лодок той поры, уж точно не обошлись без заправки подлодки на тайной базе или от судна снабжения. Ведь информации об увеличении бортового запаса дизтоплива на бывшем «Дойчланде» нет.

За годы Первой мировой войны по северным морским коммуникациям в обоих направлениях прошло более 3,5 тысячи транспортов, на которых были перевезено в Россию более 5 миллионов тонн различных грузов и вывезено за границу более 4,5 миллиона тонн грузов из России. При этом из 61 потерянного транспорта 46 были потоплены именно германскими подлодками. И только полтора десятка погибли от мин.

Сегодня известно, что кайзеровские военные моряки активно осваивали Северный, а вернее, будущий трансокеанский маршрут между Атлантикой и Тихим океаном. Правда, изначально дальше Новой Земли они не шли, и уж тем более не могли представить себе, что через тридцать лет их преемники — подводники кригсмарине — воочию увидят в окулярах цейссовской оптики синие массивы куполообразных вершин горных хребтов на берегу Лены. Но не только благодаря по-





ходам кайзеровских подлодок в Северный Ледовитый океан в Германии узнали о самых укромных уголках русского арктического побережья. В первую очередь этому помог откровенно разведывательный полет германских воздухоплавателей на борту дирижабля «Граф Цеппелин».

## «Цеппелин» летит к Северной Земле

А сейчас будет рассказано о событиях, без которых экипажи нацистских подлодок никогда бы не создали тайных стоянок на берегах Карского моря, а гитлеровские летчики вряд ли бы достигли полуострова Таймыр. А вернее, о настоящем государственном обмане, который обеспечил появление в советской Арктике «призраков» Третьего рейха.

Арктический полет дирижабля «Граф Цеппелин» под командованием доктора Гуго Эккенера состоялся в июле 1931 года и был забыт в СССР после окончания Великой Отечественной войны. Впервые причины этой странной забывчивости отметил датчанин Стеенсен в своей книге «Северный морской путь», которая была издана в 1957 году. Здесь он указал, что советская наука в те дни получила весьма ценную научную информацию. Однако еще более ценные материалы получило военное командование Третьего рейха, которое умело воспользовалось ими спустя десять лет. Вот почему советские историки долгие годы старались не вспоминать об этом полете. Да и сегодня подробный анализ этого скорее разведывательного, чем научного воздушного исследования, еще ждет своего часа. А ведь в начале 1930-х годов рассказы об этой научной экспедиции звучали из любого поселкового громкоговорителя и не сходили со страниц даже заводских многотиражек. И не расскажи об этом после войны бывший радист экспедиции Эрнст Кренкель в своей книге «РАЕМ — мои позывные», советские читатели, вероятно, и понятия не имели бы об этом весьма интересном историческом событии.



Впервые о подобном полете заговорил германский воздухоплаватель Вальтер Брунс, выступивший с проектом организации евразийского воздушного маршрута вдоль северного побережья Сибири. Для реализации этого замысла в 1924 году было создано международное общество воздухоплавательных судов «Аэроарктик», председателем которого стал искренний сторонник научного исследования арктических пустынь и знаменитый полярный путешественник Фритьоф Нансен. По большей части новое общество состояло из представителей Германии, которые с похвальной настойчивостью и напористостью стремились использовать полеты воздушных исполинов для достижения неких национальных целей. Но была одна весьма серьезная проблема, без преодоления которой создание общества осталось бы только на бумаге. Этой проблемой стало то, что Франция, Великобритания, Италия, Северо-Американские Соединенные Штаты пытались собственными силами осваивать Арктику с помощью аэропланов и дирижаблей. Германия, обескровленная и униженная войной и последовавшим затем Версальским договором, даже если бы захотела, помочь ничем не могла. И только одна страна, которой полеты дирижаблей в Арктике могли принести прямую выгоду — Советская Россия, лишенная дорог на гигантских территориях, была заинтересована в деятельности общества «Аэроарктика». Тем более она все еще оставалась чужой для стран-победителей в Мировой войне, которые начинали с ней торговать, но не торопились считать ее равной. В этих условиях СССР был бы прямо заинтересован в сотрудничестве с Веймарской республикой, которая, в свою очередь, обеспечила бы русским определенное выравнивание межгосударственных отношений.

Инициативная группа под началом Брунса приступила к созданию вышеупомянутого международного общества изучения полярных стран посредством воздухоплавательных аппаратов. При этом она провозгласила главным своим намерением не организацию коммерческих трансполярных и транссибирских воздушных коммуникаций, а всего лишь научное исследование огромных просторов Арктики с помощью считавшихся в те дни самыми



перспективными дирижаблей. И это, можно сказать, успешно «сыграло».

Как только в России стало известно о предстоящем в Берлине созыве учредительной конференции «Аэроарктик», в Ленинграде 21 октября 1926 года прошла встреча, поспешившая объявить об организации советской группы еще создаваемого международного общества. Чисто формальное образование группы позволило уже 3 ноября провести настоящее собрание, которое собрало 30 человек. Они-то и избрали президиум, в состав которого вошли: директор Ботанического сада гидробиолог Борис Исаченков (председатель), сотрудник Центрального управления морского транспорта гидролог и метеоролог Владимир Визе, директор Института по изучению Севера при научно-техническом управлении ВСНХ СССР горный инженер Рудольф Самойлович, вице-президент АН СССР и декан географического факультета Ленинградского университета геолог Александр Ферсман, гидролог и зоолог академик Николай Книпович, член-корреспондент АН СССР, профессор Ленинградского университета зоолог Алексей Бялыницкий-Бирули. Уже через неделю советские представители срочно выехали в Берлин.

Открытие конференции 9 ноября 1926 года прошло в зале заседаний прусского ландтага. Его посетили министр внутренних дел Германии Кюльц, обер-бургомистр Берлина Бесс, послы Норвегии и СССР. Спустя месяц, 16 декабря, Комиссия СНК СССР по содействию работе Академии наук на своем заседании заслушала пространный доклад А.Е. Ферсмана о создании «Аэроарктик», приняла постановление:

«Считать, что участие ученых СССР в деятельности общества желательно как одна из форм международной научной работы, тем более что в дальнейшем не исключена возможность практического использования этой работы для СССР как страны, имеющей огромную полярную территорию. Осуществление дальнейшей организационной связи ученых СССР с этим обществом считать целесообразным через Институт по изучению Севера».

Уже в январе 1927 года доктор Гуго Эккнер официально подтвердил данное ранее обещание предоставить для нужд «Аэроарктик», но только на месяц, достраиваемый дирижабль



LZ-127 «Граф Цеппелин», который по размерам втрое превосходил своих предшественников.

Члены советской группы прежде всего занялись тем, что требовалось для обеспечения полета воздушного гиганта: организовали проектирование причальных мачт и ангаров, которые нужно было построить в Ленинграде и в Мурманске и еще в нескольких географических пунктах по маршрутам, пока не определенным, но предполагаемым. Одновременно они приступили к тщательному сбору метеосводок по всей зоне предстоящего полета для составления надежных прогнозов погоды.

После неожиданной смерти Ф. Нансена в 1930 году общество «Аэроарктик» возглавил уже капитан Вальтер Брунс, который продолжил реализацию замыслов своего предшественника и даже спланировал нескольких полетов германских воздухоплавательных кораблей (цеппелинов) в высоких широтах Арктики, но, почему-то уже... только над советским сектором.

В определенной степени эти намерения совпали с желанием Генерального секретаря ЦК ВКП (б) Иосифа Сталина закрепить за Советской Россией его полярные области, и он направил в Политбюро инициативную записку «Об охране северного побережья». В ней он учел явную неспособность Северного Ледовитого океана оставаться при современном уровне развития техники непреодолимой преградой для потенциального врага Советской России. Для того чтобы защитить советские заполярные границы, он предложил сразу после строительства Беломоро-Балтийского канала перевести на Баренцево море несколько боевых кораблей и подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота, а неподалеку от Мурманска создать для них военную базу. Вполне возможно, что, настаивая на своем предложении, Сталин учитывал и иное. Сегодня можно лишь предположить, что, среди прочего, он решил провести подробную разведку районов, куда до сих пор не ступала нога человека. Похоже, это желание совпало и с желанием доктора Эккенера или тех, кто стоял за ним. Немцы еще раз подтвердили готовность к полету «Графа Цеппелина». И 20 апреля 1931 года Политбюро приняло окончательное решение «Об экспедиции Эккенера в Арктику».



— а) Разрешить международному обществу «Аэроарктик» научную арктическую экспедицию на дирижабле с остановками на территории СССР по маршруту Германия — Ленинград — советский сектор Арктики — Москва (Ленинград) — Германия;

— б) разрешить участие в экспедиции в качестве ее начальника профессора Самойловича и других советских исследователей;

— в) валютные расходы не должны превышать 17 тысяч долларов и покрываться из резервного фонда СНК СССР. Хотелось бы отметить, что последним пунктом советская сторона сразу же поставила себя в зависимость от Германии, которая уже сама решала, сколько пассажиров и какой специальности взять в полет.

Дирижабль «Граф Цеппелин» (LZ-127) был замечательным образцом воздухоплавательного корабля для своего времени. Его длина составляла 236,6 метра, ширина — 30,5 метра и высота — 35,5 метра. Объем дирижабля — 105 тысяч кубометров, из них под несущий газ было выделено 75 тысяч кубометров, а остальные предназначались для хранения горючего газа, на котором работали его моторы. Пять двигателей дирижабля типа «Майбах», мощностью по 530 л. с. каждый, позволяли доставлять 40 тонн груза (либо 20 пассажиров и 15 тонн почты или иных грузов) на расстояние в 14 тысяч километров с крейсерской скоростью более 100 километров в час. Три германских радиста, одновременно на трех приемниках, могли круглосуточно принимать длиннейшие метеорологические сводки от всех главнейших радиостанций мира. Но были у LZ-127 заметные отличия от своих предшественников.

В качестве горючего для моторов здесь использовался водород. Кроме того, 2 коридора внутри каркаса, обеспечивших свободный доступ механиков к любой из пяти моторных гондол.

На борту дирижабля находилось 46 аэронавтов, из которых 26 человек — штатный немецкий экипаж «Графа Цеппелина». СССР представляли: научный руководитель экспедиции известный полярный исследователь профессор Рудольф Самойлович, профессор-аэролог Павел Молчанов, инженер-дирижаблестроитель Федор Ассберг, радист Эрнст Кренкель. В состав научной группы также были также включены: 3 американца, 1 швед, 1 швейцарец и 6 немцев. Кроме них на борту дирижабля прилетели в Арктику



еще 5 человек, которые и сегодня остались «безымянными». Зачем доктор Эккнер включил в команду корабля сверх штата пять воздухоплавателей? Ответа на этот вопрос пока отыскать не удалось.

Официальные цели воздушной экспедиции были более чем мирными.

До арктического полета «Граф Цеппелин» уже совершил кругосветное путешествие и несколько трансатлантических перелетов (в том числе и в Бразилию). В новом полете предполагалось проверить технические возможности использования дирижабля в высоких широтах, провести разнообразные исследования по маршруту, и особо — выполнить детальную аэрофотосъемку многочисленных арктических островов и архипелагов. Специально для решения этих задач доктор Эккнер добился, чтобы на борту дирижабля была установлена самая современная кино- и фотоаппаратура. Вот как о ее технических возможностях в своих воспоминаниях позже рассказал Рудольф Самойлович:

— Мы хотели применить более усовершенствованный способ для производства геодезической съемки и решили произвести ее с воздуха. Наш корабль был снабжен соответствующими аппаратами. Один аппарат снимал вертикально, другой — под углом в 20 градусов. Таким образом, мы получили очертания берега и всего района, прилежащего к нему.

Во время экспедиции воздухоплаватели планировали совершить длительную посадку на острове Домашнем (у берегов Северной Земли), где уже год в тяжелых условиях работали советские ученые под руководством Георгия Ушакова. Далее «Граф Цеппелин» должен был пролететь вдоль северо-восточного берега Сибири вплоть до Новосибирских островов и вернуться через Ленинград в Германию. Но первоначальный план был изменен доктором Эккнером прямо во время полета.

Единственная посадка дирижабля на советской территории состоялась 25 июля 1931 года на Комендантском аэродроме города Ленинград. Здесь перед началом арктического полета воздухоплаватели быстро пополнили запасы водорода, глизентина (незамерзающего балласта) и питьевой воды.



Затем они пролетели над Карелией и Архангельском, над Белым и Баренцевым морями и направились к Земле Франца-Иосифа. Здесь, в бухте Тихой «Граф Цеппелин» совершил короткое приводнение для встречи с пассажирами ледокольного парохода «Малыгин» и получения почты для группы Ушакова. Хотелось бы особо отметить, что и сегодня единственно известной персоной среди гостей на «Малыгине» был знаменитый арктический исследователь итальянский генерал Умберто Нобиле. Главным «почтальоном» воздушной экспедиции (а официально — начальником специального международного почтового отделения) стал... Иван Папанин. Да-да, тот самый Папанин, который через несколько лет станет Главным полярником Советского Союза и попытается вернуть в Мурманск из Восточно-Сибирского моря нацистский рейдер «Комет». Впрочем, об этом немного позднее.

Последующий полет германского дирижабля, начиная от Земли Франца-Иосифа, проходил под руководством Р. Самойловича, который как ученый широкого профиля стремился использовать любую, даже малейшую, возможность для проведения научных исследований. В первую очередь он хотел, чтобы в поле зрения полярных исследователей попало как можно больше малоисследованных географических объектов. К тому же, но совершенно по иной причине, стремилась и германская сторона. Начальник экспедиции Эккенер и немецкие пилоты охотно выполняли все требования Рудольфа Лазаревича, и дирижабль то и дело менял свой курс, заглядывая в самые отдаленные уголки советской Арктики, периодически зависая над наиболее интересными ее районами.

Полет проходил по весьма любопытному маршруту: Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — остров Вардропер — остров Диксон — северная оконечность Новой Земли — остров Колгуев — Архангельск.

Настоящей сенсацией для ученых всех стран стало то, что архипелаг Северная Земля разделен широким проливом Шокальского: между островом Октябрьской революции и островом Большевик. Ранее его считали большим заливом. Вообще в те дни было выполнено много научных исследований. За считанные часы была



получена реальная основа для будущих точных географических карт труднодоступных полярных районов, куда еще не ступала нога человека. Прodelанная работа была колоссальна. Путешественники и мореплаватели потратили бы на ее выполнение годы, а может и десятилетия, нередко расплачиваясь за свое упорство и целеустремленность собственной жизнью. Но и в этом случае они нанесли бы на арктическую карту лишь отдельные штрихи от всего, что удалось осмотреть аэронавтам Эккенера — Самойловича. Но, как показало время, эта ценнейшая информация весьма пригодилось в годы войны... кригсмарине и люфтваффе.

Во время экспедиции произошло событие особой значимости: были проведены запуски радиозондов (прибора, только что изобретенного профессором П. Молчановым), способных одновременно измерять давление, температуру и влажность воздуха в свободной атмосфере. Всего было совершено 4 запуска радиозондов: у берегов Северной Земли, над мысом Челюскина, в южной части Новой Земли и над Белым морем. При этом на дирижабль, где была установлена приемная аппаратура, были переданы сведения о метеорологическом режиме стратосферы, то есть впервые в мировой истории была прозондирована полярная стратосфера сразу в нескольких удаленных арктических районах. Все это, бесспорно, подтверждает, что научное значение полета было действительно бесценным. Но в его истории нашлись и «белые пятна», которые, как оказалось, со временем позволили нацистам проникнуть вглубь советской Арктики.

Например, сразу же после начала полета дирижабля к архипелагу Северная Земля с экспедицией была потеряна радиосвязь. По какому маршруту они летели в эти часы? Неизвестно! Но над островом Домашний, где, как мы помним, воздухоплаватели должны были совершить посадку и передать почту, «Граф Цеппелин» так и не появился, хотя зимовщики Георгия Ушакова ждали их с понятным нетерпением.

Позже доктор Эккенер объяснил изменение плана полета тем, что небо над северо-западной частью архипелага было затянуто тяжелыми облаками и густым туманом. Вот как рассказал





об этом профессор Самойлович на страницах советской печати в 1931 году:

— Мы приближались к островам Каменева (остров Домашний. — *Авт.*), где находится наша радиостанция. К великому сожалению, нам не пришлось войти с ними в радиосвязь по неизвестным причинам. Мы вызывали их еще с Земли Франца-Иосифа, затем с Северной Земли, но, вероятно, из-за шума мотора мы не могли нашим приемником принять их ответ. Во всяком случае, ответа не было. Нам ничего не оставалось, как лететь дальше, так как воздушный корабль не мог дольше здесь оставаться.

Сто тридцать четыре часа продолжался исследовательский полет «Графа Цеппелина», из них сто шестнадцать часов — над советской Арктикой. Воздушный корабль пролетел почти 13 тысяч километров (вместо планируемых 10,5 тысячи километров) и, в нарушение первоначальной договоренности, напрямик, без посадки в Ленинграде, вернулся в Германию. А ведь перед началом экспедиции было особо оговорено, что при возвращении дирижабля из Арктики «Граф Цеппелин» выполнит повторную посадку на Комендантском аэродроме. Здесь предполагалось разгрузить наиболее ценные экспедиционные материалы и принять на борт 3 советских специалистов для получения ими практического опыта полетов на дирижабле. Но доктор Эккенер снова внес корректуру в план полета и отказался от посадки в Ленинграде, — якобы из-за получения неблагоприятной метеосводки.

И германский дирижабль полетел прямо в Берлин. Сегодня правдивость получения такого метеопрогноза вызывает определенные сомнения. В любом случае бесценные кино- и фотодокументы были сразу же увезены в Германию и вскоре по совершенно невероятной причине «потеряны». Вот как об этом рассказал Рудольф Самойлович:

— О реальных возможностях бортовой фото- и киноаппаратуры узнать не удалось, все полученные в полете материалы были засвечены в Германии.

В СССР остались лишь немногие данные, которые были получены непосредственно советскими исследователями, да посылка с короткой итоговой запиской о полете, которую Рудольф



Самойлович 30 июля сбросил вместе с ценной почтой, пролетая над Ленинградом. Здесь особо обращает внимание следующее:

— В ранее открытых местностях выявлены изменения поверхности. Работа с шарами-радиозондами системы профессора Молчанова дала результаты мирового значения, важные для суперавиации, суперартиллерии и астрофизики. Открыто несколько новых островов у берегов северо-восточного побережья Сибири и Земли Ленина. Сделан ряд открытий в области геофизики.

В том, что этот полет важен для науки, вряд ли кто-либо будет сомневаться, но о какой суперавиации и суперартиллерии идет речь?

Начало дальних воздушных перелетов связано с именем известного советского летчика Б. Веллинга. На немецком самолете LVG С-4 «Эльфауге» в 1921 году он совершил первый дальний полет по маршруту Полторацк — Керим — Термез на расстояние 2400 километров. Через два года Веллинг вновь осуществил перелет в 11 тысяч километров по маршруту Москва — Тбилиси — Ташкент — Москва. В 1925 году по предложению генерального секретаря ЦК ВКП (б) Иосифа Сталина для пропаганды достижений социалистического строя была организована специальная правительственная Комиссия по дальним перелетам отечественных самолетов, которую возглавил Валериан Куйбышев. В соответствии с ее планами в этом же году состоялись перелеты группы из 6 самолетов через Улан-Батор от Москвы до Пекина, а затем ее отряда из 2 самолетов (Р-1 и Р-2) до Токио. В 1926 году самолеты Р-1 совершили полеты из Москвы в Анкару и в Тегеран. В этом же году началась эра полярной авиации. Вероятно, именно о ней и написал в своей записке профессор Самойлович.

В апреле 1926 года началось освоение Чукотского полуострова и соседних арктических островов. Первым пилотом, обследовавшим остров Врангеля, стал Отто Кальвиц. Со своим самолетом Ju-13, доставленным на ледокольном пароходе «Ставрополь», он стал участником первой советской полярной экспедиции, которой руководил Георгий Ушаков. Спустя год была организована воздушная экспедиция для изучения полетов от устья Лены до Иркутска, которая была доставлена из Владивостока на пароходе «Колыма».



Летчики Э. Лухт и Е. Кошелев на поплавковом самолете Ju-13 и летающей лодке «Савойя» S-16бис успешно выполнили правительственное задание. После гибели Кальвица в авиакатастрофе его дело продолжили полярные летчики: Михаил Бабушкин, Михаил Водопьянов, Георгий Красинский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Маврикий Слепнев, Борис Чухновский и другие. Правда, при этом было решено для полетов над Восточной Сибирью и над арктическими пустынями все «юнкеры» заменить на германские гидропланы Дорнье «Валь» и отечественные сухопутные самолеты Р-5 с закрытыми и утепленными кабинами.

В ознаменование 10-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции был осуществлен перелет на новом советском цельнометаллическом одномоторном биплане АНТ-3 (военное обозначение Р-3) по маршруту Москва — Кёнигсберг — Берлин — Прага — Варшава — Москва. А через полгода на такой же воздушной машине был совершен перелет по маршруту Москва — Улан-Батор — Пекин — Токио. Таким образом, правда пока еще на экспериментальных самолетах, было практически доказано, что в кратчайшее время советские самолеты дальней авиации способны достичь как западной границы, так и дальневосточных рубежей.

В СССР на национализированном заводе «Юнкерс» в Филях (№ 22) в 1928 году началось совместное производство тяжелых советских цельнометаллических многоцелевых бомбардировщиков-монопланов АНТ-4 конструкции А. Туполева. Год спустя этот двухмоторный самолет под названием «Страна Советов», правда без вооружения, совершил полет из Москвы в Нью-Йорк. Полет показал, что наша страна сделала огромный рывок в мировом самолетостроении. Известный американский журнал «Aviation» тогда сделал свой знаменитый вывод:

— Достигнув Нью-Йорка, советский самолет установил первый официальный контакт между США и СССР. ...Мы собираемся изучить самолет с интересом, как оригинальный продукт русской национальной авиационной промышленности, о развитии которой мы, американцы, знаем слишком мало. Мы рукоплещем перелету.



Конструкция АНТ-4 на долгие годы стала эталоном для творцов многомоторных цельнометаллических самолетов-монопланов с нижним расположением крыла. В военном варианте эти самолеты под названием ТБ-1 составили основу советской тяжелой бомбардировочной и транспортной авиации для воздушно-десантных войск. После снятия их с вооружения РККА эти машины еще долгие годы использовались в Гражданском воздушном флоте (ГВФ) под маркой Г-1 в качестве пассажирских и грузовых машин. Они использовались в Аэрофлоте и военно-транспортной авиации РККА вплоть до начала Второй мировой войны.

В том же 1928 году на трехмоторном цельнометаллическом пассажирском самолете АНТ-9 «Крылья Советов» состоялся перелет по маршруту Москва — Берлин — Париж — Рим — Лондон — Варшава — Москва протяженностью более 9 тысяч километров. Этот рекорд был персонально посвящен пятидесятилетию со дня рождения «вождя мирового пролетариата и партийного наследника В.И. Ленина» И.В. Сталина. Английский журнал «Flight» в связи с этим полетом написал:

— Как показывают летные данные АНТ-9, самолет этот делает честь и конструктору, и Советской России. Полет Громова (М.М. Громов — командир экипажа АНТ-9. — *Авт.*) способствовал поднятию престижа русской авиации.

Для очередного рекордного перелета по европейским столицам с полной нагрузкой был построен пятимоторный пассажирский самолет-моноплан АНТ-14 «Правда». Но что странно — после успешных испытаний он неожиданно для создателей не был принят в производство и оказался в московском Парке культуры и отдыха в качестве экспоната для посетителей, хотя являлся одним из лучших самолетов своего класса в мире по дальности полета и комфортабельности салона. Зато тогда же, в 1931 году, на московском Центральном аэродроме РККВФ по личному распоряжению И.В. Сталина был организован закрытый смотр опытного многомоторного бомбардировщика ТБ-3 с лицензионным немецким двигателем М17. Сталин даже решил совершить на нем ознакомительный полет. После осмотра он принял решение запустить в массовое производство ТБ-3, в том числе и за счет сокращения вы-



пуска истребителей и разведчиков. При этом начальник Главного управления военно-воздушных сил РККА командарм 1-го ранга Петр Баранов был отстранен от должности за пристрастие к производству одномоторных самолетов, вместо него был назначен твердый сторонник развития тяжелобомбардировочной авиации комкор Яков Алкснис. Вероятно, для аэродромов именно этих самолетов во время полета «Графа Цеппелина» удалось найти подходящие районы. При этом практической реализации этим замыслом долго ждать не пришлось.

С 1932 года в СССР началось крупносерийное строительство новых тяжелых бомбардировщиков стратегического назначения АНТ-6, или ТБ-3. «СССР стал первым государством в истории, которое начало создавать большой воздушный флот из четырехмоторных бомбардировщиков, — писал английский авиационный историк Э. Ли. — Это были бомбардировщики ТБ-3 конструкции Туполева. К 1935 году в советских ВВС их насчитывалось уже несколько сот». Тогда же был построен самый большой в мире сухопутный цельнометаллический восьмимоторный самолет АНТ-20 «Максим Горький».

В своей модификации под названием «Авиаарктика» через два года на воздушных гигантах ТБ-3 был совершен полет на Северный полюс для высадки на дрейфующие льды экспедиции «Северный полюс 1» под руководством Ивана Папанина.

Политическое и военное руководство СССР также мечтало о гигантских артустановках и сверхдальних артсистемах, которые в обиходном общении назывались суперартиллерией.

Считается, что самыми первыми здесь должны были стать динамореактивные пушки системы Курчевского. История ее создания весьма таинственна.

В начале 1930-х годов среди командиров РККА под большим секретом поползли толки о каком-то сверхмощном оружии, которое можно было устанавливать на обычных транспортных средствах. Например, на обычном 3-тонном грузовике ГАЗ-АА или на эсминце дореволюционной постройки устанавливались 305-мм орудия (линкоровский главный калибр). А деревянные бипланы вели огонь очередями из 76-мм и 100-мм автоматических пушек.



Очевидцы называли эту систему системой «К». Известно, что их было выпущено до 5 тысяч штук. Новые пушки стреляли снарядами от штатных пушек, но были на порядок легче их. Но их выпуск был отнесен к авантюрным замыслам заместителя наркома обороны по вооружению Михаила Тухачевского, и все ДРП были отправлены на металл. А в 1937 году слухи о чудо-оружии исчезли сами по себе.

Одним из основных заданий в создании советской суперартиллерии, порученных специально для того созданному в Москве КБ-2, стало создание 203-мм корпусной мортиры «ОЗ». Тело мортиры спроектировали в двух вариантах: с лейнированным стволом и стволом моноблоком. Лафет имел подрессоривание и был приспособлен как для конной, так и для механической тяги. Мортира оказалась мощным и эффективным орудием, которого не было ни в царской, ни в Красной армиях. Однако вследствие ряда проволочек 203-мм мортира, которой был присвоен военный индекс Бр-2, была изготовлена на ленинградском заводе «Баррикады» лишь в 1934 году, массовый выпуск таких мортир был сорван. Следующим экземпляром суперартиллерийской установки, который был поручен к разработке в КБ-2, стало проектирование 305-мм тяжелой полевой гаубицы, способной стрелять снарядами весом в 400 килограммов на дальность в 20 километров. Но дальше проектирования работы над ней не пошли. Меж тем всего-то через 8 лет офицеры-артиллеристы, некогда служившие на Центрально-испытательном артиллерийском полигоне (ЦИАП) и сейчас безуспешно обстреливавшие оборонительную линию Маннергейма, порой с нескрываемой горечью вспоминали об отсутствии подобных образцов.

Прискорбно, но, повторюсь, «засвеченные» экспедиционные кино- и фотопленки дали прекрасную основу гитлеровскому командованию попытаться реализовать замыслы И. Сталина о сверхдальней авиации и дальнебойных ракетах. И кто знает, где в наши дни мы можем отыскать в нашей Арктике заброшенные аэродромы и ракетные площадки нацистов, которые появились в результате внимательного изучения гитлеровскими разведчиками путем откровенного обмана в 1931 году советской стороны.

Интересно, что после анализа сохранных результатов исследований среди прочего профессор Самойлович сделал весьма



любопытный вывод, что для дальнейшего охвата регулярными наблюдениями, ледовой разведкой и аэрофотосъемкой всех районов Ледовитого океана науке будут нужны еще несколько опорных пунктов с причальными мачтами, запасами водорода, снаряжения и продовольствия. Как минимум они должны быть расположены на Земле Франца-Иосифа, в устьях рек Енисей, Лена и на Аляске. Как будет видно из дальнейшего рассказа, за исключением последнего пункта, замыслы советского профессора были полностью воплощены в жизнь аналитиками... рейхсмаршала Германа Геринга, а также гроссадмиралов Эриха Редера и Карла Деница. Да и в Архангельской области появилось несколько тайных аэродромов для фашистских самолетов. Ведь в действительности все киноматериалы и фотодокументы, сделанные с борта дирижабля, не были засвечены, а, наоборот, были внимательно изучены нацистскими разведчиками и использованы абвером для предварительной разведки советской Арктики. Более того, и после окончания полета германские ученые, а чаще военные разведчики, не прекратили подробное изучение советского сектора Арктики. Вот здесь-то и начинается весьма интересное.

Советское политическое руководство, скорее всего, идя на встречу германской стороне в вопросе «хотя бы частичного восстановления утраченных научных материалов», разрешило немцам провести еще несколько научных экспедиций в Арктику (в том числе и на борту советских судов). Как показала Вторая мировая война, 116 часов полета германского дирижабля оказались полезны не столько для научного исследования Арктики, сколько заложили основу арктическим секретам Третьего рейха, которые остаются не раскрытыми и ныне. Но не только с борта дирижабля Германия «исследовала» советские арктические берега и архипелаги.

## Нацисты пробираются в советскую Арктику

Уже в 1932 году ледокольный пароход «Малыгин» дважды приходил из Архангельска к Земле Франца-Иосифа. Сначала для того, чтобы высадить в бухте Тихой смену советских полярников



во главе с Иваном Папаниным. В составе этой смены пришел работать немецкий ученый Иоахим Шольц. Затем на «Малыгине» к архипелагу пришел сам секретарь международного общества «Аэроарктик» профессор Вальтер Брунс, выполняющий специальное задание (!) по исследованию условий посадки дирижаблей в арктических областях. Этим же рейсом, но уже на Новую Землю, была доставлена совместная советско-немецкая экспедиция, проводившая в рамках программы проведения Второго международного полярного года научные исследования с помощью взрывных источников, в составе которой на архипелаг прибыл немецкий ученый Курт Велькен. Вот как об этой зимовке в 1948 году рассказал Владимир Визе: «Чрезвычайно ценные и разносторонние научные работы были выполнены сотрудниками Арктического института, зимовавшими в 1932/1933 годах в Русской Гавани (на северо-западе Новой Земли). В те дни впервые детально была исследована внутренняя часть северного острова архипелага в районе сплошного оледенения. Здесь геологом М. Ермолаевым и К. Велькеном (участником Гренландской экспедиции А. Вегенера) были проведены измерения толщины ледяного покрова, покоящегося на Новой Земле, с помощью сейсмометрического метода, ранее применявшегося только в Гренландии и отчасти в Альпах.

В том же году в Русской Гавани при помощи мощных взрывов проводилось изучение распространения звуковых волн. Такие же наблюдения, кроме Русской Гавани, проводились на мысе Желания и в Маточкином Шаре.

Для своих многочисленных экскурсий в глубь Новой Земли сотрудники станции в Русской Гавани пользовались не только собаками, но и аэросанями. Примененные в советской Арктике впервые, они оказали исследователям большую пользу. На аэросанях Новая Земля была пересечена дважды (от Русской Гавани к заливу Благополучия на Карской стороне), всего же по ледяному покрову Новой Земли на них прошли свыше 1000 километров.

С применением аэросаней связан поход, едва не закончившийся трагически, но, возможно, имевший отношение к созданию гитлеровских секретных баз на Новой Земле.





20 февраля 1933 года трое сотрудников станции Русская Гавань вышли на аэросанях по ледниковому покрову Новой Земли, чтобы дойти до мыса Желания и доставить туда радиолампы, необходимые для восстановления связи, прерванной вследствие аварии. Переход был рассчитан на один день, однако он затянулся до 10 марта. Примерно в 80 километрах от мыса Желания сильно нагретые металлические лыжи аэросаней во время остановки примерзли к снегу. Попытки сдвинуть сани с места не увенчались успехом. Так как на это ушел весь бензин, то не осталось другого выхода, как идти к мысу Желания пешком. Путь оказался исключительно трудным. Заболел один из участников похода — Курт Велькен. Его пришлось оставить в заливе Красивом в снежной хижине. Ермолаев и водитель аэросаней, голодные и измученные непосильными тяготами похода, едва дошли до мыса Желания. Отсюда в залив Красивый вышла спасательная партия, которая доставила Велькена невредимым на полярную станцию.

Вторым немецким участником экспедиций Второго международного полярного года был Иоахим Шольц, который, участвуя в исследованиях Курта Велькена, работал в бухте Тихой. После окончания экспедиций оба немецких исследователя возвращаются в Германию, где тут же ... попадают в концентрационный лагерь нацистов. А через несколько недель Курт Велькен, благодаря своим связям в гитлеровской Германии, был освобожден под залог и успешно исчез... в Южной Америке. А Иоахим Шольц, не имевший таких связей, погиб в концлагере... Освенцим. Документы, где были отображены результаты сейсмометрических исследований районов Новой Земли, исчезли во время обысков в квартирах недавних полярников.

Во время Второго международного полярного года на Земле Франца-Иосифа была создана еще одна метеорологическая станция — на острове Рудольфа. Эта станция, расположенная в северной широте 81 град. 48 мин., была самой северной из всех станций земного шара, действовавших в течение 2-го МПП (2-го Международного полярного года). Но узнать, были ли здесь немецкие исследователи, не удалось, хотя известно, что и эта станция участвовала в сейсмометрических исследованиях.



В течение 1933—1937 годов советская сторона позволила немецким коллегам подробно изучить многие удаленные районы нашего сектора Арктики. Но только после войны мы узнали, что все «исчезнувшие» кино- и фотопленки, отснятые во время полета «Графа Цеппелина», нашлись сразу же с приходом к власти в Германии Адольфа Гитлера. Именно опираясь на эти материалы, капитан-цур-зее П. Эберт при разработке теории «Европейского полярного моря» включил архипелаги Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Норденшельда, шхеры Минина, остров Колгуев и районы, прилегающие к острову Диксон, в жизненно важные районы для Третьего рейха. Почему именно они были интересны нацистам, к сожалению, мы узнали с большим опозданием.

Роли архипелага Земля Франца-Иосифа в планах нацистов будет посвящен отдельный материал. А вот зачем им были нужны практически безлюдные юго-восточные районы Карского моря?

От шхер Минина до архипелага Норденшельда берег значительно изрезан, особенно в северной части. В основной своей части он представляет собой заболоченную тундру, медленно повышающуюся вглубь материка. На всем протяжении берега в море впадает множество рек, но все они доступны только для шлюпок. В пределах 20 миль от береговой черты полуострова Таймыр лежит несколько крупных островов, способных быть хорошими ориентирами. К ним относятся острова Скотт-Гансена, остров Рингнеса, острова Мона и цепи нескольких небольших островов. За ними всегда можно укрыться от напора льда в случае неблагоприятной ледовой обстановки. Таким образом, более чем 100-мильная юго-восточная часть Карского моря в определенной степени превращалась в своеобразную гавань, где во время летней навигации можно успешно укрываться от штормов, пополнять запасы пресной воды и продовольствия. Конечно, для этого нужны определенные условия, создаваемые самой природой или людьми.

В 1933 году через Карское море в порты Оби и Енисея советские лодманы провели 2 германских транспортных судна, на



следующий год — еще одно. А в 1937-м — снова 2 транспорта. Тогда же на пароходе «Вологда» заливы и губы Новой Земли посетили участники 17-го международного геологического конгресса, среди которых было больше десятка иностранцев. Они посетили залив Благополучия и Русскую гавань, пролив Маточкин Шар, губы Черная, Белушья, Малые Кармакулы, Архангельская, Митюшиха, затем осмотрели полярную станцию на мысе Желания.

В 1936—1937 годах для «охраны рыболовства» Баренцево море последовательно посетили крейсера «Кёнигсберг» и «Кёльн». А Северную Атлантику и Норвежское море «проведали» вспомогательное судно (тендер) «Грилле» и учебный корабль «Хорст Вессель».

В 1939 году на борту советского гидрографического судна «Мурманец» в Карское море пришла группа ученых из «Института Арктики и Антарктики», которые общались друг с другом только на немецком языке, а вход к ним в отсек для советских моряков был воспрещен. Позднее их высадили на отдаленных арктических островах, и так называемые «ученые» работали здесь почти 2 летних месяца. Венцом же нашего государственного доверия стал переход по всему Севморпути судна «Эмс» (а вернее, вспомогательного крейсера «Комет») летом 1940 года. К нему мы еще вернемся позже. В общем, до конца 1930-х годов гипотеза Эберта была всемерно проверена на практике. Причем во многом благодаря нашей национальной «непредсказуемости».

«Научные исследования» в советском Заполярье всегда проходили без каких-либо затруднений, и лишь однажды в апреле 1940 года, как некое исключение из общего правила, состоялось задержание советскими пограничниками сразу 5 немецких траулеров у губы Порчниха. Может, нацисты в этот день откровенно обнаглели? Подробностей этого инцидента отыскать не удалось.

Используя научные исследования первых германских арктических экспедиций и боевой опыт, полученный кайзеровскими военными моряками в годы Первой мировой войны, нацисты почти закрепились в советской Арктике. Здесь они соорудили, по меньшей мере 2 тайные базы, куда могли заходить «полярные волки» Деница уже в годы Второй мировой войны. Еще один



исторический парадокс состоит в том, что и сегодня они остаются опасными для России, так как часть из них остается законсервированной и готовой к приему небольших диверсионных групп.

И в первую очередь так называемая «Базис Норд».

## Немецкая секретная база на Кольском полуострове

Уважаемый читатель, ранее, быть может, вы уже знакомились с информацией о тайной базе «Норд», которую нацисты создали на мурманском берегу с началом Второй мировой войны. Но это были разрозненные, порой совершенно не проверенные данные о базе-«призраке». Почему «призраке»? Да потому что более 70 лет советских людей убеждали, что создать такую базу, да еще и на советской земле, мол, И. Сталин никогда бы не позволил А. Гитлеру. И в подтверждение своего убеждения заявляли, что каких-либо сооружений этой базы за прошедшие послевоенные 60 лет отыскать никому не удалось. Ниже впервые вы познакомитесь с самой подробной историей секретной «Базис Норд», а также — с той информацией, которая, несмотря на все запреты, все же стала известна в послевоенные годы.

Правда, начать придется с рассказа, совершенно далекого от мурманских берегов.

До начала Первой мировой войны в Германии, как и в большинстве стран мира, доминировала доктрина «владения морем» или «морской силы». Ее основатели американский контр-адмирал Альфред Т. Мэхэн и английский вице-адмирал Филип Х. Коломб предполагали, что победа в морской войне достигается через господство на море, которое обеспечивает экономическую блокаду противника и уничтожение его войсковых коммуникаций. Однако в соответствии с этой теорией само морское владычество было невозможно без создания мощного надводного флота. И в первую очередь без закованных в броню линкоров и прикрывавших их в бою авианосцев, способных в одном решающем бою пустить флот противника на дно. Разгром кайзеровской Германии в Первой



мировой войне заметно «остудил» интерес немцев к традиционным методам ведения морской войны, а также — к арктическим пустыням и морям. Но интерес пропал ненадолго.

Вскоре после Версальского позора военно-морские теоретики Германии Отто Гросс и Вольфганг Вегенер, а также будущий гроссадмирал Эрих Редер, сошлись во мнении, что победу на море (а, следовательно, и собственно в новой мировой войне) рейх способен одержать, даже не имея столь же сильных военных флотов, как у Великобритании или Франции. Ведь, например, если враг — островная Англия, то зачем топить ее линкоры в открытом бою? Можно просто оставить их без топлива.

У британцев нет своей нефти, ее везут издалека сотни танкеров. Захвати, потопи, запрети в портах океанские нефтевозы — и Королевский флот будет «мертво» стоять у причалов. А торговый флот стран Британского союза, находящийся в различных районах Мирового океана, станет легкой добычей для германских рейдеров. Например, для так называемых «карманных линкоров» («Дойчланд», «Адмирал Шеер», «Адмирал граф Шпее»), специально построенных для операций на морских и океанских коммуникациях стран Британского союза.

К «карманным линкорам», а правильнее — броненосцам (panzerschiff. — *Авт.*), были привлечены крупнейшие промышленные «столпы» нового рейха. Так, «Рейнметалл» поставил 280-мм орудия главного калибра, Крупп — броню «Вотан», Карл Цейс — корабельную оптику, Сименс — системы управления артиллерийским огнем, а Шварцкопф — торпеды. Броненосцы были совершенно новым типом боевого корабля с дизельной установкой и легкой броней.

По своим скоростным данным эти рейдеры практически всегда превосходили имевшиеся у противников рейха линейные корабли (за исключением 3 английских линейных крейсеров, встречи с которыми броненосцы всячески избегали), а по вооружению — все самые быстроходные вражеские корабли специальной постройки (тяжелые и легкие крейсера, лидеры эсминцев и, естественно, сами эсминцы). Более того, их главная двигательная установка, состоявшая из 8 дизелей, позволяла в короткое



время развить максимальную скорость хода (чтобы настигнуть торговое судно, или оторваться от более сильного противника). Да еще и увеличивала более чем в три раза дальность плавания (по сравнению с паровыми «сверстниками»). И Редер, и Вегенер были твердо уверены, что кригсмарине в будущем сможет вести успешную борьбу как на океанских коммуникациях, так и непосредственно у Британских островов. В перспективе все немецкие рейдерские эскадры должны были стать для Третьего рейха «длинными руками» в Мировом океане. И даже его властителями. Этот замысел был весьма интересен, но при его реализации, правда, лишь после начала новой Мировой войны, возникли серьезные проблемы.

И первой стала проблема своевременного пополнения запасов топлива германских рейдеров. Вернее — абсолютная в том невозможность. «Карманные линкоры» и легкие крейсеры нацистов выходили в океан, охотились на суда Британского союза и Франции, но порой и сами становились «дичью», за которой охотились целые эскадры Королевского флота. Несмотря на то что по своим скоростным данным гитлеровские броненосцы превосходили английские и французские линейные корабли, при встрече с целой поисковой группой они были бессильны. В том числе и потому, что не имели возможности своевременно пополнить запасы топлива.

Правда, еще в 1937 году командование кригсмарине приступило к постройке специальных скоростных (до 21 узла. — *Авт.*) танкеров проекта «Trossschiff» (комбинированный нефтевоз и судно снабжения), которые планировались к использованию в составе рейдерских эскадр. Каждое из таких судов было способно перевозить до 12 тысяч тонн различных грузов. Однако сегодня известно о вводе в состав германского флота лишь одного из таких снабженцев — о танкере «Кернтерн». Почему немецкие судостроители не стали строить всю серию — неизвестно, но Вторая мировая война показала, что топливо с их потенциальных трофеев — английских и французских транспортов — для двигателей гитлеровских рейдеров не подходило. И вновь гросядмирал Эрих Редер пожалел, что после военной катастрофы



в Первой мировой войне Германия потеряла все заграничные базы. А новых не приобрела! Тем более уже в первый военный год ярко проявилась ограниченность системы базирования кораблей кригсмарине на Балтийском и Северном морях.

После начала войны с Англией и Францией у нацистских моряков не только не нашлось топливных баз за пределами границ британской блокады, но практически не осталось и шансов успешно миновать Северный проход (район Северного моря между Шетландскими островами и побережьем Норвегии), и уж тем более узкий пролив Ла-Манш.

Судам и кораблям кригсмарине приходилось долгое время идти вдоль восточных и южных берегов Великобритании, постоянно находясь под угрозой смертельных ударов от английских линейных или легких сил флота и Королевской авиации, а в Ла-Манше — еще и сил французского флота. Поврежденным же в боях на просторах Атлантики германским кораблям и судам приходилось еще и возвращаться в базы для ремонта все тем же Северным проходом. Именно здесь они становились легкой добычей для британских ударных и легких сил. Чтобы уберечь германские корабли после рейдерства в различных районах Мирового океана или суда-блокадопрорыватели, которые везли в германские порты стратегические важные грузы с Дальнего Востока, Африки или из Южной Америки, кригсмарине были нужны заграничные базы. И, хорошо бы, не доступные для вражеских кораблей и авиации. Но, повторюсь, у разгромленной в Первой мировой войне кайзеровской Германии такой возможности не было.

Перед германскими военно-морскими теоретиками встала сложнейшая задача — создать новую доктрину, из которой можно было бы практически полностью исключить классический линейный флот. Разработать ее в условиях, когда кайзеровская академия ВМС в соответствии с требованиями Версальского договора была расформирована, было поручено Архиву рейхсмарине и его начальнику вице-адмиралу фон Мантею. В его распоряжение для обобщения опыта мировой войны поступили несколько молодых, но подающих большие надежды флотских офицеров, и в том числе капитан-цур-зее Эрих Редер. Сотрудники архива и



прибывшие офицеры перелопатили горы пыльных приказов, отчетов, распоряжений, корабельных вахтенных журналов и смет в поисках ответов на два вопроса: почему Германия проиграла войну на море и как действовать дальше? И первые поразительные открытия не заставили себя долго ждать: эффективность действий крейсеров и подводных лодок была на порядок выше действий тяжелого линейного флота. А вскоре сразу два офицера, прикомандированные к Архиву, написали собственные труды, посвященные этим итогам. Первым стал капитан-цур-зее Отто Гроос, который подготовил монографию «Война на Северном море», а за ним — капитан-цур-зее Эрих Редер, опубликовавший монографию «Крейсерская война в иностранных водах». Так, практически одновременно, оба исследователя стали крупнейшими в Веймарской республике специалистами по вопросам крейсерских операций, их обеспечения и проведения.

На страницах своих работ они отметили, что во время Мировой войны самым уязвимым местом Великобритании оказались ее морские коммуникации. И ее зависимость от импортируемых стратегических материалов и продуктов питания оказалась абсолютной. При этом на грань катастрофы Британские острова поставили не линкоры германского флота открытого моря, а ... подводные лодки и крейсера-рейдеры, которые стали, по образному выражению тогдашнего морского министра Уинстона Черчилля, «тромбами в артериях Британской империи». Более того, стали средством, способным парализовать коммерческое судоходство Великобритании и стран Британского союза. Но для успешных рейдерских операций нацистам был необходим свободный выход в Атлантический океан, которого у Третьего рейха и не было. Конечно, военных моряков гроссадмирала Редера могли бы выручить базы в бывших заморских немецких колониях, находящиеся вне территории Третьего рейха. Но и эти базы Германия потеряла в 1918 году.

Политическому и военному руководству нового рейха пришлось срочно искать союзника, имеющего свободный выход в Атлантику. И таковым в конце 1930-х годов для фашистской Германии стал Советский Союз.





23 августа 1939 года между СССР и рейхом было подписано торгово-кредитное соглашение в Берлине. В этот же день, но только в Москве, был подписан договор о ненападении и секретный протокол. А через месяц, 28 сентября, — договор о дружбе и границе. При этом несложно заметить, что советское политическое руководство, с учетом реалий того времени, «из двух зол выбрало меньшее». Но одновременно оно же просчитало, что Германии, остро нуждающейся в советских поставках стратегического сырья и нефти, придется согласиться если не со всеми советскими условиями, то по меньшей мере — со многими. Однако и Германия, в свою очередь, не упустила своей выгоды.

Советско-германский союз укрепил веру Адольфа Гитлера в возможность реального прорыва морской блокады рейха, запертого в устьях Ла-Манша и Северного прохода, и реального сохранения своего торгового флота. Из более трехсот германских транспортных судов, которые в те дни оказались за пределами рейха, только 41 судно было перехвачено противником или затоплено собственной командой во избежание его пленения. Большинство фашистских судов сумели укрыться в нейтральных портах (в том числе и в советских) и через некоторое время — сумели вернуться к родным берегам. Но главным «плюсом» новых германо-советских отношений могло стать и нечто иное. То, о чем долгие годы не любили упоминать открытые советские издания.

Известно, что еще до Второй мировой войны Великобритания за счет Скандинавских стран покрывала половину своей потребности в марганце и почти на две трети — в железной руде. При этом железную руду она получала с рудников уникального (содержание железа в руде до 70 процентов) шведского месторождения Кируна. Но имелись у англичан и не столь известные источники стратегически важного сырья. Компания «Монд-Никел» через свое дочернее предприятие — норвежскую концессию «Петсамон никели» — обеспечивала Туманный Альбион богатыми никелевыми рудами. Только разведанных запасов никеля в районе залива Петсамо (Печенгского залива) имелось более 200 тысяч тонн, а меди — почти 80 тысяч тонн. Одновременно канадские строители подготовили к эксплуатации и новый рудник «Каула» (сегодня



здесь вырос город Никель). А вот гитлеровской Германии приходилось везти силикатные никелевые руды издалека: Бразилия, Греция и Голландская Индия. Но и в этом случае это была едва ли треть от потребности немецкой промышленности никелем (даже для мирного времени). Неудивительно, что Норвежское море, а также западная часть нашего Севморпути, и главное, берега Сибири, серьезно заинтересовали А. Гитлера, и особо — в военно-экономическом отношении: для успешного ведения новой мировой войны фашистской промышленности были нужны металл и руды, лесоматериалы и целлюлоза из Швеции, Норвегии и Финляндии. И как стратегический резерв — из России.

Неудивительно, что уже через месяц после начала Второй мировой войны, а именно 10 октября 1939 года, адмирал Э. Редер лично доложил А. Гитлеру свои соображения о необходимости создания где-то в районе Скандинавского полуострова базы кригсмарине, которая бы в перспективе позволила бы, с одной стороны разорвать британскую блокаду, а с другой — создать реальную угрозу Британским островам. Во время своего доклада он показал последние донесения военно-морской разведки, где ясно просматривались намерения Англии высадить войска в нейтральной Норвегии. Скорее всего, все вышеуказанные соглашения, договоры и доклад адмирала Э. Редера и послужили основой в создании проекта, позднее превратившегося в тайную «Базис Норд» на Кольском полуострове.

По замыслу нацистов, эта секретная база должна была связать военно-морские базы кригсмарине с германскими базами на берегах и островах Тихого океана, в странах Латинской Америки или Юго-Восточной Азии, и даже — в Антарктиде. Одновременно она же могла обеспечить надежную укромную стоянку и надлежащий межпоходовый ремонт для кораблей-блокадопрорывателей, судов снабжения рейдеров и нацистских подводных лодок, действовавших в Северной Атлантике или переходящих на Тихий океан. В случае же окончательного закрытия для Третьего рейха выхода в Атлантику секретная база на Кольском полуострове сразу же превращалась в связующее звено между Балтийским, Баренцевым и Норвежским морями и могла бы обеспечить ко-



раблям кригсмарине круглогодичный выход в Мировой океан. Уже начало Второй мировой войны показало, что эти планы вполне реальны.

Предполагая возражения потенциальных «оппонентов» существования такой базы, хотел бы сразу же предупредить, что иногда ее даже называют базой «Полярный». Но это лишь вольный перевод слова «Норд», а совсем не указание на местонахождение тайной базы в Главной базе советского Северного флота.

К 17 сентября 1939 года, не дожидаясь окончательного решения вопроса о создании секретной базы, в Мурманск пришли гитлеровские транспорты «Кордиллере» и «Сан-Луи» с грузами и техникой. Через месяц на рейде Мурманска собралось уже 36 германских судов, среди которых были «Х. Леонард», «Нью-Йорк», «Поллине», «Тобинген» и «Иллер». Здесь, у Абрам-мыса, они укрылись от британских крейсеров. С наступлением полярной ночи большинство фашистских судов покинули гостеприимный Мурманск. 6 декабря отсюда ушел и «Бремен».

Только «Кордиллере» не стал покидать Заполярья, а встал на рейде губы Большая Западная Лица.

Выбор места для собственно тайной базы был сделан не сразу: порт Мурманск из-за невозможности скрыть присутствие здесь германских судов пришлось исключить. Вместо него немцам было предложено на правах концессии (военной колонии) создать базу в Териберской губе или в губе Большая Западная Лица. Первой, в октябре 1939 года, немцы осмотрели Териберскую губу и признали ее «...заливом, недостаточно защищенным от непогоды, и не подходящим для передовой базы немецкого флота».

Конечно, Териберская губа не столь хорошо защищена от ветров, как, допустим, Большая Западная Лица, но еще в 1920-е годы именно в этом заливе укрывались английские и норвежские рыбаки от осенних и зимних штормов. Более того, две небольшие губы (Лодейная и Орловка. — *Авт.*), находящиеся в северной части Териберской, глубоко вдавались в материк и были укрыты практически от всех ветров. Скорее всего, совсем



не метеоусловия повлияли на окончательный выбор нацистов. Возможно, не последнюю роль ее отклонения сыграл организованный в Териберке еще в начале 1930-х годов рыболовецкий колхоз «Красная Армия», ставший к осени 1939 года самым крупным на Кольском полуострове рыбколхозом. Здесь работали обрусевшие финны и норвежцы, а также русские рыбаки, имевшие этнические и родственные связи с рыбаками норвежской провинции Финмарк, еще недавно свободно ловившими рыбу у Кольских берегов. И это означало, что любая информация о «Базис Норд» через норвежских рыбаков Финмарка постоянно уходила бы в руки аналитикам оперативного разведывательного центра (ОРЦ) Адмиралтейства Великобритании. Но основной причиной отказа от использования Териберской губы для тайной базы, вероятно, стало то, что лишь за месяц до того командование Северного флота создало на полуострове Териберский один из первых радиопеленгаторных постов СФ. И одновременно назначило этот залив для проведения досмотра и контроля проходящих в Кольский залив иностранных судов. Таким образом, для командования кригсмарине стало ясно, что германские суда в губе Териберская будут постоянно находиться под контролем советской стороны. А это в планы гроссадмирала Редера не входило...

Иначе выглядел залив Большая Западная Лица, укрытый от посторонних глаз сопками материка и полуостровов Средний и Рыбачий. Составляющие его небольшие губы (Нерпичья, Андреева, Большая Лопаткина и Малая Лопаткина) действительно подходили для создания секретной базы, которую никто, в том числе и советская сторона, не смог бы постоянно контролировать. Ведь Большая Западная Лица находилась далеко в стороне от выхода из Кольского залива и баренцевоморских судоходных маршрутов.

Советские береговые посты наблюдения и связи, расположенные вокруг Мотовского залива, но вдали друг от друга (в губе Титовка, на мысе Цып-Наволоок и на острове Кильдин), могли видеть лишь его отдельные районы, да и то в ясную погоду. Наблюдать же за входом в губу Большая Западная Лица они не могли. 1 ноября 1939 года представитель кригсмарине еще раз осмотрел территорию и акваторию будущей «Базис Норд» и окончательно подтвердил положительное решение. Сейчас он приезжал сюда



совершенно открыто. Ведь еще в сентябре все рыбаки колхоза «Коминтерн», почти 10 лет проживавшие в поселках Большая Западная Лица и Большая Лица, за одну ночь были вывезены отсюда на пароходе в Мурманск, а затем по железной дороге отправлены в Карелию. Нетронутым остался только третий колхозный поселок — Малая Лица (на берегу одноименной губы), практически находящийся на побережье Мотовского залива. Правда, и это прибрежное селение было сохранено в первозданном виде лишь до лета 1940 года, вероятно, для естественной маскировки причалов «Базис Норд».

В компенсацию за предоставление «Базис Норд» немецкая сторона оказала Советскому Союзу военно-техническую помощь. И в первую очередь — продажей корабельной брони для строившихся в Николаеве и Молотовске суперлинкоров типа «Советский Союз». Рассматривалась даже возможность передачи СССР технической документации новейшего линейного корабля «Бисмарк». Другими известными элементами германской военно-технической помощи нашему ВМФ стали:

- поставки нескольких образцов минно-торпедного вооружения, гидроакустической и гидрографической аппаратуры;

- продажа недостроенного тяжелого крейсера «Лютцов». Первоначально речь шла о «Зейдлице» или «Принце Ойгене», находившихся в большой степени готовности, однако «сошлись» на «Лютцове»;

Кроме того, в Советский Союз было поставлено 30 самолетов с запасными моторами (типа Ju-88, He-100, Do-215, Me-109 и Me-110, Ju-207, Ву-131 и Ву-133). Возможно, именно эти типы самолетов предполагались к использованию с аэродрома базы «Базис Норд».

Но зачем такая база была нужна Третьему рейху? Посмотрим на обычную карту мира, и сразу же становится ясно, что от полуострова Рыбачий германские транспорты, танкеры и суда-снабженцы без труда могли выходить как в Гренландское и Норвежское, так и в Карское моря. А затем также тайно от англичан уходить в Северную Атлантику, в Северный Ледовитый океан, а с согласия СССР при помощи советских ледоколов —



даже в Тихий океан. И в первый же военный год эти замыслы полностью оправдались.

Осенью 1939 года секретная «Базис Норд» обеспечила крейсерство броненосца «Дойчланд» (принявшего наименование «Лютцов» вскоре после продажи Советскому Союзу недостроенного тяжелого крейсера), а затем рейдерство линейных кораблей «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в районе Большой Ньюфаундлендской банки. А весной — летом 1940 года без ее помощи не могли бы обойтись «серые волки» Дёница, которым пришлось заполнить вакуум, образовавшийся в рядах кригсмарине из-за огромных потерь крейсеров и эсминцев в Норвежской операции, германские метеосуда и вспомогательный крейсер «Комет».

Изначально «коминтерновские» причалы в губе Нерпичья действительно отлично маскировали стоянку германских кораблей снабжения и метеосудов кригсмарине. Но, вероятно, сооружений в двух изначально выбранных поселках все же оказалось недостаточно.

Поздней осенью 1939 года на берегу бухты Нерпичья началось строительство причалов, ремонтных мастерских, складов снабжения и новых нефте- и керосинохранилищ, в том числе и на побережье (их зарывали в прибрежный песок). Где-то с середины ноября у западнотихих берегов появились немецкие транспортные суда со строительными грузами. А в декабре 1939 года советским подводным лодкам, выходявшим в дозор к полуострову Рыбачий (Д-1, Щ-402, Щ-404, Щ-421 и Щ-422. — *Авт.*), «...неоднократно приходилось встречаться с немецкими судами-разведчиками, появлявшимся у советских территориальных вод...» Зная, что в те дни мы были друзьями с фашистской Германией и делились с ней даже некоторыми секретами, становится ясно, что эти суда были названы в послевоенной литературе разведчиками лишь в угоду политикам.

В действительности они вряд ли были разведчиками. Ведь любое из них, как судно союзного нам государства, после приема в Териберской губе на борт советского лоцмана могло спокойно войти в Кольский залив, укрыться здесь от английских поисковых групп и получить защиту от них со стороны советских береговых



батарей, установленных на мысах Цып-и-Сеть-и Выев-Наволоки или на острове Кильдин. Например, как это сделали капитаны лайнера «Бремен» и транспортных судов «Кордиллере» и «Сан-Луи», которые в сентябре 1939 года укрыли в Мурманском порту свои суда от английских крейсеров. Не прошло и месяца, как советскую батарею 104-го пушечного артиллерийского полка даже обстреляли практически у входа в Кольский залив 2 «заблудившихся» английских эсминца, которые, как выяснилось позже, искали здесь именно «Бремен». Выходит, гитлеровским «судам-разведчикам» не было необходимости тайно приходить к советскому побережью.

Скорее всего, это были транспорты, идущие в «Базис Норд» или выходящие оттуда. Причем они ходили здесь достаточно интенсивно: если судить по докладам советских командиров-подводников, всего за месяц к полуострову Рыбачий пришло не менее 5 германских судов. Слово «неоднократно» может указывать еще и на то, что их было заметно больше.

Строительству тайной базы нацистов на мурманском берегу помогла и находка, сделанная немцами в верховьях реки Большая Западная Лица. Здесь они нашли 300 кубометров строительного леса, которые были заготовлены два года назад местными жителями, а также закупленные в большом количестве доски. Сегодня, после знакомства с германскими архивными данными, появилась еще одна версия для объяснения тому, откуда у немцев здесь, в совершенно безлесной местности, появился значительный запас строительного леса. Дело в том, что до 25 ноября 1939 года в «Базис Норд» заходили подлодки U36 (командир капитан-лейтенант Вильгельм Фрелих) и U38 (командир капитан-лейтенант Хейнрих Либбе), которые еще с октября в западной части Баренцева моря охотились за английскими лесовозами, везущими на Британские острова лес с берегов Обской губы. Понятно, что их командиры могли привести сюда свои подводные корабли: либо пополнить запасы пресной воды, либо для отдыха экипажа, измученного осенними штормами. Но с таким же успехом любая из субмарин могла не торпедировать встреченный английский лесовоз, а, захватив его, привести его в Западную Лицу. Тогда именно этот,



а совсем не оставленный рыбаками строительный лес, в дальнейшем был использован немцами для строительства сооружений «Базис Норд».

Первоначально строительные работы вели советские военные строители 95-го строительного участка Мурманского отделения ЭПРОН. Не исключено, что на самых тяжелых работах здесь был использован труд заключенных из ближайших к Мурманску спецлагерей НКВД. Здесь же могли работать и немецкие военные строители из так называемой «Организации Тодта» («ОТ»).

Большая часть сооружений секретной базы была построена среди скал и хорошо замаскирована на берегах губы Андреева и Нерпичья. Для абсолютного сохранения секретности работ в южной части залива, прямо на дороге из Мурманска к Титовке, был установлен гитлеровский контрольно-пропускной пункт.

Поэтому не будем удивляться, что большинство очевидцев, побывавших на берегах губы Нерпичья в июле 1941 года (и позже. — *Авт.*), всегда утверждали, мол, никаких построек «Базис Норд» здесь не существовало. Здесь они видели лишь остатки бревенчатых жилых домов и старых деревянных причалов, некогда принадлежавших рыбакам колхоза «Коминтерн». В свою очередь, эти же заявления и породили и отрицание факта существования тайной фашистской базы в Западной Лице у ветеранов и послевоенных историков. Но стоит обратиться к военным строителям, которые в 1970—1980-е годы создали в губе Нерпичья специальные сооружения для базирования наших тяжелых подводных ракетных крейсеров типа «Тайфун», то практически всегда можно услышать (естественно, неофициально) о найденных подскальных сооружениях необъяснимого происхождения и тем более — предназначения. В том числе с законсервированными немецкими станками и рабочими механизмами, а также — топливозаправщиками.

Сейчас о «Базис Норд» достоверно известно совсем немного:

1. По немецким источникам, местоположение базы было обозначено координатами 69 градусов 25 минут северной широты 32 градуса 26 минут восточной долготы.





2. С декабря 1939 года по апрель 1940 года старшим морским начальником в базе был капитан-цур-зее Нишлаг, который ранее командовал неким тыловым подразделением кригсмарине в Стамбуле и назначенный командовать «Базис Норд» во время подготовки Норвежской операции. Вероятно, здесь он получил практику тылового обеспечения подготовки десантной операции, например в Югославию. Но когда Гитлер решил все же начать с Норвегии, то Нишлаг привез этот опыт на Кольский полуостров.

В июле 1940 года старшим морским начальником базы стал командир специального судна снабжения «Фениция» (по другим данным — «Венеция». — *Авт.*) корветтен-капитан Гаусгофер. Общее руководство «Базис Норд» было возложено на тыл кригсмарине;

3. До мая 1940 года в Большую Западную Лицу часто приходили метеорологические суда кригсмарине («Викинг-5», «Заксенвальд» (650 брт), «Кединген»), суда снабжения («Кордиллере» (12055—16500 брт) и вышеупомянутая «Фениция» (4124 брт), а также танкер «Ян Веллем» (11766 брт. Часть судов из-за неудобства рейда Большой Западной Лицы со временем перешли в губу Териберская и на рейд Иоканьги.

4. До декабря 1939 года в базе находился быстроходный транспорт-банановоз «Иллер» (официально принадлежавший компании «Северо-Германский Ллойд», ранее ходивший по линии Азорские острова — Бремен). Первоначально именно это судно было назначено для перехода на Тихий океан по Севморпути. Но позже он был заменен транспортом «Эмс» («Комет»).

5. По данным сборника «Revue Maritime» (№ 6 за 1966 год), 25 ноября 1939 года в «Базис Норд» заходили фашистские подводные лодки U38 (тип IX) и U36 (тип VIIA). Однако 4 декабря 1939 года U36 была потоплена торпедой английской подводной лодки «Сэмон» юго-западнее Кристиансанда. Через сутки после уничтожения подлодки Фрелиха «Сэмон» обнаружила лайнер «Бремен», идущий в Германию из Мурманска. Но сопровождавший лайнер гидросамолет не позволил английскому командиру выйти в торпедную атаку на заманчивую цель. Выходит, что «36-я»



находилась в дальнем охранении лайнера, которого продолжали искать англичане.

От базирования же в Западной Лице второй подлодки (U38) командование кригсмарине отказалось по неясным причинам.

6. 2 декабря 1939 года нацистские суда снабжения «Кордилере» и «Фениция» стояли на якорях непосредственно на рейде Большой Западной Лицы. Капитан-цур-зее Нишлаг для связи с рейхом использовал свое самое быстроходное судно — китобоец «Заксенвальд».

Немного известно о судьбе кораблей и судов, приписанных к «Базис Норд» в 1939 и 1940 годах.

Метеорологическое судно кригсмарине «Кединген» — это бывший паровой рыболовецкий траулер. Оно успешно пережило большую часть Второй мировой войны, а в сентябре 1943 года даже высадило в западном побережье Земли Франца-Иосифа метеорологическую экспедицию кригсмарине под условным названием «Кладоискатель». Но в 1944 году с метеорологической экспедицией «Эдельвейс-1» на борту, в районе Восточной Гренландии оно было перехвачено американским ледоколом «Нортленд» и потоплено.

Судно-снабжение «Ян Веллем» 20 января 1940 года, имея на борту трехмесячный запас продовольствия для тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер», находившегося на разведке у архипелага Шпицберген, и четырехмесячный запас продовольствия для действовавших поблизости подводных лодок, вышло из «Базис Норд».

8 апреля «Ян Веллем» прибыл в порт Нарвик, официально — для пополнения запаса топлива. При этом норвежские портовые власти были удивлены, что у якобы идущего в Мурманск судна на борту находится большое количество продовольствия. В действительности это было продовольствие, которое было доставлено для германских горных стрелков прямо со складов «Базис Норд».

13 апреля «Ян Веллем» обеспечил топливом (3 тысячи тонн) эскадренные миноносцы капитана-цур-зее Бонте в Уфут-фиорде (район Нарвика) и оказался единственным из всех направленных сюда германских танкеров. Два других танкера, «Каттегат» и «Ска-



геррак», направленных к Нарвику мимо Британских островов, были перехвачены англичанами. Правда, и «Ян Веллем» далеко не ушел. После передачи топлива он был атакован английскими эсминцами и выброшен на берег у входа в фиорд, где пролежал до 1950-х годов.

Транспорт «Кордиллере» в конце войны был потоплен в Готенхафене, а в 1949 году был поднят водолазами нашего КБФ. О других судах из «Базис Норд» найти какой-либо информации не удалось.

Однако залив Большая Западная Лица не слишком подошел для базирования германских океанских кораблей. После того как «Кордиллере» потеряло здесь один из якорей, судно ушло на рейд губы Териберская и более в Западную Лицу не вернулось.

А 1 мая (по другим данным 15 апреля) 1940 года «Викинг-5» и «Фениция» с неизвестной целью перешли на рейд Иоканьги. Возможно, где-то здесь они заложили продовольственный или топливный склад, которые осенью 1943 года разыскивала небольшая группа немецких десантников, высаженных с подводной лодки, которую случайно заметили местные жители. Вероятно, ни командир подлодки, ни командир десантной группы не предполагали, что некогда в совершенно безлюдном районе еще в первые дни войны была создана Иоканьгская военно-морская база. После получения информации об обнаружении гитлеровских десантников советское командование направило для их уничтожения взвод пограничников, которые уничтожили вражескую десантную группу. Но вернемся к осени 1939 года.

Тайну «Базис Норд» бесконечно хранить было невозможно. Тем более что англичане сумели захватить в Атлантике несколько метеосудов, ранее заходивших в Западную Лицу, и, вероятно, кто-либо из их экипажей рассказал о секретном укрытии кригсмарине на Кольском полуострове. Прежде чем рассказать о дальнейшей судьбе «Базис Норд», следует познакомиться с совсем непростыми межгосударственными отношениями, которые обострились в Европе в начале 1940-х годов.

30 ноября 1939 года началась война между СССР и Финляндией, которую Великобритания и Франция решили использовать



как предлог для начала боевых действий против Советского Союза. С целью оказания «помощи» финнам в январе 1940 года они практически решили вопрос о высадке на Севере англо-франко-польского десанта. Было решено высадить десантный корпус, численностью в 57,5 тысячи человек. В его состав должны были войти: 2 бригады французских альпийских стрелков и 2 батальона французского Иностранного легиона, 24-я английская гвардейская бригада под командованием бригадира В. Фрейзера и лыжный батальон Шотландской гвардии, а также польская отдельная бригада подгальских стрелков под командованием полковника Зыгмунта Богуш-Шишко. Для достижения внезапности высадки в состав первого корабельного отряда высадки предполагалось включить польские эскадренные миноносцы («Гром», «Молния», «Буря»), внешне схожие с советскими эсминцами типа «Стремительный», только-только пришедшими в Заполярье. Судя по общей численности десанта, в составе корпуса были и другие части, данных о которых пока найти не удалось.

Десантный корпус уже был готов к посадке на транспорты, но с принятием окончательного решения задержалось главное англо-французское командование.

Военные эксперты союзников слишком долго изучали вопрос «Куда высаживать десант: в Мурманск, Петсамо (занятый 1 декабря 1939 года советскими войсками) или же в Нарвик?» Высадка в Петсамо или Мурманск позволяла десантникам совместно с финскими егерями ударить на Кандалакшу, затем перерезать Кировскую железную дорогу и отрезать Кольский полуостров от остальной территории СССР. А далее — «нависнуть» над Ленинградом.

Высадка же в Нарвик (вскоре после принятия решения эта операция получила условное наименование «Р4.» — *Авт.*) позволяла не только усилить Финляндию в войне с Советским Союзом, как союзником Германии, но еще и захватить перевалочный пункт, через который рейх получал почти две трети железной руды, а также — вольфрам, медь, цинк, никель, молибден, древесину и алюминий. И военным аналитикам было о чем задуматься: «цена вопроса» — не только кто будет обладать рудными запасами



ми Скандинавского полуострова, но еще и чью сторону займут скандинавские страны.

В случае успешности операции «Р4», Великобритания получала возможность полностью блокировать «норвежский» маршрут фашистских рудовозов и лишить немцев возможности контролировать шведские рудники в Елливаре (Гелливаре). Одновременно получала выход прямо к Балтийскому морю и возможность прямого удара по Берлину, избегая при этом войны с СССР. В конце концов, решение о высадке в Нарвик (а одновременно в Ставангер, Берген и Тронхейм) было принято, исчез основной политический повод для высадки в Скандинавии — 12 марта 1940 года Финляндия заключила мирный договор с Советским Союзом. Однако замысел «Р4» остался, так как экономическая составляющая целесообразности высадки в Нарвике значительно превышала все остальные. Но и гитлеровский Генштаб не дремал.

Первую, весьма расплывчатую информацию о том, что Великобритания и Франция готовят высадку десанта на Скандинавский полуостров, Адольф Гитлер получил в середине января 1940 года. И вряд ли это было для него неожиданностью. Как вы помните, еще 10 октября 1939 года он выслушал мнение имперского МИДа о серьезном внимании англичан к Скандинавскому полуострову после начала Мировой войны. А затем — и предложение гросс-адмирала Редера о срочности захвата Норвегии.

В своем предложении Редер опирался на доклады адмиралов Вильгельма Канариса (начальник разведывательного управления вермахта) и Карлса (начальника военно-морского командования восточного района). Уже 5 февраля в германском Генштабе заработал «малый рабочий штаб» по изучению планов вторжения в Норвегию (а заодно и в Данию), который получил условное наименование «Везерюбунг». Скоро его работа даже получила серьезное ускорение: английский эсминец «Коссак» в норвежском Ёссинг-фиорде захватил германское судно снабжения «Альтмарк», которое ранее обеспечивало топливом и продовольствием германский рейдер «Адмирал граф Шпее». После гибели подопечного броненосца германский «снабженец» до января



1940 года скрывался просторах южной Атлантики, а затем, пройдя между Фарерскими островами и Исландией, попытался пройти к берегам рейха. Но здесь его и захватили англичане. Подобная смелость и инициатива британского командира подчеркнула, что в штабах на Британских островах успешно ведется некая работа, направленная на усиление английского влияния на политику нейтральной Норвегии. А вскоре появился новый «ускоритель» для германского захвата Норвегии.

14 марта 1940 года немецкая радиоразведка доложила о перехвате приказа англо-французской десантной группе на проведение окончательной подготовки по плану «Р4». Новый доклад сразу же активизировал подготовку операции «Везерюбунг». Так как исследование этапов этих войсковых операций выходит за рамки данной книги, поэтому ниже будет рассказано лишь о роли, которую сыграла «Базис Норд» в их проведении.

Для высадки горных стрелков в порт Нарвик (недостижимый для прикрытия фашистских самолетов) гроссадмиралу Редеру пришлось использовать 10 эсминцев: практически половину всех эсминцев кригсмарине, которые были сведены в группу под командованием капитана-цур-зее Фридриха Бонте. А также направить для их прикрытия 1-ю группу линейных кораблей контр-адмирала Лютьенса (линейные корабли «Шарнгорст» и «Гнейзенау»). Обе корабельные группы успешно выполнили все поставленные задачи, но серьезной проблемой для Ф. Бонте стало обеспечение группы топливом на обратную дорогу. Последующие бои Норвежской операции показали, что именно отсутствие достаточного количества корабельного топлива и стало гибельным для группы Бонте. Но если бы немцы не захватили Нарвик, то еще неизвестно, как бы развивалась вся Норвежская операция.

Группа Бонте вошла в Уфут-фиорд скрытно от норвежских наблюдателей. На рейде порта ее дождался уже известный нам «Ян Веллем», который с помощью сигнального фонаря и радиосигналов указал безопасное направление входа. Скрытность, с которой нацисты пришли на рейд Нарвика, позволила им внезапно атаковать стоящие здесь 2 норвежских броненосца береговой обороны («Норге» и «Эйдсволд») и торпедами почти мгновенно



потопить их. Высадка горных стрелков прошла весьма успешно — Нарвик был взят с минимальными потерями. Однако, через двое суток после его захвата германские эсминцы были сначала атакованы 2-й флотилией английских эсминцев командера Бернарда А.В. Уорбэртона-Ли, а затем и большой группой английских эсминцев во главе с английским линкором «Уорспайт». Вся корабельная группа капитана-цур-зее Бонте после ожесточенного сопротивления была уничтожена, а немногие спасшиеся немецкие моряки поступили в распоряжение командиров горнострелковых частей, оборонявших захваченный плацдарм. Однако уже 14 апреля 1940 года газете «Правда» пришлось официально опровергать сообщения английской газеты «Daily Telegraph and Morning post» и литовской «Лиетувас айдос», которые на весь мир объявили, что в Нарвик германские десантные части были доставлены из Мурманска, где они будто бы находились до начала операции. Понятно, что подобной огласки правительству СССР совсем не хотелось, однако она уже попала на страницы мировой прессы. Правда, весной — летом 1940 года «Базис Норд» практически перестала быть тайной для англичан.

Дело в том, что весной 1940 года в залив Большая Западная Лица и в соседний залив Петсамо зачастили танкеры, которые были переданы Германии американской компанией «Вариед танкер компани» и «Эссбергер шиппин компани», а также танкеры компании «Евротанк». Бизнес есть бизнес! А где есть бизнес — там всегда рядом и разведка. Но топливная база за пределами английской блокады была крайне важна кригсмарине.

Тем более что с началом Второй мировой войны армия и флот рейха действительно столкнулись с большими проблемами в обеспечении нефтью. А ведь она тогда по праву называлась «кровью» любого военного флота в мире. Лучше всех о важности решения нефтяной проблемы сказал в то время главнокомандующий кригсмарине гроссадмирал Эрих Редер: «Неподвижный флот ни на что не годен во время мира и в высшей степени бесполезен в дни войны».

Чтобы предотвратить смертельно опасную неподвижность флота, Редер вместе с доктором Фетцером (ответственный за



решение вопросов снабжения горючим кригсмарине) заблаговременно, в середине 1930-х годов, начал создавать резерв жидкого топлива для германских кораблей. При этом часть необходимого горючего по-прежнему стремились получить из бурого угля шахт центральной Германии, но, например, уголь из шахт Рура был годен только для мазута. И в лучшем случае подходил для изготовления гудрона. Поэтому гитлеровским тыловикам приходилось покупать мазут у перерабатывающих предприятий Рура, а затем продавать на гудроновые заводы США. На полученные финансовые средства они покупали за границей дизельное топливо, которое уже поступало на корабли кригсмарине. Даже во время Второй мировой войны подобная система бартерных поставок продолжала успешно работать.

Еще одним из способов получения жидкого топлива для кригсмарине стало приобретение горючего за границами рейха. Здесь главными поставщиками нефти стали вновь Соединенные Штаты Америки, Советский Союз и Румыния. Одним из серьезных поставщиков нефти для Третьего рейха всегда была Мексика. Здесь после продолжительной внутренней борьбы с министерством финансов и в сотрудничестве с «Дрезден-банком» была приобретена концессия на нефтяном месторождении Роза-Рика. И с началом новой Мировой войны поступления жидкого топлива для кораблей и подлодок кригсмарине из мексиканских источников не прекратились. Правда, нацистским танкерам стало тяжело пробираться к берегам рейха, для безопасности переходов им пришлось использовать Канарские острова как промежуточный опорный пункт. А это дополнительное время ко времени перехода. После создания странами антифашистской коалиции системы специальной проверки судовых грузов в портах погрузки или в специально определенных пунктах контроля каждый новый военный месяц увеличивал потери гитлеровского танкерного флота. Очень скоро гроссадмиралу Редеру и контр-адмиралу Дёницу пришлось задуматься над новыми решениями топливной проблемы кригсмарине. Вот тут-то и понадобилась топливная база на Кольском полуострове, то есть «Базис Норд».

После гибели броненосца «Адмирал граф Шпее» и не слишком удачных походов других тяжелых рейдеров в 1939 году





германским подводникам была отведена особая роль. И если подводные «серые волки» не тратили время на переходы с назначенной позиции в свои базы, а получали топливо и продовольствие на месте, например, от «снабженцев», пришедших из базы «Норд» (или любой другой базы, созданной за пределами рейха), то воспитанники «папаши Дёница» экономили не менее недели боевой работы. Эта же экономия позволяла им дольше оставаться в оперативной зоне, и в среднем добавлять к дальности плавания своих кораблей более 400 миль, которые в ином случае, пришлось бы потратить на переходы через Северное море и вокруг северной части Британских островов. И результаты не заставили себя долго ждать.

В сентябре 1939 года все гитлеровские субмарины в море потопили 30 союзных транспортов. В октябре того же года уже 46, а в феврале следующего — 51. Рост успешности в какой-то мере, можно отнести и на счет «Базис Норд». Ведь с помощью танкеров и судов снабжения, пришедших из тайной базы на Кольском полуострове, «серые волки» избегали лишних встреч с британскими корабельными поисковыми группами и дозорами и могли дольше действовать на коммуникациях Великобритании и стран Британского союза. Схожий пик успешности действий фашистских субмарин еще раз наступит в июне и в августе 1940 года (58 и 56 транспортов соответственно). Интересно, что советские и иностранные военные историки всегда связывали эти пики успешности с захватом баз Норвегии и Франции, которые, мол, увеличили радиус действия «серых волков». Бесспорно, это так, но почему же они так скромно молчали о значении «Базис Норд»? А что, танкеры, выходящие с залива Большая Западная Лица, не увеличивали дальность плавания «серых волков»?

Кроме гитлеровских субмарин в Мировом океане, в том числе опираясь и на тайные базы, действовали еще и вспомогательные крейсеры кригсмарине, которых по праву называли «незаметными кораблями». Ниже об одном из заходивших в секретную базу на Кольском полуострове — крейсере «Комет» — еще будет рассказано.

Эти рейдеры ничем не отличались от обычных торговых судов: выходя в плавание, они маскировались под торговые суда



нейтральных стран. Иногда, даже под суда противника, встреча с ними чаще всего заканчивалась исчезновением английского судна или судна Британского союза, который даже не успевал передать в эфир сигнал о встрече с врагом. Дальше — больше.

При планировании в 1940 году материально-технического обеспечения действий надводных рейдеров кригсмарине с использованием специальных судов снабжения и танкеров одновременно была предусмотрена возможность использования этих же неприметных судов в различных районах Мирового океана как снабженцев для «серых» или «арктических волков». Так, первый успешный опыт был приобретен германскими моряками уже 17 июля 1940 года, когда подводная лодка ЦА получила от немецкого вспомогательного крейсера «Пингвин» 11 торпед, 70 тонн дизельного топлива и четырехмесячный запас продовольствия. Успехи гитлеровских океанских рейдеров и подводных лодок были столь очевидны, что Уинстон Черчилль, тогда Первый Морской Лорд, твердо считал, что уже зимой 1940 года они превратились в главную опасность для Британских островов.

В Комитете обороны Великобритании Черчилль стал инициатором создания новой системы национальной противолодочной обороны, и председателем специально созданного военно-морского подкомитета, который тщательно прорабатывал любые вопросы, которые могли бы служить для достижения победы в боях за Атлантику. Его замысел опирался на тот факт, что для обеспечения только одной «серой стаи» требовались 2 корабля снабжения и до 6 танкеров с дизельным топливом. Иногда их заменял вспомогательный рейдер, который собственные запасы пополнял из трюмов и цистерн транспортных судов стран Британского союза.

С формированием в Мировом океане нескольких «волчьих стай», количество находившихся в море вспомогательных кораблей кригсмарине заметно возрастало. Но эти корабли можно было перехватывать в Северном проходе или в проливе Ла-Манш, чем и занялись многочисленные крейсера Ее Величества, базирующиеся на Британские острова.

А если все эти снабженцы не пойдут вдоль французских и норвежских берегов? Что будет потом? Английские морские раз-



ведчики задумались над этим вопросом, когда количество перехваченных британскими крейсерами гитлеровских судов снабжения и танкеров заметно снизилось, в то время как количество успешных «волчьих» атак, наоборот, возросло. А главное — в ранее редко посещаемом Мотовском заливе был выявлен интенсивный радиообмен между некими торговыми судами. И в феврале 1940 года, после захвата английскими крейсерами в Атлантике нескольких фашистских вспомогательных судов и транспортов, в районе Кольского полуострова резко увеличилась частота встреч советских дозорных кораблей с английскими разведывательными кораблями и подводными лодками. А с 20 февраля 1940 года радиоразведка Северного флота стала уже ежедневно докладывать командованию СФ об обнаружении в непосредственной близости от наших территориальных вод в Баренцевом море радиопереговоров норвежских и английских кораблей. Они откровенно активизировались, после того как в марте 1940 года гроссадмирал Э. Редер предложил использовать «Базис Норд» как передовой опорный пункт для высадки горных стрелков на Британские острова. Ведь кроме изучения навигационно-гидрографических условий норвежского побережья для подготовки высадки десантных частей и разведывательно-диверсионных групп англичане начали интенсивную топографическую разведку побережий Финмарк и Кольского полуострова, а также подходов к порту Петсамо. Только после окончания советско-финской войны в Советском Союзе узнают, что она проводилась с целью подготовки высадки англо-французского десанта на Кольский полуостров или на северное побережье Скандинавии.

События на Кольском полуострове с весны 1940 года и до весны 1941 года меньше всего освещались в открытой советской печати. И совершенно напрасно! Ведь очень тесно были связаны с существованием на нашей земле «Базис Норд». А меж тем...

В июне 1940 года после захвата англичанами острова Исландия время «теплых условий» для фашистских подводников закончилось. Их субмарины уже не могли действовать безнаказанно на океанских коммуникациях в центре Атлантики. В июле все нацистские подлодки потопили лишь 36 транспортов, что стало



явным провалом в действиях нацистов. Уж не поэтому ли 19 июля 1940 года на тайную базу в Западной Лице прибыл представитель германского посольства Курт Крепш?

Официально он посетил «Базис Норд» для знакомства с ходом строительства сооружений и объектов. А фактически? Неизвестно!

Более того — кто такой Крепш? Только ли «представитель» германского посольства? Это неясно и сегодня, но ниже о нем еще будет рассказано.

Но лето 1940 года было необычным не только из-за того, что успешность «серых волков» Дёница в Атлантике резко снизилась. Тогда же из районов горы Большой Кариквайвиш и губы Титовка была выведены все советские дивизии, обживавшие эти районы осенью 1939 года и воевавшие здесь в «зимнюю» кампанию против финнов. Вместе с редкими пограничными заставами для прикрытия Титовского укрепрайона был оставлен лишь 95-й стрелковый полк, прибывший сюда перед самым началом боевых действий. Таким образом, все воинские части, которые в период строительства и активной деятельности базы «Норд» могли иметь к ней хоть какое-то отношение, были удалены из района Титовка — Западная Лица. Этим же летом прошли самые необъяснимые перемещения среди командования Северного флота. Официально — за упущения во время советско-финской войны. Но почему-то они были проведены не сразу после окончания боевых действий, а по прошествии почти полутора.

Сначала был снят с должности и назначен с понижением командующий Северным флотом флагман 2-го ранга (контр-адмирал) Валентин Дрозд. Он стал командующим Отрядом легких сил Краснознаменного Балтийского флота. На его место 27 июля прибыл контр-адмирал Арсений Головкин, до этого командовавший Каспийской и Амурской флотилиями. 9 июля 1940 года был снят с должности начальник штаба СФ капитан 1-го ранга Иван Голубев-Монаткин. Новую должность (с понижением) он получил на Черноморском флоте, где стал начальником организационно-строевого управления ЧФ. Но свои прежние дела и обязанности он сдал лишь 19 августа 1940 года. Его преемником стал контр-



адмирал Степан Кучеров, в период советско-финской войны, в звании капитана 2-го ранга командовавший штабом Балтийской и Палдиской военно-морских баз.

Вступление в должность и нового командующего флотом, и нового начальника штаба флота состоялось лишь после того, как подводная лодка Щ-423 под командованием капитана 3-го ранга Измаила Зайдулина по Севморпути ушла на Дальний Восток. Весь арктический переход прошел успешно, и осенью 1940 года подводники Щ-423 уже испытали свой подводный корабль в тихоокеанских водах. Может быть, поэтому 5 сентября наркома ВМФ отменил свой июльский приказ о наказании И. Голубева-Монаткина. Бывший начальник штаба СФ был переназначен заместителем начальника оперативного управления Главного Морского штаба ВМФ. И все же сложно не заметить, что с Кольского полуострова были удалены первые лица Северного флота, при которых была создана «Базис Норд». И еще!

Практически в одно время с заменой командования Северного флота 27 семей финских рыбаков из колхоза «Коминтерн» (до того оставленных проживать в поселке Малая Лица. — *Авт.*) в соответствии с приказом наркома внутренних дел № 00761 от 23 июня были вывезены в Карело-Финскую республику. Попытка последних «коминтерновцев» сохранить колхоз, и просьба переселить семьи хотя бы в район беломорского побережья Кандалакши была безоговорочно пресечена представителями НКВД. Выселение проводилось жестко и быстро: в назначенный день рыбацкие семьи были погружены на пришедший пароход, и отправлены сначала в Мурманск, а затем по железной дороге — в Карелию. Присматривать за малолицим поселком остались только две семьи карелов. Но не прошло и недели, после выселения финнов, как в становище Малая Лица были доставлены семьи русских рыбаков с восточного берега Кольского полуострова, которые сразу же стали обживать оставленные дома. Вот только три внешне совершенно не связанных между собой события лета 1940 года. Однако чувство, что они сплетены между собой невидимыми нитями, протянувшимися от «Базис Норд», — не исчезает.



После захвата фашистскими войсками Норвегии, а затем и создания баз подводного флота на побережье Бискайского залива, «Базис Норд» стала постепенно терять свое значение для кригсмарине. Правда, быть может, одной из причин отказа фашистской Германии от дальнейшего использования «Базис Норд» могли стать не только политические «игры», но еще и установление советским Северным флотом контроля над Мотовским заливом. Причем установление этого контроля стало полной неожиданностью для германской стороны.

Еще в конце ноября 1939 года, в преддверии советско-финской войны, в западной части Мотовского залива была развернута 6-я батарея 104-го пушечно-артиллерийского полка (104 ПАП). А месяцем позже — такая же 4-я батарея 104 ПАП, но только в восточной части залива — на мысе Выев-Наволоок. Обе артиллерийские батареи имели на вооружении 152-мм тяжелые пушки Шнейдера, которые были способны уничтожить любую цель на подходах к заливу. И пока советско-германская дружба продолжалась, то такая защита вполне устраивала немецкую сторону. Но как только в умах нацистов появился пресловутый план «Барбаросса», аналитики в Берлине иначе взглянули на местоположение и той, и другой батарей, и пришли к однозначному выводу, что советские артиллеристы могут не только защитить вход в тайную базу кригсмарине, но еще и уничтожить любую цель непосредственно в Мотовском заливе. В том числе германские суда. Конечно, это никоим образом не могло устроить гроссадмирала Эриха Редера.

В любом случае 5 сентября 1940 года гроссадмирал Эрих Редер поблагодарил руководство ВМФ СССР за использование базы и, вероятно, начал ее официальную «ликвидацию». Хотя, как выяснилось позже, свертывание тайной базы более походило на ее временную «консервацию». Только начало боев в Заполярье указало на то, что советская сторона оказалась чрезвычайно доверчивой.

В июльские дни 1941 года совершенно неожиданно для себя советское командование выяснило, что в поселке Большая Лица на складах и в магазинах так называемой «рыботорговой



кооперации» сохранились немалые запасы продовольствия, овощей, картофеля и подсолнечного масла. Здесь же находилось до 150 грузовиков и единиц автотракторной техники и «...многотонные запасы взрывчатки...», оставленные военными строителями, строившими аэродром на левом берегу губы Большая Западная Лица. Неужели эти запасы успели создать за август—сентябрь 1940 года немногочисленные переселенцы с Терского берега, даже если они трудились без перерыва круглые сутки? Вряд ли.

А вот то, что здесь остались склады «Базис Норд», необходимые в будущем для обеспечения переходов по Северному морскому пути десятков германских кораблей и судов, — вполне реально. И в боевых порядках горных стрелков, наступающих в июле 1941 года у реки Большая Западная Лица, о них точно кто-то знал. На это прямо указали целенаправленные и хорошо спланированные действия альпийцев из 137-го полка.

За 4 дня боев, «проломив» у реки Титовка оборону немногочисленных советских батальонов, прямо по осушке южной части губы Большая Западная Лица, гитлеровцы 2 июля незаметно для обороняющихся здесь красноармейцев проникли на восточный берег губы и захватили небольшой плацдарм. Совсем несложно догадаться, где они обосновались. Конечно ... в районе бывшей «колонии» у поселка Большая Лица. Лишь после случайного их обнаружения в тылу наших обороняющихся частей выяснилось, что склады и автотехника не были уничтожены. И это непонятно в войну! Дело в том, что склады с оружием и боеприпасами, созданные тыловиками советской 14-й армии в поселке Титовка (рядом с государственной границей), были своевременно взорваны или сожжены саперами, несмотря на внезапность нападения противника, скоротечность и жесточенность оборонительных боев. А здесь — достались врагу совершенно целыми и невредимыми. Почему? Остается предположить следующее.

Информация о существовании тайной базы с самого начала хранилась под строжайшим секретом. Знать о ней мог только командир 14-й дивизии генерал-майор А. Журба, за линией обороны батальонов которого и была создана «Базис Норд». Но он погиб еще 30 июня, когда 95-й полк и пограничники отбивали



атаки противника в районе реки Титовка. А генерал-майор Н. Никишин, принявший после гибели Журбы истекающую кровью на Западной Лице 14-ю дивизию, не знал о существовании тайной базы в Западной Лице. Ведь ранее он командовал 52-й дивизией, стоявшей гарнизонами вдоль Кировской железной дороги. Однако и горные стрелки не все знали о сооружениях «Базис Норд».

Они заняли круговую оборону только у складов с продовольствием. А в подскальные сооружения на берегу губы Нерпичья — не пошли: либо не успели туда проникнуть, либо они слишком обрадовались советским грузовикам, с помощью которых надеялись быстро достичь Мурманска.

Предвидя кривую ухмылку скептиков по отношению к техническим возможностям советских «трехтонок» и радужным надеждам гитлеровцев, стоит отметить, что радость гитлеровцев могла быть вполне серьезной.

По штату горнострелковые части вермахта не имели собственной авто- или мототехники. Для перевозки горных орудий и боеприпасов к ним они имели небольшое количество греческих мулов. А для ведения разведки — самокатные подразделения на велосипедах. Отступившие с Титовского рубежа советские части вряд ли оставили им достаточное количество автотехники. Поэтому не стоит удивляться той радости, когда горные стрелки увидели несколько десятков стоящих в ангаре или в подскальном укрытии автомашин.

Советское командование, понимая опасность ситуации, специально для уничтожения складов у рыбацкого поселка и эвакуации оставленной автомобильной техники 6 июля 1941 года было вынуждено включить в состав морского десанта роту армейских саперов. Им была поставлена задача — проложить дорогу по лощинам к губе Нерпичья и вытащить все грузовики в наш глубокий тыл — к поселку Ура-губа.

Советские десантники высадились непосредственно на берег губы Нерпичья, рванулись к Большой Лице и успешно выполнили все поставленные задачи. При этом они уничтожили проникших в наш тыл гитлеровцев, взорвали склад взрывчатки и сумели вытащить к Ура-губе около сотни грузовиков и тракторов. Остальные





же — уничтожили. Продовольственные склады жечь не стали. И были правы!

После ухода из поселка советских десантников практически до осени 1941 года батальоны 52-й и 14-й дивизий еще долго добывали здесь дополнительное продовольствие. Так стоит ли повторять слова ветеранов, воевавших у Западной Лицы летом 1941 года, о складах так называемой «рыботорговой кооперации» (на 30 семей поселка Малая Лица, приблизительно 100—150 человек), способных долгое время кормить сразу две стрелковые дивизии (не меньше 12 тысяч человек)?

Еще одной загадкой гитлеровской «Базис Норд» на Кольском полуострове стал таинственный аэродром, который был сооружен поблизости от губы Андреева. И странность его заключается не только в том, что один из районов южного побережья соседней с ним губы Нерпичья (между высотами 160,7 и 60,2) и сегодня носит неофициальное наименование «завод гидросамолетов». Эта загадка сегодня весьма интересна, а в свете борьбы с международным терроризмом особо актуальна. Поэтому и рассказ о ней, именно в рамках материала о тайной базе нацистов, предложу вам также максимально подробно.

Особый интерес для военных историков и сегодня представляет хорошо различимая взлетно-посадочная полоса (некогда покрытая металлическими плитками. — *Авт.*) на западном берегу губы Большая Западная Лица, которая выходит прямо к губе Нерпичья. Она была построена в мае—сентябре 1940 года недалеко от старой дороги на Титовку (в районе высоты 186,0). Поблизости, на береговой осушке, были вкопаны в землю цистерны для хранения жидких нефтепродуктов. А в одном из подкальных сооружений в губе Нерпичья долгое время существовал небольшой источник чистого авиационного керосина, хотя только по прямой (через скалы) до ближайшего керосиохранилища не менее 5 километров.

Перед началом Второй мировой и Великой Отечественной войн, при отсутствии в районах Западной Лицы каких-либо признаков строительства специальных объектов стратегического или хотя бы армейского значения уместно предположить, что хорошо



сохранившаяся сегодня взлетная полоса (длиной до 1,5 километра), скорее всего, предназначалась для неких самолетов, которые должны были базироваться где-то поблизости от базы «Норд». Ведь трудно предположить, чтобы такой аэродром строился ради спецпереселенцев и рыбаков колхоза «Коминтерн». Интересно то, что эта взлетно-посадочная полоса была сделана не по советской технологии, на что, пусть и косвенно, указывают ее дренажные конструкции. При строительстве этой ВПП были применены поперечные осушители, дренажные каналы заполнены щебнем, а растительный грунт у поверхности отощен значительным слоем речного песка. Рядом с полосой и сегодня еще сохранились остатки смотрового колодца с бетонной перегородкой, отверстия которой закрыты шиберами.

Необычность сооружения аэродрома заключается еще и в том, что одновременно с ним в соседнем поселке Титовка, где располагались штаб и части усиления 14-й дивизии, закрывавшей этот район советско-финской границы и полуостров Рыбачий, в 1940 году с использованием труда заключенных действительно строился советский военный аэродром. Он располагался менее чем в 10 километрах от государственной границы. И даже был зарезервирован в губе Титовка, пристанью к которой могли швартоваться сразу до 3 гидросамолетов типа ГСТ или МБР-2.

Аэродром в Титовке с предполагаемой взлетной полосой аэродрома базы «Базис Норд» когда-то соединялся 12-километровой грунтовой дорогой. Скорее всего, он должен был маскировать самолеты, взлетающие над акваторией Западной Лицы. Тем более что военное руководство Германии всегда имело свои виды на использование аэродрома «Базис Норд», отличные от мнения советской стороны. Вариантов было несколько.

Эту взлетно-посадочную полосу можно было использовать для гидросамолетов «Бремена» или крейсеров-рейдеров. Но, быть может, и для тридцати закупленных у Германии в марте 1940 года: двух бомбардировщиков Do-215 (экспортный вариант Do-17Z) серии V-3, до 10 скоростных истребителей He-100, несколько связных самолетов Физелер Fi-156С «Шторх» (многоцелевые самолеты короткого взлета и посадки), а также 2 бомбардиров-



щика Ju-88А-1. Самым выгодным приобретением среди них стали Do-215 и Fi-156С.

«Дорнье» по своим летным характеристикам находился между новейшими модификациями советских бомбардировщиков ДБ-3 2М-88 и СБ-2 М-103. При этом он мог не только уверенно лететь на любом из двух двигателей, но и выгодно отличался от неустойчивого в полете ДБ-3, а также от недостаточно живучего СБ-2. А «Шторх», которому была необходима взлетная полоса всего-то в 60 метров, был настолько удачным, что по его образцу в этом же году был разработан советский связной самолет ОКА-38, запуску в серийное производство которого помешало лишь начало Великой Отечественной войны.

Тогда же в Советском Союзе обратили внимание на специально модернизируемые для вооружения авианосца «Граф Цеппелин» воздушные машины: самолет-торпедоносец Ju-87D-4, многоцелевые истребители-разведчики Me-110V-2 и Me-110C-5, бомбардировщик Me-110C-4, а также специально разработанные для данного авианосца самолеты: Ju-87C, Me-155 и Ar-197. Именно такие летающие машины были нужны нам для вооружения двух проектируемых советских авианосцев типа «Сталин». Итак, для кого была создана ВПП на берегу губы Нерпичья, в какой-то мере ясно. Но зачем нацистам здесь же был нужен завод гидросамолетов? Предлагаю версию.

Среди закупленных СССР в марте 1940 года немецких самолетов оказалось несколько малоизвестных машин, таких как: Ju-207, Вн-131 «Юнгманн» и Вн-133 «Юнгмайстер».

Последние типы самолетов официально назывались учебно-тренировочными машинами. Но, похоже, они были настолько интересны, что через год, в апреле 1941 года новая советская летная комиссия с интересом изучала их модификации «Бестман» и «Корнет». Правда, иной информации о них отыскать не удалось. Поэтому сегодня мы можем лишь предположить, что это могли быть за самолеты. Скорее всего, они легко могли выполнять разведывательные, связные или учебные задачи, в том числе и в исполнении как гидросамолет. Это предположение основывается на следующем.



В 1935 году авиаконструктору Алексею Туполеву было поручено создать современную отечественную летающую лодку. Гидросамолет получил наименование МТБ-2 (АНТ-44) «Чайка» и через два года совершил свой первый полет. Все летные испытания прошли успешно. А 20 мая 1939 года на заседании Главного Военного совета ВМФ был рассмотрен план гидросамолестроения на 1939—1940 годы, где было признано «...необходимым авиацию РК ВМФ наряду с сухопутными типами самолетов вооружать морскими лодочными гидросамолетами с большой мореходностью и дальностью». Естественно — советскими.

Неожиданно в январе 1940 года все работы с «Чайкой» были прекращены. А ведь в то время СССР располагал только американскими летающими лодками «Глен Мартинами» и РВУ-1 («Каталина»), закупленными в 1938 году комиссией под руководством наркома авиационной промышленности Лазаря Кагановича, да еще двумя десятками летающих лодок Хенкеля, закупленными в начале 1930-х годов. Через полгода, 10 сентября 1940 года, на заседании Главного Военного совета ВМФ был назван тип гидросамолетов, которыми предстояло вооружить советский ВМФ уже в ближайшие годы. Выходит, советское руководство получило реальную возможность сравнить с американскими летающими лодками некие европейские гидросамолеты. Более того — сравнить их с советской «Чайкой». Вот почему именно Ju-207 или «Бюккер», или их модификации могли стать теми образцами передового европейского гидросамолестроения, которые позволили бы осуществить этот выбор и отказаться от строительства МТБ-2. Может быть, именно их должны были собирать на побережье губы Большая Западная Лица? Пока неясно.

В настоящее время в губе Большая Западная Лица расположена одна из баз Северного флота. После проведенного здесь в 1960-е годы строительства ее объектов и сооружений следы от «Базис Норд» были практически полностью уничтожены. Но не все. Вот лишь немного, что и сегодня мы можем увидеть своими глазами.

Юго-восточнее высоты 160,7 сохранились фундаменты домов поселка Большая Лица. Когда-то здесь располагались склады



продовольствия, взрывчатки и стояло более 100 единиц автотракторной техники.

Одно из близлежащих к бывшему поселку озер с 1960-х годов называется «Пороховым» (из-за большого количества неразорвавшихся пороховых и толовых шашек, найденных на его берегу и на мелководье). В Заозерске и сегодня проживают недавние североморцы, которые в детские годы находили здесь пороха в большом количестве.

На ныне действующей дороге Мурманск — Никель хорошо сохранились развалины немецкого контрольно-пропускного пункта. А у моста, в 1970-е годы еще переброшенного через реку Большая Западная Лица, пока еще заметна развилка дорог между поселками Старая Титовка, Новая Титовка и полуостровом Средний (ныне эти дороги не действуют).

Рядом с современным городом Заозерск и в районе устья реки Большая Западная Лица, между немецкими и советскими позициями, хорошо сохранились совершенно «глухие» сооружения, вырубленные в скалах (высоты 222,0, 218,0). Они никак не подходят для организации войсковой обороны. При этом над входом в сооружение у высоты 222,0 даже сохранилась каменная доска с названием, верхнюю строчку которого «Falkenierkeller» можно перевести как «Погреб или подземелье сокольничего». А к некоторым подходят выложенные камнем дороги.

Развалины и фундаменты жилых домов сохранились в районе озера Подгорное и на южном берегу губы Нерпичья (район высот 270,9, 186,0, 60,2). Долгое время рядом с небольшим заливом южной оконечности губы Нерпичья (высота 60,2) можно видеть два специальных кольца, к которым могли легко швартоваться малые плавсредства или гидросамолеты. До начала строительных работ, которые были проведены здесь в конце 1970-х годов, рядом со скалой был очень тихий и мелководный заливчик, недалеко от которого долгое время существовал искусственный грот, уходивший внутрь невысокой скалы. Отдельные энтузиасты и сегодня по осушке приходят в район этих колец и могут снаружи рассматривать здешнюю пещеру, в глубине которой до настоящего времени можно различить какие-то станки. Возможность их детального



изучения ограничена тем, что до сих пор сохранилось мнение о заминированном подскальном входе в эту пещеру.

Особый интерес представляет некий грот неподалеку от высоты 160,7, вход в который закрыт специальной металлической сеткой. Что находится под ней — неизвестно, но местные поисковики твердо уверены, что этот грот сооружен в военные годы или даже раньше.

В губе Малая Лопатка сохранились остатки свайно-ряжевого причала по всем признакам построенного не позже начала 1940-х годов, а об одном из причалов в губе Лопаткина «заозерчане» проживавшие здесь с 1960-х годов, говорили, что «его построили немцы».

Система озер, одновременно выходящая к губе Андреева и к южному побережью Мотовского залива, а также якорная стоянка в бухте острова Замогильный (район высоты 153,0), когда-то использовались немцами для пополнения запасов пресной воды. Здесь до сих пор размещаются резервуары для хранения пресной воды с надписями на немецком языке.

Очень много вопросов у военных исследователей истории «Базис Норд» всегда вызывала губа Андреева, которая расположена на западном берегу Большой Западной Лицы. Однако начиная с конца 1950-х годов все они оставались без ответа. Более того, излишнее любопытство очень быстро и, главное, твердо пресекалось. Позже здесь были построены хранилища для отработанного ядерного топлива, а губа Андреева стала именоваться «специализированной береговой базой», куда допуск всем, кроме обслуживающего персонала, был категорически запрещен. Сегодня для обслуживающего персонала здесь построена «норвежская деревня» (строительство финансировало Королевство Норвегия), но, как и прежде вход сюда для посторонних ограничен. И весь район находится под контролем Министерства атомной промышленности Российской Федерации. Между тем еще в 1990-е годы жители довоенного поселка Большая Западная Лица вспоминали, что именно в губе Андреева до начала 1950-х годов что-то строили или искали заключенные одного из лагерей ГУЛАГа. Правда, что они строили — так и



осталось тайной. Во всяком случае, об атомных подводных лодках тогда еще даже в Политбюро СССР знали немногие. Итак, первая фашистская база на Кольском полуострове продолжает хранить свои тайны, которые еще долго будут будоражить наши умы, а главное — нести угрозу национальной безопасности России. Например, базам и кораблям нашего Северного флота. Так, однажды из-за «свертывания» тайной базы нацистов на Мурмане уже погиб со всем своим экипажем подводный первенец советского ВМФ — подводная лодка Д-1 («Декабрист»).

До сих пор, по крайней мере, внешне, какой-либо связи между деятельностью «Базис Норд» и исчезнувшей через два месяца советской подлодкой не было и в помине. Но, если бы не катастрофа подводного «Декабриста», к тайной базе фашистов в Западной Лице еще не скоро удалось бы привлечь внимание советских историков. Ведь даже прославленные советские военачальники, чьи дивизии в разные годы стояли насмерть у Западной Лицы, а затем гнали врага к норвежской границе, такие как Маршал Советского Союза Кирилл Мерецков и генерал-майор Г. Вещезерский, долгое время считали (и писали в своих мемуарах — *Авт.*), что захваченные в июле 1941 года горными стрелками генерал-лейтенанта Дитля продовольственные склады в поселке Большая Лица были лишь складами обычной «рыболовецкой кооперации» или «базы строителей». Что это была за «рыболовецкая кооперация» или «база строителей» — каждый прочитавший данную книгу уже знает. Более того, без нее вряд ли состоялось бы кругосветное плавание германского рейдера «Комет».

## Океанский «оборотень» идет на восток

Для проникновения в советскую Арктику нацисты использовали различные способы: научные экспедиции, трансарктические переходы судов и транссибирские полеты самолетов, туристические походы и даже... строительство канатной дороги для доставки грузов в отдаленные уголки заполярной тундры.



«Венцом» же нашей государственной доверчивости стал переход летом 1940 года по всему Севморпути так называемого торгового судна «Эмс», а вернее, вспомогательного крейсера «Комет». Это был самый меньший из гитлеровских океанских рейдеров первой волны. После скромных охотничьих успехов тяжелых рейдеров в имперском Штабе руководства войной на море было принято решение направить на торговые коммуникации Британского союза рейдеры, замаскированные под торговые суда.

Обычно они имели хороший ход и вместительные трюмы, а также до 6-ти артиллерийских орудий среднего калибра, несколько торпедных аппаратов и обязательно гидросамолет-разведчик. Все свободное место на таком «транспорте» было занято запасами продовольствия и горючего, достаточными для многомесячного океанского плавания. На должности командиров вспомогательных крейсеров подбирались наиболее смелые и находчивые моряки, способные хладнокровно обмануть врага. Обычно экипаж встреченного английского (французского или из стран Британского союза) судна не успевал понять, кто перед ним: выстрелы из 150-мм орудий с малой дистанции сначала громили ходовой мостик и радиорубку, а затем, если жертва не стопорила ход, — то пускали ее на дно. Если же все требования нацистов выполнялись или встреченное судно везло ценный груз, то команды таких судов с помощью спасательных шлюпок переправлялись на борт рейдера. А их судно либо становилось призом, который немецкая команда вела в ближайший германский порт, либо после перегрузки продовольствия, топлива или наиболее ценного груза с помощью взрывчатки топились. Но были и иные ситуации.

Вот как летом 1940 года о встрече с крейсером «Комет» рассказывали советские рыбаки.

Июльское солнце последнего довоенного года едва согревало глянцевую гладь Гусиной банки. На горизонте просматривались вершины скал Новой Земли. Рыболовецкий траулер РТ-312 «Абрек» неспешно скользил в сторону Горла Белого моря. После трудных дней путины на судне царила сонная тишина: экипаж, уставший за время лова, отдыхал. Бодрствовала только ходовая вахта.





Стоящий на капитанской вахте старший помощник «Абрека» Валентин Дартау привычно и неторопливо осматривал горизонт. Вахта близилась к концу, погодные условия просты. Впереди — долгожданный дом. Неожиданно глаза старшего помощника наткнулись на неприметный серый силуэт двухмачтового судна, быстро «поднимающийся» из-за горизонта. Он словно ножом резал воды Баренцева моря, хищно прижавшись к морскому «зеркалу». Уже через полчаса силуэт превратился в загадочное судно, не спешащее поднимать национальный флаг. Серое «привидение» не было похоже на какой-либо известный советский транспортный корабль или на советского рыбака, хотя на его борту был ясно виден красный флаг, специально нарисованный по правилам военного времени. От безлюдной и молчаливой палубы и приземистых надстроек незнакомца веяло некой необъяснимой враждебностью. Еще полчаса, и встретившиеся суда разошлись. Когда солнце осветило надпись на корме странного судна, Валентин Дартау с изумлением прочитал его название — «Дунай» и ниже порт приписки — Ленинград.

Так и не подняв национальный флаг, серый призрак быстро исчез, словно растворился в легком мареве у острова Колгуев. Старпом «312-го» дал команду записать в вахтенный журнал о необычной встрече с судном, чье имя он ни разу не слышал в заполярных водах, и вновь стал править ходовой вахтой. Что это был за незнакомец, он узнал лишь спустя много лет.

Как уже известно, с началом Второй мировой войны большое количество транспортных и пассажирских судов Третьего рейха оказались за пределами Балтийского и Северного морей. Для того чтобы избежать захвата английскими крейсерами, на месяц-два они были вынуждены укрыться в нейтральных портах или в портах дружественных стран. Но если под покровом полярной ночи германские суда ушли из Мурманска в порты Германии, то на Тихом океане они «завязли» еще на год. Для возвращения домой им было нужно судно-разведчик, которое первым пройдет путь от берегов рейха до Тихого океана, а затем обеспечит возвращение «тихоокеанской группы». Так родился замысел операции «Фалль Грюн». Руководителем операции и разведывательного перехода



был назначен капитан-цур-зее Роберт фон Эйссен, который прекрасно знал условия плавания в Арктике.

В годы Первой мировой войны он служил на вспомогательном крейсере «Метеор», который успешно ставил летом 1915 года минные заграждения в Горле Белого моря. Как старший офицер, а затем и командир «Метеора», в 1930-е годы проводил гидрологические работы в Северной Атлантике, у границы льдов Гренландии и Исландии. Для реализации трансарктического перехода первоначально кораблем-разведчиком был избран быстроходный банановоз «Иллер», ранее принадлежавший компании «Норддойче Ллойд» («Северо-немецкий Ллойд») и ходивший по линии Азорские острова — Бремен, который осенью 1939-го, сразу же после начала Второй мировой войны, пришел в Кольский залив. Но уже в декабре было принято решение направить по Севморпути менее быстроходное судно, зато имеющее более крепкий корпус. Этим разведчиком стал грузопассажирский пароход «Эмс», который также принадлежал компании «Норддойче Ллойд».

В декабре 1939 года в срочном порядке будущий вспомогательный крейсер был переоборудован и вооружен на заводе «Ховальдтсверке» в Гамбурге. И к маю 1940 года на корабле были установлены шесть 150-миллиметровых орудий, надежно укрытых откидными и маскировочными щитами, до 10 торпедных аппаратов (также укрытые маскировочными щитами) и 9 зенитных автоматов, загружен большой запас торпед. Затем было погружено 400 якорных мин типа «ЕМС» и быстроходный катер типа LS, специально оборудованный для их скрытной постановки. Укрытый в ангаре гидросамолет типа «Арадо» позволял крейсеру вести немцам дальнюю и ледовую разведку. Радиосвязь и радиоразведку на корабле несли 6 радистов, свободно владеющих русским и английским языками. Будущий рейдер получил достаточный запас топлива, позволявший на экономичном ходу дойти до тихоокеанских вод без дополнительной заправки. Благодаря различным бортовым запасам, принятым на корабль в родной базе, экипаж крейсера мог действовать автономно как в арктических и антарктических, так и в тропических водах. Это был самый настоящий океанский «волк». Но что интересно?



Бросается в глаза и заметная разница в численности экипажей «Иллера» и «Эмса». На борту «Иллера» пришли в Мурманск и готовились к переходу на Тихий океан 15 пассажиров. Возможно, именно они, сойдя на каком-либо неприметном арктическом или тихоокеанском островке, должны были оборудовать здесь передовую нацистскую топливную базу. Но при численности экипажа банановоза в 35 человек исчезновение пассажиров сразу же заметили бы советские лоцманы. На борту же «Комета», имеющего в составе экипажа 270 моряков, сход на берег полутора десятков человек вряд ли кто-либо заметил.

3 июля 1940 года бывший «Эмс», после модернизации ставший рейдером «Комет» (рейдер «В», «Корабль № 45». — *Авт.*), под командованием фрегаттен-капитана Кептеля, в сопровождении тральщиков М17 и М18 вышел из Готенхафена (Гдыни). Когда будущий океанский оборотень (во время плавания название и флаг германского рейдера будет неоднократно меняться. — *Авт.*) был уже на траверзе Рюгенского маяка, его догнал специальный гидросамолет Do-18. На борт «Комета» были пересажены новый командир радиогруппы обер-лейтенант Вильгельм Доберштайн (друзья называли его Вундер Вилли) и лейтенант Вильфрид Карстен (предположительно еще один штурман).

У норвежских берегов новому рейдеру была назначена встреча с подводной лодкой U56 и танкером «Эссо». Однако из-за навигационной аварии в районе Бергена танкер получил сильные повреждения и до встречи с «Кометом» вернулся в базу. По официальным данным, в норвежском порту гитлеровский рейдер последний раз пополнил запасы топлива и пресной воды. Здесь же фон Эйссен дал последний береговой отдых экипажу.

Через неделю (9 июля) «Комет», замаскированный под советский ледокольный пароход «Семен Дежнев», покинул гостеприимный норвежский порт и начал самостоятельное движение в восточном направлении. Для маскировки его перехода была создана идеальная и достоверная легенда.

Внешне «Комет» действительно напоминал новый советский ледокольный пароход «Семен Дежнев», прибытие которого в Архангельске ожидали летом 1940 года. Некоторые отличия его



обводов были устранены с помощью парусиновых обвесов и специальных приспособлений, сделанных на верфи «Ховальдтсверке». В «джентльменский набор» гитлеровского рейдера вошли различные приспособления, позволявшие трансформировать высоту мачт, форму и высоту дымовой трубы, а также количество колонок грузовых стрел. Вместе с тем еще до начала арктической навигации 1940 года советский трест «Арктикуголь» подал заявку на фрахт настоящего ледокольного парохода «Семен Дежнев» для обеспечения грузовых перевозок в районе архипелага Шпицберген. Однако неожиданно для руководства «Арктикугля» Главсевморпуть внес корректуру в планы треста, и на август—сентябрь 1940 года новый ледокольный пароход был направлен для завоза грузов на полярные станции, как специально находящиеся в малоисследованных районах Карского моря и моря Лаптевых. Сразу видно, что над легендированием трансарктического перехода гитлеровского рейдера работали настоящие профессионалы и с той и с другой стороны. Изначально, предполагалось, что уже 15 июля «Комет» встретится с советскими ледоколами в бухте Варнека (остров Вайгач), где на его борт поднимутся советские ледовые лоцманы. Однако эти планы неожиданно изменились.

Еще находясь в районе мыса Нордкап, гитлеровцы получили радиограмму от руководства Главсевморпути о том, что из-за сложной ледовой обстановки в новоземельских проливах проводка караванов по Севморпути переносится на более поздний срок. Немецким морякам предложили зайти в Мурманск и дожидаться здесь начала проводки. Однако фон Эйссен, с целью сохранения скрытности перехода, от этого предложения отказался, и гитлеровский рейдер почти месяц находился где-то в восточной части Баренцева моря.

Только 5 августа 1940 года из Полярного на Дальний Восток вышла экспедиция особого назначения (ЭОН-10), ледоколы сопровождения которой должны были обеспечить и переход «Комета». Любопытный факт, что 14 августа в Карское море вошел настоящий «Семен Дежнев». Во время этого плавания «дежневский» экипаж принял вызов на соревнование экипажа



парохода «Сталинград» и в свою очередь вызвал на соревнование экипаж ледокольного парохода «А. Сибиряков», известив об этом оба судна радиogramмами.

Еще через два дня, когда основные передвижения у новоземельских проливов прекратились, «Комет» начал свой переход в район Новой Земли. Секретность перехода замаскированного рейдера была поднята на самый высокий уровень. И все же в истории его похода есть эпизод, который никак не вяжется с ее сохранением. Так, 25 июля «Комет» встретился в Баренцевом море с крейсировавшим у северного побережья Норвегии тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер». А затем проводил в залив Петсамо финский транспорт «Эстер Торден». Зачем?

Возможно, «Комет» заходил в порт Лиинахамари для пополнения запаса топлива. А может, на «Тордене» находилось некое важное для рейха официальное лицо или груз, которые обязательно нужно было доставить в провинцию Финмарк. Между тем по официальной для советской стороны версии, ради экономии топлива в те дни «Комет» дрейфовал без хода где-то у Новой Земли. Но странный факт! К 16 августа на борту гитлеровского рейдера появился вышеупомянутый представитель германского посольства Курт Крепш, до этого 19—20 июля побывавший на борту теплохода «Венеция», то есть на рейде «Базис Норд». По столь же странному стечению обстоятельств эта «проверка» совпала с началом ходовых испытаний ЦУ-423, подготовленной для перехода по арктическим морям.

Хотелось бы особо отметить, что Крепш вряд ли был простым переводчиком. Последующие события показали, что, скорее всего он был заместителем германского военно-морского атташе в Москве фрегаттен-капитана Норберта фон Баумбаха. Тем более что в одной из дипломатических шифровок Крепш был назван «фертрауэрсманном» (доверенным лицом), что может указывать на его принадлежность к службе СД или абверу. Если «Комет», как это озвучено в официальной версии, заходил только в порт Лиинахамари, то каким образом и, главное, с какой целью обычный переводчик германского посольства в СССР перебрался на борт рейдера? Чтобы попасть в Москву? Вряд ли! Более комфор-



тно и много быстрее он мог добраться до Москвы по Кировской железной дороге.

А может, германский крейсер все же заходил в Западную Лицу или в Мурманск? Или встретился с неким германским судном в Печорском море, куда «Комет», как советский транспорт «Дунай», пришел самостоятельно? Здесь, совершенно бесконтрольно со стороны советской разведки, нацисты находились более месяца, ожидая прохода через район настоящего «Семена Дежнева».

Есть и иное предположение. Возможно, Крепш спешил для участия в германо-японских переговорах, которые с немецкой стороны возглавил Чрезвычайный посол Германии в Токио Генрих Штаммер. Здесь как раз прошло обсуждение соглашения об экономическом сотрудничестве Японии, Германии и Италии на берегах Южных морей. А быть может, «переводчик военно-морского атташе» был специальным германским дипломатическим курьером, который ежемесячно совершал поездку из Берлина в Токио, успешно совмещая дипломатические обязанности со сбором достоверной информации об оборонном потенциале Советского Союза. И в том, и в другом случае на вопросы о тайной роли Крепша смогут ответить лишь документы МИД ФРГ, ведь на «Пингвине» (рейдер «Г», «Корабль № 33». — *Авт.*) и на «Орионе» («Корабль № 36». — *Авт.*), пришедших примерно в это на Тихий океан различными южными маршрутами, также могли находиться свои «фертрауэрсманны Крепши».

Все время нахождения в Печорском море экипаж «Комета» занимался гидрографическими работами и сбором плавника у острова Колгуев, официально для подкрепления трюмов и бортов (на случай сжатия корпуса корабля льдами). Тогда немцы и обнаружили, что на острове Колгуев за его многовековую историю скопились крупные запасы гуано (разложившийся в условиях сухого климата помет морских птиц, который является прекрасным азотно-фосфорным удобрением). Как выяснилось позже, тогда же они провели несколько «шуточных» десантов, а заодно проверили крутизну склонов Колгуева и южного острова Новой Земли, и прибрежные районы, где больше всего скопилось плавника (крайне необходимого для строительства будущих секретных



баз на арктическом побережье). Одновременно радиослужба лже-«Дуная» занималась перехватом и обработкой радиопереговоров между кораблями и ледоколами ЭОН-10.

19 августа гитлеровский крейсер, уже как германское судно «Донау», вошел в новоземельский пролив Маточкин Шар. Именно здесь его дожидались советские полярные лоцманы Дмитрий Сергиевский и Афанасий Карельских, которые и повели его в Карское море.

Первая попытка выйти в западную Арктику оказалась неудачной. Сквозь льды «Комет» сумел пройти только до мыса Голотечный, но затем был вынужден вернуться назад. Экипаж получил новую возможность отдохнуть и перекрасить корабль. Есть информация, что нацисты пытались отыскать на берегах Маточкина Шара следы серябряно-свинцовых месторождений.

После повторного выхода в Карское море германский рейдер было уже не узнать. Это был нарядный теплоход с ослепительно белыми надстройками, черной трубой и красным поясом ватерлинии. Он совершенно не походил на боевой иностранный корабль, вход которым в Карское море был запрещен. Ведь и Карское море, и море Лаптевых издавна считались закрытыми для иностранных боевых кораблей. Да и не каждое иностранное торговое судно могло сюда зайти. Меж тем уже давно оба моря представляли особый интерес для разведки многих стран в мире.

Понимая, что поход «Комета» позволяет беспрепятственно провести техническую разведку самых закрытых районов Севморпути и немцы не упустят такую возможность, в инструкциях, полученных Сергиевским и Карельским, указывалось не только вести судно через ледовые поля, но и внимательно наблюдать, чтобы нацисты не слишком увлекались «изучением красот арктических морей и их берегов». Как показало время, это указание стало не более чем полумерой. Внешне ни капитан-цур-зее фон Эйссен, ни фрегаттен-капитан Келтль особо не интересовались советскими навигационными картами и навигационной прокладкой, которую вели наши арктические лоцманы. Однако это было лишь внешне.

Для того чтобы запомнить в том числе и малейшие детали арктического маршрута, было достаточно природной памяти



старшего помощника командира рейдера корветтен-капитана Йозефа Хюшенбета, стоявшего у них за спиной и отвечавшего за обеспечение навигационной безопасности. Старший помощник Хюшенбет, оставшийся для истории «доктором Аргусом», обладал феноменальной фотографической памятью, но советские лодчаны об этом не знали.

Карское море, к удивлению германских моряков, оказалось более свободным ото льда, чем ожидалось. Лишь в 150 милях к востоку от Новой Земли появился лед, при этом заметно подтаивший.

22 августа после сильного шторма гитлеровский рейдер достиг архипелага Норденшельда. По другим данным, с 19 по 25 августа он отстаивался в проливе Матисена (архипелаг Норденшельда). Где же в действительности он находился в этот период? Это незаурядный вопрос. Ведь воды пролива Матисена омывают остров Таймыр, почти прилегающий к Берегу Харитона Лаптева. Именно отсюда до конца октября 1944 года нацистские субмарины вывозили некий груз сначала в Лиинахамари, а затем на транспортах в порты Германии. Но что они везли на борту — и сегодня осталось неизвестно.

Первые серьезные ледовые испытания начались у фашистских моряков в море Лаптевых. В этих высоких широтах лед оказался многолетним и тяжелым, и даже самому современному советскому ледоколу «Иосиф Сталин» с большим трудом удалось провести рейдер к проливу Санникова (на чистую воду). Здесь немцы отказались от сопровождения ледокольного парохода «Малыгин» и, миновав Новосибирские острова, устремились на юго-восток на максимально возможной 14-узловой скорости. Как опытный гидрограф, во избежание встречи с многолетними льдами к северу от Медвежьих островов, фон Эйссен повел судно не по рекомендованному лодчаниями пути, а руководствуясь показаниями эхолота. Он провел корабль между прибрежными островами, где из-за более теплых водных масс реки Колымы лед был более слабым. Расчет оказался совершенно верным, и в назначенное время «Комет» встретился с ледоколом «Лазарь Каганович», на борту которого находился начальник морских





операций восточного района Арктики ледовый капитан Афанасий Мелехов.

Следующий участок пути по Восточно-Сибирскому морю стал самым опасным для рейдера, поскольку течение начало сносить ледовые поля на малые глубины, а с ними — и оба судна. Кроме того, среди торосов видимость оказалась практически нулевой. В ночь с 31 августа на 1 сентября корпус гитлеровского рейдера подвергся мощным ледовым сжатиям. Одновременно начались значительные подвижки ледовых полей, задул ураганный ветер, в условиях густых снежных зарядов видимость упала до нуля. Позже, фон Эйссен, вспоминая о переходе на этом участке Севморпути, записал: «Этой ночи мне никогда не забыть!»

1 сентября, когда отряд пришел уже в район острова Айон, от начальника ГУ СМП Ивана Папанина на имя капитана Мелехова неожиданно поступила радиограмма: «“Комет” вернуть назад!». Но капитан-цур-зее фон Эйссен, которому Мелехов сообщил о полученной радиограмме, уже опробовав свой корабль во льдах, решительно отказался от возвращения, мотивируя это отсутствием приказа из Берлина. Крейсер самостоятельно направился к Берингову проливу, куда недавний немецкий «Донау» вошел вновь как советский «Семен Дежнев». Под этой личиной он и пришел в Анадырский залив, где немецкие водолазы осмотрели винто-рулевую группу корабля. Осмотр был скоротечен и занял всего 5 часов. По неизвестной причине лже-«Семен Дежнев» стремительно покинул эту стоянку. Возможно, он спешил на встречу с другим рейдером — «Орион», прибывшим в Тихий океан южным маршрутом. В то же время он мог здесь высаживать своих «пассажиров» для создания некой лаборатории в поселке Гудым.

Переход по Северному морскому пути рейдер-оборотень совершил за рекордно короткий срок — 23 суток, из них только 15 суток были ходовыми (при обычном переходе караваны кораблей и судов затрачивали по меньшей мере до 26 ходовых суток).

Войдя в тихоокеанские воды, лже-«Семен Дежнев» направился к острову Айлинглоп, где еще в 1914 году скрывалась от врага эскадра фон Шпее. Однако по приходу сюда он тут же направился



к Каролинскому архипелагу. Внеплановое перенесение точки встречи было определено тем, что германский танкер «Везер», который вез топливо для заправки нацистских крейсеров из Мексики, был захвачен канадским, числящимся на английской службе, вспомогательным крейсером «Принц Роберт». И не было никаких гарантий, что английские океанские «охотники» при этом не получили информацию о предполагаемом месте встречи рейдеров.

В новой точке, у острова Ламутрек, 14 октября состоялась встреча рейдеров с судном снабжения «Кулмерланд» (в то время «Маньо-Мару»), где «Комет» получил продовольствие и топливо для продолжения крейсерства еще на 9 месяцев. Здесь же вышеупомянутый Курт Крепш перешел на корабль снабжения рейдеров «Регенсбург», который должен был обеспечивать всем необходимым тихоокеанский рейдер «Орион» («Корабль № 36»). Но ради доставки Крепша судно направилось прямо к берегам Японии.

Из Токио через Владивосток «простой» переводчик германского военно-морского атташе без промедления поездом вернулся в Москву. А от Ламутрека на юг ушел уже не «Семен Дежнев», а японский пароход «Токио-Мару». Скрытность и секретность перехода германского рейдера с запада на восток была сохранена, и с октября 1940 года немецкий рейдер-оборотень начал активную «охоту» на океанских коммуникациях Британского союза.

Хотелось бы заметить, что в эти дни настоящий «Семен Дежнев» действительно побывал в 15 отдаленных арктических пунктах Карского моря и моря Лаптевых. Здесь он высадил почти 100 пассажиров — научных работников Главсевморпути и зимовщиков. И столько же забрал с отдаленных зимовок. В начале ноября 1940 года советский ледокольный пароход вернулся в Мурманск. А затем в начале декабря по вышеупомянутому запросу «Арктикутоль» он все же пошел на Шпицберген для работы в Айс-фиорде.

Удары гитлеровского рейдера «Комет» по британскому судоходству в Южных морях стали особо заметной и успешной страницей в истории кriegсмарине. По итогам только транс-



арктического перехода капитан-цур-зее фон Эйсену было присвоено воинское звание «контр-адмирал». Остальной экипаж был также щедро награжден после возвращения в Готенхафен. Но самую «щедрую награду» от фашистов получил Советский Союз: кроме 950 тысяч рейхсмарок, которые были выплачены за ледовую проводку «Комета», экипаж рейдера на Севморпути оставил множество «следов» — тайных баз и складов. А кроме того, 13 ноября 1940 года наш Северный флот потерял вместе со всем экипажем подводную лодку Д-1 («Декабрист»). И снова вдумчивый читатель спросит: «А при чем здесь североморская подлодка, погибшая через два месяца после перехода рейдера нацистов на Тихий океан и секретная “Базис Норд”?»

Дело в том, что одним из важнейших элементов морской блокады рейха в 1940 году должна была стать «нейтрализация» тайной базы нацистов на Кольском полуострове. Ведь, именно в ноябре 1940 года на Тихом океане появились беспощадные нацистские охотники за транспортом стран Британского союза. Океанскую «ягдгруппу» составили вспомогательные крейсеры «Комет» (рейдер «В», «Корабль № 45». — *Авт.*) под командованием фрегаттен-капитана Кептеля и «Орион» (рейдер «А», «Корабль № 36». — *Авт.*), который под командованием фрегаттен-капитана Курта Вейхера пришел в тихоокеанские воды южным путем.

За короткое время были перехвачены и потоплены английские суда «Ранжитан», «Триадик» и «Триастер», новозеландские транспорты «Холмвуд» и «Комату», австралийское судно «Триона», норвежский транспорт «Винни», уничтожено несколько фосфатных заводов на острове Науру. Таким образом, они устроили настоящую бойню в Южных морях, хорошо знакомых германским военным морякам. Не является секретом, что даже непроверенная информация о подготовке и предстоящем выходе вражеского рейдера на океанские коммуникации представляет большую угрозу для любой воюющей страны мира, особенно если эта страна — островная Великобритания. Ведь на его поиски приходится выделять в различные океанские районы несоизмеримо большие силы национального военного флота. Кроме того, все торговые суда приходится сводить в конвои, прикрывать их



боевыми кораблями, вне зависимости от района перехода (в зависимости от ценности грузов включать даже линейные силы). К тому же по различным причинам каждый торговый конвой, и особенно с ценными грузами, длительное время может простаивать в портах погрузки в ожидании сбора и выхода всего конвоя. Выход «Комета» по Севморпути на Тихий океан сначала действительно остался незамеченным для британской разведки. Но в октябре 1940 года некая информация о нем все же достигла Британских островов. И 2 ноября (за десять суток до исчезновения Д-1. — *Авт.*) в одной из английских газет появилась статья о проводке Северным морским путем в навигацию 1940 года с запада на восток подводной лодки и германского парохода. Без сомнения, они рассматривались как один корабельный отряд.

Это заявление верно отчасти: советскую подлодку Ц-423 по Севморпути вели отдельно, а гитлеровский крейсер «Комет» — отдельно. Вероятно, наша «щука» и сопровождающие ее суда расчищали дорогу «Комету» на случай, если на его пути появится какое-то нежелательное для встречи судно. Конечно, топить встреченное судно никто бы не стал, но под подходящим предлогом оно бы было отправлено в ближайший советский арктический порт (с глаз подальше). Но с Британских островов и подлодка и рейдер вполне могли видаться в «связке». Тем более что именно октябрь 1940 года стал самым удачным месяцем у подводников контр-адмирала Дёница. В те дни «серые волки» потопили более 60 союзных транспортов и устроили настоящую охоту за немногочисленными английскими конвойными кораблями. А в ночь на 4 ноября фашистская подводная лодка U99, незаметно подкравшись к конвою, кроме быстроходного транспорта уничтожила сразу оба вспомогательных крейсера из его охранения — «Патроклес» и «Лорентик». Эта потеря, при постоянной нехватке у Королевских ВМС конвойных кораблей, задержала на неопределенный срок выход уже 4 конвоев (два шли от Британских островов и два — «обратных» конвоя). На следующий день подводных «разбойников» поддерживали и надводные рейдеры.



Утром 5 ноября 1940 года к югу от Гренландии броненосец «Адмирал Шеер» потопил английский транспорт «Мапон», а вечером — полностью разгромил идущий из Галифакса союзный конвой НХ-84. Были уничтожены сразу 7 транспортов и единственный охранявший их вспомогательный крейсер «Джервис Бей». Два британских конвоя из Галифакса и конвой с Бермудских островов были немедленно возвращены в базы. Экономические, финансовые и боевые потери Великобритании были огромны. Практически на месяц вся система атлантических конвоев союзников не действовала, а порты формирования конвоев были просто переполнены транспортами и судами с войсками и военными грузами.

На поиски «Адмирала Шеера» английское Адмиралтейство бросило линейные крейсера «Худ» и «Рипалс», 3 крейсера из 15-й эскадры и 6 эсминцев. Линейные корабли «Нельсон» и «Родней» немедленно вышли на патрулирование в район Исландских и Фарерских островов. Но все попытки отыскать фашистский рейдер были тщетны. Он словно бы растворился в безбрежной Атлантике. Только через 2 недели было восстановлено нормальное движение конвоев к Британским островам и обратно.

Скрытный переход «Комета» по Севморпути, многочисленные успехи гитлеровских рейдеров в тихоокеанских водах, и успехи «Адмирала Шеера» в Атлантике английские морские разведчики объединили общим знаменателем — «Базис Норд». К ноябрю 1940 года она превратилась для британского Адмиралтейства в чрезвычайно сильный «раздражитель», который и мог стать смертельным для экипажа Д-1, как и экипаж Щ-423, в неурочное время проводивший отработку в Мотовском заливе. Ведь к этому времени о местонахождении «Базис Норд» британская разведка знала с высокой достоверностью — от захваченных в плен моряков из экипажей судов снабжения и метеосудов. Тем более что и сам район Мотовского залива английские разведчики знали неплохо.

Еще в начале 1930-х годов боевые корабли Королевских ВМС, охранявшие в Баренцевом море британских рыбаков, пополняли здесь запасы пресной воды и отстаивались в непогоду. Только в



марте—апреле 1930 года, по сводкам Главного управления пограничной и войск ОГПУ, английский легкий крейсер «Катедио» заходил в Мотовский залив более 5-ти раз, «исчезая» здесь почти на 12 часов. А в августе 1937 года английская подводная лодка типа «Оберон» даже всплыла в надводное положение в Екатерининской гавани, прямо на глазах у краснофлотцев, строивших береговую казарму будущей Главной базы Северного флота. После обнаружения советским катером, она погрузилась и под перископом ушла из Кольского залива. Позднее выяснилось, что перед заходом в залив на мурманское побережье она высадила разведывательную группу, а затем, незаметно для советских наблюдателей, сняла разведчиков. В каких заливах Кольского полуострова она еще побывала за это время, конечно, установить не удалось. Однако появление в районе Кольского или Мотовского заливов 13 ноября 1940 года британского подводного «охотника», который бы искал здесь фашистские субмарины, — совершенно реально. Ведь о том же, что тайная база нацистов в Западной Лице еще в сентябре официально закончила свою деятельность на Британских островах, естественно, не подозревали.

Советская Д-1 в Мотовском заливе могла быть воспринята англичанами как новая нацистская подлодка, готовящаяся для действий на тихоокеанских коммуникациях стран Британского союза. Вот каким образом поход океанского «оборотня» на восток предопределил судьбу советского подводного экипажа и породил одну из не раскрытых и сегодня тайн советской эпохи. Но не меньшей загадкой для нас остается и

## Тайна памятника на берегу реки Паз

Издавна Скандинавский полуостров притягивал к себе внимательные взгляды военных во многих странах мира. Но скандинавские государства, проявив здравый государственный смысл, всемерно стремились избегать военных столкновений. Даже в годы Первой мировой войны им удалось соблюсти своеобразное равновесие в отношении как к Германии, так и к Великобритании,



а также их союзников. Однако первые «звоночки» для скандинавов тогда все же раздались: норвежский и шведский торговые флоты были вынуждены удовлетворять нужды и той и другой стороны, большая часть продукции шведской тяжелой промышленности и железная руда из района Кируна — Елливаре шла в Германию. А в августе 1918 года Великобритания принудила Норвегию провести минирование в районе Кармёй и тем самым завершить минирование Северного прохода.

И все же Скандинавским странам вновь удалось выйти из войны с твердым убеждением, что нейтралитет должен остаться главным принципом их внешней политики.

Накануне Второй мировой войны казалось, что им можно вернуться к межгосударственному курсу 1914—1918 годов, но за это время в положении Скандинавских стран произошли серьезные и опасные изменения.

Нацисты, пришедшие к власти в Германии, не забыли ни так называемую «голодную блокаду» времен Первой мировой, ни ту роль, какую бы могла сыграть Норвегия для Германии, если бы еще тогда предоставила немцам свои военно-морские базы. В то же время с начала 1920-х годов в Баренцевом и Белом морях появилось множество английских и норвежских рыболовецких и зверобойных судов, проводивших откровенно хищнический лов рыбы и забой морского зверя. Особую активность англичане проявили в октябре 1929 года, когда разгорелся советско-китайский вооруженный конфликт на Дальнем Востоке. А чтобы чувствовать себя увереннее, пришли в Баренцево море с вооруженной охраной: британский легкий крейсер «Катедио», 2 миноносца и 6 военных тральщиков, которые затем более 4-х лет базировались на норвежские порты Варде и Петсамо. По воспоминаниям советских морских пограничников, в те годы они действовали в наших северных территориальных водах вполне уверенно, видно, хорошо помня поговорку: «Кому дозволена цель, тому дозволены и средства». Тем более что настоящих боевых кораблей на нашем Севере у Советской России так и не появилось. Переброска же их с Балтики была невозможна, так как англичане отказывались пропускать их через Северный проход у Британских островов.



Все изменилось после строительства Беломоро-Балтийского канала, который позволил не только приступить к созданию нового Северного флота, но и в случае военной угрозы мог успешно перевести в Заполярье легкие силы с Балтики. Одновременно этот водный путь сократил расстояние от балтийских портов до Шпицбергена и до портов северного побережья Сибири. А через Мариинскую систему и Волгу связал Кольский полуостров удобным водным путем с внутренними областями страны и даже с Каспийским морем. Ох, уж эти спирали истории! Жаль, что в России о них не помнят, а вспоминают, когда убеждаются, что вновь «получилось, как всегда».

Меж тем, пока рудники Лотарингии продолжали оставаться в руках Франции, германская военная машина целиком и полностью зависела от поставок шведской железной руды. С началом новой Мировой войны перед рейхом, как и предполагали аналитики, вновь возник «призрак голодной блокады». Победить его можно было только тем, что немцы должны были первыми блокировать Британские острова, то есть — использовать самый эффективный способ нанести поражение Великобритании — парализовать английскую экономику. И роль в этом норвежских баз — стала одной из заглавных. Практически весь ноябрь и декабрь 1939 года в Германии велись переговоры с лидером партии «Национальное объединение» Видкуном Квислингом, который был твердым сторонником нацистских взглядов Адольфа Гитлера. Он рассчитывал с помощью германских войск свергнуть норвежскую королевскую семью и встать во главе новой Норвегии. Пока велись эти переговоры, грянула советско-финская война. Ее начало внесло в международные отношения новые и потенциально опасные черты. Переход советских войск через финскую границу сразу же вызвал прилив симпатий к Финляндии на Британских островах, во Франции и в Скандинавских странах. Однако Германия была вынуждена руководствоваться положениями германо-советского договора, не вмешиваясь в конфликт, но и не умирив СССР. В результате антигерманские настроения в Скандинавии стали нарастать, что, в свою очередь, породило усиление проанглийских настроений.





И счастье немцев, что они своевременно заметили приготовления десантного корпуса англичан и французов к высадке на Кольский полуостров, который после окончания советско-финской войны был перенацелен на Норвегию, и опередили союзников. В ином случае новая военная катастрофа Германии была бы неизбежна. Причем, как показала мировая история, именно это опережение позволило Гитлеру поработить половину Европы, а затем напасть на Советский Союз. Поторопились они проникнуть и в норвежскую провинцию Финмарк, расположенную на берегах Варангер-фиорда и залива Петсамо. И в главе 4 еще будут рассмотрены некоторые исторические факты, из-за существования которых порт Лиинахамари будет превращен нацистами в сверхкрепость.

А ниже хотелось бы рассказать о том, что привлекло не менее полуроты немецких солдат на западные берега залива Петсамо задолго до нападения Германии на СССР. И не только привлекло, но и оставило здесь их навеки!

Из всех заполярных тайн Третьего рейха, наравне с тайнами «Базис Норд», Лиинахамари и Мурманской канатной дорогой, самой необъяснимой остается тайна памятника 32 немецким солдатам на западном берегу реки Паз (у поселка Янискоски), где была сделана надпись на немецком языке: «Они отдали жизнь за фюрера. XII.1939 — III.1940». Ниже вам будут предложены две версии о том, почему в годы советско-финской войны на территории Финмарк погибли военнослужащие вермахта. Правда, после прошествия 70 лет будет сложно отдать предпочтение той или иной версии, так как живых свидетелей тех трагических событий, судя по всему, не осталось. Но, если на то будет согласие германской стороны, то после соблюдения различных официальных формальностей можно будет произвести вскрытие этой братской могилы хотя бы для того, чтобы уточнить обстоятельства гибели солдат и перезахоронить их на Родине.

Итак, версия первая — геологическая. Эту версию, правда, в ответе на вопрос о существовании в Заполярье немецкой подвесной канатной дороги подсказал в своих воспоминаниях «Заполярье — судьба моя» бывший командующий 14-й армией



генерал-лейтенант Владимир Щербаков. Он записал: «Думается, что практичные немцы не стали бы возводить такое солидное сооружение только лишь для снабжения войск. Обратный ход вагонеток использовался для вывоза медно-никелевой руды из района Петсамо, а примерно с 1943 года также из района Никеля. Непрерывно осуществлялся вывоз стратегического сырья». Что подразумевал заслуженный советский генерал?

Еще в XVI веке уроженец Швеции Олаус Магнус, с целью распространения папских индульгенций побывавший на заполярной окраине Скандинавии, в своем труде об истории северных народов рассказал, что в Кольском округе есть свинец, серебро и золото. Тогда же русские люди, проживавшие в Печенге, положили начало промывке золота в стране саамов.

Первая информация о небольших россыпях золотоносных песков поступила в 1868 году из района реки Тана (Энарейоки), которая протекает западнее Печенги. За 10 лет здесь было намыто до 10 пудов золота. На следующий год не менее интересная информация поступила уже с берегов реки Ивалоюки, что северо-западнее истока реки Паз. Причем здесь было намыто почти 6 килограммов золота. Но неожиданно любые разговоры о золотоносном песке на Кольской земле прекратились. Зато через два столетия появилась информация о значительных здешних запасах серебряно-свинцовых руд. Правда, эта информация, похоже, искусственно, прервалась после появления первых же сообщений в прессе. И любая информация о золотодобыче и о добыче серебряно-цинковой руды в провинции Финмарк исчезла.

Немецкие и шведские горнопромышленники неоднократно пытались добывать эти руды на Мурманской земле. Имеются сведения, что в 1890 году у губы Долгой было добыто около 8 тысяч пудов свинцовой руды. Компания, созданная для эксплуатации Печенгского месторождения, только приступила к работе и вскоре распалась «вследствие возникшего процесса и недостатка капитала». Все эксплуатационные документы и технические карты исчезли вместе с руководством компании.



В 1903 году германо-шведский капитал заинтересовался месторождением железа Зюдварангера. Для его разработки были построены крупный рудник «Вирневанд» и перерабатывающая фабрика в Киркенесе. В 1909 году для проведения рудных поисков на Печенгской земле немецкие промышленники учредили «Русско-немецкое горнопромышленное общество». В первую очередь они исследовали казавшиеся перспективными жилы свинцово-цинковых руд, разведанные 4-мя годами раньше товариществом «Стефановиф-Острем». Затем заложили разведочные и неглубокие шахты на 2-х новых горных отводах. В течение 1910—1911 годов, затратив на разведку около 200 тысяч марок, немецкая компания якобы пришла к отрицательному заключению и прекратила работы. И вновь вся эксплуатационная документация и технологические карты бесследно исчезли вместе с русским управляющим где-то... в Германии. При этом когда в 1912 году российское Географическое общество для подтверждения наличия железной и свинцово-цинковых руд в недрах Зюдварангера направило в Печенгский район геолога С. Конради, то после общения с русскими промышленниками, участвовавшими в разработках «Русско-немецкого горнопромышленного общества», он с изумлением узнал, что «в пределы России руда не переходит, хотя по геологическому строению русский берег Паз-реки аналогичен норвежскому». А изумление было вызвано тем, что в действительности ни одна из разведочных работ нигде не перешла в настоящую эксплуатацию, а «исчезнувший» русский управляющий был найден убитым на берегу все той же Паз-реки. Эксплуатационной документации или иных документов, естественно, при нем не оказалось. Подозрения С. Конради в том, что изыскатели «Русско-немецкого горнопромышленного общества» где-то сделали на речных берегах некую весьма ценную находку, а ради этого даже был убит русский управляющий, усилились после проведения буссольной съемки и определения геологических контуров пород Печенгского района. Тогда была исследована полоса длиной в 50 верст и шириной в 10 верст, где неожиданно для мировой общественности были найдены... ультраосновные породы (перидотиты). Да-да, те самые, с кото-



рыми всегда связаны никелевые руды! Но столь же неожиданно было прекращено финансирование дальнейших геологических исследований, и С. Конради пришлось срочно вернуться в Санкт-Петербург, чтобы добиться продолжения финансирования работ, которые обещали успех.

Но началась Первая мировая война, а затем в России грянули Октябрьская революция и Гражданская война. И о находке просто забыли.

14 декабря 1920 года по Дерптскому (Юрьевскому) мирному договору между Советской Россией и Финляндией бывшая российская территория вокруг Печенгского залива была передана финской стороне. После передачи государственная советско-финская граница была проведена от юго-восточной окраины переданного района до западной части полуостровов Средний и Рыбачий. На полученной территории правительство Финляндии образовало область Петсамо с административным центром в поселке Печента (Петсамо).

Практически сразу же после официального оформления полученной от России территории Финляндия приступила к ее освоению. Летом 1921 года в поисках минеральных богатств участник геологической экспедиции, по экспедиционному списку студент-стажер, Хуго Торквист случайно обнаружил в каменных обломках у ручья Котсельйоки медно-никелевую руду.

В следующем году в Печенгу прибыл финский геолог с немецкой фамилией Хуго Хаузен. Познакомившись с рудным проявлением Котсельваара, он сделал заключение, что из-за небольших размеров участка залежи руд промышленного значения не имеют, но в полосе никеленосных пород, протянувшейся с запада на восток почти на 80 километров, могут оказаться более крупные месторождения. Дальнейшее геологическое изучение и поиски в Печенге проводили финские геологи Вейринен, Таннер и... немецкий геолог Вегман. Они выявили значительные месторождения Каула, Каммикиви и несколько других рудных проявлений. А в 1926 году приступили к разведке буровыми скважинами месторождений Каммикиви, подававшие на первых порах наибольшие надежды. Этим же летом пробурили первые скважины и



на месторождении Каула. В общем, сразу же бросается в глаза, что финские рудные месторождения активно исследовали геологи с немецкими фамилиями. Неудивительно, что в 1934 году компания «Фридрих Крупп» создала в Петсамо свое экспертное представительство. Через два года — новый ход! Здесь же была организована германо-итальянская рыболовная компания «Джисмонди», которая без длительной раскачки сразу же начала переговоры с Финляндией о приобретении в аренду побережья Печенгского залива... на 99 лет. Может, немецкая полурота была доставлена на берега реки Паз, чтобы защитить эту весьма нужную рейху местность от возможного занятия советскими войсками?

Версия вторая, не менее любопытная, — военная.

В декабре 1939 года вышеупомянутый Видкун Квислинг представил план ввода немецких войск в Норвегию так называемыми «политическими» средствами. Он предложил прислать в Германию заранее отобранную группу своих сторонников для интенсивной военной подготовки с целью их дальнейшего использования в качестве переводчиков и проводников для германских подразделений особого назначения, которых планировалось переправить в Осло на судах, перевозящих уголь. Дальнейшие их действия предполагалось координировать с помощью специально разработанного плана «Studie Nord» (эскизный проект «Норд»). В первом броске, кроме подразделений спецназначения, планировалось использовать в воздушном десанте и на транспортных планерах либо 22-ю пехотную дивизию вермахта, либо горнострелковые части.

Изначально планировалось взять под контроль немецких десантников 6 относительно небольших районов Норвегии, где было сконцентрировано большинство пронемецки настроенного норвежского населения, норвежской промышленности и торговли, что автоматически предполагало взять под контроль всю страну. Это были:

1. Район вокруг Осло-фиорда.
2. Узкая прибрежная полоса в Южной Норвегии от Лангсунна до Ставангера.
3. Берген и его окрестности.



4. Район Тронхейма.
5. Нарвик.
6. Тромсе и .... провинция Финмарк...

Захват последней не представлял для Германии серьезного военного интереса, но зато она позволяла гитлеровской военной промышленности удовлетворять многие экономические интересы. Здесь, несомненно, были задействованы немецкие горные стрелки. А далее, повторюсь, до подробного исследования захоронения на берегу реки Паз, можно лишь предположить, как развивались события.

Итак, 1 марта 1940 года Финляндия обратилась к Англии и Франции с просьбой объявить условия, на которых оба государства могли бы оказать финнам вооруженную помощь. В Хельсинки сделали все возможное, чтобы копия этого документа обязательно попала в Москву. А, возможно, и в Берлин. В обстановке, когда Красная армия в принципе уже добилась победы, а дальнейшее продолжение военных действий грозило их распространением на всю Скандинавию, советское правительство выразило согласие на прекращение вооруженного конфликта. Мирные переговоры начались 10 марта 1940 года.

В то же время Великобритания и Франция, получив обращение финнов, откликнулись на нее и направили в Осло и в Стокгольм ноты с требованием согласия на использование норвежских и шведских баз, а также на пропуск через эти страны союзного экспедиционного корпуса. Данная информация уж точно попала в Берлин. Вот здесь-то и мог сработать истинно немецкий прагматизм.

Как уже было рассказано выше, несколько групп германского спецназа к началу марта уже были готовы к проникновению в 6 спланированных районов Норвегии. В свете того, что угроза высадки англо-французского десанта стала совершенно реальной, вероятно, с помощью планеров они были высажены в районы ожидания, а затем по условному сигналу начали выдвижение. Из всех назначенных районов только в провинции Финмарк еще продолжались боевые действия. В иных районах,



даже если группа немецких военнослужащих и сталкивалась с норвежскими подразделениями, то, скорее всего, немцы не открывали огня и были пленены. А вот на реке Паз — здесь все получилось иначе. Кто первым открыл огонь: немецкий спецназ, советские стрелки или финские егеря, вряд ли мы установим. Но результат оказался не в пользу немцев — и 32 германских солдата остались навсегда на западном берегу реки Паз.

И еще одна, но очень «шаткая» версия, — добровольцы из «Бранденбурга». Настоящие диверсанты, хоть немецкие, хоть советские или иные, никогда не оставляют за собой следов, способных рассказать непрофессионалу о своем участии в диверсии. Более того, указать, что, например, случайное разрушение какого-либо сооружения или несчастный случай с тем или иным известным официальным лицом — это диверсия или заказное убийство. И уж тем более крайне редко оставляют после своей смерти письменные подтверждения.

За годы советско-финской войны добровольцами в финскую армию вступили граждане 26 стран. Общее количество волонтеров достигло численности полноценной отмотобилизованной дивизии — до 14 тысяч человек. Правда, 70 % из них не были знакомы с военной службой и просто пошли воевать с большевиками, о чем они заявляли прямо по приезду. Поэтому перед отправкой добровольцев на передовую приходилось направлять их для подготовки в учебный центр Кеми-Торнио. Неудивительно, что большинство из добровольцев приняли участие в боях лишь в последние две военные недели. А 2 тысячи англичан и 1 тысяча эстонцев вообще не попали на фронт.

Официальной информации о появлении в границах воюющей с СССР Финляндии германских добровольцев нет. Зато известно, что после заявления регента Венгрии адмирала Миклоша Хорти о готовности отправить на советско-финляндский фронт почти 20-тысячный корпус более 400 добровольцев, не дожидаясь государственного решения, приехали в Финляндию самостоятельно. Могли ли венгры или мадьяры, находящиеся на германской службе, приехать сюда по венгерским паспортам? Вполне — могли!



Другой группой добровольцев могли стать немецкие «туристы» или «торговые представители», о которых после вторжения вермахта в Норвегию и Данию неоднократно писала западная пресса, и в первую очередь английские и норвежские газеты. Конечно, эти статьи можно было объяснить желанием политического и высшего военного руководства Великобритании хотя бы подобным образом оправдать легкость, с которой Гитлеру удалось захватить Данию и Норвегию. И тем самым даже превзойти кайзера Вильгельма II в стремлении получить для Германии прямой выход к арктическим морям. А может, именно здесь есть доля правды?

Известно, что в октябре 1939 года при оперативном управлении Абвер-II (организация диверсий, шпионажа, психологической войны и создание так называемых «пятых колонн» за границами рейха. — *Авт.*) была сформирована особая «учебно-строительная рота». На ее значение для нацистской Германии указывает уже то, что через несколько недель эта рота была развернута в «800-й учебно-строительный батальон», который, в свою очередь, уже в 1940 году был развернут в отдельный полк особого назначения «Бранденбург-800». Его задачи, структура и личный состав прямо указывали на агрессивность намерений создателей.

Первый батальон полка особого назначения, предназначенный для проведения террористических и диверсионных действий на Востоке, дислоцировался непосредственно в Бранденбурге. Он был сформирован из прибалтийских немцев и фольксдойче — выходцев из Восточной Европы, которые владели славянскими и прибалтийскими языками. Второй батальон предназначался для проведения акций на западе, и в первую очередь — против Британских островов. Этот батальон был расквартирован в Рейнской области — в городке Дюрен. Соответственно, многие его офицеры и часть солдат уверенно владели английским языком. Третий батальон стоял в городке Унтер-Вальтерсдорфе (под Веной) и предназначался для действий на юго-востоке Европы. Большинство его солдат и офицеров были немцами, мадьярами или выходцами из балканских стран. Кроме полка «Бранденбург-800» в распоряжении Абвера-II состояли: полки особого назначения





«Курфюрст» («Князь»), «Бергман» («Горец») и «Роланд», 287-й и 288-й отдельные батальоны особого назначения и батальон «Нахтигаль» («Соловей»). Они состояли из уроженцев Австрии, Прибалтики, Кавказа, Средней Азии и Украины.

Особыми звеньями абвера за рубежом стали филиалы так называемой «Кригсорганизаций» («КО», «Военная организация»), которые были организованы в различных странах-союзниках Германии. Ими руководили немецкие военные атташе. Был КО и в Финляндии, им руководил кадровый сотрудник абвера фрегаттен-капитан Александр Целлариус. Таким образом, теоретически на берегах реки Паз вполне могли оказаться как «бранденбуржцы» любого из батальонов, так и личный состав иных частей и подразделений особого назначения, направленные сюда с пока еще не установленной целью.

В боевых условиях, когда и финским и советским солдатам порой было просто некогда разбираться, с кем произошла внезапная встреча в лапландской тундре, допустим, случайно оброненная фраза на славянском или английском языке могла стать спасительной для незваных «гостей». А могла — и подписать им смертный приговор. Ведь встречный бой всегда скоротечен, и чаще всего его выигрывает тот, кто первым обнаружит и атакует противника. Вы спросите: «А при чем здесь диверсанты из «Бранденбурга-800»?»

Дело в том, что 2 декабря 1939 года, быстро заняв порт Петсамо, советские полки 52-й стрелковой дивизии (СД) под командованием комбрига Н. Никишина начали активное продвижение в юго-западном направлении к... железнорудному бассейну Колосйоки. В усиление батальонов Никишина из состава 104-й горнострелковой дивизии (командир комбриг В. Щербаков) был сформирован отряд лыжников под командованием капитана Знаменского, который вместе с 52-й СД совершил рейд вглубь финской территории — до городка Наутси.

В связи с тем, что основная часть финской армии была сосредоточена на Карельском перешейке, в Заполярье находились всего лишь 2 роты Корпуса охраны границы и местный отряд Корпуса охраны (шюцкора) с приданной им артиллерийской



батареей. Уже во время боевых действий эти подразделения, усиленные 2 батальонами пехоты и саамским батальоном местной обороны, были сведены в Отдельную группу «Лапландия» под командованием генерал-майора К. Валлениуса. Понимая, что финская 4-батальонная группа вряд ли выстоит в бою с 3 советскими стрелковыми дивизиями полного состава, усиленными танковой бригадой, Валлениус избрал наиболее разумную в тех условиях тактику «лыжных боев». Следуя ей, финские лыжники стремительно атаковали растянувшиеся почти на 20 километров подразделения 52-й дивизии с флангов и с тыла, устраивали многочисленные засады на пути их продвижения.

Лыжный отряд Знаменского шел в авангарде дивизии Никишина. Финны попытались его окружить, и, имея численное превосходство, — уничтожить. Однако их замысел не удался. После захвата Наутси, умело отражая все атаки финнов, лыжники Знаменского с ценными разведсведениями благополучно вернулись в расположение 52-й дивизии. Капитану Знаменскому за умелое командование подразделением и проявленный героизм было присвоено звание Героя Советского Союза. Эти сведения, вероятно, были крайне важны, так как после их получения 52-я СД остановила свое наступление и заняла оборонительные рубежи в озерном участке Пораярви. А может, в одном из этих боев она и столкнулась с немецкими «добровольцами»?

Еще одну гипотезу подсказала открытая информация о создании специальной авиаэскадрильи с красноречивым названием «Командование Япония» («Kommando Japan»), которую удалось отыскать уже во время подготовки этой книги к изданию.

Основатель специальной авиаэскадрильи гауптман Хайнц Браун именно аэродром Наутси избрал основным аэродромом для базирования своих самолетов. Могли ли немецкие военнослужащие охранять этот аэродром? Теоретически — да! А на практике — стоит внимательно изучить! Но подробно о «Командовании Япония» будет рассказано в главе 3.

Что произошло в те дни на западном берегу реки Паз? Было ли здесь в декабре 1939 года боестолкновение немецких «добровольцев», или в марте 1940 года немецких горных стрелков, на-



правленных для охраны, например рудника Каула, с советскими лыжниками Знаменского или финскими лыжниками Валлениуса, покажет время. И, надеюсь, дальнейшие поиски в германских или финских архивах! А может, их гибель предсказали английские дешифровальщики, которые прочитали одно из «загадочных» сообщений?

## Арктический след «Энигмы»

Сегодня немногие могут толком рассказать об устройстве, которое было создано в начале XX века и названо «Энигма», что в переводе с древнегреческого означает «загадка». А уж тем более, что за арктический след оно могло оставить для человечества. Однако уверен, что и всем сегодня будет любопытно восполнить этот пробел в знании одной из самых больших загадок Второй мировой войны. Правда, придется начать эту историю с совершенно незапамятных времен.

Первым шифровальщиком в мире считают некоего египетского писца из города Менет-Хуфу, который в 1900 году до н.э. на гробнице знатного человека по имени Хнумхотен выбил текст необычными иероглифическими символами вместо привычных иероглифов. При этом, бесспорно, писец использовал здесь один из основных элементов шифрования — умышленное преобразование письменных символов. По мере совершенствования древнеегипетской письменности росло количество усыпальниц почитаемых умерших, и все более изощренными становились преобразования текстов на стенах гробниц. Но постепенно многие надписи стали преследовать иную, самую важную для криптографии цель — секретность. В некоторых она была нужна для усиления тайны и, следовательно, колдовской силы поминальных текстов. Однако чаще писцы и те, кто заказывал им надписи, использовали секретность, чтобы заставить прохожего прочитать эти эпитафии и тем самым выразить умершим благословения, которые содержались в надгробных надписях. Так добавление элемента секретности во время преобразования иероглифов по-



родило науку-криптографию. Но наша жизнь устроена так, что «любое действие обязательно порождает противодействие».

В Индии, стране с древней высокоразвитой цивилизацией, люди с незапамятных времен пользовались несколькими разновидностями тайнописи. Именно здесь впервые в истории человечества криптография была использована в политических целях.

Так, в древнеиндийском трактате об искусстве управлять государством, написанном между 321 и 300 годами до н.э., рекомендовалось, чтобы индийские послы в различных странах давали своим агентам задание с помощью тайнописи. Но здесь же им было указано на активное использование криптоанализа при добывании разведывательных данных: «...пусть посол осведомится о происходящем у врага из речей нищих, пьяных, сумасшедших, спящих или из условных знаков, надписей, рисунков в храмах и местах паломничества».

Европейцы начали использовать криптографию во времена средневекового феодализма. Правда, изначально тайнопись применяли очень редко и непостоянно. В архивах Венеции удалось отыскать шифр от 1226 года, где в нескольких словах, находящихся в различных местах послания, вместо гласных букв стояли крестики и точки. Самый древний в Европе зашифрованный документ удалось найти в архивах Ватикана, он представляет собой небольшой список имен, составленных в 1326—1327 годах, где были использованы условные слова. Первый же научный трактат по криптоанализу увидел свет в 1466 году. Здесь, его автор, флорентийский купец Леон Альберта, не только описал характерные особенности латинского языка, но еще и решение задачи вскрытия шифров на основе анализа повторяемости букв в тексте и рассмотрел некоторые вопросы повышения стойкости шифров.

Но настоящий переворот в криптоанализе произвел в XIX веке прусский офицер из 33-го пехотного полка Фридрих Казиский. После выхода в отставку в 1863 году он издал в Берлине небольшую книгу «Искусство тайнописи и шифрования», где опубликовал универсальный метод вскрытия шифров и тем самым — начал новую эпоху в криптоанализе. Однако из-за простоты оформления издания тогда мало кто обратил на нее внимание. И напрасно!



Если бы уже тогда криптоаналитики воспользовались многоалфавитностью, то дешифровальное дело шагнуло бы далеко вперед много раньше, чем это состоялось на самом деле. Тем более что дешифровальные службы к этому времени работали в штабах практически всех европейских армий. В том числе в германской, а затем — и в гитлеровской армии. Но эти данные всегда оставались одним из главнейших секретов немецкой армии. И только отдельные их составляющие стали нам известны.

В Германии задолго до создания Главного управления имперской безопасности вопросами шпионажа занимался абвер. С 1933 до 1939 года у абвера не было своей собственной дешифровальной службы. Являясь частью вермахта, военная разведка сильно зависела от военных дешифровальных органов, которых было четыре: один в Верховном главнокомандовании для всего вермахта и по одному в каждом из видов германских Вооруженных сил — армии, военного флота и авиации.

Меж тем еще в начале 1919 года в германском министерстве иностранных дел была создана собственная криптоаналитическая спецслужба — так называемое отделение «Z». Ее возглавил молодой армейский офицер, ранее служивший в службе радиоперехвата кайзеровской армии Курт Зелхов. Первоначально служба «Z» была укомплектована недавними сослуживцами Зелхова. Однако после прихода к власти Адольфа Гитлера ее ряды стали заметно разрастаться.

В 1939 году криптоаналитиков в службе «Z» стало столько, что их пришлось разделить на две группы. Первая под руководством доктора математики из Гейдельбергского университета Кунце занималась шифрами, причем ее состав и подбор кадров производился исходя из их математических способностей. Вторая группа тяготела больше к лингвистике, а потому взяла на себя вскрытие кодов. Ее отделениями руководили специалист по восточным языкам Шауффлер и прирожденный лингвист Пашке. Все руководители групп начали заниматься криптоаналитикой еще до начала службы в службе «Z», но успехи Кунце были самыми впечатляющими. На его счету вскрытие нескольких английских шифров и французского дипломатического кода в 1920-х годах, а



также двух японских машинных шифров, известных американским криптоаналитикам под условным названием «оранжевый» и «красный».

Дешифрованные в группах «Z» материалы поступали непосредственно Курту Зелхову, который затем отправлял их дальше — министру иностранных дел Третьего рейха Иоахиму Риббентропу. А тот, в свою очередь, на их основе готовил служебную записку для ознакомления рейхсканцлера Гитлера. Однако выяснилось, что гитлеровский МИД не всегда по достоинству оценивал полученную информацию.

С началом Второй мировой войны набор в службу «Z» осуществлялся в пожарном порядке. Дело дошло до того, что нацистам пришлось даже делать исключение, чтобы принять сюда людей «неарийского» происхождения. Так, Людвиг Дойбнер, еще в Первую мировую войну читавший русские военные шифротелеграммы, за успехи в дешифровании был отмечен званием «почетного арийца». А его сына Оттфрида, наполовину еврея, в память о заслугах отца взяли на работу в службу «Z» для чтения итальянской шифровальной переписки.

За время своей деятельности криптоаналитическая служба МИД Третьего рейха в общей сложности вскрыла шифры 34 стран мира, включая Великобританию, США и Францию.

Служба «Z» была отнюдь не единственной криптоаналитической службой в Третьем рейхе. В 1933 году, через несколько недель после того, как Гитлер назначил Германа Геринга министром авиации, бывший воздушный ас создал при министерстве авиации специальный отдел из 8 человек для осуществления как можно широкого радиоперехвата. Создатель назвал свое новое детище «Исследовательским отделом», но основная работа этого отдела была своеобразной. Его сотрудники подслушивали телефонные разговоры, перлюстрировали письма и дешифровали криптограммы. До марта 1942 года на главенство Геринга над «Исследовательским отделом» никто не претендовал, но неожиданно его работой заинтересовался лично министр внутренних дел и шеф тайной полиции Третьего рейха рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер, и после двухлетней борьбы в 1944 году «Исследовательский отдел» пере-



шел в его непосредственное подчинение. Уважаемый читатель, вы, верно, устали от «прелюдии» к «Энигме»? А потому заканчиваю ее и перехожу к использованию «загадки» в Арктике.

Каждая из этих структур Третьего рейха постоянно использовала в своей работе весьма любопытное устройство для автоматического шифрования своих сообщений.

Это устройство было любимым детищем немецкого изобретателя Артура Шербиуса — одного из основателей фирмы «Шербиус и Риттер», которая в межвоенные годы принимала участие в разработке различных механизмов и устройств для германской промышленности: от турбин до подушек с подогревом. Именно Артур Шербиус назвал свое создание древнегреческим словом «загадка». В общих чертах физическая природа работы нового секретного устройства состояла в следующем.

Нажатие клавиши на клавиатуре «Энигмы» замыкало электрическую цепь, состоявшую из коммутационной панели, трех дисков и рефлектора. На правой стороне каждого диска находилось 26 контактных иголок, служивших входами для электрического тока, генерируемого нажатием клавиши. На левой их стороне располагались 26 контактных пластин, являющихся выходами для электротока, проходившего через диск. Каждый из трех дисков германской «загадки» мог вращаться вокруг горизонтальной оси отдельно от остальных или совместно с ними. После прохода через коммутационную панель и диски электроток направляется на рефлектор, который посылал его снова через диски и коммутационную панель, но уже по другому «маршруту».

Первая модель электромеханического устройства для автоматического процесса шифрования сообщений была весьма громоздкой и напоминала большой кассовый аппарат. Следующая модель выглядела как обычная пишущая машинка, и только третью модель можно было по праву назвать портативной. Шербиус развернул чрезвычайно энергичную деятельность по стимулированию мирового спроса на свои «Энигмы». В 1923 году он выставил их на съезде Международного почтового союза, а на следующий год добился, чтобы германское почтовое ведомство обменялось с



участниками очередного съезда этого союза приветствиями, зашифрованными с помощью шифровального устройства.

«Загадку» Шербиуса стали широко рекламировать германские пресса и радио, о ней было рассказано в учебнике директора Криминологического института австрийской полиции доктора Зигфрида Тюркеля. Однако из-за высокой стоимости новинки дела у ее создателя шли неважно: считанные экземпляры «Энигмы» были приобретены штабами нескольких государств. И — все! Однако, «не было бы счастья, да несчастье помогло».

В 1923 году британское Королевское адмиралтейство выпустило многотомную историю Первой мировой войны. Здесь прямо говорилось о том, что благодаря взлому германского кода Великобритания обладала явным преимуществом перед кайзеровской Германией. В том же году недавний военный министр Великобритании Уинстон Черчилль опубликовал свои мемуары, на одной из страниц которых он рассказал о том, как англичане взломали германский военно-морской шифр:

— В начале 1914 года в Балтийском море был потоплен немецкий легкий крейсер «Магдебург». Несколькими часами позже русские вытащили из воды тело утонувшего немецкого младшего офицера. Закостенелыми руками мертвец прижимал к своей груди немецкий военно-морской код...

6 сентября меня навестил русский военный атташе. Из Петрограда он получил депешу, в которой его уведомили о случившемся и о том, что в русском адмиралтействе при помощи захваченного кода удалось частично дешифровать некоторые из немецких военно-морских сообщений. Русские полагали, что как ведущая морская держава Англия должна получить в свое распоряжение этот код...

Нам было сказано, что если мы пришлем свой корабль в Архангельск, то русские офицеры привезут на нем немецкий военно-морской код.

Немецкие военные аналитики, всесторонне исследовав полученную информацию, а также проработав все факты, связанные с этими сообщениями, пришли к однозначному выводу, что использование именно «Энигмы» помогло бы не допустить утечки





подобной, смертельно опасной для Германии информации. И с 1925 года Шербиус приступил к массовому производству своего любимого детища, которое стало поступать во все спецслужбы и германские штабы. В годы новой Мировой войны ни одна из морских и воздушных операций в Северной Атлантике и арктических морях не обошлась без использования с той или иной целью устройств «Энигма».

Наиболее известными из них стали операции Королевского флота, которые закончились потоплением гитлеровских океанских гигантов — линейных кораблей «Бисмарк» и «Шарнхорст».

Так, о том, что линейный корабль «Бисмарк» вышел в море, английские радиоразведчики узнали из перехваченной шифровки люфтваффе, в которой некий старший офицер, находившийся в те дни в Афинах, запросил Берлин о местонахождении линкора, на котором проходил службу его сын. В ответ офицеру было сообщено, что «Бисмарк» следует в военно-морскую базу Брест. Перехваченная шифровка тут же была передана в Центр оперативной разведки английского Адмиралтейства. Это стало лишним дополнением к информации, на которую 22-летний сотрудник секции военно-морской разведки Гарри Хинсли обратил внимание, в ней говорилось, что гитлеровский линкор неожиданно прекратил обмен сообщениями с береговой радиостанцией в Вильгельмсхафене и установил радиосвязь с Брестом.

В эти дни в Атлантике находилось 11 английских морских караванов. Опасаясь за них, Королевское адмиралтейство мобилизовало на уничтожение германского линкора-гиганта все имеющиеся у него силы. На перехват «Бисмарка» вышли 2 однотипных английских линкора «Кинг Джордж V» и «Принс оф Уэльс», а также гордость Королевских ВМС линейный крейсер «Худ».

Меж тем 22 мая 1941 года германский отряд, состоящий из линкора «Бисмарк» и тяжелого крейсера «Принц Ойген», покинул Берген и направился к Датскому проливу. Следующим вечером он был обнаружен английскими крейсерами «Норфолк» и «Суффолк», которые навели на немцев свои главные силы. Около 6 часов утра 24 мая начался бой, который с самого начала не задался для англичан.



Уже вторым залпом «Бисмарк» накрыл линейный крейсер «Худ», на котором вспыхнул сильнейший пожар, и через несколько минут гордость Королевских ВМС взорвался. Линкору «Принс оф Уэльс» даже пришлось резко изменить курс, чтобы не попасть под шквал стальных обломков, которые поднялись после взрыва. Из более чем 1000 морков экипажа линейного крейсера было спасено только 3 человека. Однако английская эскадра продолжила преследование гитлеровских кораблей. Вечером, неожиданно для англичан, немецкие корабли разделились: «Бисмарк» повернул в сторону британской эскадры и быстро скрылся в снежном заряде, а «Принц Ойген» пошел на юго-запад. Для поиска гитлеровского линкора были подняты английские гидросамолеты, которые сначала обнаружили врага, а затем навели на него торпедоносцы с авианосца «Арк Ройял». Вечером 26 мая они провели первую атаку, которая не принесла ожидаемого успеха. И только после повторной атаки «Бисмарк» был вынужден снизить ход до «малого» и начать управляться машинами.

Отряд английских линкоров нагнал его около 9 часов утра 27 мая. Разгорелся ожесточенный бой. Через час после его начала вся артиллерия главного калибра гитлеровского океанского гиганта была выведена из строя, и лишь противоминные пушки еще 10 минут продолжали вести огонь. После того как они замолчали, британские линкоры стали расстреливать врага как учебную мишень. После получения приказа на его уничтожение англичане атаковали «Бисмарк» торпедами, и лишь после этой атаки германский линкор перевернулся через левый борт и навсегда затонул в океанских глубинах. Из более чем 2 тысяч человек немецкой команды спаслось не более сотни.

Другой, не менее характерный случай, когда англичане, зная германские шифркоды, умело использовали их для уничтожения одного из самых мощных оставшихся в составе кригсмарине линкоров — «Шарнхорста».

Разгром атлантического конвоя PQ-17 заставил английское Адмиралтейство временно запретить передвижение всех караванов, направляющихся в Мурманск и Архангельск вдоль северного



побережья Норвегии. Однако в ноябре 1943 года с наступлением полярной ночи этот запрет был снят.

Наиболее серьезная угроза океанским караванам к этому времени исходила лишь от линейного корабля «Шарнхорст». Его 11-дюймовые орудия уступали по своей огневой мощи 14-дюймовым орудиям самого крупного английского линкора «Дюк оф Йорк», но его максимальная скорость была на 4 узла больше, чем у потенциального противника.

Главным источником достоверной и оперативной разведывательной информации о планах командования кригсмарине в Арктике стали дешифровки «Энигмы».

20 декабря 1943 года главнокомандующий Королевскими ВМС адмирал Брюс Фрезер получил из дешифровального центра в Блетчли-Парке информацию о том, что два дня назад соединение германских военных кораблей во главе с линкором «Шарнхорст» получило приказание перейти в состояние трехчасовой готовности. Меж тем именно в этот день от северо-западного побережья Уэллса в Мурманск отправился караван JW-58B, состоявший из 19 сухогрузов и танкеров. Через три дня адмирал Фрезер вывел свои корабли в море, чтобы защитить идущий караван от «Шарнхорста». Он не имел никаких данных, что гитлеровский линкор готовится напасть на караван, однако 22 декабря он получил информацию, что немецкая авиация обнаружила конвой. Двух мнений здесь быть не могло: «Шарнхорст» ищет атлантический конвой.

26 декабря около 9 часов утра крейсер «Белфаст» из состава эскадры прикрытия JW-58B засек вражеский линкор и 5 сопровождавших его эсминцев, которые для скрытности атаки шли с выключенными радарам. А потому не подозревали, что англичане их уже обнаружили. Еще через полчаса английский крейсер открыл артиллерийский огонь по противнику, который попытался уклониться от нежелательной встречи. Очень скоро «Шарнхорст», воспользовавшись превосходством в скорости, оторвался от английского крейсера и продолжил поиски каравана.

В 13.43 командующий ударной группой адмирал Эрих Бей, имевший свой флаг на линкоре, отпустил эскадренные миноносцы



в базу, и тем самым подписал смертный приговор собственному кораблю. Через 15 минут адмирал Бей решил возвращаться в базу, а еще через полтора часа он радировал о предполагаемом времени своего возвращения. При этом адмирал Бей не подозревал, что наперерез ему уже идут линейный корабль «Дюк оф Йорк» и крейсер «Ямайка». А с ними еще и несколько эсминцев.

Носовой радар на нацистском линкоре был выведен из строя английскими снарядами, а кормовой не мог контролировать обстановку прямо по назначенному курсу. Таким образом, немцы на всех парах шли навстречу своей гибели.

В 16.32 радар на «Дюке оф Йорке» обнаружил врага. «Шарнхорст» оказался зажатым между двумя английскими эскадрами, артиллерийская дуэль между ними стала заведомо неравной. Германские снаряды не могли пробить английскую броню, а английские рвали вражескую броню на части. Через полтора часа «Шарнхорст», лишенный преимущества в скорости, был добит торпедами английских эсминцев и затонул. Из 1968 человек экипажа удалось спасти только 36 моряков. Этому гитлеровскому линкору было суждено стать последним нацистским кораблем, который предпринял на Севере наступательные действия. С его потерей существенно снизилась боевая мощь кригсмарине.

Впоследствии стало известно, что успех этой операции удалось достигнуть благодаря чтению немецких шифровок, которые позволили английским адмиралам проникнуть в замыслы гросс-адмирала Дёница. И — соответственно — должным образом подготовиться к ответным мерам.

Другой стороной использования «Энитмы» стала ее работа над метеопрогнозами.

Успешность боевых действий на море и над морем всегда зависели от заслуживающих доверия прогнозов погоды. С началом Второй мировой войны, когда открытое поступление метеонаблюдений было прекращено, данные о погоде сразу же приобрели роль оружия особого рода, ради владения которым нацисты всемерно стремились попасть в районы так называемой атлантической «метеокухни». К таким районам они отнесли обширную североатлантическую область, заключенную между архипелагом



Шпицберген, островами Гренландия и Исландия. Ведь от надежного метеорологического прогноза зависела эффективность блокады Британских островов: прорыв в Атлантику тяжелых рейдеров под прикрытием дождевых зарядов и густого снега, возвращение в германские порты судов-блокадопрорывателей через Северный проход, а также воздушные рейды бомбардировочных эскадр люфтваффе на Лондон, да и многое другое. Однако своевременно, как и в случае с явным просчетом в топливном обеспечении германских тяжелых рейдеров, о возможности получения достоверных метеосводок из Северной Атлантики, и о том, кто во время войны будет этим заниматься на практике, — никто не задумался. Поэтому самым первым шагом, который сделали фашисты для получения информации о состоянии погоды над Норвежским морем, стало постоянное пребывание здесь двух подлодок, которые после израсходования в боях торпед были вынуждены продолжать свое океанское патрулирование (одна передавала погоду с западного направления, другая — с севера).

Лишь в начале 1940 года контр-адмирал Дёниц сумел убедить верховное командование, что такое использование его «серых волков» крайне расточительно для подводных сил кригсмарине. И вскоре для наблюдений за погодой на «метеокухне» в океан вышли небольшие метеорологические суда, которые были переоборудованы из мобилизованных рыбацких судов.

После нескольких неудачных попыток высадить на остров Ян-Майен своих метеорологов гроссадмирал Редер приказал весной и осенью ставить у этого острова на дежурство метеорологические суда.

Сегодня нам достоверно известно о плаваниях парового рыболовного траулера «Заксен», который, скрытно выйдя из тайной «Базис Норд» в сентябре 1940 года, успешно действовал несколько недель у побережья восточной Гренландии. А через полгода, весной 1941 года, это судно провело ледовую разведку в Датском проливе в интересах отряда тяжелых рейдеров (линкор «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». — *Авт.*) и затем более 80 суток вело метеонаблюдения в районе острова Ян-Майен.



О походах большинства метеосудов информация весьма скудна: чаще всего они просто исчезали в океане, так как очень скоро их деятельность была раскрыта англичанами. Гитлеровские экипажи самоотверженно выполняли поставленную задачу, но перед артиллерией специальных поисковых групп, состоявших из британских крейсеров и эсминцев, они были обречены. О том, что на борту таких и иных вспомогательных судов кригсмарине могут находиться «Энигмы», англичане узнали совершенно случайно.

26 апреля 1940 года, в разгар Норвежской операции, один из дозорных английских эсминцев — «Грифон» — обнаружил у побережья Норвегии находящееся на промысле голландское рыболовецкое судно «Поларис». Судно выглядело совершенно безобидно, однако капитан-лейтенант Джон Ли-Барбер только-только получил с соседнего дозорного эсминца сообщение, что англичане подверглись торпедной атаке со стороны примерно такого же траулера. Когда, под прикрытием артиллерийских орудий, досмотровая группа англичан на вельботе приблизилась к стоящему без хода «Поларису», то ее командир обнаружил на его корме замаскированный пулемет, а также находящихся рядом молодых мужчин крепкого телосложения. После того как англичане поднялись на палубу «рыбака», то практически сразу же обнаружили на его палубе два разряженных торпедных аппарата, прикрытых рыбацкими сетями.

На самом деле оказалось, что англичане захватили гитлеровское судно-ловушку С-26, которое действовало против английских подлодок и дозорных судов. В этом рейсе оно было использовано для доставки боеприпасов стрелкам 163-й пехотной дивизии, которые после захвата Кристиансанна заняли здесь оборону. Капитан С-26 не решился затопить свое судно, но успел выбросить за борт две сумки с секретными документами. Одна из них камнем ушла на дно, а другая осталась на плаву и, своевременно замеченная с «Грифона», была выгашена английскими матросами.

В поднятой сумке и на борту германского судна удалось найти достаточно документов и устройств, чтобы прочитать перехваченные немецкие шифровки за 22—27 апреля 1940 года.



Через год, 4 марта 1941 года, англичан ждал новый успех. В этот день английская поисковая группа, состоящая из 5 эскадренных миноносцев и 2 десантных кораблей (переоборудованных сухогрузов) с 3-м и 4-м отрядами английских коммандос на борту, отправились к Северной Норвегии. Так началась секретная операция Королевских ВМС под условным названием «Клеймор». Английские военные моряки начали диверсионный рейд на Лофотенские острова с целью уничтожения топливных резервуаров и заводов по производству стратегического сырья — рыбьего жира, который поставлялся в Германию как важнейшее составляющее глицерина для производства взрывчатых веществ.

Английские саперы-подрывники вместе с группами коммандос без противодействия со стороны гитлеровцев подорвали все намеченные цели. Результатом рейда стало уничтожение 4 миллионов литров горюче-смазочных материалов, несколько гитлеровских судов общим водоизмещением до 18 тысяч тонн и пленение 200 моряков немецкого торгового флота. С островов также было вывезено около 300 норвежцев, которые после прибытия в Англию влились в норвежские части на Британских островах.

Но главным успехом рейда стал захват почти исправной шифровальной машины «Энигма». Дело в том, что Королевскому адмиралтейству стало известно, что вдоль северных берегов норвежского побережья курсируют немецкие траулеры, на борту которых могли находиться шифровальные «загадки». И действительно, здесь удалось обнаружить германский траулер «Краб» («Кребс»). Первым же артиллерийским залпом с головного эсминца «Сомали» гитлеровское судно было повреждено, а капитан судна убит. При этом на беду гроссадмирала Редера, на нем была перебита радиоантенна и немецкий радист не мог сообщить об атаке английских эсминцев.

Связист поисковой группы лейтенант Маршалл Вармингтон предложил командиру эсминца «Сомали» и одновременно командиру группы, кептену Клиффорду Каслону возглавить призовую команду и внимательно обыскать немецкое метеосудно. В каюте капитана его ждала удача — 2 диска, которые предназначались для шифровальной машины, и 2 ключевые установки за февраль 1941 года для военно-морской «Энигмы». Шифровки, прочи-



танные в английском дешифровальном центре в Блетчли-Парке после захвата немецкого траулера «Краб» попали в секцию Королевской военно-морской разведки все к тому же Гарри Хинсли. В свои 22 года он был серьезным разведчиком, который предсказал в июньскую встречу гитлеровских линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» с авианосцем «Глориес» и 2 сопровождающими его эсминцами.

Если бы тогда в Адмиралтействе не отмахнулись от мнения юного разведчика, то столь нужный Королевским ВМС авианосец успешно бы добрался до Британских островов. Но в июне 1940 года его не послушали.

Находки на «Крабе» навели на мысль о проведении специальной операции по захвату шифрматериалов. С помощью радиопеленгаторов были обнаружены 2 германских траулера, передававших метеосводки из районов между Исландией и островом Ян-Майен.

На этот раз Хинсли проанализировал и подтвердил, что в Северной Атлантике в мае 1941 года находился в плавании траулер «Мюнхен». Более того, предположил, что, возможно, это метеосудно будет находиться в море еще и июнь. А это означает, что в случае успеха захвата судна удастся получить действующие ключевые документы. Для захвата германского траулера в море вышла мощная корабельная поисковая группа из 3 легких крейсеров и 4 самых быстроходных в Королевских ВМС эсминцев.

7 мая 1941 года королевские морские «охотники» вышли в море и спустя 2 часа обнаружили «Мюнхен». Немецкая команда была захвачена врасплох. «Сомали», который вновь первым оказался вблизи немецкого траулера, открыл огонь из всех бортовых орудий. Главной задачей английских моряков было не уничтожить вражеское судно, а как можно сильнее напугать его экипаж, чтобы в панике, покидая свое судно, они не успели выбросить за борт шифры и шифровальную машинку. Однако немецкий радист все же успел выбросить за борт «Энигму» и действующие секретные документы. Но в сейфе у капитана удалось найти ключевые документы на июнь. Чтобы полностью скрыть следы этого захвата, в английской прессе было напечатано официальное сообщение:





— Один из наших кораблей, осуществлявших патрулирование в северных водах, вступил в бой с немецким боевым судном «Мюнхен». Был открыт огонь, после чего экипаж «Мюнхена» покинул свое судно, затопив его. Экипаж был спасен и взят в плен.

Так была укрыта одна из тайн гитлеровской военно-морской «загадки».

Следующей жертвой Гарри Хинсли стал вышедший на смену «Заксену» рыболовный траулер «Лауенбург», который на пути к назначенному району был перехвачен противником и потоплен к северо-востоку от Исландии.

«Лауенбург» покинул базу в ночь с 27 на 28 мая 1941 года. К середине июня он находился в море более 3 недель, следовательно, на его борту могли быть ключевые документы на июль 1941 года.

За сутки до его выхода в море вышла английская группа «охотников», в которую вошли легкий крейсер «Нигерия» и 3 эсминца («Бедуин», «Дикарь» и «Юпитер»). Утром 28 июня к северу от Исландии впередсмотрящий «Дикаря» обнаружил ожидаемую цель. Несколько орудийных залпов с «Нигерии» и «Дикаря» заставили команду германского «Лауенбурга» на 2 шлюпках покинуть свое судно. Призовая команда с «Дикаря» обнаружила на покинутом германском метеосудне лишь груду бумаг и гору пепла в паровом котле. Несколько минут спустя на борт «Лауенбурга» поднялся с «Юпитера» офицер военно-морской разведки лейтенант Алан Бэкон. Все найденные бумаги были собраны и переправлены на английские корабли, после чего немецкое судно было затоплено. Собственно «Энигмы» найти не удалось, так как она была выброшена за борт еще до появления английской призовой команды. Но среди карт и пустых бланков удалось найти 3 особо важные бумаги: две содержали описание соединений на коммутационной панели «Энигмы», а третья — порядок следования дисков в шифровальной машине и угловые положения колец на этих дисках. В Блетчли-Парке и Адмиралтействе затаив дыхание ожидали реакции немцев на очередную потерю своего метеотраулера и вздохнули с облегчением, когда поняли, что и эта удачно проведенная операция сошла им с рук.

Очередной успех пришел в Адмиралтейство через полгода во время проведения операции «Лучник». В конце декабря 1941 года



английский отряд провел высадку коммандос на Лофотенские острова. Неожиданно во время высадки впередсмотрящий английского эсминца «Оффа» заметил немецкий траулер «Гром» и тут же доложил об этом командиру командеру Аластеру Эвингу. После недолгой погони на брошенный и неуправляемый «Гром» была высажена призовая команда с английского эсминца. Здесь удалось найти целую «Энигму» и практически целый комплект секретных документов. Однако когда началась их переправа на английский корабль, трос лопнул и вместительный мешок унес на дно свое драгоценное содержимое. На счастье англичан, саму «загадку» и часть секретных документов удалось переправить на английский корабль. Спустя двое суток, правда, уже другая корабельная группа Королевского ВМС начала еще одну военноморскую операцию, получившую условное название «Браслет». Хотя английским коммандос закрепиться на Лофотенских островах не удалось, но эта операция оказалась не менее успешной.

Когда крейсер «Аретуза» в сопровождении дюжины эсминцев, сторожевых кораблей и минных тральщиков приблизился к побережью Норвегии, то с высокого ходового мостика поблизости был обнаружен германский траулер «Гриф», который на всех парах попытался уйти от английского отряда. Вдогон был отправлен эскадренный миноносец «Ашанти» под командованием капитан-лейтенанта Дика Онслоу. Заметив, что их догоняет английский эсmineц, немецкие моряки в панике попрыгали за борт. При этом немецкий радист забыл подать сигнал об английской атаке, а также уничтожить «Энигму» и руководство по ее эксплуатации, которые особо бережно английские моряки перенесли на свой корабль. Благодаря трофеям, захваченным при проведении операций «Лучник» и «Браслет», в Блетчли-Парке удалось наладить регулярное чтение немецких шифровок в связной сети «ГИДРА». С ее помощью обменивались сообщениями боевые корабли и «арктические волки» Дёница во время нахождения в Северной Атлантике и в советской Арктике.

Сегодня известно, что в кригсмарине использовалось не менее дюжины наиболее важных шифров. Кроме «ГИДРЫ» на Севере немцы пользовались следующими шифрами:



1. «ЭГИР» — шифр для всех надводных кораблей. Вероятнее всего, использовался для донесений в период их пребывания за пределами Балтики и Северного моря. Этот шифр, например, применялся «Графом Шпее» и «Адмиралом Шеером», когда они выходили на охоту за торговыми судами.

2. «НЕПТУН» — применялся только тяжелыми кораблями главных сил флота при выполнении специальных заданий, как в случае с первым рейдом «Бисмарка», оказавшимся и последним, или с прорывом через Ла-Манш «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Поэтому данный шифр использовался сравнительно редко.

3. «СПЕЦИАЛЬНЫЙ ШИФР 100». Им пользовались в отдаленных районах Мирового океана рейдеры, замаскированные под торговые суда, и корабли снабжения, в том числе и крейсер «Комет». В дополнение к нему имелся специальный шифр, применявшийся отдельными кораблями для их индивидуальных целей.

4. «ТИБЕТ». Шифр кораблей снабжения, находящихся в дальних водах, в том числе танкеров, которые в момент начала войны укрывались в нейтральных портах; у них на борту имелаась шифровальная машина раннего образца. Этим шифром пользовались суда кригсмарине, приписанные к «Базис Норд».

Кроме захвата метеосудов в море англичане и американцы пытались добывать шифры на полярных и береговых метеостанциях. Правда, прямого указания, что эти попытки были результативными, сегодня найти не удалось. Но нам известно, что союзники захватили метеосуда, доставившие германских полярников на следующие арктические станции:

1. «Деревянный глаз» («Лесной глаз»), которая была создана в августе 1942 года на восточном побережье острова Гренландия (бухта Ганза). Полярники доставлены сюда метеорологическим судном «Заксен» (возможно, «Заксенвальд», который до 1940 года базировался на «Базис Норд»). 13 марта 1943 года немецкий лагерь был обнаружен санным гренландским патрулем, а через две недели атакован группой американских бомбардировщиков В-24. После авианалета лагерь был атакован специальной группой гренландского патруля. И хотя немцы уничтожили свою шифро-



вальную машину, но часть секретных документов захватили солдаты гренландского патруля.

2. «Виолончелист». Эта экспедиция начала работу на востоке Гренландии в 1943 году. Метеорологический отряд доставлен на остров пароходом «Кобург» (капитан Радебруггер).

22 апреля 1944 года ледяной лагерь был обнаружен санным дозором гренландского патруля. В результате внезапного нападения погиб лейтенант Х. Захер. Общее руководство экспедицией перешло к капитану «Кобурга» Радебруггеру. 3 июня немецкие полярники были вывезены самолетом Ju-290 в Тронхейм.

3. Экспедиция «Кладоискатель» работала в 1943—1944 годах (имеются данные, что склады базы советские летчики наблюдали еще в 1942 году) на острове Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа). Метеорологический отряд был доставлен на остров на пароходе «Кединген» (как метеосудно с декабря 1939 года по апрель 1940 года было приписано к «Базис Норд»). Экспедиция начала свою работу 15 октября 1943 года.

4. Группа экспедиции «Эдельвейс-1» была доставлена в 1944 году на восточное побережье Гренландии на все том же пароходе «Кединген» и подводкой. После того как подводная лодка безуспешно атаковала появившийся в районе высадки американский ледокол «Нортленд» (торпеда ударила в кромку льда), «Кединген» был потоплен артогнем американцев (по другим данным — пленен американской подводкой). Немецкой субмарине удалось уйти. Полярная партия была захвачена в плен, на борту «Кедингена» американцы захватили шифровальную машину, но почему-то всегда скрывали эту информацию.

5. «Эдельвейс-2». Первоначально, в 1944 году, экспедиция планировалась для высадки на Земле Франца-Иосифа, но после гибели первого «Эдельвейса» была направлена на побережье Гренландии. Метеорологическое судно «Экстернштейне» доставило группу к побережью, однако здесь оно было обнаружено и немецкие полярники были захвачены в плен. Скорее всего, имевшаяся на борту «Энигма» была захвачена союзниками.



Почему все эти суда, кроме того, что они решали метеозадачи, объединены в данной главе? Да потому, что большая часть этих метеотраулеров хотя бы один раз заходила в губу Большая Западная Лица. И из допросов их экипажей англичане достоверно узнали о существовании на Кольском полуострове секретной базы нацистов. Но и в дальнейшем, до конца войны, англичане не прекращали охотиться на метеосуда Кригсмарине в Северной Атлантике. Ведь их экипажи знали о «правопреемницах» этой секретной базы нацистов, которые были разбросаны как на арктических берегах, так и на африканских и латиноамериканских. А также — антарктических. Тем более что против экипажей этих океанских «бродяг» в военные годы выступали не только союзники по антигитлеровской коалиции, но еще и штормовая погода и сама Арктика. Дело в том, что после нескольких неудачных попыток высадить своих метеорологов на побережье Гренландии гитлеровцы решили создать передвижную метеостанцию в Северной Атлантике — к северу от движения атлантических конвоев союзников. Первым в океан было направлено метеорологическое судно «Гессен». Но во время сильнейшего шторма произошло заливание морской водой и, как следствие, авария судового двигателя. Длительное время «Гессен» штормовал без хода и с большим трудом вернулся в Тромсе на буксире с помощью подводной лодки.

Следующим в район между Гренландией и Шпицбергом пошло метеорологическое судно «Вупперталь». С начала ноября 1944 года до середины января 1945 года находилось у ледовой кромки «метеокухни», но затем, передав последнюю метеосводку, — пропало без вести.

Чувствительные потери фашистских метеосудов уже летом 1940 года и первые потери шифровальных машин заставили командование кригсмарине искать новые средства если уж не для проникновения в арктические моря, то хотя бы для ведения метеоразведки. В книге «Свастика над Таймыром», которая вышла в свет в 2008 году, читателям предложен подробный рассказ о заброске фашистских метеогрупп на удаленные арктические архипелаги и острова. В том числе и советской



Арктики. О том, какие следы они здесь оставили, еще будет рассказано, а пока хотелось бы рассказать о «призраке», без которого гитлеровский горный корпус и года бы не удержался в советском Заполярье. А следовательно, после начала Великой Отечественной войны гитлеровские метеосуда не могли бы выходить в Северную Атлантику.

## Русские «ботики» против немецкой канатной дороги

О немецкой канатной дороге на Кольском полуострове и о заполярных русских «ботиках» и в наше время известно так же немного, как и в начале 1940-х годов. А между прочим, именно канатную дорогу «Mittman-Seilbahn» можно твердо назвать заполярным «призраком» Третьего рейха на Кольской земле. Советские же «ботики», словно в противовес ей, стали реальным примером совершенно нерационального использования русского природного симбиоза: самопожертвования, жизнелюбия и смекалки. И одновременно — одной из самых запретных тем в послевоенной литературе.

Германская канатная дорога позволила гитлеровцам в самых недоступных районах заполярных сопок построить подскальные укрепрайоны для горных стрелков, а в дальнейшем — несколько лет уверенно эксплуатировать секретные сооружения на берегах залива Девкина заводи. Вот как в своей монографии «Арктический фронт» рассказал об этом сооружении известный немецкий историк Вильгельм Гесс еще в 1956 году: «Самой значительной помощью для снабжения фронта Лицы было строительство уже 24 октября 1941 года истребованной корпусом канатной подвесной дороги. Из бывших австрийских запасов горнострелковый корпус “Норвегия” получил в 1942 году много таких устройств, а также приводимую в движение двенадцатью моторными станциями главную линию, обеспечившую сквозную связь от южной окраины Парккина (вблизи колокольни) вплоть до дивизионного медицинского пункта на берегу фиорда Лицы».

Эта главная канатная дорога длиной 55 км снабжала попутно несколько лагерей, связав их в единую цепочку от Петсамойоки до устья Лицы. Только два или три раза за время всей войны трос



этой дороги был поврежден случайным попаданием усердно стрелявшей вражеской артиллерии. На этот трос навешивались при помощи специальных рычагов транспортные тележки, которые могли перевезти, например, тюк сена или соломы, мешок зерна вместе с ящиком боеприпасов, связку строительного леса для сооружения укреплений, два мешка угля, но также и упакованного в специальный меховой мешок раненого. Обслуживала это предприятие специальная эксплуатационная рота подвесной канатной дороги, принадлежащая военным инженерам.

Обоснование постройки канатной подвесной дороги было коротким и ясным: она была невосприимчива к снежным буранам, в то время как фронтовая дорога могла быть переметена целыми днями. Не было такой ситуации, чтобы канатная дорога отказала, хотя многие из ее частей использовались еще в Первой мировой войне.

В нашей стране до начала 1980-х годов о ее существовании не упоминал ни один советский историк. Более того, письменные свидетельства в советских архивах о канатной дороге на Мурмане оставляли больше вопросов, чем давали ответов. Это было связано с тем, что разведывательные сведения о канатной дороге в годы войны можно было получить в основном путем наблюдения. А грамотно объяснить увиденное даже в самую сильную оптику требовало определенных технических знаний советских полковых и дивизионных разведчиков, которые были далеко не у всех.

Только после выхода в свет мемуаров генерал-лейтенанта Владимира Щербакова об этом гитлеровском «призраке» заговорили и в новой России. Вот как в книге «Заполярье — судьба моя» бывший командующий 14-й армией, воевавшей на мурманском направлении, вспоминал о роли канатной дороги в истории войны в Заполярье: «Гитлеровцы постоянно совершенствовали свою оборону в инженерном отношении, пополняли части личным составом и оружием... совершенствование своей обороны гитлеровцы решили противопоставить усилению боевой активности наших войск.

Грузовая канатная дорога с кольцевым движением вагонеток, шедшая из Северной Норвегии к фронту и вдоль фронта от



Петсамо до Никеля, полностью введенная в строй в 1943 году, работала в основном стабильно.

Это было удивительное сооружение. Поражало, что оно было создано и нормально функционировало в условиях войны, причем нельзя сбрасывать со счетов суровость и изменчивость климата. Здесь сказалась традиционно высокая техническая культура Германии и важность заполярного региона для военной промышленности Третьего рейха».

Истинное значение советского Заполярья и районов Северного морского пути (а вернее — неудачу с установкой надежного контроля над ними) политическое и высшее военное руководство гитлеровской Германии оценили только в середине 1943 года. Послевоенный исторический анализ показывает, что одной из главных причин ее разгрома во Второй мировой войне стало «возникновение проблемы подвоза стратегического сырья из стран Дальнего Востока, крушение гитлеровских планов захвата территорий Советского Союза, богатых стратегическим сырьем, и установления прямых сообщений с дальневосточными источниками стратегического сырья. Поражение фашистской армии под Курском и последовавшие затем поражения на всем Восточном фронте резко обострили потребность германской военной промышленности в таких дефицитных видах сырья, как каучук, вольфрам, свинец и редкоземельные металлы. Их потребление практически уравнивалось с поступлением полуфабрикатов сырого металла. Только в никеле, магнии и олове, по данным Управления военно-хозяйственного планирования, удалось увеличить среднемесячную добычу. Вряд ли это произошло из-за увеличения поставок из Юго-Восточной Азии. Ведь большая часть германских судов-блокадопрорывателей и транспортных подводных лодок либо не достигали места погрузки, либо были уничтожены до возвращения в германские и французские порты назначения. А вот отдельные районы норвежской провинции Финмарк, советской Арктики, Латинской Америки и Антарктики могли быть весьма и весьма полезны. Подвесная канатная дорога в послевоенные годы стала в определенной степени сродни знаменитому пригласительному билету, который якобы получили офицеры горных войск





вермахта от своего командующего генерал-лейтенанта Эдуарда Дитля на банкет в гостинице «Арктика». О нем много написано, но билет воочию не видел никто. Так и здесь!

Среди наших солдат и морских пехотинцев в годы войны ходили легенды о якобы существовавшей у гитлеровцев подвесной канатной дороги. Ее пытались найти, ее пытались уничтожить, при этом погибло несколько наших разведывательно-диверсионных групп, но канатная дорога действовала, действовала и действовала... Только бегство фашистов к норвежской границе прервало ее работу: немецкие саперы подорвали все основные узлы «канатки» в сопках. В свою очередь, для австрийских горных стрелков наличие канатной дороги, в обиходе именуемой «Murman-Seilbahn», было достаточно естественным явлением и не вызывало никаких особых эмоций. Для понимания этого факта достаточно было вспомнить, что подавляющее число военнослужащих 2-й и 6-й горнострелковых дивизий, воевавших на мурманском направлении, было призвано из альпийских местностей Австрии, где подвесные дороги имеются в довольно большом количестве и являются неременным атрибутом для горного жителя. Но вернемся к рассказу генерал-лейтенанта Щербакова: «Дорога (подвесная канатная. — *Авт.*) работала, несмотря на наши неоднократные попытки вывести ее из строя. Непрерывно осуществлялся вывоз стратегического сырья, а обратный ход вагонеток обеспечивал ввоз не только того, что нужно было для повседневной войсковой жизни, но и доставку различных материалов для создания особо прочных оборонительных сооружений».

Заметна горечь, с которой командующий 14-й армией, защитившей наше Заполярье от врага и за всю войну не пропустившей гитлеровцев дальше 60 километров от советской границы, рассказывает об обеспечении дивизий вермахта. И эта горечь прямо указывает на то, что в советских окопах, блиндажах и на командных пунктах не раз вспоминали о ней, когда видели, как гибли наши солдаты при доставке на передовые позиции обороняющихся батальонов те или иные военные грузы и припасы.

О реальной войне среди заполярных сопок и сейчас, по прошествии 65 лет, написано не так уж много. Изредка в советское



время к очередной годовщине Победы выпускались короткие публикации о героической обороне на берегах реки Большая Западная Лица летом 1941 года, о боевом использовании знаменитых реактивных «катюш» и танков в победоносном прорыве осенью 1944 года или обстоятельные статьи о победной Петсамо-Киркенесской операции. И — все. А вот «незаметной» окопной войны в 1942—1943 годах словно бы и не существовало. Меж тем и в полярный день, и в полярную ночь война на склонах заполярных сопок шла с таким же ожесточением, как где-нибудь в степях и низинах у Дона или в предгорьях Кавказа.

Но самыми малоизвестными «страницами» четырехлетней войны в Заполярье всегда было обеспечение продовольствием и боеприпасами подразделений в первой линии обороны и в боевом охранении. Конечно, исследованию вроде бы не боевых подвигов обычных советских солдат, а порой и их героической гибели, когда-нибудь еще будет написана не одна книга. Но забывать о них нельзя, а лучше — делать верные выводы. Ведь не зря участник чеченских кампаний Герой России генерал-полковник Геннадий Трошев некогда сказал: «Ты нужен солдату на войне и в повседневной жизни. Не доставишь вовремя боеприпасы — это не солдат. Не накормишь три раза в сутки — и это не солдат. Мы о тебе должны помнить всегда!»

Все, кто хоть один день воевал у подножия отвесных скал заполярного хребта Муста-Тунтури (здесь советские войска не пропустили врага ни на шаг до победного Петсамо-Киркенесского наступления советских войск осенью 1944 года. — *Авт.*), знают и помнят «незаметных» солдат Великой Отечественной войны, которые в окопах назывались просто «ботиками». Судьба их трагична, и мало кто из них дожил до Победы. Но в конце концов, каждый из них честно выполнил свой солдатский долг перед Родиной и перед своими боевыми товарищами.

С первых дней войны на полуострове Средний был создан 614-й отдельный штрафной батальон, порой достигавший численности в 600 человек. Его бойцам ставились самые сложные и смертельно опасные задачи. По аналогии с малыми судами, которые всю войну под непрерывными бомбежками и артобстрелами обе-



спечивали всем необходимым защитников полуостровов Рыбачий и Средний, этих североморцев и называли «ботиками».

До прибытия на полуостров работников военной прокуратуры Северного флота и особого отдела НКВД, в ряды штрафников направлялись провинившиеся, не выполнившие приказ или трусившие в бою бойцы. Разные бывали ситуации, но война есть война, и потому этот тогда еще необычный батальон еженедельно пополнялся.

Для того чтобы направить бойца в 614-й штрафбат в июльские дни 1941 года, был нужен лишь приказ командира 135-го стрелкового полка, который защищал подножие хребта Муста-Тунтури, намертво закрыв для врага проходы на полуострова Средний и Рыбачий. Но уже в августе 1941 года при штабе полка была создана «тройка», которая сразу же взяла на себя весь груз ответственности за формирование штрафного подразделения. А зимой 1942 года автоматически она была передана в штаб Северного оборонительного района (СОР), который был создан на базе 135-го СП, и уже его командир решал, кого отправить в штрафбат, а кому просто дать возможность осознать свой проступок и выправиться перед своими товарищами.

После того как горных стрелков генерал-лейтенанта Эдуарда Дитля 30 июня 1941 года остановили сразу же за хребтом Муста-Тунтури, отделяющим полуострова Средний и Рыбачий от материка, самые ответственные участки первой линии обороны этих полуостровов были переданы двум отдельным пулеметным батальонам. Передовые пулеметные расчеты были выдвинуты на подступы к невысокой и безымянной сопке, единственной у северных склонов хребта Муста-Тунтури. Ее удалось отстоять в первые военные дни и недели. Но здесь советским пулеметчикам было смертельно тяжело вдвойне. Каждый военный день здесь повторялся: после четырехчасовой вахты — четырехчасовой отдых на обратной стороне сопки среди продуваемых студеным ветром валунов, и так — три раза в сутки. На вахте же им приходилось, ни на минуту не отрывая глаз, одновременно сжимая рукоятки пулеметов, следить за подступами к своей сопке, которая была для гитлеровцев настоящим «бельмом на глазу». Пропустил врага — и



все: в лучшем случае хваткие альпийские горные стрелки утащат советских пулеметчиков в свое расположение, в худшем — дождутся прихода «ботиков» или смены боевого охранения и безжалостно перебьют их ножами либо в упор из автоматов. Порой наши пулеметчики так жили не одну неделю, пока не приходила смена. Единственные, кто приходил к ним ежедневно, — это были заполярные «ботики». Один из немногих уцелевших «ботиков» рядовой Г.М. Возлинский уже после войны так вспоминал о ежедневных походах: «Подступы к укрытиям охранения проходили через открытое плоскогорье перешейка, каждый метр которого на шесть километров в ширину и около километра — в глубину простреливался под разными углами минометным, артиллерийским и пулеметным огнем врага. Особенно здесь буйствовали немецкие пулеметчики и снайперы. А последние 600 метров мы так и называли “долиной смерти”».

Это была одна из двух заполярных «долин смерти». В мирное время это была обычная низина на 6-километровом перешейке, соединяющем залив Матти-вуоно с губой Кутовая, которую любой человек в течение часа мог легко перейти от края до края, а за 20 минут — и поперек. Но на войне свой отсчет времени и расстояний. И не одна тысяча советских и немецких солдат так никогда и не смогла пересечь ее ни вдоль, ни поперек. Но такое гиблое место на заполярном фронте было не единственным. Вторая, правда, несколько большая по размерам, «долина смерти», находилась на правом берегу реки Большая Западная Лица. А сколько их уже забыто?

Наиболее тяжело «ботикам» приходилось летом. Из-за незаходящего солнца, отправляясь к позициям передового охранения, они шли практически на верную смерть. Но передовым заслонам была нужна горячая пища и боеприпасы, а с «передка» было нужно выносить раненых и убитых. И потому штрафники шли и шли через смертельную низину.

Каждая ходка по «долине смерти» была предсказуемой: погибали или получали ранения один-два человека, а нередко и до половины идущих к позициям охранения. За месяц от штрафного батальона оставалось едва отделение. Но зато те «ботики», кто



кровью искупил свой дисциплинарный проступок или малодушие в бою, после излечения в местном госпитале направлялся на здешнюю передовую уже как обычный, а не «штрафной» боец. В боях командирам за ними уже не было необходимости приглядывать — дрались насмерть.

Зимой было легче. Поперек перешейка был вырыт тоннель, в котором два человека с трудом, но все же расползались. Хотя последние 600 метров и здесь приходилось «проскакивать» рывком только после нескольких выстрелов советского миномета, укрытого валунами на выходе из тоннеля. Однако этот снежный тоннель все же оставлял штрафникам хоть какой-то шанс на выживание.

К маю 1943 года линия обороны в Заполярье стабилизировалась. О необычности того периода войны в Заполярье также вспоминает генерал-лейтенант Щербаков: «Ведь и на нашем мурманском направлении были случаи, когда к одной и той же лунке ходили за водой и русские и немцы. Или же такой совершенно нетипичный для войны случай: морской пехотинец на перешейке полуострова Средний, после боя за высоту невероятно усталый, заснул с ручным пулеметом в руках. Гитлеровец, отползая, наткнулся на спящего. Решив, что тот мертвый, прихватил его пулемет. А далее — как в анекдоте. Проснулся солдат, сердце замерло: нет пулемета! Позор! В несколько прыжков настиг немца. И вместо того, чтобы уничтожить, отлупил его, приговаривая: “Не твое — не бери!”». Примерно в этот же период, в отличие от канатной дороги, необходимость в использовании «ботиков» исчезла. А затем исчезла и необходимость иметь в составе СОР штрафной батальон. Такое вот военное противостояние. Однако подвесная дорога оказалась более жизнеспособной, так как насколько она была оригинальна, настолько же была проста.

Сегодня мы можем реально ее представить благодаря прекрасным газетным статьям известных мурманских поисковиков и краеведов Л.В. Журина, В. Ищенко, В.Г. Мужикова, М.Г. Орешеты, а также — монографии Д.В. Дулича «Канатная дорога на Мурмане 1942—1944: мифы и реальность».



Обычно канатные дороги строят в горных и труднопроходимых местностях при необходимости пересечь по кратчайшему расстоянию автомобильную или железную дорогу, реку, озеро и т.п. Заполярная канатная дорога начиналась у поселка Старая Титовка, где противник создал свою тыловую базу. Ее конструкция соответствовала самым последним достижениям техники начала 1940-х годов и была почти идеально приспособлена к местным климатическим условиям. Девиз ее создателей «Простота в сочетании с технической логикой» оказался наиболее пригодным для суровых климатических условий Крайнего Севера.

Подвесная канатная дорога представляла собой большое инженерное сооружение, состоявшее из нескольких технологически связанных между собой, но практически автономных секций (дистанций) пути, каждая из которых имела свои станции перегрузки, механизмы возврата троса, свой собственный механический привод. Каждая из этих дистанций могла транспортировать, накапливать и хранить грузы и не зависела в этой работе от других дистанций. Для их быстрого восстановления были даже предусмотрены промежуточные лагеря-базы, где были собраны запасы строительных материалов. Технически она выглядела следующим образом: от поселка Старая Титовка (центральная станция), где находилась большая погрузочно-разгрузочная станция, в двух направлениях, через каждые 25 метров были вкопаны 5—10-метровые столбы-опоры (в зависимости от района установки). Сосновые бревна для них обычно доставлялись из Карелии или Финляндии. Для приведения несущих тросов в движение имелось 12 небольших дизельных станций, которые перегоняли вагонетки и транспортные платформы со скоростью до 8 километров в час. Имелись еще два типа станций, где размещались механизмы, необходимые для функционирования канатной дороги. Такие станции делились на станции отправки (одновременно конечные станции) и промежуточные (возвратные). Кроме них для приема и сортировки пришедших грузов имелись пункты разгрузки и перегрузки, а также погрузочные и разгрузочные станции. Эти же станции использовались для посадки пассажиров. Главная станция отправки грузов, и одновременно — начало канатной



дороги, располагалась на левом берегу реки Печенга поблизости от Трифонов Печенгского (нижнего) монастыря. До настоящего времени здесь находилось здание квартирно-эксплуатационной части Печенгского военного гарнизона. Конечная станция направления на перешеек Средний находилась в начале подъема на перевал, примерно в 800 метрах от Пьяного ручья. Сегодня здесь сохранились остатки бетонных барakov, фундамент конечной станции и бетонное основание механизмов. Конечная станция в направлении реки Большая Западная Лица — на правом берегу одноименного залива у западного подножия высоты Фиордберг. Примерно здесь сегодня пересекаются федеральная дорога Мурманск — Никель и ответвление на город Заозерск.

Тележки для доставки грузов делались двух типов: транспортные платформы для перевозки различных упакованных грузов и строительных материалов, и ковши-вагонетки, сделанные из досок, обитых железными листами, для перевозки сыпучих грузов. Грузоподъемность каждой вагонетки составляла 100—150 килограммов, так что часто вместо груза в каждой вагонетке ехало по 2 стрелка из отдохнувших в тылу горных полков.

Боеприпасы, пополнение к фронту шли сплошным потоком, но только с 8 часов утра и до 8 вечера. Затем делался двенадцатичасовой перерыв. Каждый час на передовую поступало по меньшей мере 10 тонн различных грузов, а обратно уезжали раненые стрелки. Охраняли дорогу по очереди подразделения 2-й и 6-й горнострелковых дивизий и 503-й авиаполевой бригады. Между тем уцелевшие во время смертельных ходок «ботики» рассказывали, как, сидя в окопах в редкие минуты отдыха, они мечтали о появлении советской канатной дороги, которая могла бы обеспечить наши обороняющиеся части всем необходимым. Но эти мечты простых советских солдат так и остались мечтами.

## ГЛАВА 2. СВАСТИКА НАД ТАЙМЫРОМ

Почему нацисты уже на второй военный год постарались проникнуть в юго-восточную часть Карского моря, сегодня догадаться совсем не трудно. Вот как об этом, пусть и образно, но рассказал в своем ранее секретном труде «Боевые действия флотов в Арктике» известный советский историк Иосиф Сендик:

— Во второй половине тридцатых годов значительно возросли темпы научного изучения и хозяйственного освоения арктических районов Советского Союза. В эти годы геологическими изысканиями были обнаружены в районах Крайнего Севера залежи весьма ценных ископаемых. Многие из них являлись перспективными в отношении промышленного использования. На этой основе начали создаваться очаги промышленности.

По своему экономическому значению и хозяйственному развитию первое место в предвоенные годы занял район реки Енисей. Быстро развивался расположенный в низовьях реки Енисей лесопильный комбинат, город и порт Игарка. В 1940 году вступил в строй и переработал первые 13,5 тысячи тонн руды Норильский полиметаллический комбинат. В связи со строительством Норильского комбината большое значение приобрел ближайший населенный пункт на реке Енисей — поселок Дудинка, через который шли все грузы на стройку. Здесь возникли морской и речной порты...

Развитие экономики арктических районов и рост грузовых перевозок в полярных морях требовали строительства и оборудования портов, увеличения числа ледоколов и самолетов ледовой разведки, организации новых полярных радио- и гидрометеорологических станций на побережье и островах.





Большое место в развитии экономики районов Крайнего Севера стали занимать речные пути, связывающие морское побережье с транспортной железнодорожной магистралью и центральными районами страны...

К началу Великой Отечественной войны строительство портов на трассе Северного морского пути только начинало развиваться. В Карском море лишь в 1938 году началось строительство порта Диксон — первого морского порта, способного принимать океанские суда. Одновременно он должен был служить бункеровочной базой и портом — убежищем для леодоколов и транспортных судов, идущих по Севморпути.

## Провал «Страны чудес»

Легко заметить, что Арктика:

— отделяет континенты Евразийский от Североамериканского, в то же время через нее проходят линии кратчайших расстояний между этими континентами и расположенными на них странами;

— вдоль арктического побережья проходят имеющие большое стратегическое и народнохозяйственное значение морские пути, соединяющие бассейны Атлантического и Тихого океанов. Вдоль побережья Азии — Северный морской путь, а вдоль северо-американского побережья — Северо-Западный проход. Оба маршрута расположены в основном в прибрежных водах: первый — современной России, второй — Канады и США, и только в районе Берингова пролива они соприкасаются;

— несколько ее архипелагов, расположенных вдоль границы Центрального полярного бассейна и окраинных морей в районе материкового склона, образуют как бы цепь выдвинутых от побережья передовых постов. Из них нашему государству принадлежат острова архипелагов Земля Франца-Иосифа, Новая Земля, Северная Земля, Новосибирские острова и остров



Врангеля, а другим странам — острова Канадского архипелага, Гренландия и Шпицберген.

Среди российских арктических архипелагов особое значение занимает русский «Гибралтар» — архипелаг Новая Земля. Его не могли миновать ни один корабль и ни одно торговое судно, идущие в Карское море или возвращающиеся оттуда.

Сегодня уже не секрет, что в советской Арктике немцы создали собственную систему контроля над акваторией Карского моря и побережья Сибири. Есть информация, правда, которая нуждается в дополнительной серьезной проверке, что они пытались взять под контроль акваторию моря Лаптевых и даже Восточно-Сибирское и Чукотское моря, а также контроль над омываемыми ими берегами. И все это рассматривалось в свете пресловутого «Генерального плана “Ост”», который предполагал «германизацию всех территорий СССР до Урала включительно». Но, вероятно, эти взгляды распространялись и дальше!

Более того, по данным известного западногерманского историка Юрга Майстера, с момента начала войны между Японией и США у Адольфа Гитлера и гроссадмирала Эриха Редера продолжал существовать проект прорыва английской блокады посредством регулярного судоходства германских военных кораблей и торговых судов по Северному морскому пути между Японскими островами и рейхом. И для того корабли и подлодки кriegsmarine должны были оказывать постоянное давление на корабли и подлодки советского Северного флота, да так, чтобы германские торговые суда беспрепятственно шли по Севморпути. Весь 1941 год был посвящен завоеванию господства нацистов в Баренцевом море. Тому способствовала откровенная слабость надводных сил Северного флота и немногочисленность его подводных сил. Однако гроссадмирал Редер просчитался!

Сначала английские подлодки, базировавшиеся на Полярный всю осень первого военного года и выходившие отсюда в



боевые походы, а затем поступившее пополнение с Тихоокеанского флота и от советской судостроительной промышленности совершенно опрокинули все его расчеты. Но немецкая предусмотрительность и здесь победила. Еще осенью 1941 года к северной оконечности Новой Земли был направлен немецкий подводный разведчик. И, судя по всему, успешно выполнил поставленную задачу, которая в дальнейшем позволила приступить к реализации плана «Вундерланд».

До конца 1980-х годов самым известным фактом присутствия фашистов в Карском море был неудачный рейд на Диксон броненосца «Адмирал Шеер». Коротко расскажу об этой истории тем, кто сегодня впервые слышит, что в нашей Арктике шли бои не менее значимые, чем в Атлантике, в Средиземном море или на Тихом океане.

Из-за откровенного просчета создателей плана «Барбаросса» к началу Великой Отечественной войны немцы и их союзники — финны — имели в ближайшем от Мурманска порту (Петсамо. — *Авт.*) слабую военно-морскую группу — 1 небольшой сторожевик, 1 минный заградитель (переоборудован из рыболовецкого траулера) и пара наскоро вооруженных пароходов. Она просто не могла бы противостоять ядру Северного флота — 7 эсминцам и 15 подводным лодкам.

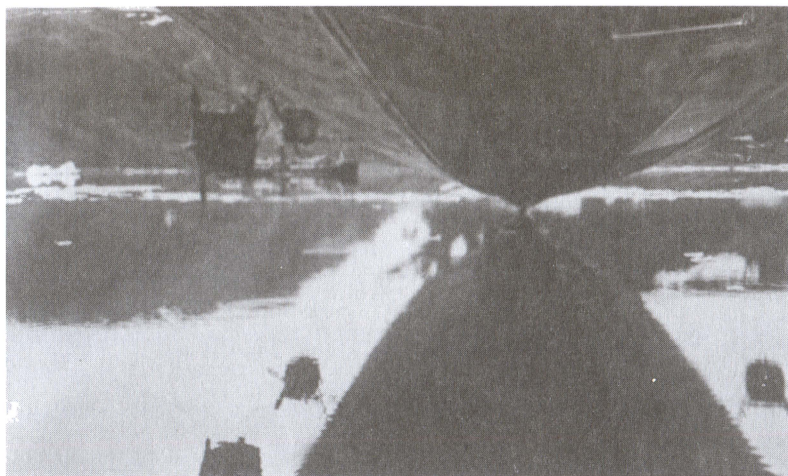
Лишь в середине июля 1941 года в Киркенес пришел реальный противник североморцев — 5 германских эсминцев 6-й флотилии, 1 учебный артиллерийский корабль и 2 подлодки, которые и стали основой для формирования здесь фашистской морской группы «Норд». Однако к этому времени советские подлодки научились умело прикрывать советский участок ответственности в Баренцевом море и активно действовать на германских морских коммуникациях у побережья Северной Норвегии. Да так, что после двух-трех попыток прорыва в юго-восточную часть Баренцева и к Горлу Белого морей всем эсминцам группы «Норд» пришлось заниматься лишь сопровождением германских транспортов, идущих вдоль северного побережья Норвегии в порт Петсамо и выходящим к берегам



Германии. Наш Северный флот все же заставил врага считаться с собственными возможностями по защите мурманских берегов. Даже после того как в конце 1941 года в Северную Норвегию, для нарушения коммуникаций между СССР и западными союзниками, пришли линейный корабль «Тирпиц», два «карманных линкора» (броненосцы «Лютцов» и «Адмирал Шеер». — *Авт.*), а также тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». Вот здесь-то и изменилось настроение командования кriegсмарине.

Военно-морской штаб гроссадмирала Эриха Редера приступил к планированию наступательных операций в Северной Атлантике и в районах Северного морского пути. Тем более что с января 1942 года гитлеровскому командованию пришлось сосредоточить все внимание на защите побережья Скандинавии от возможной высадки английского десанта (а, следовательно, открытия второго фронта в Норвегии. — *Авт.*). Поэтому подготовку к глубокому проникновению в Арктику оно вело совсем неспешно. Но разгром печально известного атлантического конвоя PQ-17 стал ускорителем для проведения операции «Страна чудес» и планируемой за ней операции «Двойной удар».

«Wunderland» («Вундерланд», «Страна чудес») — это поисковая операция кriegсмарине, которую гроссадмирал Редер спланировал провести на внутренних арктических коммуникациях Советского Союза. Первым звонком к его началу стало донесение германского военно-морского атташе в Японии (вернее, генерал-майора Абвера-1) Ойгена Отта, который сообщил о проходе в июле 1942 года у берегов Камчатки 20 советских транспортов из США (в том числе «Ванцетти», «Белоруссия», «Урицкий», «Волга», «Кузнец Лесов» и «Клара Цеткин». — *Авт.*). По данным японской разведки, 1 августа вместе с четырьмя ледоколами они вошли в Берингов пролив. Вместе с транспортными судами на запад шел отряд из трех боевых кораблей Тихоокеанского флота (лидер эсминцев «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный»). Правда, на самом деле тогда эти боевые корабли из состава экспедиции особого назначения ЭОН-18 было сложно назвать действительно боевыми. Ведь для уменьшения



*Короткое приводнение дирижабля «Граф Цеппелин» в бухте Тихой  
для встречи с пассажирами ледокольного парохода «Малыгин»  
и получения почты для группы Ушакова*



*Остров Большевик. Северная Земля. Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*

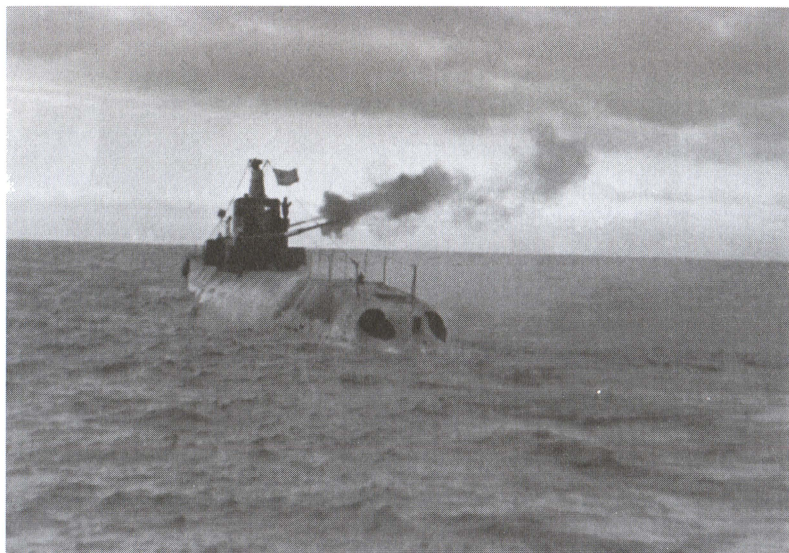


*Побережье Таймыра, мыс Вильда. Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*

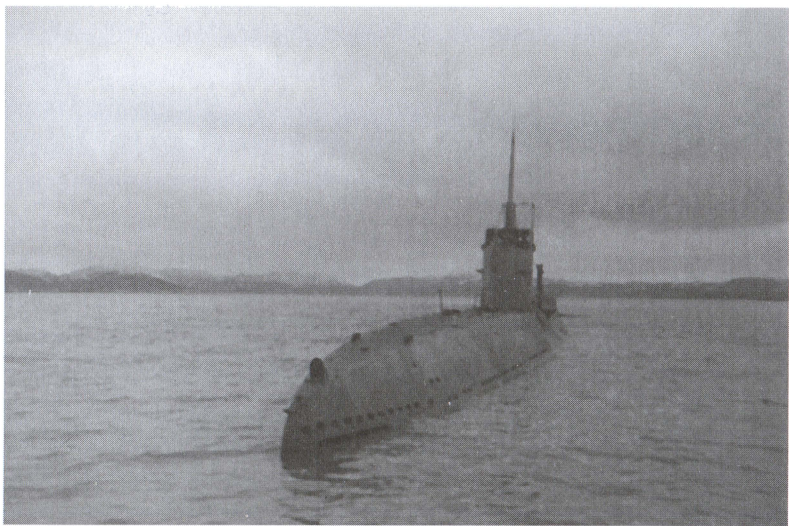


*Командир дивизиона подлодок типа «Щ»  
Герой Советского Союза капитан 2-го ранга И. Кольишкин*





*Советская подлодка К-3 ведет артиллерийский огонь*



*Советская подлодка Д-1 выходит в очередной поход*

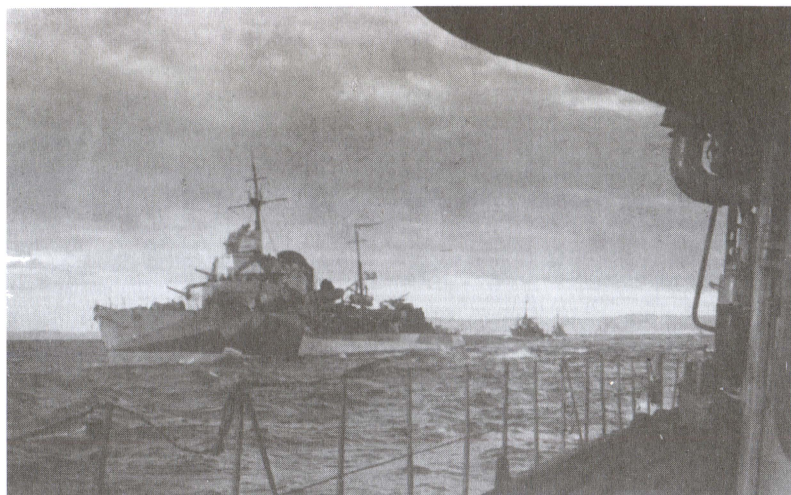


*Полярный конвой выходит из Кольского залива*



*Полярный конвой в Баренцевом море*





*Советские эсминцы эскортируют один из полярных конвоев  
в Баренцевом море*

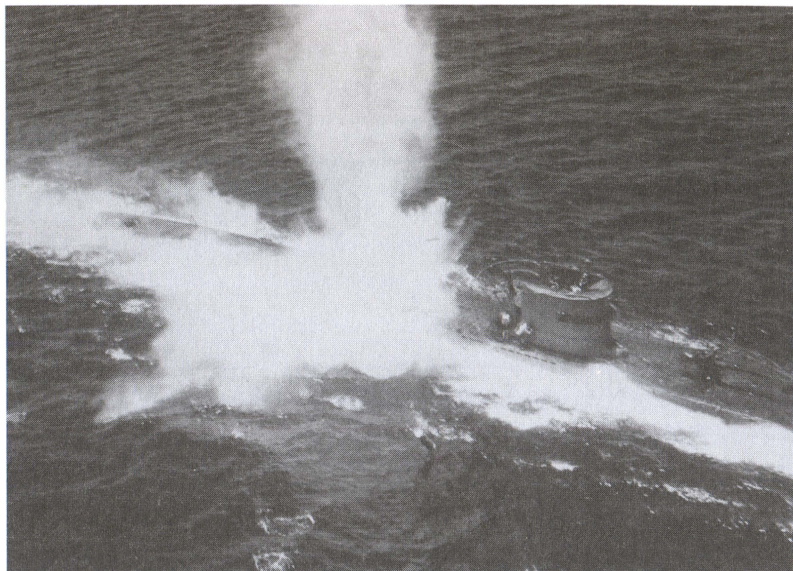


*У кромки арктических льдов*

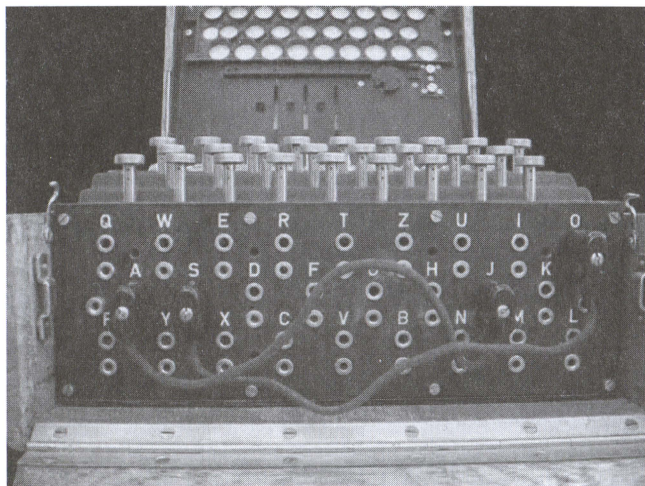


*Погружение советской подлодки*





*Немецкая подлодка в Северной Атлантике*



*Штекерная панель шифровальной машины «Энигма»*



*Гроссадмирал К. Дёниц, командир «полярных волков»*

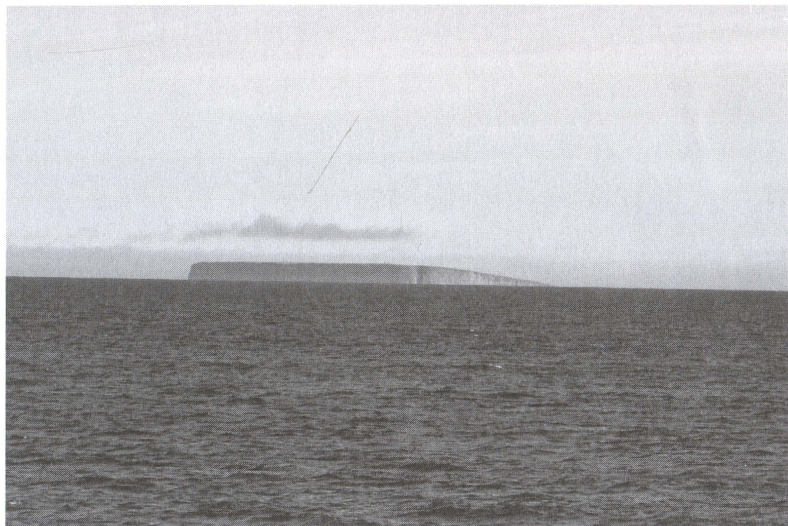


*Побережье в районе мыса Стерлегова. Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*



*Полярная станция на мысе Стерлегова. Современный вид.  
Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*





*Остров Преображения. Хатангский залив. Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*



*Остров Домашний. Северная Земля. Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*



*Побережье острова Земля Александры.  
Архипелаг Земля Франца-Иосифа.  
Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*



*Мыс Желания. Новая Земля. Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*





*Вернер К. Гейзенберг.  
Глава Физического института Общества кайзера Вильгельма*

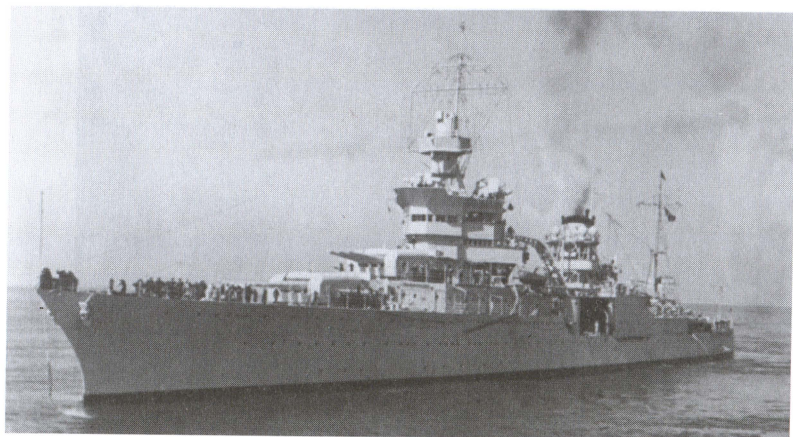




*Отто Ганн — химик-первооткрыватель ядерного деления*



*Советское судно атакует немецкую подводную лодку*



*Крейсер «Индианаполис»*



*Генерал Лесли Гровс — руководитель Манхэттенского проекта*





*Заброшенный поселок Гудым. Современный вид*



*Памятник у старого маяка на острове Белый.  
Фото Н.А. Кузнецова.  
Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)*



корабельной осадки на лидере и эсминцах там сохраняли лишь минимальный запас топлива, а большая часть их вооружения была перегружена на охраняемые транспорты.

Примерно в это же время из Архангельска на восток вышел большой караван советских транспортов (в том числе «Аркус», «Азербайджан», «Донбасс», «Двина», «Мируныч», «Моссовет», «Щорс», «Комсомолец Арктики», «Чернышевский» и «Эльна-2». — *Авт.*), которые должны были следовать через Атлантику под охраной английских и американских кораблей. Но так как месяцем раньше «конвоиры» перед угрозой нападения гитлеровского линейного корабля «Гирпиц» бросили подопечный атлантический конвой PQ-17, то для обратной проводки транспортов советской стороне пришлось срочно менять все планы на 1942 год. Иностранные транспорты остались в Мурманске и Архангельске в ожидании прихода английских и американских эскортных кораблей, а советские транспорты пошли к берегам США по Севморпути.

Таким образом, нацистский план операции «Страна чудес» предполагал крейсерство фашистских броненосца «Адмирал Шеер» и тяжелого крейсера «Лютцов» в Карском море. У западного входа в пролив Вилькицкого они должны были найти и уничтожить до 50 советских судов и все ледоколы ГУ СМП. Это была весьма заманчивая добыча для гроссадмирала Эриха Редера, еще не успевшего «остыть» от июльского успеха — разгрома PQ-17.

Вот как об этом времени рассказывает в своей работе «Восточный фронт. Война на море 1941—1945 гг.» известный немецкий военный историк Юрг Майстер: «Советская оборона в этих удаленных районах (Карское море. — *Авт.*) в 1942 году оказалась очень слабой и носила временный характер... по данным японской разведки в июле 1942 года к берегам Камчатки пришли два десятка советских транспортов в сопровождении трех эсминцев. Несложно было догадаться, что этот караван пойдет с Дальнего Востока на запад именно по Севморпути. Так как ледовая обстановка в Чукотском и Восточно-Сибирском морях была благоприятной, то ко второй декаде августа все советские суда и боевые корабли должны были достичь пролива Вилькицкого.



Неожиданный «подарок» поступил и от военно-морского штаба кригсмарине: по данным морской разведки, из Архангельска в сторону Карского моря вышло до 30 советских транспортов, часть из которых ранее должна была идти к берегам Исландии. Однако разгром океанского конвоя PQ-17 заставил английское и американское командования отказаться от проводки союзных конвоев через Баренцево и Норвежское моря до наступления полярной ночи, а советскому командованию пришлось планировать проводку этих транспортов по Севморпути. Таким образом, ко второй декаде августа в районе пролива Вилькицкого могли собраться до полусотни (практически половина торгового флота Советского Союза) транспортных судов в сопровождении всего лишь трех эсминцев. Не менее заманчивой была и вторая часть операции: бортовой артиллерией рейдеры должны были уничтожить несколько советских полярных станций, а на остров Диксон, для захвата штаба и руководства западного сектора советской Арктики и советских шифров, высадить десант. Дополнительной задачей для них предполагался обстрел порта Амдерма, который мог служить для разгрузки союзных транспортов. После арктической «тренировки» фашистские рейдеры должны были пойти в Южную Атлантику.

Однако операция не заладилась с самого начала: «Лютцов» после посадки на мель в норвежских шхерах не смог участвовать в набеговой операции. В Карское море пришлось идти лишь «Адмиралу Шееру» под командованием капитан-цур-зее Меендсен-Болькена. Для успешности арктического рейда ему было придано 7 подводных лодок: 4 должны были отвлекать внимание советского командования от истинного района прорыва и уничтожать ускользнувшие от артиллерии броненосцев советские транспорты к западу и к югу от новоземельских проливов, а 3 — должны были вести ледовую разведку в Карском море и разведку в интересах командира рейдера.

Первая подводная группа за неделю до начала рейда начала демонстративные действия у юго-западной оконечности Новой Земли. Были атакованы гидроаэродром и метеостанция в Малых Кармакулах и у Белушьей губы, потоплен пароход «Крестьянин»,



шедший в «Белушку» из Нарьян-Мара. А у пролива Югорский Шар — уничтожен небольшой караван из 3 буксиров и 2 барж, перевозивший рабочих для Нарьян-Марского порта и заключенных из «Норильскстроя» для работы на объекте НКВД № 300. Первая подводная группа успешно выполнила поставленные задачи, и «Адмирал Шеер» незаметно проник в Карское море.

Однако в дальнейшем нацистам не повезло. В условиях сильного тумана, неподалеку от пролива Вилькицкого, гитлеровский броненосец попал в плотное ледовое поле и потерял здесь не только драгоценное время, но еще и единственный гидросамолет-разведчик «Арадо-196». И хотя мощная радиостанция рейдера продолжала наблюдать радиообмен между транспортом каравана, но советские суда были уже недосягаемыми для 280-мм немецких орудий. «Страна чудес» оказалась под угрозой срыва.

С огромным трудом выбравшись из ледяного поля, 25 августа фашистский рейдер направился в район юго-западнее архипелага Норденшельда. Неожиданно его радисты услышали работу радиостанции ледокольного парохода «А. Сибиряков», который вез строителей и оборудование для создания полярной станции на североземельском мысе Молотова. Немецкие морские разведчики профессионально использовали откровенные промахи советских моряков и полярников. Они быстро вычислили, что радисты полярных станций ГУ СМП чаще всего используют 600-метровые радиоволны. И немцы сразу же приступили к «забиванию» их радиопомехами. А на следующий день с помощью радиопомех стали мешать переговорам между «А. Сибиряковым» и радиостанцией на острове Диксон. А 28 августа — радиопереговорам между сторожевым кораблем СКР-19 «Дежнев» (командир старший лейтенант А. Гидулянов) и радиостанцией на мысе Челюскин.

Горько признать, но в течение всей навигации 1942 года установленная для наших судов зона радиомолчания к западу от меридиана 85 градусов (на подходах к Диксону) на практике часто не выдерживалась якобы во избежание артиллерийского обстрела советских транспортов и судов советскими же береговыми батареями. Меж тем хотелось бы отметить, что в то время наши береговые батареи, прикрывавшие районы Севморпути, были



установлены только на мысе Желания (1 37-мм орудие, 1 76-мм орудие без боезапаса) и у порта Диксон (2 152-мм, 2 130-мм и 2 45-мм орудия). Более того, к моменту появления у Диксона фашистского рейдера уже было принято решение по отправке «диксоновских» орудий для обороны формируемой Новоземельской военно-морской базы, и за исключением полубатареи 152-мм пушек они уже были загружены на СКР-19 «Дежнев».

С какой целью «А. Сибирякова» демаскировал свой переход к мысу Молотова — сложно сказать, но своим неоднократным выходом в радиоэфир советский радист подсказал капитан-цур-зее Меендсену-Болькену местонахождение ледокольного парохода. Их встреча и, как следствие, гибель беззащитного советского судна были уже неизбежными.

О героическом бое советского ледокольного парохода с фашистским «карманным линкором» рассказано неоднократно, а потому сегодня не будем подробно рассматривать этой бой. Исход его был предсказуем: «А. Сибиряков» был потоплен, а часть экипажа и пассажиров захвачена в плен. При этом среди пленных оказались зимовщики смен метеостанций на Северной Земле: руководитель смены на острове Домашний Анатолий Шаршавин, руководитель смены на мысе Арктический (мыс Молотова) Анатолий Золотов и радиотехник из этой же смены Иван Калянов. О судьбе остальных полярников и полярников смены на мысе Оловянный и ее руководителя Владислава Грачева — неизвестно: то ли они погибли во время боя, то ли были расстреляны немцами при захвате шлюпок.

Своим радиосообщением на Диксон о начале боя с противником командир «А. Сибирякова» старший лейтенант А. Качарава обеспечил своевременную подготовку штаба западного сектора Севморпути к появлению врага (хотя дальнейшие действия руководства сектора вызывают определенные нарекания). Одновременно он помог транспортам западного и восточного караванов своевременно избежать встречи с германским рейдером (укрывшись во льдах. — *Авт.*).

После провала первого этапа набеговой операции, несмотря на понимание, что приход рейдера в Карское море уже открыт





для советского командования, капитан-цур-зее Меендсен-Большкен принимает решение идти к острову Диксон и высадить здесь десантный отряд. Скорее всего, он был уверен, что порт охраняет лишь стрелковое отделение. Ну, может быть, еще десяток полярников с дробовиками. О том, что осенью 1941 года сюда были доставлены 3 полубатареи артиллерийских орудий, он, естественно не подозревал. Выходит, в те дни фашистская военно-морская разведка имела информацию о состоянии дел на Диксоне периода летних навигаций 1939—1940 годов, когда сюда заходили гидрографический бот «Мурманец» (с немецкой группой на борту) и вспомогательный крейсер «Комет». И наше счастье, что нацистский рейдер напал на Диксон 27 августа, а не хотя бы двумя днями позже, когда все три артиллерийские полубатареи уже ушли бы на борту «Дежнева» к берегам Новой Земли.

В этом случае было бы трудно сказать, какими были бы результаты операции «Страна чудес». Но история не имеет сослагательного наклонения. И то, что произошло — произошло!

Темной ночью 27 августа «Адмирал Шеер» под прикрытием легкого тумана успешно прошел между островами Диксон и Верн почти на внешний рейд порта Диксон.

Позднее руководитель Главного управления Севморпути Герой Советского Союза контр-адмирал Иван Папанин и командующий Северным флотом контр-адмирал Арсений Головкин будут сильно удивлены, что нацисты даже в условиях ограниченной видимости так уверенно шли к порту самым безопасным в навигационном отношении путем для глубокосидающего броненосца. Хотя по правилам военного времени и створные огни, и светящиеся буи были погашены. Меж тем следует подчеркнуть, что сам проход к порту достаточно сложен.

Версии, почему это удалось нацистам, подробно рассмотрены в вышеупомянутой книге «Свастика над Таймыром» и выпущенной в 2008 году Санкт-Петербургским издательством «Вектор» книге «Арктическая одиссея. Как “хозяйничали” нацисты в советской Арктике». Иной информации, и в первую очередь о том, как в руки германских моряков попали советские навигационные



карты и лоции отдельных районов Севморпути, нет, поэтому и не будем повторяться. Хотя эта страница предвоенных советско-германских отношений и сегодня остается загадкой.

Гитлеровский «карманный линкор» практически сразу же после обнаружения на внутреннем рейде Диксона советских судов открыл по ним артиллерийский огонь из орудий главного калибра. Но неожиданно для капитана-цур-зее Меендсен-Болькена рядом с бортом рейдера поднялись 2 водяных султана от падения 152-мм снарядов. Это стало для него крайне неприятным сюрпризом, после нового падения таких же снарядов у борта «Адмирал Шеер» повернул на обратный курс. Ведь нацисты не знали, что пушечная полубатарея под командованием лейтенанта Н. Корнякова, снятая с ранее подготовленных позиций, стояла на причале в готовности к погрузке на сторожевой корабль. Для перевода ее из походного в боевое состояние у советских артиллеристов времени было крайне мало, а потому они стреляли не столько по врагу, сколько в его сторону.

Когда германский броненосец, уничтожив артогнем угольный склад на острове Конус, домики промысловиков на Медвежьих островах и радиоцентр на Новом Диксоне, попытался пройти к Диксону с севера, то советские артиллеристы практически вручную развернули свои многотонные пушки уже в новом направлении и вновь открыли огонь по врагу. Даже если ветераны поправят меня, что артиллеристы лейтенанта Корнякова все же добились нескольких попаданий в «Адмирал Шеер», не буду с ними спорить, так как по советским источникам вражеский корабль получил несколько прямых попаданий, а по немецким источникам — ни одного. Не в том дело!

Вражеский рейдер, забыв, зачем он пришел к Диксону, прекратил обстрел судов, стоящих на здешнем рейде, и, укрывшись за дымовой завесой, быстро удалился в северном направлении. «Страна чудес», благодаря самоотверженности простых моряков, артиллеристов и полярников, провалилась!

Крах набеговой операции вынудил гроссадмирала Эриха Редера отказаться от нового рейда германских «карманных линкоров» в Арктику, которые в районе своеобразного треугольника:



архипелаг Норденшельда — устья рек Енисей и Обь, должны были нанести новый, но уже «двойной удар». Одновременно неудачный поход «Адмирала Шеера» к проливу Вилькицкого, закончившийся лишь потоплением ледокольного парохода «А. Сибиряков» и обстрелом Диксона, заставил германский военно-морской штаб отказаться от использования в Карском море надводных рейдеров. Эти районы были безоговорочно отданы группам полярных «волков» контр-адмирала Карла Дёница и воздушным эскадрам рейхсмаршала Германа Геринга. Но одновременно набеговая операция нацистов прямо указала на уязвимость районов нашего кратчайшего пути из Атлантики на Тихий океан. А также на то, что большинство советских транспортов в Карском море и в море Лаптевых документами скрытой связи вовсе не пользуются. Ведь капитаны отдельных советских транспортов и начальники полярных станций Главсевморпути (ГУ СМП) считали, что находятся в глубоком советском тылу, и даже через год после начала войны они часто использовали здесь радиосвязь в открытом режиме. Тем самым они «поставляли» врагу чрезвычайно ценную развединформацию о текущем местонахождении своих судов.

Помогло врагу и то, что часть указаний по связи и часть шифров, имеющих, например, на ледоколах Северного пароходства, отсутствовали на береговых полярных станциях ГУ СМП, а документы связи для ледоколов Северного и Дальневосточного пароходств заметно различались между собой. Да, и боевая подготовка радистов полярных станций и ледоколов к первой военной летней навигации (1942 года) на станциях Главсевморпути была организована крайне слабо: они не были готовы к круглосуточному несению вахты и обеспечению боевой деятельности охранявших конвои североморских кораблей. Однако самым опасным для деятельности арктической «дороги жизни» всего Советского Союза стало иное!

В течение всей навигации 1942 года установленная для наших судов зона радиомолчания к западу от меридиана 85 градусов (на подходах к Диксону) на практике часто не выдерживалась. Хуже того, штаб западного сектора морских операций в Арктике даже установил порядок, следуя которому ледоколы и одиночные суда



за 12 часов до подхода к острову Диксон были обязаны сообщать о предполагаемом времени своего прихода в порт.

Следует особо отметить, что пароход «Куйбышев» (капитан Токовенко), радист которого неукоснительно выполнял это требование и передал открытую радиogramму на Диксон, вскоре был обнаружен гитлеровской субмариной U601 (капитан-лейтенант Петер-Оттмар Грау) и потоплен.

В то же время радиостанции в Дудинке и Игарке ежедневно передавали на Диксон открытым текстом сводки с перечислением всех находящихся в порту судов и проводимых ими грузовых операций. И связь между Диксоном и транспортными судами в море до 27 августа (то есть практически до появления здесь фашистского рейдера, а частично — и вслед за тем) оставалась открытой. Даже после гибели пароходов «Куйбышев» и «А.Сибиряков» некоторые советские капитаны продолжили открыто выходить в радиоэфир (пароходы «Уссури» и «Щорс»). А «Беломорканал» при переходе к острову Диксон также открыто сообщил по радио время своего предполагаемого выхода из Кожевниково и о первоначальном пункте своего захода. Не отставали от них и полярные станции ГУ СМП.

Отдельные станции, не имея средств скрытной связи, открыто сообщали на Диксон обо всех проходящих поблизости судах. Лучшей подсказки для нацистских радиоразведчиков и быть не могло. Ярким примером тому стал случай с хорошо известным всем советским полярникам мотоботом «Мурманец».

6 сентября 1942 года этот мотобот пришел к острову Уединения для того, чтобы передать груз и продовольствие на местную полярную станцию. Внезапно от полярников в радиоэфир полетело: «Всем, всем, к нам подходит неизвестное судно», а затем последовало требование к мотоботу назвать себя. В ответ «Мурманец», также по радио, предложил прекратить передачу, но берегового радиста уже было не остановить, он продолжал настойчиво запрашивать название подходившего судна. Капитану «Мурманца», чтобы не привлекать далее к себе или к полярной станции внимания врага, не передав доставленного полярникам груза, пришлось увести судно в море. И его капитан как в воду



глядел! Не прошло и суток, как поблизости от острова Уединения всплыла нацистская подлодка и несколькими артиллерийскими выстрелами подожгла строения станции.

Все приведенные здесь данные были рассказаны автору ветеранами Северного флота и ветеранами Мурманского и Архангельского морских пароходств. Не стоит упрекать их в какой-либо «корпоративной предвзятости» или «влиянии перестройки».

Ведь даже в литературе советской поры, посвященной войне в Арктике, нет-нет да и прорывались отдельные их воспоминания. Другое дело, что все они были разрознены и сглажены пресловутой политической конъюнктурой тех лет. Лишь сегодня удалось собрать эти воспоминания воедино и сравнить с мнением германской стороны. К сожалению, здесь нашлись точки совпадения. В виде подтверждения привожу мнение все того же Юрга Майстера: «Во время операции “Вундерланд” подводная лодка U255 25 августа 1942 г. обстреляла русскую радиостанцию в районе мыса Желания, однако это действие не нашло одобрения в Штабе руководства войной на море. Летом—осенью 1943 г. немецкие подводные лодки проводили операции в Западно-Сибирском и Карском морях. Выяснилось, что русские, проводя весьма скромные оборонительные мероприятия, были не в состоянии своевременно реагировать на быстрое перемещение направления главного удара немецких подводных сил». Вот здесь-то и пришла пора окончательной реализации вышеупомянутых замыслов капитан-цур-зее Пауля Эберта о выделении «Европейского полярного моря» в жизненно важный для фашистской Германии район Мирового океана с помощью подчиненных «папаши» Дёница.

### **«Академик Шокальский» погиб! Но — успел рассказать...**

О роли, отведенной экипажам германских субмарин в создаваемой командованием кригсмарине арктической «системе», как и о большинстве подобных хорошо охраняемых секретов Третьего рейха, известно крайне мало. Ниже вам будет предоставлено все,



что появилось в послевоенные годы на страницах открытой печати или было рассекречено, и представлено в короткой справке Приложения.

Заняться внимательным исследованием присутствия гитлеровских субмарин в Карском море заставило потопление небольшого советского научного судна (а вернее, гидрографического бота, ГИСУ) «Академик Шокальский», который был уничтожен германской подлодкой 27 июля 1943 года примерно в 10 милях к востоку от новоземельского мыса Спорый Наволок.

По воле случая практически здесь же, только в октябре 1941 года, команда «Академика Шокальского» уже встречала гитлеровскую субмарину, но тогда бот успешно укрылся под берегом. Спасшиеся участники новой и последней встречи ГИСУ с «арктическим волком» все как один отметили, что вражеская подлодка имела необычную окраску корпуса. Вся ее надводная часть и ограждение прочной рубки были «запятнаны» большими кляксами, сделанными белой и голубой краской. И это прямо указывало на то, что немцы, опасаясь обнаружения советскими самолетами Полярной авиации, где-то у побережья отстаивались в надводном положении под маскировочными сетями либо лежали на мелководье у материка.

Гитлеровская субмарина расстреляла беспомощное гидрографическое судно практически в упор. Однако под прикрытием дыма от горящей надстройки часть полярников на корабельной шлюпке переправилась на кромку льда и укрылась за торосами от пулеметных очередей. А затем, после ухода врага, законопатив пробойны в шлюпочных бортах, полярники подошли к северо-восточному берегу Новой Земли. Но когда они высадились на мыс Миддендорфа и разожгли здесь костер, как и двумя днями ранее, из-за едва видимого Спорого Наволока появилась немецкая белоголубая подлодка и легла в дрейф недалеко от шлюпки.

Однако на этот раз немцы не стали обстреливать советских моряков, а, взяв шлюпку на буксир, увели ее с собой. Лишь в начале августа спасшиеся с «Академика Шокальского» были обнаружены силами поиска. После окончания войны удалось установить, что появление фашистских подлодок у северо-восточной оконечности



Новой Земли и их внезапный выход из-за мыса Спорый Наволок, были совсем не случайными.

Нацисты в советской Арктике создали так называемую «систему», благодаря которой попытались взять под полный контроль все Карское море. Более того, сегодня известно, что в ее интересах с июля по октябрь 1943 года здесь действовало до 13 немецких подводных лодок, сведенных в группу «Викинг».

Уже во время работы над этой книгой от ветеранов-радиоразведчиков Северного флота удалось узнать весьма любопытные факты из далеких дней 1943 года. Например, то, что 13 августа один из «викингов» вышел в радиоэфир у Белушьей губы, а 18 августа почерк этого же немецкого радиста повторился уже у острова Крестовый (Новая Земля). Через неделю, 26 августа, он же «засветился» у шхер Минина. А утром 28 августа с неизвестной целью он вышел в радиоэфир недалеко от мыса Крашенинникова (восточный берег пролива Маточкин Шар). Меж тем именно отсюда неделей раньше, а точнее 22 августа, другая фашистская субмарина также вышла в радиоэфир. За август она полностью обогнула оба новоземельских острова, при этом побывала у залива Благополучия.

Эти данные, который ветеран-радиоразведчик привел уже в наши дни, причем, отмечу, ни разу не сбившись в наименовании новоземельских мысов и заливов, и привлекли внимание к ранее незаметной арктической «системе» нацистов. А именно деятельности их боевых подлодок, из которых, по аналогии с «серыми волками», часть именовалась «полярными или арктическими волками». Другую часть нацистских подлодок, выполнявших известные только их командирам задачи, можно смело назвать «конвойными или призрачными подлодками». Правда, до сих пор грань, рознящая эти подводные корабли, в открытой печати отсутствовала.

Данные строки могут вызвать сомнения отдельных оппонентов, но считать все фашистские субмарины, которые действовали у наших заполярных берегов, лишь боевыми кораблями, стало бы еще большим заблуждением. Судите сами!



Хорошо известно, что летом 1943 года в Карском море в составе группы «Викинг», состоявшей из подлодок 13-й флотилии, действовала U354 под командованием капитан-лейтенанта Карла-Хейнца Хербшлеба. В составе ее экипажа находилась специальная группа радиоразведки кригсмарине (прототип будущих корабельных групп ОСНАЗ), которые имели с собой специальную аппаратуру для прослушивания радиопереговоров советских судов, идущих по Северному морскому пути. Для патрулирования этому «викингу» был определен район между островом Диксон и опушкой архипелага Норденшельда. Видимо, ее моряки подготовили на острове Вардропер наблюдательный пункт, который сверху был укрыт маскировочной сетью в цвет летней тундры (таким его нашли после войны моряки советского судна «Исследователь». — *Авт.*). Установленной здесь радиостанцией нацисты пользовались летом—осенью 1943 или 1944 годов для передачи целеуказаний о проходящих по Севморпути конвоям.

В какой-то мере именно эта находка объясняет неожиданное, но счастливое окончание встречи с нацистской подлодкой советского гидрографического судна «Якутия» под командованием капитана А. Марышева. Она произошла 14 сентября 1942 года. Правда, по одним открытым данным это произошло у острова Вардропер, по другим — у мыса Медуз (пролив Хмызникова, северная часть шхер Минина). И пока фашисты сняли с острова своих наблюдателей, «Якутия» успела выскочить из опасного пролива и укрыться за ближайшим мысом. Немцы по неясной причине не стали их преследовать.

Но что интересно! Следующим летом мотобот «Мурманец» обнаружил у мыса Медуз работу уже двух фашистских радиостанций (в режиме «радиотелефон»). Так как подобная работа радиостанций у всех моряков мира считается наиболее скрытной (ультракороткие волны обычно не распространяются более чем на 30 морских миль от передатчика, а у побережья — и того меньше), то обнаружение радистом «Мурманца» переговоров между германской подлодкой и береговым постом или между двумя подлодками — это счастливый случай. Но этот же случай указывает и на то, что нацистские подводники, находясь в раз-





личных точках шхер Минина, не особо опасались за скрытность работы своих передатчиков.

Хотелось бы заметить, что район патрулирования все той же Ц354 в районе шхер Минина совсем не случайно. Измерение радиопеленгов немецкими береговыми радиопеленгаторными постами, например, на Новой Земле или на Земле Александры, позволяло по пересечению радиопеленгов на конкретное время с этих постов и с Ц354 получить точное место даже случайно вышедшего в радиоэфир советского транспорта. А далее, после получения и обработки полученной информации, береговой радиопередающий центр базы противолодочной обороны кригсмарине в городе Вадсе посылал информацию на все подводные лодки, находящиеся в Северной Атлантике и Арктике. После получения информации подводные «викинги», до того спокойно лежавшие на прибрежном мелководье материка под прикрытием маскировочных сетей, стягивались в назначенные районы и ждали подхода каравана. Каждый из них мог принять сигнал боевого управления, находясь на глубине до 20 метров. Во время Великой Отечественной войны эти задачи сначала решали подводной флотилией, символом которой стал белый медведь, уютно устроившийся на рубке подлодки 11-й флотилии, базировавшейся в норвежском порту Берген. Ее субмарины сразу же после формирования флотилии летом 1942 года приступили к боевым действиям против конвоев в Северной Атлантике, идущих в Мурманск и Архангельск. Часть этих подлодок была задействована для разведки состояния льда, а также для оборудования метеорологических станций на отдаленных островах в Арктике. И интересно, что за все годы войны только в 3-х подводных флотилиях кригсмарине действовало чуть больше 100 подлодок. Здесь же, в составе Бергенской флотилии, — сразу... 189 субмарин.

Подводная группировка кригсмарине в Северной Норвегии стала заметно расти начиная с середины 1943 года. На этот раз, уже севернее Бергена — в Тронхейме — была сформирована 13-я флотилия подлодок, которая на рубки своих кораблей получила черную ладью викингов на белом кресте. Часть из 50 ее подлодок базировалась в Нарвике или Хаммерфесте, а треть — в Киркенесе.



Это было сделано не столько для того, чтобы вывести «арктических волков» из зоны досягаемости британских самолетов, но еще и чтобы сократить гитлеровским подводникам дорогу вокруг Новой Земли. Этому способствовало то, что в июле 1942 года на период полярного дня англичане прекратили поставки через Атлантику военных материалов по ленд-лизу. А в 1943 году прекратили отправку конвоев в СССР практически на 9 месяцев. У «папаш» Дёница появилась реальная возможность «волков», изначально выделенных для борьбы с атлантическими конвоями, направить в Карское море. Только с августа по сентябрь 1943 года нацистские субмарины были обнаружены у восточных берегов Новой Земли и у Таймыра более 80 раз. Правда, успехи немцев в Арктике были много скромнее, чем в Атлантике. Однако для Советского Союза это были серьезные потери.

Ведь по Севморпути везли грузы, остро необходимые нашей оборонной промышленности, которые было опасно везти через Атлантику. Например, американское оборудование для «Нордвиг-строя». Именно с этим грузом шел транспорт «Диксон», который в начале сентября 1943 года гитлеровская субмарина отыскала у островов Мона. За ним в Енисейском заливе или подорвался на mine, или был торпедирован транспорт «Тбилиси». Но самый большой урон в 1943 году гитлеровские подводники нанесли нашему арктическому конвою ВА-18, который вез импортные грузы и оборудование для Севморпути и цехов Норильского горнометаллургического комбината. Сегодня сложно оценить действия командования Северного отряда и Беломорской военной флотилии, которые отвечали за безопасность перехода. Во-первых, свидетелей тех дней уже нет, а во-вторых, мы до сих пор не знаем всех подробностей проводки этого конвоя.

Изначально для охраны 4 транспортов каравана ВА-18 на участке от пролива Вилькицкого до острова Диксон были выделены минный заградитель «Мурман» и 4 тральщика типа РТ (вооруженные рыболовецкие траулеры. — *Авт.*). Однако, от острова Самуила, где происходило формирование конвоя, транспорты вышли под охраной только минзага и 2-х тральщиков (Т-886 и Т-909). Два других тральщика должны были усилить конвой лишь



у острова Русский. В зону, где их поджидали гитлеровские подлодки, конвой пришел в условиях сильного шторма, из-за чего скорость движения пришлось снизить до 5 узлов. В то же время командиры «викингов» успешно использовали факт отсутствия на наших РТ средств гидроакустики и тихоходность недавних рыбаков. В результате нескольких одновременных атак «викинги» потопили транспорты «Архангельск» (капитан Г. Ермилов) и «Сергей Киров» (капитан А. Литвиненко) и тральщик охранения Т-896 под командованием капитан-лейтенанта В. Голубца. Очевидцы отметили, что «волчья стая» начала атаки конвоя в районе к северо-западу от острова Нансена и оставила его в покое только после захода наших судов на рейд Диксона. При этом фашистов не остановило и то, что для прикрытия ВА-18 прилетели гидросамолет ГСТ и 2 ближних гидросамолета-разведчика МБР-2, а также что к конвою присоединились еще 2 тральщика охранения. Напряженность боя была столь высока, что из уцелевших транспортов теплоход «А. Андреев», опасаясь новых атак, развил полный ход и укрылся в шхерах Минина (у острова Крутой). Только 3 октября его удалось отыскать здесь и под конвоем тральщиков привести на Диксон.

Хотелось бы особо отметить, что каждый командир фашистской подлодки мог действовать только в строго отведенном районе. Например, известно, что вышеупомянутая подводная лодка U354 дальше западной опушки архипелага Норденшельда не заходила. И чаще всего она укрывалась в районе шхер Минина: либо в заливе Волчий, либо недалеко от острова Вардропер. В то же время подводная лодка U711 в 1943 году контролировала только район от западной кромки архипелага Норденшельда до входа в пролив Вилькицкого и скрывалась при этом в одном из своих здешних тайных укрытий. Причем порой она вела себя здесь весьма и весьма нахально.

Так, в августе 1943 года произошла необычная встреча наших боевых кораблей (СКР-19 «Дежнев», минный заградитель «Мурман» и тральщик Т-894) с нацистской подлодкой у острова Нансена (архипелаг Норденшельда).



Экипаж «Дежнева», после сопровождения в Арктику очередного конвоя, находясь под охраной орудий тральщика и минного заградителя, приступил к выгрузке доставленной для полярников артиллерийской батареи. Неожиданно неподалеку от советских кораблей была обнаружена безмятежно всплывающая фашистская субмарина (вероятно, это была именно U711. — *Авт.*). Даже обнаружив, что у острова она оказалась не одна, «немка», не обращая на наши корабли никакого внимания, спокойно ушла за ближайший мыс. Почему-то ее никто не преследовал. Выгрузка доставленных арторудий продолжалась еще 4 суток. Практически сразу же после окончания разгрузочных работ на полярную станцию «Остров Нансена» пришли полярники с соседнего острова Правды (также архипелаг Норденшельда) и рассказали, что фашистская субмарина спокойно пришла в район расположения «правдинской» станции и расстреляла ее из орудия. Правда, после ее уничтожения столь же нагло германские подводники возвращаться не рискнули. Но как они ушли в море — наши моряки не видели. И, что интересно, до возвращения в Нарвик (30 сентября) «711-я» себя никак не проявила.

Так действовали торпедные подводные лодки. Но в группу «Викинг» входили и подводные минные заградители.

Начиная с начала июля 1943 года несколько фашистских подводных минзагов пришли в «районы наступления», расположенные в восточной части Баренцева моря. На переход, доразведку и постановку у западного побережья Новой Земли глубоководных мин ТМС германские подводники затрачивали до 30 суток. Этими постановками они отсекали от Белого моря и Кольского залива конвои, идущие из Карского моря. Одновременно они же отрезали боевые корабли Северного флота и Беломорской флотилии, которые могли бы защитить или оказать помощь запертым здесь гражданским судам. Ведь каждая из 16 мин ТМС, загруженных на борт нацистской субмарины у причалов Киркенеса или Лиинахамари, легко «раскрывала» днище любого советского корабля или транспорта в глубоководных морских районах.

Затем немцы уходили, скорее всего, в бухту Северная (Земля Франца-Иосифа), где грузили на борт новый комплект мин. На



этот раз он состоял из 24 мин типа ТМВ, специально предназначенных для постановки на мелководье Карского моря. Необходимое количество таких мин для «летней работы» подлодок на специальную базу оружия, созданную нацистами на острове Земля Александры, без особых проблем доставляли специальные суда кригсмарине — «Пелагос» или «Кернтерн». На переход для новой погрузки, короткий отдых в береговой казарме и переход в Карское море германские подводники затрачивали еще до 20 суток. А далее, еще месяц, недавние подводные минзаги приступали к действиям как торпедные собратья. Таким образом, фашистские субмарины в минном варианте приходили в Арктику на два—два с половиной месяца. И обязательно, как и торпедные «викинги», — с коротким отдыхом на одной из секретных арктических баз. Об этом использовании подлодок Дёница советские адмиралы, генералы ВМФ, а также флотские офицеры, учившиеся в Военно-морской академии им. А.А. Гречко, могли прочитать в тогда еще секретной монографии И. Сендика «Боевые действия флотов в Арктике».

Наиболее ясно эта система проявилась на примере уничтожения одного из «викингов» — U639 под командованием обер-лейтенанта Вальтера Вихмана, который до своей гибели целый месяц действовал в Карском море. За это время, а именно 1 августа она выставила 16 мин ТМС западнее мыса Русский Заворот (Печорское море), а еще через две недели — по плану операции «Zeeland» («Тюлень») — 24 мины ТМВ в Обской губе. На первый взгляд, ничего особенного: обычный поход гитлеровского подводного минзага. Но это заблуждение!

Практически одновременно с подлодкой Вихмана в советскую Арктику пришла U636 под командованием обер-лейтенанта Ханса Хильдебранда, которая 4 августа выставила 16 мин ТМС у мыса ... Русский Заворот (Печорская губа), а еще через две недели — 24 мины ТМВ в соседнем с Обской губой — Енисейском заливе. Внезапно, сразу же после 23 августа любые упоминания о боевой деятельности U636 исчезают. Хотя в норвежских базах ее никто не видел. Столь же неожиданно, но уже 14 ноября подлодка Хильдебранда вновь появляется у Новой Земли, где у западного



входа в пролив Югорский Шар ставит минное заграждение из... 24 ТМВ. И лишь затем возвращается в Норвегию. Таким образом, боевое патрулирование подводной лодки Хильдебранда продолжалось почти 80 суток. Получается, что обе подлодки (U636 и U639) вполне могли готовиться к действиям в Карском море по единому плану. Но после гибели экипажа Вихмана «636-й», видимо, пришлось закрывать брешь в системе минных полей на выходе из Карского моря. При этом времени, а быть может и реальной возможности, для перехода хотя бы в Киркенес или Лиинахамари у Хильдебранда не было. И его экипажу пришлось ремонтировать свою подлодку где-то на секретной арктической базе. На одной из тех, где экипажи большинства «волков» Дёница ради сохранения в тайне своей деятельности в советской Арктике жили на удаленных тайных базах два, а то и три года. Отсутствие обязательных для фронтовиков отпусков в Германию им всемерно компенсировалось в заполярном «раю» — в доме отдыха, созданном по соседству с портом Лиинахамари. Однако к началу летней навигации 1943 года командование Северного флота, скорее всего, уже что-то узнало об основном маршруте для перехода фашистских субмарин в Карское море.

Совсем неслучайно в июле 1943 года, одним из первых рейсов новой арктической навигации, советский транспорт «Рошаль» под командованием капитана 2-го ранга И. Котцова доставил к мысу Желания шумопеленгаторную станцию «Цефей-2». На ее приведение в рабочее состояние не понадобилось много времени: она сразу же показала высокую интенсивность движения по проливу вражеских подлодок, которые, ко всему прочему, еще и вели между собой переговоры по звукоподводной связи. Правда, о чем они говорили и куда затем ушли — осталось тайной. Но успешная атака С-101 гитлеровской субмарины U639 ясно показывает, что это обнаружение не было миражом. И советское командование умело воспользовалось полученной развединформацией.

В создании системы контроля над советским сектором Арктики подводникам Карла Дёница активно помогали и летчики



Германа Геринга. А также военно-строительное ведомство Фрица Тодта. О деятельности люфтваффе над Карским морем даже в секретной книге И. Сендика рассказ был крайне краток.

В советское время чаще всего мы слышали лишь о случайных полетах фашистских самолетов над островами Новой Земли либо о разовом посещении ими района Амдермы. И, никогда не слышали об их появлении над побережьем Сибири. Только в работе И. Сендика удалось найти несколько строк о том, как летом 1943 года, используя тайный аэродром на северном острове Новой Земли, немецкие гидросамолеты («флюгбоут») BV-138 некоторое время вели разведку в Карском море и выполнили несколько полетов до архипелага Норденшельда. И даже — до западного входа в пролив Вилькицкого. Еще одно упоминание о дальних воздушных визитах врага в советскую Арктику удалось найти в исторической справке о деятельности Карской военно-морской базы, которая была подготовлена и опубликована В. Щедролосевым в военно-техническом альманахе «Тайфун».

Ее автор высказал совершенно неординарную версию о том, с какой целью нацистские субмарины в сентябре 1944 года пришли к мысу Стерлегова. По информации В. Щедролосева гитлеровцы искали здесь свой пропавший самолет. Не такой ли пропавший «флюгбоут» обнаружат наши военные моряки и летчики месяцем позже на реке Мезень? Может быть! Но это иной рассказ.

Для знакомства же с «воздушной составляющей» вышеупомянутой арктической «системы» нацистов рассмотрим данные, приведенные в вышеназванной книге И. Сендика:

а) Взлетная полоса и радиостанция на новоземельском острове Междушарский, а также взлетные полосы на новоземельских мысах Константина и Пинегина позволяли реально контролировать практически все Карское море. Вместе с тайными аэродромами нацистов у архангельских деревень Мегра, Верхняя Золотица и Погорелец, а также неким аэродромом на границе Вологодской и Кировской областей они составляли хорошо продуманную систему для выполнения полетов на вос-



ток к проливу Вилькицкого, либо на север — до ледовой кромки. По данным военных разведсводок, фашистские самолеты были обнаружены в нашем тылу:

— у пролива Маточкин Шар 4 раза — в 1942 году, 14 раз — в 1943 году и лишь 1 раз — в 1944 году;

— у Белушней губы 18 раз — в 1942 году, 36 раз — в 1943 году и 15 раз — в 1944 году;

— у пролива Югорский Шар 9 раз — в 1942 году, 20 раз — в 1943 году, 1 раз — в 1944 году.

Не забывали летчики люфтваффе и удаленные острова.

У острова Колгуев они появились 6 раз в 1942 году, 29 раз в 1943 году, 1 раз — в 1944 году. А над Карским морем, у островов Уединения и Белый, в 1942 году несколько раз был слышен шум садящегося и взлетающего самолета и 6 раз такой же звук слышали наши полярники в 1943 году.

б) 25 августа 1943 года новоземельские промышленники в губе Северная Сульменева ясно слышали звук авиационных моторов, по характеру напоминающий звук мотора самолета, заходящего на посадку. На следующие сутки они вновь услышали этот же звук. Однако на этот раз приблизительно 15 минут в одном месте (скорее всего, звук прогреваемых моторов), затем самолет пошел на взлет. Именно этот самолет, летящий на малой высоте, 26 августа с берега реки Крестовой наблюдала другая группа промышленников. С какой целью он сюда прилетал? Разве что для доставки на советское побережье специальной автоматической метеостанции. Но может, он высадил метеодесант?

Самая первая группа германских полярников была высажена на острова Карского моря еще в 1942 году (на архипелаге Норденшельда — *Авт.*). Правда, результаты и длительность ее работы остались неизвестными. Но через год в безлюдные и отдаленные арктические районы стали уже массово высаживаться специально подготовленные метеорологические экспедиции, которые работали на местах до начала таяния льдов. Отдельные экспедиции прибывали на базы, специально подготовленные «Организацией Тотта», но большинство высаживалось непосредственно на необорудованное побережье. Как видите, рассказ о деятельности в





нашей Арктике люфтваффе и «ОТ» вновь получился не слишком длинным. Ведь основная роль в подготовке к функционированию арктической системы была все же отведена только «арктическим волкам». И в условиях абсолютного превосходства в скорости гитлеровских субмарин перед советскими конвойными кораблями, большую часть из которых составляли бывшие рыболовецкие траулеры типа РТ, и повсеместной безлюдности наших арктических берегов они успешно справлялись с поставленными Дёницем задачами. Тем более что летом 1944 года, по мере оставления баз на Атлантическом побережье, в Норвегию стали постепенно переходить с Атлантики все новые и новые «серые волки».

### Сигнальщик с «Бриллианта»

Несмотря на вступление в состав Северного флота новых кораблей с современной гидроакустикой и реактивным вооружением, в 1944 году нашим морякам проще не стало. Гитлеровские субмарины проявили в советской Арктике невиданную ранее активность. Но прежде чем начать об этом рассказ, хотелось бы особо оговорить следующее.

После выхода в свет книги «Свастика над Таймыром» ко мне, как к ее автору, обратился один из ветеранов-полярников, который практически обвинил меня в искажении нашей истории войны за советское Заполярье. Из нашего телефонного разговора выяснилось, что мой собеседник согласен с одиночными фактами появления и атак гитлеровских подлодок в Карском море, но совершенно не согласен, что германские моряки, имея на наших арктических островах тайные базы, чувствовали себя здесь уверенно и даже где-то по-хозяйски. К моему огорчению, несмотря на ссылки на имена таких известных советских военных моряков и военных историков, как К.С. Бадигин, Б.А. Вайнер, Ю.А. Пантелеев, В.И. Платонов, В.П. Пузырев, В.Г. Реданский, И.М. Сендик, которые еще в 1960—1980-е годы привели несколько конкретных примеров существования секретных баз фашистов в нашей Арктике, убедить ветерана в реальности их существования — не удалось.



И главным аргументом в нашем разговоре была «ключевая» фраза: «Во время различных плаваний я был на этих архипелагах и островах, но таких баз не видел. Поэтому тайных баз нацистов в нашей Арктике не было!»

Чтобы исключить подобные заявления после выхода новой книги, в особо спорных вопросах придется сначала давать информацию из официальных советских и российских печатных источников или архивов, а далее дополнять или комментировать их информацией, полученной от ветеранов военной службы или полярников. Надеюсь, после этого будет меньше «ревнителей» нашей истории, упорно считающих, мол, рассказ о реальности и приведение фактов нашего недостаточного государственного внимания к Арктике в военные годы являются искажением нашей же истории. Но начнем!

Летом 1944 года в Карское море пришла группа немецких подлодок «Грейф», которые были оборудованы «шнорхелями» (специальным устройством для плавания подлодки под дизелем на перископной глубине), которые повысили скрытность плавания «арктических волков». При этом нацисты чувствовали себя вполне уверенно в практически безлюдных арктических районах. Так, 10 августа гитлеровская субмарина открыто вошла в бухту Полюнья (восточнее Диксона). И ее появление здесь сегодня вызывает особый интерес.

Здесь, в сотне метров от сохранившихся развалин небольшой промысловой избы, и сегодня при отливе обнажаются странные металлические баки, весьма похожие на чьи-то топливные цистерны. Уж не для пополнения ли запаса дизтоплива приходила сюда фашистская субмарина? Тем более что с ее борта была спущена шлюпка, возвращение которой гитлеровские подводники ждали больше часа.

Через два дня, 12 августа, еще одна нацистская подлодка, и вновь не таясь появилась у вышеупомянутого острова Вардропер. А U365 той же ночью разгромила полярный конвой БД-5, шедший из Архангельска на Диксон с грузами для полярныхстроек и станций, семьями зимовщиков и летчиками Карской авиабазы.



Вот как «Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1944», изданная Военным издательством в 2006 году, рассказала о той катастрофе: «8—23 августа. Трагедия конвоя “БД-5”. В 13 ч. 8.08 от Северодвинского маяка к о-ву Диксон направился конвой “БД-5” в составе транспорта “Марина Раскова”, тральщиков “Т-118” (флаг командира бригады траления ОВР главной базы СФ капитана 1 ранга А.З.Шмелева), “Т-114” и “Т-116”. На борту транспорта находились 354 пассажира, в том числе 116 военнослужащих Карской авиабазы и свыше 6500 т. различных грузов.

В 19 ч. 55 мин. 12.08., когда конвой находился в 60 милях к западу от о-ва Белый в Карском море и, игнорируя требования организации противолодочной обороны, следовал прямым курсом, в районе правого борта транспорта “Марина Раскова” (капитан В.А. Демидов) произошел сильный взрыв. Судно потеряло ход, но осталось на плаву. Посчитав, что транспорт подорвался на mine, командир конвоя капитан 1-го ранга А.З.Шмелев приказал тральщикам “Т-116” и “Т-118” подойти к его борту и приступить к спасению людей, среди которых было много женщин и детей. Однако через семь минут после подхода к транспорту на “Т-118” (капитан-лейтенант С.М. Купцов) также произошел сильный взрыв в районе 2-го машинного отделения. Корабль стал медленно погружаться кормой в воду и через 27 минут после взрывов нескольких глубинных бомб затонул.

Поднятый на борт тральщика “Т-114” командир конвоя вновь решил, что “Т-118” подорвался на mine, и приказал командиру “Т-114” капитан-лейтенанту И.О. Панасюку подойти к транспорту, выяснить повреждения, стать на якорь и спасать людей. Такое же приказание получил и командир “Т-116”. Выполняя приказание командира конвоя, оба тральщика спустили на воду катера, шлюпки и другие спасательные средства, причем “Т-114” стоял на якорю, а “Т-116” маневрировал возле транспорта, но ни тот, ни другой никаких мер по организации противолодочной обороны не приняли. В 0 ч. 45 мин 13.08 мощный взрыв потряс “Т-114”, который разломился на две части и через четыре минуты затонул.



Через десять минут к борту “Т-116” подошел занимавшийся спасением людей с транспорта “Марина Раскова” катер, команда которого доложила, что видела две подводные лодки, одна из них находилась недалеко от “Т-114” и после его гибели направилась к транспорту, а другая маневрировала в 30—40 каб от поврежденного судна, изменив курс в направлении единственного оставшегося в строю тральщика. Получив этот доклад, командир “Т-116” капитан-лейтенант В.А. Бабанов донес командующему БВФ (Беломорской военной флотилии. — *Авт.*) о случившемся и о своем решении следовать в Хабарово для передачи на берег спасенных 186 моряков и пассажиров с погибших кораблей, среди которых было 8 тяжелораненых.

После ухода тральщика “Т-116” транспорт “Марина Раскова” еще оставался на плаву, а у его борта находился барказ с “Т-116” с семью гребцами и различные спасательные средства с погибших тральщиков. Около 2 ч. 15 мин. подводная лодка, как впоследствии выяснилось, “У365” (капитан-лейтенант Ведемейер) вторично атаковала двумя торпедами судно и, всплыв через десять минут в позиционное положение, полным ходом удалилась из района атаки.

Краснофлотцы и гражданские лица, находясь в спасательных средствах несколько суток в штормовом море без пищи, воды и теплой одежды, вели себя смело и мужественно. Командир барказа с тральщика “Т-116” ст. краснофлотец Б.В. Демьяненко, выделенный в спасательную команду, после ухода своего корабля в Хабарово взял на себя командование барказом с 26 спасенными и гребцами и на протяжении шести суток без сна и отдыха руководил гребцами, пока их всех не подобрал гидросамолет “Каталина” полярного летчика подполковника М.И. Козлова. Еще 24 моряка и пять женщин находились на шлюпке с тральщика “Т-114”, а самая большая группа численностью 86 человек во главе со ст.техником-лейтенантом М.П. Макаровским разместились в кунгасе с транспорта “Марина Раскова”; еще несколько человек были на других плавсредствах.

Для спасения командование Карской военно-морской базы направило четыре тральщика, два больших охотника за подводны-



ми лодками и сторожевой катер, которые в штормовых условиях в густом тумане на протяжении почти двух недель широким фронтом вели поиск на участке к западу от п-ва Ямал и о-ва Белый. С этой же целью восемь гидросамолетов "Каталина" авиации БВФ и два гидросамолета "Каталина" управления полярной авиации ГУ СМП в период с 12 по 20.08 произвели 28 самолетовылетов и в общей сложности спасли 73 человека. Из-за плохой погоды полеты производились нерегулярно, и лишь 23.08 подполковнику М.И. Козлову удалось вызволить из беды последних 13 человек, находившихся в кунгасе с транспорта "Марина Раскова". Перегруженный людьми самолет не смог взлететь и на протяжении полусуток следовал по штормовому морю к о-ву Белый, где его встретил тральщик "Т-906"».

Как видите — комментарии излишни!

Правильно оценив, что в советской Арктике, столь далекой от основных баз, германские подлодки вряд ли могут действовать автономно всю летнюю навигацию, командование Северного флота приступило к поиску тайных баз, где немецкие моряки пополняли запасы и имели хотя бы краткосрочный отдых. Флотские разведчики быстро «очертили» области, где чаще всего появлялись вражеские субмарины. А штабы Беломорской, Карской и Новоземельской военно-морских баз приступили к подготовке поисковых операций.

Ко всему прочему, сложность их работы заключалась в том, что Беломорская и Новоземельская базы в это же время проводили зимний завоз продуктов и топлива на арктические станции. А Карская ВМБ еще и обеспечивала безопасность прохождения встречных конвоев (ДВ-2 и ВД-1).

В конвое, идущем от острова Диксона к проливу Вилькицкого, шло 3 транспорта с особо ценным грузом для наших союзников, а с востока на Диксон шел единственный за летнюю навигацию 1944 года конвой с грузами из США. В те дни североморская разведка все внимание перенесла на районы восточного побережья Новой Земли, архипелага Земля Франца-Иосифа и шхер Минина, а также островов Белый, Уединения и Мона. То есть туда, где чаще всего появлялись вражеские подлодки. Маршрут



же встречных конвоев был проложен таким образом, чтобы как можно дальше обойти шхеры Минина и острова Мона. К сожалению, это действительно правильное решение было все же омрачено откровенной самоуспокоенностью командира конвоя, только что проводившего через этот район конвой ДВ-2, потерей 2 боевых советских кораблей и гибелью более полусотни отважных североморцев. Однако транспортные суда обоих караванов с особо ценным и стратегически важным грузом успешно пришли в назначенные порты.

Хотелось бы отметить, что гитлеровские подлодки проявили активность в те дни, когда на Кольском полуострове советские войска погнала горных стрелков к норвежской границе.

23 сентября подводная лодка U957 (командир обер-лейтенант Пауль Тенсхофф) в 70 милях от залива Миддендорфа потопила наш сторожевой корабль СКР-29 («Бриллиант») под командованием старшего лейтенанта Михаила Махонькова, шедший к Диксону в охранении конвоя ВД-1, а затем U739 (командир обер-лейтенант Эрнст Мангольд) из того же конвоя потопил тральщик Т-120 под командованием капитан-лейтенанта Дмитрия Лысова. И снова вернемся к «Боевой летописи Военно-Морского Флота, 1944»:

«15 сентября — 6 октября. Проводка конвоев «ДВ-2» и «ВД-1». Гибель сторожевого корабля «Бриллиант» и тральщика «Т-120».

В 19 ч. 35 мин. 15.09 из порта Диксон в б.Нордвик в сопровождении сторожевых кораблей «Бриллиант» и «Рубин», тральщиков «Т-111», «Т-117», «Т-119», «Т-120» и большого охотника за подводными лодками «Механик» вышли транспорты «А.Андреев», «Игарка» и «Моссовет», составившие конвой «ДВ-2».

В 4 ч. 30 мин 18.09 конвой вошел в мелкобитый лед, и ввиду неблагоприятной ледовой обстановки все корабли охранения вынуждены были лечь в дрейф в ожидании следовавших из пр. Бориса Вилькицкого транспортов встречного конвоя «ВД-1», а суда конвоя «ДВ-2» продолжали самостоятельно идти к месту назначения.

В 4 ч. 20 мин 22.09. шедшие с востока транспорты «Будённый», «Кингисепп», «Комсомолец» и «Революционер» конвоя «ВД-1» вышли из льдов на чистую воду. Ожидавшие их сторожевые



корабли “Бриллиант” и “Рубин”, тральщики “Т-111”, “Т-117”, “Т-120” и прибывший на смену “Механику” тральщик “Т-910” заняли свои места в ордере и направились к о-ву Диксон. Еще во время стоянки у кромки льдов корабли охранения были обнаружены подводными лодками противника группы “Грайф”, и 21.09 “У711” выпустила по ним шесть торпед, но промахнулась. На следующий день подводные лодки “У739” и “У957” также безрезультатно атаковали корабли охранения.

В 1 ч. 13 мин. 23.09 “У957” (ст.лейтенант Шаар), когда конвой следовал со скоростью 7 уз. противолодочным зигзагом, севернее о-ва Кравкова потопила сторожевой корабль “Бриллиант”. Вместе с кораблем погиб и весь экипаж (65 человек) во главе с командиром ст.лейтенантом М.В. Махоньковым.

В условиях шестибалльного шторма все атаки немецких подводных лодок нашими кораблями не были зафиксированы. В месте гибели сторожевого корабля “Бриллиант” для поиска и уничтожения вражеской подводной лодки командир конвоя начальник штаба Карской военно-морской базы капитан 2 ранга П.Н.Васильев оставил ударную группу в составе тральщика “Т-120” и сторожевого корабля “Рубин”. В 9 ч. 30 мин. СКР “Рубин” был направлен в предполагаемый район нахождения немецкой подводной лодки, обнаруженной и безуспешно атакованной тральщиком “Т-910” (ст. лейтенант В.Н. Болбот).

Остальные корабли и суда конвоя “ВД-1” продолжали следовать заданным курсом и в 6 ч. 30 мин 24.09 благополучно прибыли на рейд о-ва Диксон.

Находившийся на месте гибели сторожевого корабля “Бриллиант” и следовавший противолодочным зигзагом тральщик “Т-120” в 10 ч.15 мин 24.09 к северо-западу от шхер Минина подвергся атаке немецкой подводной лодки “У739” (ст.лейтенант Мангольд). Выпущенная ею акустическая торпеда попала в корму тральщика, деформировав корпус, повредив гребные винты и рулевое управление и выведя из строя всю радиоаппаратуру и механизмы. Благодаря быстро и умело организованной командиром корабля капитан-лейтенантом Д.А. Лысовым борьбе за живучесть появившийся крен до 7 град. был ликвидирован аварийной парти-



ей, однако все попытки связаться с базой с помощью переносных радиостанций оказались безуспешными.

Сразу же после взрыва с тральщика были спущены на воду все спасательные средства. В катер, мотор которого был выведен из строя, сошли 26 человек во главе со штурманом ст.лейтенантом В.А. Дементьевым, в спасательный понтон — 20 человек.

Приказав плавсредствам следовать к берегу, до которого было 50—60 миль, Д.А. Лысов оставил на корабле своего помощника ст.лейтенанта Ф.А. Демченко, командира электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенанта Н.А. Сосницкого, командира артиллерийской и минно-торпедной боевой части лейтенанта К.К. Наконечного, два орудийных расчета, личный состав аварийной партии и радистов (всего 39 человек).

Примерно через час с корабля заметили перископ подводной лодки и обстреляли его из артиллерийских орудий, но в 12 ч. 30 мин “Т-120” был вторично торпедирован подводной лодкой “Ц739” и, разломившись пополам, вместе с оставшимися на борту членами экипажа быстро затонул. Потопив советский корабль, подводная лодка всплыла и, пройдя между катером и понтоном, полным ходом удалилась на восток.

Моторный катер, следуя под веслами и парусами, сделанными из шинелей, несмотря на восьмибальный шторм, в 0 ч. 00 мин 27.09 достиг о-ва Подкова. При сходе на берег один краснофлотец поскользнулся и разбился о скалы, остальные разыскали на острове домик, в котором жили зверобои. Через два дня моряки во главе со ст.лейтенантом В.А. Дементьевым направились на катере на м. Входной, чтобы сообщить на о-в Диксон о случившемся, и 3.10 достигли цели.

Понтон под командованием старшины 1-й статьи А.К. Дороненко оказался в наиболее тяжелых условиях: на нем было только два весла, и его неоднократно заливало водой. 26.09 он приткнулся к одному из необитаемых о-вов Скотт-Гансена. Из находившихся на его борту 20 человек один умер от обморожения и еще один утонул при сходе на берег. Восемь обессилевших





моряков остались на острове, а остальные 1.10 добрались на понтоне до места расположения береговой батареи № 264.

Для поиска и спасения экипажа тральщика "Т-120" командование Карской военно-морской базы направило тральщики "Т-115", "Т-119" и большой охотник за подводными лодками "БО-210", которые сняли с мысов Михайлова и Входной, островов Подкова и Скотт-Гансена всех оставшихся в живых и доставили их на о-в Диксон». Так звучит официальная информация о героической гибели кораблей советского конвоя. Ниже дополнительно приведу некоторые воспоминания о тех днях, которые в 1990-е годы озвучили немногие очевидцы гибели советских кораблей.

Хотелось бы отметить, что караван ДВ-1 в сопровождении ледокола «Северный ветер» был единственным караваном, пришедшим из тихоокеанских вод за навигацию 1944 года, а потому находился под пристальным вниманием командующего Северным флотом и Карской ВМБ.

Порой на советские корабли и суда набегали полосы стилового осеннего тумана. Охраняемые транспорты шли близко друг от друга, угадывая силуэт идущего впереди лишь по кильватерным огням. По пути часто встречались небольшие ледяные поля и невысокие айсберги. Для расхождения с ними приходилось часто изменять свой курс. В кромешной темноте эта задача была чрезвычайно сложной. Но встать на якорь и ждать рассвета не было возможности.

В четверть второго часа ночи (23 сентября. — Авт.), сигнальщики ТЩ-64 (бывший РТ-81 «Коломна») заметили неожиданный маневр «Бриллианта», который бросился к внезапно появившемуся на спокойной поверхности моря светящемуся следу вражеской торпеды. Он был направлен в сторону самого крупного из транспортов — «Революционера». Раздался оглушительный взрыв. Почти 10-метровый водяной султан закрыл корпус советского сторожевика. И — наступила тишина...

Остальные корабли охранения даже не успели среагировать. Как в такой темноте немцы рассмотрели самый крупный транспорт? Да как вообще заметили наш караван? Ответить на



эти вопросы даже после возвращения из похода североморцам не удалось.

Когда специально назначенные командиром конвоя корабли подошли к предполагаемому месту гибели «Бриллианта», то на поверхности, сглаженной быстро расплывшимся соляровым пятном, и вновь, как назло, накрытой густым снежным зарядом, они нашли лишь 2 полузатонувшие шляпки и несколько спасательных пробковых поясов. После поисков североморцам удалось поднять на борт находящегося без сознания моряка с «Бриллианта», который, однако, вскоре скончался. Более никого, ни мертвых, ни живых, отыскать не удалось. Корабли конвоя, кроме тральщика Т-120 («Сатурн»), догнали спасенный караван, и повели его к Диксону. А тральщик «Сатурн» на малом ходу стал обследовать район гибели сторожевика. Однако утром и он перестал выходить на связь с командиром конвоя.

Закончилась Великая Отечественная война: в архивы были переданы бумаги, что СКР-29 «Бриллиант» (командир старший лейтенант М. Махоньков) погиб в Карском море со всем экипажем. Во время дальнейших поисков, до середины 1990-х годов, об экипаже «Бриллианта» удалось отыскать совсем немного.

Командир СКР-29 старший лейтенант (по данным ЦВМА капитан-лейтенант) Михаил Васильевич Махоньков родился 9 сентября 1918 года в деревне Большое Буньково Ногинского района Московской области и со временем успешно закончил Одесский морской техникум. 10 марта 1939 года был призван Одесским городским военкоматом на военную службу. По 30 декабря 1939 года проходил службу курсантом Курсов подготовки начсостава морпогранчастей НКВД. После получения лейтенантского звания до 26 июня 1941 года командовал штурманской боевой частью пограничного сторожевого корабля ПСКР-302 «Рубин» из состава 1-го Северного отряда погрансудов НКВД Мурманского пограничного округа. 26 июня 1941 года он был назначен помощником командира СКР-28 «Рубин» и проходил здесь службу до 27 сентября 1942 года. Затем по 14 июня 1943 года он исполнял должность командира по войсковой разведке и офицера связи штаба Йокангской военно-морской базы



Беломорской Военной флотилии СФ (ЙВМБ БВФ СФ). А 24 августа 1943 года принял командование над СКР-29 «Бриллиант». 23 сентября 1944 года М.В. Махоньков погиб при выполнении боевого задания вместе с кораблем в Карском море. Домашний адрес на 1 апреля 1941 года — Мурманск, п\я (так по тексту) 2 квартира 16. Родители: Махоньков Василий Михайлович и Махонькова Евдокия Кузьминична проживали по адресу: Московская область, город Ногинск, улица Рабочая, дом 86.

Нашлись данные и по найденному на берегу залива Миддендорфа краснофлотцу Стаханову. Алексей Константинович родился в 1926 году в деревне Раково Советского района Курской области. В 1943 году он был призван Советским районным военкоматом Курской области в ВМФ. Родители: Стаханов Константин Григорьевич и Стаханова Мария Ивановна проживали в деревне Раково. 23 сентября 1943 года А.К. Стаханов погиб при выполнении боевого задания вместе с кораблем в Карском море. Со дня гибели советского корабля прошло более 15 лет и...

1 июля 1961 года группа советских гидрографов под руководством А. Дивинца проводила съемку побережья в заливе Миддендорфа — глухом восточном заливе Карского моря. Этот арктический залив глубоко вдается в берег материка между мысом Лемана (75 град. 47 мин. сев.ш., 92 град. 33 мин. вост.д) на юге и мысом Шиллинга на севере. Берега залива высокие, но по большей части пологие. Вход в залив Миддендорфа разделяется островами Яржинского и островом Рыкачева на три пролива, из которых южный называется проливом Семенова (в честь одноименной скалы. — *Авт.*), а северный — проливом Григорьева. После высадки на южное побережье внезапно, в 150 метрах от триангуляционного знака у горы Семенова, советские гидрографы наткнулись на останки человека, предположительно военного моряка из состава верхней вахты корабля. На нем была меховая куртка, меховые брюки и сапоги. Здесь же лежали два весла, с помощью которых неизвестный моряк некогда выбрался на пустынный берег. Кто был этот несчастный — сказать было трудно. Хищные звери и Арктика сделали свое черное дело. И все же гидрографы решили внимательно осмотреть страшную находку. На стельке сапога



погибшего моряка сразу же удалось рассмотреть штамп «США. № 860», а на брюках — «Военно-морской флот США». Но ведь за последние 20 лет здесь не было ни одного иностранного судна.

Неожиданно в разорванном песцами кармане куртки моряка что-то забелело. Это оказался кусок газеты, где был напечатан Указ Верховного Главнокомандующего Вооруженными силами СССР о взятии войсками 2-го Белорусского фронта под командованием генерала армии Захарова города Осовец, который сразу же позволил установить, что неизвестный попал сюда уже после 16 августа 1944 года. В 20 метрах от останков удалось найти сразу два складных карманных ножа, на одном из которых можно было прочесть «Руденко Иван С. 1925». Чуть в стороне лежала пара пустых банок из-под галет со штампом «Военно-морской флот США. НЗ для спасательных шлюпок и плотов. Галеты. Галетная компания Уайлза. Чикаго. Иллинойс. Чистый вес 8 унций».

Все найденные вещи были собраны и доставлены на Диксон. Но был ли неизвестный моряк Иваном Руденко, или нет, и почему он в американской одежде оказался на берегу далекого советского залива, тогда уточнить не удалось.

Следующую тайну породила новая находка гидрографов, на этот раз на берегу у мыса Лемана (чуть южнее найденных останков). В 100 метрах от давно брошенной избушки-развалюхи, стоявшей у подножия темной обрывистой скалы, был найден спасательный плот, а на узком пляже у обрывистого мыса Шиллинга, являющегося юго-западной оконечностью полуострова Зуева — нашлось третье весло — точная копия с обнаруженных ранее.

Вскоре после возвращения советских гидрографов на Большую землю газета «Комсомольская правда» рассказала своим читателям о страшной находке в заливе Миддендорфа. И неожиданно в Курской области нашелся хозяин именного ножа — Иван Семенович Руденко. Он вспомнил, что дарил карманный нож со своей фамилией одному из своих друзей-выпускников Объединенной школы юнг имени И.М. Сивко, во время войны созданной на Соловецких островах. Правда, кому конкретно — конечно,



не помнил. Друзей было трое: Д. Локтионов, Семен Рудский и Алексей Стаханов.

Д.С. Локтионов отыскался в Ленинграде. Семен Рудский погиб еще 12 августа 1944 года западнее острова Белый (юго-западная часть Карского моря) на вышеупомянутом транспорте «Марина Раскова». Значит, он не мог лежать на берегу залива Миддендорфа. После 16 августа у полуострова Таймыр мог оказаться только последний из друзей Руденко и его земляк — Алексей Константинович Стаханов, служивший сигнальщиком на сторожевом корабле СКР-29 «Бриллиант». Итак, ясно, кто лежал недалеко от горы Семенова.

По данным советских архивов, «Бриллиант» был торпедирован 23 сентября 1944 года немецкой подводной лодкой U957 в 70 милях к западу от залива Миддендорфа и погиб со всем экипажем. По советским послевоенным лоциям он лежит в 30 милях к NNW (север-северо-запад. — *Авт.*) от острова Кравкова на глубине в 50 метров. Хотелось бы особо отметить, что остров Кравкова входит в цепь островов... Мона. Почему это столь важно отметить? Дело в том, что ниже еще будет рассказано о том, как нацисты создали тайные пункты отстоя подлодок именно в районе цепи островов Мона, и выходит, допустим, U711 с помощью станции радиоразведки обнаружила конвой ВД-1, а затем навела на него подлодку обер-лейтенанта Шаара.

Находка у горы Семенова сразу же опровергала это утверждение, что весь экипаж СКР-29 погиб вместе с кораблем. Вероятно, после попадания фашистской торпеды этот корабль еще несколько минут держался на поверхности, и у кого-то из экипажа была возможность спустить шлюпки или сбросить спасательные плотики. В пользу того, что моряк действительно мог быть из североморского экипажа «Бриллианта», говорила и маркировка обмундирования и консервов. Незадолго до последнего выхода СКР-29 проходил ремонт в Архангельске, где его экипаж действительно получил со складов имущество и продовольствие американского производства. Прошло еще 10 лет.

Новая находка, связанная с «Бриллиантом», состоялась в 1972 году.



В тот день на острове Правды (один из островов Пахтусова) инженер-гидрограф В. Троицкий обнаружил спасательный круг с надписью «Бриллиант». Неподалеку валялись остатки разбитой шляпки, полусгнивший парус и 2 связанных вместе пробковых матраса. Выходит, с «Бриллианта» удалось спастись не только Алексею Стаханову? Кто-то еще из экипажа СКР-29 сумел добраться до суши и позже мог быть поднят на борт проходившего транспорта или траулера. Подобные случаи в военной истории Арктики известны.

Однако до сих пор на публикации «Комсомольской правды», «Вечернего Мурманска» и «На страже Заполярья» никто не откликнулся. И, видимо, уже вряд ли кто ответит.

Потопление СКР-29 и Т-120 стали последними удачами фашистских подводных лодок, базировавшихся на тайные арктические базы, находящиеся на островах и побережье Карского моря.

Подводя своеобразный итог деятельности «арктических волков» Дёница, приходится признать, что начиная с лета 1942 года встречи с ними в Карском море были все же постоянны. Но с ними в основном встречались безоружные морские гидрографические боты да самолеты ледовой разведки. Может быть, потому гитлеровские субмарины столь уверенно делали здесь свое черное дело? Надеюсь, когда-либо мы сможем получить на этот вопрос ясный ответ.

## **Что искали нацисты на мысе Стерлегова?**

Последней, по крайней мере, по открытым источникам, «тенью» кригсмарине в советской Арктике стало нападение гитлеровских подлодок на полярную станцию «Мыс Стерлегова». Она находилась в 100 метрах от берега, на обрывистом мысу высотой более 10 метров, весьма приметном (в хорошую видимость открывается с моря с расстояния в 15 миль). На экранах радиолокационных станций мыс Стерлегова легко обнаруживается и практически всегда дает устойчивый сигнал. В свою очередь, и североморцы-наблюдатели поста НиС, сооруженного неподалеку



от полярной станции, не менее чем за 1 час могли обнаружить любое подходившее сюда судно. Поверхность мыса вокруг станции в основном заболочена и труднопроходима. С одной стороны, это усложняло проведение работ, а с другой — облегчало наблюдение за подходами, так как со стороны берега к посту и полярной станции можно было подняться только по единственной тропе.

Во время летней навигации 1944 года полярники метеостанции под руководством Поблодзинского напряженно занимались своей нелегкой работой: передачей штатных и ежечасных срочных (авиа) метеосводок, 10-минутных радиопеленгов наведения для проходящих судов, поддержанием в постоянной готовности взлетно-посадочной полосы, да и выполнением большого количества бытовых дел, которые занимали практически круглые сутки.

Для специального наблюдения за морем и проходящими судами недалеко от метеостанции был создан наблюдательный пост СНИС. Здесь вахту несли моряки службы наблюдения Северного флота и Беломорской флотилии. Однако жизнь в глубоком советском тылу, вдали от линии фронта со временем расслабили наблюдателей, и дисциплина среди них стала постепенно падать. По информации Л. Поблодзинского военные моряки с поста СНИС к концу смены теряли бдительность, и, чтобы их немножко встряхнуть, метеорологам пришлось произвести доклад на Диксон. Первоначально это помогло, на 3—4 суток все вернулось «на круги своя».

В конце августа гидрографическое судно «Норд» доставило на пост новую смену военных моряков. На этот раз смена состояла из солдат-фронтовиков, ранее воевавших на Карельском фронте под командованием старшины Уткина. Во время непродолжительной смены «снисовцы» старой смены передали опыт новичкам, и менее чем через неделю в ответ на замечание Поблодзинского о слабой организации наблюдения за морем Уткин заявил, что, будучи фронтовиками, наблюдатели знают организацию службы, и убедительно рекомендовал полярникам не вмешиваться. Не удалось их настроить на бдительное несение службы и после приказа с Диксона о проведении осмотра близлежащей береговой линии с



целью поиска следов исчезнувшего 26 августа гидрографического судна «Норд», на котором ушла на Диксон и, как выяснилось после войны, погибла старая смена поста СНИС «Стерлегов».

После окончания войны выяснилось, что в тот день германская подлодка, стоявшая на якоре у острова Каминского, обнаружила идущий в сторону острова Кравкова советский гидрограф ГУ СМП, который под началом капитана Владимира Павлова был назначен руководством для работ в шхерах Минина и на архипелаге Норденшельда.

Тремя днями ранее «Норд» вышел из порта Диксон и отправился по маршруту: пролив Превен, острова Вардропер, Кравкова, Рингтесс, Белуха (с заходом в бухту Михайлова) и мыс Стерлегова. За трое суток его команда успела доставить провизию и сменить личный состав поста СНИС «Стерлегов», передать почту, продовольствие и медикаменты в бухту Михайлова, а также проверить навигационное оборудование на островах Мона. Возможно, в районе островов они и увидели (или могли увидеть. — *Авт.*) то, что долгое время надежно оберегалось нацистами. Допустим — склад продуктов или топлива. Для фашистов не составило труда догнать и быстро потопить безоружное советское малое гидрографическое судно.

Меж тем на мысу Стерлегова жизнь шла своим чередом: полярники вели ежедневные наблюдения, для осмотра побережья и поиска «Норда» на собачьей упряжке выехал охотник Г. Бухтияров и краснофлотец Ногаев. Одновременно во время поездки они хотели подкормить станционных собак мясом нерпы, изобиловавшей в бухте Ложных огней. Здесь у Бухтиярова была брезентовая палатка и разделочный инвентарь.

На беду полярников, оставшихся на станции, охотники взяли с собой всех собак, которые могли бы предупредить о появлении поблизости чужаков.

По советским послевоенным документам в район мыса Стерлегова пришли две гитлеровские субмарины — U711 под командованием капитан-лейтенанта Ганса-Гюнтера Ланге и U957 под командованием обер-лейтенанта Пауля Тёнсхоффа. И причиной этого авантюристического нападения на советскую станцию стала





неудача капитан-лейтенанта Ланге во время поисковых действий в районе пролива Вилькицкого. Якобы озлобленный неудачей гитлеровский командир убедил командира соседней подлодки напасть на станцию и захватить пленных. Но сегодня, познакомившись с некоторым количеством открытых после войны германских документов, подобный подход к рассмотрению операции по захвату германскими подводниками «языка» выглядит совершенно примитивным. А потому не будем смотреть на действия немцев глазами простого обывателя. И почти сразу же увидим весьма интересную картину.

Во-первых, это было проведение заранее спланированной операции по захвату советской полярной станции. С какой целью? Неясно. Зато известно, что в ней участвовало две или три германские подлодки. Прежде они пытались проникнуть через пролив Вилькицкого в Нордвикский залив. Однако 18 сентября 1944 года эта подводная группа наткнулись на непроходимые льды в районе мыса Челюскина. И одна из ее лодок — U935 — повредила оба перископа. После этого все гитлеровские субмарины вернулись в норвежские базы. Но возникает закономерный вопрос: «Если все три гитлеровские подлодки, пытавшиеся проникнуть через пролив Вилькицкого, вернулись в Норвегию, то откуда в близлежащем районе примерно в этот же период (у мыса Стерлегова. — *Авт.*) появились еще две гитлеровские субмарины?» Вряд ли планировщики Кригсмарины были столь глупы, чтобы, получив от командиров первой подводной группы информацию о сложной ледовой обстановке в районе пролива Вилькицкого, да еще понимая, что в конце сентября уже не стоит ожидать прохода запоздавшего советского каравана, отправили бы сюда еще одну подводную группу. Выходит, в составе группы, доставившей десант к мысу Стерлегова, действовали три «арктических волка». А это уже мало походит на самостоятельный сговор командиров субмарин, действовавших в соседних районах. При этом хотелось бы обратить особое внимание, что соседняя бухта Ложных огней, да и собственно мыс, находятся непосредственно возле района Севморпути, где советские транспорты прижимаются к матерiku. Если бы нацистам удалось создать на мысе



Стерлегова наблюдательный пункт, в совокупности с постами на соседствующих с ним островах шхер Минина, вне зависимости от погодных условий можно было легко держать под контролем всю полосу движения наших арктических конвоев. И хотя очень сложно поверить в реалистичность такого расчета: на Диксоне располагались боевые советские корабли КарВМБ, а в полусотне километров (непосредственно на полуострове Михайлова) находился еще один советский береговой пост наблюдения, немецкие десантники все же захватили полярную станцию и соседний с ней пост СНиС. И, что интересно, — перед окончанием летней навигации 1944 года.

При этом, повторюсь, командир фашистской группы подлодок только-только убедился, что проход любых судов через пролив Вилькицкого невозможен. И все же он пошел на откровенную авантюру. Что им двигало? Неясно!

Правда, он мог иметь некую информацию о первом опыте морских засад еще в Кайзеровском флоте в годы Первой мировой войны.

Сегодня нам хорошо известны истории создания таких постов (естественно, с меньшими техническими возможностями) экипажами вспомогательных крейсеров «Принц Эйтель Фридрих» на острове Пасхи (декабрь 1914 года) и «Вольф» на индонезийском острове Вагео (август 1917 года). Благодаря созданным тогда наблюдательным постам ни один корабль и ни одно судно под флагами стран Антанты не могли незаметно пройти мимо кайзеровских охотников. Он своевременно был бы обнаружен, при этом крейсера успевали запустить свои машины и быстро догнать ничего не подозревающую жертву.

Сейчас же технические возможности двигательных установок нацистских кораблей значительно превосходили своих «прародителей».

Могли быть и иные причины нападения гитлеровских десантников на полярную станцию и пост СНиС на мысе Стерлегов. В том числе, и по общепризнанному военными историками мнению, с целью захвата навигационных карт Севморпути, метео- и радиошифров. Тем более что уже в послевоенные годы



стало известно следующее: германские подводники практически от Диксона следили за переходом советского «Норда» и знали о том, что он подходил к полуострову Михайлова и мысу Стерлегова. Таким образом, они хорошо разобрались в безопасном маршруте и подходах к советским полярным станциям. Но главной удачей фашистов в те дни стал захват на полярной станции (мыс Стерлегов) секретных советских документов, в том числе и радиошифров. Да еще со спасательной шлюпки они взяли в плен 4 североморцев (офицер связи лейтенант Корельский, главный боцман И. Рогачев, маячный мастер Петр Марчук и курсант 2-го курса Архангельского мореходного техникума Евгений Полев).

После прихода подлодки к мысу Желания пленные были переданы на некий немецкий надводный корабль, а в последующем были доставлены на норвежскую военно-морскую базу Хаммерфест. После длительных допросов советских моряков направили в Осло, где к ним присоединили захваченных немецкими десантниками старшину В. Уткина и матроса Кондрашова, которых 25 августа «Норд» доставил на пост СНИС мыса Стерлегова.

И все же захват полярной станции «Мыс Стерлегова» был авантюрой. Разве что должна была хоть как-то компенсировать неудачу похода подлодок в море Лаптевых? Время покажет. Ведь рассказали же прошедшие после окончания Второй мировой войны годы о секретной базе нацистов на Земле Франца-Иосифа.

## «Кладоискатель» с Земли Александры

В послевоенное время самой известной из всех секретных баз нацистов в советской Арктике считался тайный опорный пункт метеоэкспедиции «Кладоискатель».

Эта база существовала в 1943—1944 годах (имеются данные, что склады базы советские летчики наблюдали еще в 1942 году) на самом западном острове архипелага Земля Франца-Иосифа — острове Земля Александры.

На удаленный арктический остров метеорологический отряд под руководством лейтенанта А. Макуса и научного руководителя



В. Дресса был доставлен пароходом «Кединген» из Тромсе. Часть снаряжения привезли на самолете.

Экспедиция начала свою работу 15 октября 1943 года. Весной — летом следующего года ее полярники отравились медвежьим мясом и в спешном порядке были эвакуированы на самолете.

Брошенный немецкий лагерь был найден в сентябре 1951 года, когда сооружения «кладоискателей» случайно обнаружила советская изыскательская партия из «Арктикпроекта» под руководством Топоркова. Коротко напомним о том, что увидели советские изыскатели, так как этот рассказ важен для понимания загадки ангаров на архипелаге Северная Земля, с которой вы, уважаемый читатель, познакомитесь в главе 4.

Итак, 12 сентября 1951 года в пролив Кембриджа (архипелаг Земля Франца-Иосифа, или — ЗФИ), разделяющий острова Земля Георга и Земля Александры, пришел ледокольный пароход «Семен Дежнев», на борту которого находились исследователи из «Арктикпроекта». Они осмотрели арктический остров и недалеко от края восточного ледника, в точке с координатами 80 градусов 50 минут северной широты 47 градусов 04 минуты восточной долготы, нашли фашистскую метеостанцию: 5 блиндажей примерно на 30 человек, метеоплощадка и антенная радиомачта. Метеостанция находилась в полукилометре от берега на высоте 30 метров над уровнем моря и совершенно незаметна с берега.

Жилой бревенчатый бункер состоял из 7 комнат: аппаратной, спальни, столовой, кухни, кладовых. На четверть стены сооружения были зарыты в грунт, верхняя ее часть для маскировки была выкрашена белой масляной краской. Жилой бункер окружали окопы с пулеметными гнездами, в которых были найдены 2 ротных миномета, несколько ручных пулеметов, большое количество боезапаса и мощная радиостанция. В солдатском блиндаже были брошены секретные уставы и журналы метеорологических наблюдений. Неподалеку, на прибрежной осушке лежала небольшая моторная лодка, а в 5 километрах от нее, на мысу Нимрод, под тентом была брошена компактная, но мощная радиостанция, антенная стойка которой представляла легко убирающееся



подобие колодезного «журавля». Позже удалось узнать, что на подходах к метеостанции было выставлено минное заграждение из дюжины мин гальванического действия с централизованной системой управления.

По всему было видно, что тайная база была покинута с большой поспешностью. При этом склад продовольствия и важные механизмы базы не были уничтожены. После знакомства с брошенными документами было установлено, что советские гидрологи нашли базу военно-морской метеорологической и пеленгаторной службы кригсмарине № 24, созданную германской метеорологической экспедицией «Кладоискатель». Она успешно действовала до конца мая 1944 года. После удачной охоты немецкие полярники отравились медвежьим мясом и заболели трихинеллезом. Лишь через месяц, когда с мыса Нимрода вернулась дежурная группа, в Тромсе узнали о происшествии. 7 июля 1944 года заболевших немецких полярников вывез гидросамолет BV-138. В конце летней навигации 1944 года в пролив Кембриджа пришла U387 под командованием обер-лейтенанта Рудольфа Бухлера, снявшая с острова наиболее ценное оборудование и метеоаппаратуру. После 9 сентября она снова вышла в море и сняла метеооборудование экспедиций, работавших на берегу новоземельского залива Иностранцева и на острове Медвежий (скорее всего, со станций, которые закончили свою деятельность. — *Авт.*).

Тогда же, в 1951 году мы узнали, что еще до начала Великой Отечественной войны на острове Земля Александры нацисты создали секретные опорные пункты вермахта и люфтваффе, где могли садиться тяжелые «дорнье» или «фокке-вульф».

И этот феномен даже сегодня сложно объяснить. Ведь впервые фашистский самолет типа Do-215, круживший над архипелагом, был замечен советскими летчиками Полярной авиации в марте 1941 года. Во время войны наши полярники наблюдали здесь явные признаки вражеского присутствия. А воздушный экипаж полковника Ильи Мазурука — еще и работу неизвестной радиостанции, красные ракеты, чужой склад продовольствия, закрытый металлической сеткой от медведей.

После посещения острова изыскателями Топоркова и отыскания здесь гитлеровской базы радиоперехвата, недалеко



от взлетно-посадочной полосы немецкого аэродрома, куда так и не смог приземлиться первый фашистский «курьер», советские военные строители соорудили аэродром для полярной авиации (прямо на полуострове Полярных летчиков). По непонятным причинам он был сооружен в стороне от взлетной полосы базы № 24, которую немцы успешно эксплуатировали на протяжении 4 лет. При этом советские пилоты и аэродромная служба долгие годы мучались с поддержанием в надлежащем состоянии новой взлетно-посадочной полосы, стараясь не замечать, что немецкая ВПП летом просыхала самой первой на острове, а зимой требовала минимальных усилий на свое обслуживание, так как она насквозь продувалась арктическими ветрами со всех направлений. И что особо интересно: никто из советских людей — ни топографы, ни строители и ни летчики никогда не упомянули о самой главной находке на Земле Александры, то есть о подскальной стоянке фашистских субмарин. Мы тоже пока здесь не будем рассказывать о ней, а вынесем рассказ о ней в главу 4. Почему именно так?

Дело в том, что если метеостанцию и аэродром на Земле Александры видели многие, то секретную подскальную базу кригсмарине своими глазами увидело лишь несколько человек, которых сегодня с нами уже нет. А пограничники с ближайшей погранзаставы Нагурская туда не ходят по неизвестной причине. Но именно сюда в 1970-е годы и летом 2000 года приходили неопознанные атомные подводные лодки, первая (скорее всего, американская или английская. — *Авт.*) некоторое время находилась в надводном положении, а ее офицеры, высыпав на палубу, что-то рассматривали на нашем берегу в бинокли. Во втором случае подробное изучение скал «некто» проводил через перископ. Что еще хотелось бы отметить?

Командир тральщика Т-116 капитан-лейтенант В. Бабанов тайную базу «Кладоискателя» не видел. По крайней мере, если судить по неожиданности находки для экспедиции Топоркова, в своем донесении он о ней ничего не сообщил. Как и не сообщили о том и прибывшие для ознакомления с подскальной базой будущие проектировщики подземной базы для советских подлодок в Балаклавской бухте. А меж тем вряд ли руководство



«Арктикпроекта» без надобности отправило бы своих людей на пустынный арктический остров. И эти размышления ставят новые вопросы, на которые пока нет ответа.

Меж тем ответить на вопросы, возникающие при чтении этих строк, сегодня еще может хорошо подготовленная экспедиция. Быть может, она позволит раскрыть все загадки «волчьих» топливных баз и продовольственных депо в нашей Арктике? Но сможем ли мы получить ответы на них или хотя бы узнать, что скрывается под скалами Земли Александры, лет через десять? Скорее всего, уже нет. А ведь они скрывают еще очень много тайн и загадок, связанных с событиями периода Второй мировой войны, произошедших не только на островах Земли Франца-Иосифа, но и в других уголках советской Арктики.

## Нежданные находки на Таймырских берегах

Однако тайны сегодня скрывает не только Земля Франца-Иосифа. Не менее неожиданными стали находки и на Таймырском полуострове, и на соседствующих с ними островах.

Об истинных целях «научных» исследований сотрудников из отдельных групп «Института Арктики и Антарктики», говоривших лишь на немецком языке, руководство Севморпути и командование Северного флота узнало в послевоенное время, когда на нескольких арктических островах и на далеких сибирских берегах были найдены следы их посещения фашистскими подлодками. Иногда — целые секретные базы.

Здесь в небольших и укромных бухтах, порой в непосредственной близости от советских полярных станций или постов, моряки кригсмарине создали малые топливные базы и базы оружия. Сразу же заявлю — они не выглядели, даже приближенно, как капитальные сооружения. Хотя, вероятно, были и таковые.

Так, склад с торпедным оружием для подводных лодок был... почти обнаружен на берегу Енисейского залива. Да-да, вы не ослышались — именно почти обнаружен! Только «привитое» советским людям в конце 1930-х годов «нелюбопытство» ко всем



вопросам, которые не касались исполнения прямых обязанностей, позволило не только потерять материальное подтверждение присутствия нацистов на енисейских берегах, но еще и не записать об этом в экспедиционных отчетах за зимовку.

Вот какой случай произошел на советской полярной станции, созданной с началом войны на мысе Лескин (в Енисейском заливе).

В сентябре 1943 года в 2 милях от полярной станции на берег море выбросило сразу 3 торпеды. К сожалению, наши полярники не стали разбираться, чьи это торпеды и как они сюда попали. Находку просто взорвали, правда, хорошо, что не забыли записать об этом в журнал событий. А ведь двухтонные торпеды не предназначены для «автономного» плавания, тем более в связке.

Скорее всего, недалеко от метеостанции было создано хранилище для фашистских торпед, которое советские полярники просто не заметили. Здесь они лежали на специальных скрепленных между собой стеллажах-рамах. Правда, возможно, где-то рядом с мысом Лескин нацистские подводники передавали торпеды с одной субмарины на другую. Лишь в этих случаях, благодаря специальным поплавкам, стальные «сигары» с неработающим двигателем могли свободно плавать по Карскому морю в связке. В любом случае наши полярники оказались просто «не на высоте». Еще хорошо, что записали в журнал сам факт необычной находки. А то бы мы никогда не узнали о ней.

В основном секретные базы в советской Арктике создавались с нуля: на совершенно пустынных островах и совершенно в безлюдной местности. По сути это были простые склады. Между тем, нацисты создавали в арктических пустынях и небольшие тайные базы, где бы «арктические волки» могли просто провести небольшой ремонт, а их экипажи отдохнуть от морских штормов.

Для тайного ремонтного пункта нацистских подлодок всегда выбирались самые удаленные места нашей Арктики: залив Волчий и Ледяная гавань, берега островов Мона и Вардропер, а также бухта Слободская (у восточного берега Енисейского залива). Причем нацисты не особо беспокоились за скрытность своей деятельности.





Так, рыбаки и промышленники в бухте Слободской с 5 по 10 сентября 1943 года наблюдали фашистскую подводную лодку, которая ежедневно перед наступлением темноты приходила в бухту, а с восходом солнца уходила в море. Примерно в эти же дни рыбаки на мысе Песчаный (южный берег Енисейского залива) несколько дней наблюдали вблизи берега другую подлодку, которая не скрывала имперский флаг на флагштоке. Лишь при попытках рыбаков на байдарке приблизиться к субмарине немцы быстро отходили в море. Правда, через час-два вновь возвращалась на место стоянки.

В дневное время обе немецкие подлодки лежали на мелководье, укрытые маскировочными сетями. А если появление поблизости советских самолетов заставляло их на поверхности, то субмарины немедленно ложились на грунт. Скорее всего, фашисты имели где-то на берегу вынесенный наблюдательный пункт, который позволял заблаговременно обнаруживать приближение наших самолетов. Возможно, у них были пусть и самые примитивные радары-обнаружители, а проще поисковый приемник типа FuMO61 или FuMB1 «Метокс».

Это предположение основывается на том, что даже при самой высокой организации службы наблюдения и отработке подводного экипажа по команде «Срочное погружение» (на ее исполнение уходило до одной минуты), чтобы субмарина успела укрыться под водой, необходимо заметить самолет противника на дистанции не менее чем в 6—7 километров.

При этом хотелось бы заметить, что столь миролюбивые (в ущерб скрытности своего присутствия у советских берегов. — *Авт.*) действия немецких подводников вызывают откровенное удивление. Любой человек, который хоть как-то мог быть связан с разведкой, понимает, что потеря скрытности прямо ведет к срыву поставленной задачи; а то и к гибели разведгруппы или разведывательного корабля. Здесь же германские подводники не уничтожили чрезмерно любопытных рыбаков, хотя имели такую возможность. Почему?

Либо у них была твердая уверенность, что жители зимовья не сообщат на Диксон или на ближайшую метеостанцию о незваных



гостях, либо такая же уверенность, что рыбаки не подозревают, что между Советским Союзом и Германией идет война.

Но чаще всего свои тайные базы гитлеровцы имели на уединенных островах и в бухтах в юго-восточной части Карского моря. Так, на берегу залива Волчий, находящийся неподалеку от архипелага Норденшельда, в 1946—1947 годах было обнаружено целое немецкое продовольственное депо с большим количеством норвежских и датских консервированных продуктов и растительного масла, и даже... склад осветительных ракет «Nicolaus».

Этот залив вдается в берег материка между полуостровом Де-Колонга и мысом Фуса. Берега залива пологие, практически везде песчаные, покрыты большим количеством плавника. Они прекрасно подходили для создания тайных складов и баз. Более того, находящаяся неподалеку конусообразная гора Черная, высотой более чем в 300 метров, для приходящих сюда подлодок являлась прекрасным ориентиром между заливом Миддендорфа и архипелагом Норденшельда. Работа над книгой показала, что этот Волчий залив не единственный в районе архипелага Норденшельда. Среди восточных островов этого архипелага существует еще и бухта Волчья. Чем вызвано изобилие этих «волчьих» названий, сказать трудно. Дело в том, что о появлении здесь полярных волков старожилы даже в легендах не вспоминали. Так почему же и она носит именно такое название?

Бухта Волчья — это небольшой и спокойный залив в северной части острова Тыртова, расположенного в восточной части архипелага Норденшельда. Ее дно ровное, под берегом преобладают камень, галька и песок, глубины не превышают 30 метров. Чем не прекрасное убежище для гитлеровских субмарин, действующих в глубоком советском тылу? У северного берега бухты под защитой небольшого мыса нацисты могли укрывать свои подводные корабли от непогоды. А шлюпки подводить вплотную к берегу, изобилующему озерами с пресной водой, дичью и плавником. Но самое любопытное, что залив Волчий находится совсем рядом с заливом Бирули, о котором еще будет рассказано.

На вышеупомянутых островах Мона сразу же после войны было обнаружено место для отстоя немецких подлодок с большим



количеством пустых банок из-под различных консервов и пустых бутылок из-под «Hermann Meyer, Berlin» и датского брусничного сиропа. Эти острова вытянуты своеобразной цепью на ENE (Восток-Северо-Восток. — *Авт.*) от острова Рингнеса (75 град. 38 мин. сев. ш., 88 град. 00 мин. вост. д). И об этом острове вы еще услышите. В группу островов Мона входят островок Вейзеля, острова Геркулес, Кравкова, Узкий и Крайний. Все они имеют скалистые обрывистые берега и с моря плохо просматриваются в глубину. Через пролив между островами Узкий и Кравкова пролегает основной путь для судов, следующих от Диксона к архипелагу Норденшельда. Именно здесь, в 200 метрах от безлюдного в те годы острова Кравкова, гитлеровские подводники и создали свою тайную базу. У небольшого каменистого островка высотой в 3 метра германские субмарины отсиживались при сильной волне или при нажиме льда. А их экипажи отдыхали в легком сборном домике, замаскированном под старый сарай, сооруженном на каменистом пляже, охватывающем юго-западный берег острова Кравкова.

Но самые интересные находки были сделаны на близлежащем побережье материка. Некоторые ветераны-полярники вспомнили, что севернее бухты Эклипс, которая вдается в берег материка между мысами Вильда и Домашний, после войны была обнаружена лежащая на берегу фашистская подлодка. Что это был за подводный корабль? Почему он остался на берегу, а экипаж его бросил? Пока загадка! О версии ее разгадки еще будет рассказано в главе 4.

О том, что экипаж любой подводной лодки, находящейся в длительном плавании в стесненных условиях прочного корпуса, да еще в отрыве от основного пункта базирования, через какое-то время нуждается пусть даже и в краткосрочном отдыхе от непредсказуемой погоды Заполярья и постоянной морской качки, ни у кого не вызывает сомнения. К тому же техника и вооружение самой подводной лодки, как бы качественно они не были подготовлены к выходу в море, однажды начинают давать «сбои». В этом случае им обязательно необходимо внимание со стороны ремонтников. И самое лучшее — в условиях стоянки у берегового



пирса или хотя бы береговой отмели. Проще говоря, в так называемых «районах ожидания». Не трудно догадаться, почему гитлеровцы создавали свои склады и ремонтные базы именно на безлюдных берегах Таймырского полуострова и прилежащих к ним арктических островах?

Во-первых, потому что они были безлюдными и малоисследованными. Правда, при этом заброска метеогруппы или группы радиоразведки в Арктику была всегда тесно связана с обеспечением их выживания в ее суровых природных условиях.

На архипелаги и острова Северной Атлантики немецкие суда, доставлявшие группу, обычно обязательно везли 2—3 небольших домика в разобранном виде. В районы советской Арктики, в зависимости от времени заброски, обычно доставлялся лишь один жилой домик. Складские сооружения обычно собирались из найденного поблизости прибрежного плавника. И помогли этому моряки с рейдера «Комет», которые внимательно изучали все участки Севморпути и фотографировали наиболее интересные из них, а также все тот же Курт Крепш, который, как вы помните, после перехода на «Комете» поспешно вернулся в Германию. Судя по всему, вместе с командиром перехода на «Комете» капитаном-дур-зее Робертом Эйссеном, он подготовил весьма примечательный отчет о походе вдоль берегов Сибири. Ведь неслучайно при чрезвычайно скромных результатах деятельности «Комета» в тихоокеанских водах Р. Эйсену было присвоено воинское звание «контр-адмирал». И уж совсем неслучайно для создания одной из самых крупных тайных баз (подобной «Базис Норд». — *Авт.*) нацисты выбрали именно шхеры Минина, расположенные между Пясинским заливом и полуостровом Михайлова.

После войны на одном из крупнейших южной части шхер — на острове Подкова (по другим данным, на берегу ближайшего залива) — были обнаружены пакгаузы с консервированным продовольствием германского производства. А ведь именно между Пясинским заливом и полуостровом Михайлова всегда находились обширные залежи плавника, благодаря которым сначала два наиболее крупных острова получили наименование



«Плавниковые», а со временем и все остальным шхерным островам было дана аналогичное название.

Правда, немцы могли присмотреть этот район и по иной причине: на ближайшем побережье полуострова Таймыр находятся залежи как энергетического, так и коксующего угля, цинка, железа, свинца и ртутно-мышьяковых соединений. Но эти находки способны лишь подкрепить мнение о необходимости создания тайной базы в советском глубоком тылу, но никак не опровергнуть.

Интересно, что Обская губа и Енисейский залив, находящиеся между полуостровами Ямал, Гыданский и Таймыр, являются одними из самых длинных заливов на советском Крайнем Севере. И на то время — самыми обжитыми.

Но над ними особенно часты северные ветры, почти мгновенно переходящие в бури, а реки Обь и Енисей ежегодно выносят к Карскому морю огромное количество ила и песка, которые образуют на входах в заливы обширные и весьма опасные песчаные подводные валы. Именно здесь начинались самые сложные речные районы, и не каждый капитан был готов самостоятельно вести через них свое судно. Однако обе реки и оба залива были всегда особо важны для России.

Западно-Сибирский район — это один из крупнейших экономических районов нашей страны, богатый нефтью и бескрайними лесами. К тому же только по этим рекам в то время можно было добраться в Новосибирскую область — важный промышленный (черная и цветная металлургия) и сельскохозяйственный (пшеница, рожь, ячмень, лен и овощные) тыловой район нашей страны. Поэтому лучших охотничьих «угодий» в Карском море для германских подводников было не найти. Однако и командование Северного флота и Беломорской флотилии понимало, что для длительной деятельности на наших арктических коммуникациях фашистские субмарины где-то поблизости от районов своей деятельности должны были пополнять запасы топлива и продовольствия, а их экипажи получать хотя бы небольшой отдых на берегу. Это же могло быть нужным и



для экипажей германских воздушных разведчиков, а потому — беспокоились. И были правы, но не во всем!

Конечно, североморские корабли и самолеты искали секретные опорные пункты врага в арктических просторах, но, как показало время, эти поиски чаще всего не приносили положительных результатов. Например, с 21 июля по 31 августа 1943 года вооруженный мотобот «Полярник» осмотрел заливы и бухты обоих берегов южного и часть восточного побережья северного островов Новой Земли и... ничего не нашел. В восточной части Карского моря эту же задачу выполнили корабли Северного отряда и гидрографические суда ГУ СМП, которых высылали после поступления сообщения рыбаков и охотников. Однако высаженные с них специальные поисковые партии, которые прочесывали названную местность, постоянно натывались здесь на следы стоянок подводных «викингов».

Единственными реальными нашими находками стали вышеупомянутая подкальная база на Земле Александры и, правда, найденные уже после окончания Великой Отечественной войны, тайные базы на берегах залива Волчий и островов Мона. А также секретный опорный пункт фашистов с большим запасом топлива для гидросамолетов и рейдеров или подлодок. Эта база была случайно найдена в 1975—1985 годах вертолетчиками БАМа в дельте реки Лены. И об этом еще будет рассказано.

Сегодня, в XXI веке, тайны топливных баз кriegсмарине и германских продовольственных депо на Таймырских берегах, как и тайна фашистского подводного соединения «призраков», как и прежде, остаются закрытыми для жителей России. И до сих пор ждут своих первооткрывателей и исследователей. Конечно, многие секретные базы кriegсмарине, в том числе и в нашей Арктике, за прошедшие послевоенные десятилетия были уничтожены природой или расхищены местным населением, а многие «конвойные» подлодки потоплены в боях. Но ведь большинство из них, так и оставшихся как бы единым целым, все еще не найдены, хотя ее центр и одновременно — русский «Гибралтар» — архипелаг Новая Земля уже исследован вдоль и поперек.



## Нацисты на Новой Земле

Октябрьская (1941 года) встреча «Академика Шокальского» с германской субмариной у мыса Спорый Наволок стала лишним подтверждением довоенного интереса нацистов к русскому «Гибралтару». Но почему исследователи и историки Севморпути не любят вспоминать о ней? А базирование гитлеровских моряков и летчиков в Белушней губе ставят под сомнение? Хотя еще в 1964 году известный советский военный историк Борис Вайнер рассказал, что именно в Белушней губе в начале 1942 года советские летчики Михельсон и Сурнин наблюдали стоящие подводные лодки.

Конечно, нам совсем нерадостно понимать, что нацисты, в том числе и при нашем же участии, а порой и попустительстве, проникали так далеко на советскую Арктику. Но в этом случае не стоит поступать подобно страусу, который, спрятав голову в песок, считает, что его уже никто не видит. И если историки и исследователи нашей Арктики и Севморпути, которые порой заявляют, что немцы дальше Новой Земли не проникали, будут и в дальнейшем придерживаться того же мнения, а политики поддерживать их в том, то однажды в нашей стране случайно узнают, что над недавно еще российскими архипелагами подняты иностранные флаги. Но самым страшным станет то, что с отдельных арктических островов на территорию России или на российские месторождения углеводородов будут нацелены крылатые ракеты. И примеров «страусиного» поведения в советской истории предостаточно.

Например, новоземельцы, проходившие службу на островах этого архипелага, чаще всего не слишком охотно (и все же порой) вспоминают о некоем громадном подскальном сооружении. Оно располагалось на острове Междушарский (южнее мыса Соколова или так называемого мыса Любви), по другим данным, где-то в середине пролива Маточкин Шар. Есть информация, что именно здесь германские подводные лодки всплывали в спокойном подскальном озере. Возможно, здесь и находилась вышеупомянутая тайная база кайзерфлота, где в конце 1960-х годов была обна-



ружена исправная динамо-машина, подававшая электроток для аварийного освещения пещеры. Кто об этом открыто рассказал? Никто! А ведь эта пещера вполне реальна!

В первые военные годы острова Новой Земли долго считались неприступными для кораблей и подлодок кriegсмарине. А вернее, никто, в том числе и командование Северного флота, не задумывался, что и в Карское море могут проникнуть нацисты. И даже боевые столкновения с фашистскими самолетами или кораблями у западных берегов архипелага порой воспринимались как случайность. Чем это нам обошлось? Известно! Однако хотелось бы особо подчеркнуть, что Новую Землю фашисты использовали самым активным образом. Со всем своим немецким прагматизмом. Ниже постараюсь рассказать о разнообразии вариантов использования русского «Гибралтара» различными подразделениями кriegсмарине и люфтваффе в годы Второй мировой войны.

Сегодня не стоит называть случайной неожиданную встречу с нацистской подлодкой у Новой Земли экипажа гидросамолета МБР-2 под командованием будущего Героя Советского Союза старшего лейтенанта Леонида Елькина.

В июне 1942 года было решено сформировать Новоземельскую военно-морскую базу. Североморцы практически сразу же начали к тому подготовку, хотя все пришлось начинать с нуля. Ведь даже карты, хотя бы основного выбранного района для базы, не существовало. Обновление карт, фактически ровесниц начала века, проводилось способом опроса местных жителей и нанесением на них домиков промысловиков и рыбаков. Иного обновления не было.

27 июля 1942 года гидросамолет Елькина вылетел к Новой Земле для выполнения специального задания командующего Северным флотом вице-адмирала Арсения Головки. Воздушный разведчик должен был отыскать места для дополнительных посадочных полос, откуда легче было бы наблюдать за северной частью Карского моря и одновременно провести сопутствующий поиск фашистских подлодок в восточной части Баренцева моря.

После приводнения в заливе Рогачева экипаж Елькина на надувной шлюпке направился к берегу либо для осмотра обнаруженной подходящей площадки, либо для встречи с зимовщиками.





Внезапно, неизвестно откуда, неподалеку от МБР-2 всплыла фашистская субмарина. Почему-то она не стала сразу же расстреливать советский гидросамолет, а начала сближаться на дистанцию огня из пулемета. За «подаренные» немцами минуты советский экипаж вернулся к своему самолету, и под пулеметным огнем тяжело раненный Елькин поднял машину в воздух. И доставил командующему СФ подробный доклад.

Были и иные весьма странные «случайности», а скорее странные совпадения.

В этот же день (27 июля 1942 года) германская субмарина U601 уничтожила 2 гидросамолета типа ГСТ из авиагруппы И. Мазурука у Малых Кармакул, а затем обстреляла здешнюю полярную станцию. Странное по времени совпадение, не правда ли?

Похоже, что советские самолеты «спутнули» отдыхавший недалеко от Белушней губы экипаж субмарины. А может, и нескольких подлодок? Ведь залив Рогачева (Белушья губа) и залив Моллера (Малые Кармакулы) находятся недалеко друг от друга. Они с юга и с севера, соответственно, вдаются в полуостров Гусиная Земля. Между заливами не более 70 морских миль, что для подводной лодки типа VII (к которой относилась U601), идущей в надводном положении, составляет не более 5 часов хода. Может, где-то здесь на полуострове и следует искать стоянку фашистских субмарин, до августа 1942 года приходивших к Новой Земле на отдых?

Хотелось бы отметить, что это предположение основывается на реальных событиях периода Великой Отечественной войны. Тем более что пролив Маточкин Шар, Белушья губа и Междушарский были избраны немцами совсем случайно.

Еще в начале лета 1942 года на острове Междушарский (прямо у входа в губу Белушья) гитлеровцы соорудили взлетную полосу. В интересах нового аэродрома в небольшой землянке была даже установлена радиостанция наведения.

Первый фашистский самолет He-111 приземлился здесь уже в июле 1942 года. На борту у него находился один из основоположников германской метеосистемы в арктических широтах Руперт Гольцапфель. Следующим самолетом, несмотря на появление



на Новой Земле советской ВМБ, на побережье Междушарского была заброшена германская автоматическая метеорологическая станция «Крот». Правда, столь откровенная наглость со стороны фашистов едва не закончилась для них плачевно.

Прилетевший на остров «хенкель» был атакован советским самолетом МБР-2. При аварийном взлете немецкий самолет получил повреждения. От уничтожения крылатого «метеоролога» спас неожиданно подоспевший в район Ju-88 (откуда он появился именно в эти минуты?), который затем обеспечил уход «хенкеля» в Норвегию.

Когда на следующие сутки из Белушней губы сюда пришли североморские корабли, то прибывшие на них десантники обнаружили на острове земляную взлетную полосу со следами от шасси самолета, местами врезавшихся в грунт, колья, к которым некий самолет крепился на время штормового ветра, и неисправные запчасти к германской авиационной радиостанции в старой промысловой избе. Взлетная полоса мало чем отличалась от полевых ВПП. Она была расчищена среди сопок и выравнена вручную. Начало и конец полосы были отмечены бочками с авиационным маслом. У подножия близлежащих сопок находились гнезда с несколькими малыми дымшашками, которые после запуска должны были указать направление ветра летчику садящегося самолета. В общем, даже с учетом, что гитлеровская взлетная полоса была создана в нашем глубоком тылу, — все было хорошо продумано.

Вскоре подобные взлетные полосы появились на новоземельских мысах Константина и Пинегина (правда, их удалось отыскать лишь после войны). Вот как на мысе Константина был создан пункт заправки гидросамолетов-разведчиков BV-138 в период с 5 по 20 августа 1943 года. Его создал экипаж подводной лодки U255 на северо-восточном берегу архипелага Новая Земля, примерно в 60 километрах от мыса Желания. Технология сооружения такого аэродрома была проста.

С помощью корабля кригсмарине, например, судна снабжения «Кернтен», который часто бывал в этом районе, реже — используя самолеты люфтваффе, в укромную бухту доставлялась



небольшая группа обеспечения и плавемкости или бочки с авиационным топливом. Прибывшая группа складировала бочки и закрепляла их на побережье.

В назначенное время в бухте садился немецкий гидросамолет и, стоя на якоре, ожидал прибытия к борту резиновой шлюпки, буксировавшей к нему топливные емкости. После ее швартовки топливо с помощью специального насоса перекачивалось в баки прилетевшего гидросамолета. На перекачку одной бочки бензина или керосина требовалось приблизительно 10 минут, а на заполнение всех баков — в среднем 6 часов. Сложности заправки даже одного гидросамолета заключались в том, что и при самой хорошей организации перекачки крылатая машина оставалась «привязанной» к району маневренного пункта не менее чем на 10 часов. Поэтому столь нужное для самолетов люфтваффе в Арктике обеспечение топливом из-за низкой динамики работы стало настоящим «камнем на шее» у немецких летчиков. Но все же существовало и было хоть каким-то решением топливной проблемы. Остатки этого топливного склада были найдены советскими гидрографами в начале 1960-х годов. Если посмотреть на карту, то несложно заметить, что с мыса Константина самое кратчайшее расстояние до Обской губы и Енисейского залива, которые особо интересовали рейхсмаршала Германа Геринга. Используя аэродромы на мысах Константина и Пинегина, нацисты создавали небольшие топливные и продовольственные склады, особо нужные для экипажей подлодок, отстаивавшихся в заливе Ледяная гавань.

После того как недавние рыболовецкие траулеры, ставшие метеосудами кригсмарине, за которыми ради захвата «Энигмы» охотились все английские дозорные корабли и траулеры, понесли значительные потери, одним из возможных разрешений метеопроблемы стало получение метеосводок от так называемых «автоматов погоды», над которыми гитлеровские ученые активно работали с начала войны.

Так, морской «автомат», стоя на якоре в каком-либо удаленном заливе, передавал сведения о температуре и давлении воздуха. Заряда его аккумуляторных батарей хватало на 2 месяца. Для



доставки этих метеоаппаратов в район было достаточно даже тесных отсеков подводных лодок.

Наземный же «автомат», установленный в укромном месте на береговой скале, кроме данных о температуре и давлении, дополнительно передавал данные о скорости и направлении ветра. Даже в условиях сорокаградусных морозов он мог работать до 9 месяцев. Наземные аппараты доставлялись к месту установки на надводных кораблях. В крайнем случае — на самолетах. После окончания Великой Отечественной войны удалось также установить, что благодаря одному из полевых аэродромов на мысу Медвежий (берег новоземельского залива Иноземцева) 15 октября 1943 года гитлеровцы развернули автоматическую метеостанцию второго типа — «Эрих» (WFL-32, Wetterfunkgerät-Land-32). Хотелось бы подчеркнуть, что на Новой Земле нацисты использовали оба типа метеоавтоматов. Возможно, из-за того, что при малой населенности северный остров архипелага, в отличие от Гренландии и Шпицбергена, оставался круглый год доступным для гитлеровских судов и, таким образом, стал реальным испытательным полигоном. А создание метеоавтоматов к 1942 году, как мы уже знаем, было остро необходимо как кригсмарине, так и для люфтваффе.

Однако метеоавтоматы были лишь «малым винтиком» (хотя и важным) в создании колоссальной по замыслу германской системы контроля над арктическими морями. Ведь они требовали обязательного обслуживания людьми.

С началом Второй мировой войны, до нападения на СССР, германских моряков и летчиков выручала информация от советских полярных станций и советских судов в океане. После 22 июня 1941 года нацистам пришлось рассчитывать только на себя, и потому вскоре на Шпицбергене и на Гренландии появились германские секретные опорные пункты. Но когда выяснилось, что в советской Арктике еще достаточно совершенно безлюдных районов — белых пятен, в том числе и на Новой Земле, то такие тайные метеостанции появились уже и здесь.

Сегодня нам хорошо известно о деятельности на Гренландии и Шпицбергене. И мало что о таких же пунктах в советской



Арктике. Но вряд ли способы и техника заброски германских метеогрупп на советские арктические острова отличались от способов и средств заброски на остров Гренландия и архипелаг Шпицберген. И как было рассказано ранее, для их заброски и были сооружены посадочные полосы на мысах Константина и Пинегина, и, конечно, на острове Междушарский. Благодаря своему географическому положению русский «Гибралтар» значительно увеличивал боевой радиус гитлеровских воздушных разведчиков, которые при обнаружении конвоя сразу же сообщали его координаты в эфир.

Еще одним предназначением Новой Земли стало то, что нацисты часто использовали ее проливы для перехода в Карское море и обратно.

Для переходов от Земли Александры в Карское море и обратно немецкие подводники использовали широкий «безымянный» пролив между Новой Землей и ЗФИ, который почти в 2 раза короче, чем океанская дорога к сибирским берегам из Киркенеса, и уж тем более — из Нарвика. Но они не забывали и пролив Маточкин Шар. Правда, для проходов в Карское море они использовали его весьма редко. И причина тому — существование здесь секретной базы для «арктических волков». И это понятно: любой здравомыслящий адмирал или старший офицер флота будет противником частого появления собственных кораблей и подлодок поблизости от действительной военно-морской базы, а уж тем более тайной. Гитлеровские субмарины старались приходить сюда ранним утром или под покровом снежных или дождевых зарядов. И только те, которые были приписаны к этой тайной базе. При этом Белушья губа (или просто Белушка), расположенная на северном побережье пролива Костин Шар (между островом Междушарский и южным островом Новой Земли), к западу от залива Рогачева была выбрана с особым умыслом.

Как место для базирования боевых кораблей она имеет большие оперативно-тактические выгоды. И в первую очередь потому, что приходящие сюда корабли в случае опасности могли исчезнуть отсюда сразу через два пролива: кратчайший — между мысом Лиле и северо-западной оконечностью острова Междушарский,



другой через пролив Костин Шар. Для представляющих германскую базу в Киле эта особенность Белушки сразу же покажется знакомой. Походы через южные новоземельские проливы (Карские ворота и Югорский Шар) были крайне редки из-за их частой забитости плотными льдами. Другой составляющей гитлеровской «арктической системы» на Новой Земле по праву можно назвать работу радиоразведывательных подразделений кригсмарине.

К началу Второй мировой войны для создания полной «радиопрозрачности» Баренцева и Норвежского морей гитлеровские военно-морские разведчики имели только радиопеленгаторную станцию в норвежском Киркенесе. Позже для контроля северной части Баренцева и Карского морей они создали 24-ю базу метеорологической и пеленгаторной службы на вышеупомянутом острове Земля Александры. Однако обе станции и в этом случае были слишком удалены от районов, где по Севморпути шли советские транспорты. Гроссадмиралу Дёницу и его специальному разведотделению «Б-Диенст» был остро нужен береговой пост радиоразведки на Новой Земле или где-нибудь на побережье Карского моря, который позволил бы просматривать районы от Горла Белого моря и до пролива Вилькицкого. Лучшее для этого подходил северный остров новоземельского архипелага. Вероятно, именно с этим островом германский военно-морской штаб связывал особые надежды, пытаясь создать здесь некий «централизующий», а может, и «центральный» орган системы управления немецкими подлодками в Арктике. Возможно, в том числе и для претворения в жизнь будущих глобальных положений «Генерального плана "Ост"».

Так, полярники новоземельских станций на мысе Выходной (пролив Маточкин Шар) и в заливе Благополучия в июле—августе 1943 года часто отмечали поблизости работу неизвестной корабельной радиостанции большой мощности. На следующее утро, после того как радист станции «Залив Благополучия» доложил об этом на Диксон, рядом со станцией всплыла фашистская субмарина и уничтожила артогнем станционные постройки. Выходит, гитлеровцы действительно имели возможность прослушивать радиопереговоры советских полярных станций. Однако совер-



шенно необъяснимо, почему лишь после окончания Великой Отечественной войны мурманские моряки в прибрежных скалах обнаружили заброшенное укрытие на 8 человек, где все еще лежали обрывки германского обмундирования и пустые консервные банки с маркировкой кригсмарине. Таким образом, тайный опорный пункт на мысе Выходной мог быть радиопеленгаторным постом кригсмарине, однако подтверждающих документов тому пока отыскать не удалось.

Для повышения эффективности деятельности вышеупомянутой базы на Земле Александры, на Новой Земле немцы создали малые опорные пункты на западной и восточном берегах архипелага. Где-то это был небольшой домик с таким же небольшим складом продовольствия, где-то — пещера, рядом с которыми были сооружены небольшой склад продовольствия и топлива. Например, на берегах новоземельских заливов Ледяная гавань и Благополучия.

Прочтя эти строки, дотошный читатель может спросить: «Неужели в середине XX века гитлеровцы могли иметь на Новой Земле свои базы?» Чтобы не быть голословным, обращусь к воспоминаниям командующего в годы Великой Отечественной войны Беломорской военной флотилией вице-адмирала Юрия Пантелеева, который в своей книге «Полвека на флоте», вышедшей в свет еще в советское время, так описывал обстановку на островах архипелага в 1943 году: «Острова Новой Земли протянулись почти на тысячу километров. Ширина их до ста километров. На суше полное бездорожье. Сообщение между гарнизонами только морем. Здесь много глубоких, хорошо укрытых бухт, но в то время не все они были освоены. И хотя уже во многих местах, включая даже самую северную точку Новой Земли — мыс Желания, были размещены наши посты наблюдения и связи, некоторые из этих бухт до недавнего времени служили пристанищем для фашистских подводных лодок».

Надеюсь, прочтя эти слова нашего известного и заслуженного адмирала, самый недоверчивый читатель отбросит любые сомнения. Тем более что гроссадмирал Эрих Редер уже к 1942 году включил оба новоземельских острова в «арктическую систему



рейха». Кроме маневренного пункта фашистских подводников на мысе Спорый Наволок, аэродромов на Междушарском, Константина и Пинегина, а также некоего радиопеленгатора, она включала в себя еще несколько элементов. И в первую очередь в ее радиоразведывательную составляющую.

Об успехе экипажа советской подлодки С-101 в районе новоземельского мыса Константина и потоплении советскими подводниками фашистской подлодки U639 хорошо известно. Но хотелось бы особо отметить, что одновременно со 101-й советской подлодкой у северной оконечности Новой Земли находилась еще одна советская «эска» — С-54 под командованием капитана 3-го ранга Дмитрия Братишко.

За время нахождения на позиции гидроакустики подводной лодки Братишко неоднократно слышали шум неизвестного происхождения и наблюдали силуэт неизвестного корабля, который, кому-то передавал световые сигналы. Однако советский командир не стал выяснять, кто и с кем здесь, в ледяной пустыне, ищет встречи. Но если исключить из расчета обе советские подлодки, о которых не командир U639 обер-лейтенант Вальтер Вихман, небезвестный капитан вражеского судна (а советских судов здесь быть не могло) не догадывались, «незнакомцу», скорее всего, дождался именно U639. При этом в снежных зарядах он принимал советскую «эску» за германскую подлодку. (По силуэту советская подводная лодка типа «С» очень похожа на свою германскую «прародительницу» VII серии.) Это открытие прямо указывает на то, что пришедшее к северной оконечности Новой Земли судно ожидало подлодку Вихмана либо для пересадки личного состава, не входившего в состав экипажа субмарины, либо для приема с подлодки некоего важного груза. Ведь, судя по всему, для обозначения своего места оно использовало бортовой гидроакустический маяк наведения и прожектор. Интересно, что после войны подобные гидроакустические маяки были обнаружены советскими моряками на все том же танкере «Кернтерн», который всю войну был кораблем-снабженцем для немецких «арктических волков». Подобных «снабженцев» в Северной Атлантике и в Арктике у кriegсмарине было два: «Пеллагос» и «Кернтерн». Первый до





1940 года был плавбазой норвежских китобойных судов в Антарктике, а последний, как уже известный вам «trossschiff», — был спроектирован и построен в 1937—1940 годах специально для пополнения запасов германских рейдеров и подлодок.

Оба танкера стали кораблями специального назначения и имели на борту 2 спецемкости под дизельное топливо и пресную воду, вместительные рефрижераторные камеры для хранения продуктов, спецхранилище для торпед, а также специальные грузоподъемные средства. Районы походов, в частности «Кернтерна», удалось установить лишь после окончания Великой Отечественной войны из нескольких случайно сохранившихся журналов солености забортной воды. Эти журналы были найдены нашими моряками в одной из его необитаемых выгородок («Кернтерн» к этому времени стал советским танкером «Полярник»). Именно из записей в данных журналах удалось установить, что полярный «снабженец», приписанный к норвежскому порту Гаммерфест, редко находился у родного причала. Практически ежемесячно он курсировал между Шпицбергенем, Землей Франца-Иосифа и северной оконечностью Новой Земли. Сегодня, наравне с радиосоставляющей, эти «снабженческие походы» в Арктику по праву можно рассматривать как составную часть созданной Третьим рейхом «арктической системы». Она, как реальная ее составляющая, также остается загадкой для наших и иностранных историков, исследование которой еще ждет своего часа.

Меж тем, как показали послевоенные годы, за годы войны нацисты пробрались не только на Новую Землю, Гренландию и Шпицберген. Гитлеровские летчики далеко проникли и на беломорское побережье.

Они вернулись из полета через 65 лет.

Вскоре после начала войны с Советским Союзом 5-й воздушный флот люфтваффе в Северной Норвегии постепенно начал пополняться, и летом 1942 года число его самолетов здесь увеличилось до 250 машин. Правда, со следующего года их численность стала уменьшаться и до конца войны уже не росла.

Неудивительно, что лето—осень 1942 года стали самым результативным периодом для северонорвежской группировки



люфтваффе. Тайну боевой деятельности одного из ее подразделений раскрыла находка наших поисковиков, но только в 1989 году. А дело было так!

Над заснеженной лесотундрой стояла тягучая тишина. Внезапно вдали раздался легкий, нарастающий гул авиационных моторов. Два краснозвездных дальних истребителя Пе-3 стремительно неслись со стороны Баренцева моря. Как специально ноябрь 1942 года подарил североморским экипажам «окно» ясной и тихой погоды среди круговерти густых снежных зарядов. Неожиданно, прямо из-под лучей ослепительно сверкнувшего солнца, на «петляковых» упала тройка бело-черных «мессершмиттов». Самолет ведущего был сбит практически первой очередью и, вспыхнув яркой ракетой, упал, зарывшись в мох неглубокого болотца. Самолет ведомого, увернувшись от смертельных трасс, сколько смог, уводил преследователей в сторону от места падения командира. Однако вскоре вдали раздался еще один взрыв. В вышине коротко мелькнули силуэты пятнистой тройки. С оглушительным ревом они нырнули за облака и умчались в сторону беломорского Горла. Над архангельской тундрой снова наступила тягучая, но как бы кладбищенская тишина. Так развивались события, тайну которых удалось раскрыть лишь почти через полвека.

5 ноября 1942 года с советского маневренного аэродрома, сооруженного недалеко от устья реки Поной, для прикрытия наших транспортов, прорывающихся от Новой Земли в Архангельск, взлетела пара истребителей Пе-3 из 2-й эскадрильи 13-го (по другим данным 95-го) истребительного полка, входившего в первую Особую морскую авиационную группу (ОМАГ-1). Советское командование специально создало эту группу для прикрытия атлантических конвоев. Первоначально в состав ОМАГ-1 под командованием генерал-майора Н. Петрухина, вошло 3 истребительных авиаполка, 3 бомбардировочных авиаполка и 1 минно-торпедный авиаполк. Все ее летчики имели уже годичный опыт боев, правда, практически все они воевали на Западном или Юго-Западном фронтах.

Основная часть самолетов ОМАГ базировалась на архангельский аэродром «Ягодник», для базирования маневренных групп



и сокращения боевого радиуса использовался аэродром на беломорском острове Поной.

5 ноября пару прикрытия возглавил лейтенант Александр Устименко. Его ведомым был старший сержант Виктор Горбунцов. Через полтора часа на смену им с понойского аэродрома взлетела следующая пара: лейтенант Константин Усенко и лейтенант Сергей Нюхтиков. Однако Нюхтиков из-за неисправности мотора вскоре вернулся на аэродром. И Усенко в одиночку продолжил полет для смены первой пары в назначенном районе. Его встреча с боевыми друзьями состоялась в зоне видимости охраняемого парохода. Пара Устименко—Горбунцов, передав Усенко «подопечный» транспорт, качнула крыльями и ушла на юг. И эта встреча стала для друзей последней.

Когда лейтенант Усенко, успешно выполнив задание, совершил посадку на своем аэродроме, то выяснилось, что первая пара на свой аэродром не вернулась. Усенко искал друзей, заглядывая при этом в самые отдаленные уголки тундры и маршрута полета. Но никаких следов найти так и не удалось.

Пропавший самолет лейтенанта Устименко удалось найти лишь через 47 лет. Собственно говоря, его дальний истребитель еще в 1960-е годы нашли жители села Верхняя Золотица. Но по неясным причинам они не только не похоронили летчиков, но даже не сообщили о находке в Архангельск. Случайно на сбитую советскую «пешку» в 1987 году наткнулись архангельские геологи из Юрасской разведэкспедиции. При этом геолог Борис Брянцев подробно осмотрел обломки самолета и при встрече с военными поисковиками рассказал о необычно сбитом Пе-3.

Через год поисковая группа под руководством старшего лейтенанта Дудина прибыла в район будущих поисков. После недолгого обследования болотистой тундры Пе-3 № 40415 был обнаружен в высохшем болотце. Здесь же были найдены и останки... сразу 3 летчиков. После того как погибший самолет был вытаскен на сухое место, удалось установить, что перед поисковиками лежат лейтенант Александр Устименко и его штурман лейтенант Кузьма Банцев. Третьим в погибшем самолете был начальник штаба ОМАГ-1 полковник Федор Попов. Зачем начальник шта-



ба ОМАГ вылетел на патрулирование в Баренцево море? Это не праздный вопрос, и ниже я предложу версию ответа на него. Но самое удивительное открытие принес детальный осмотр сбитого «петлякова».

Оба борта самолета были иссечены пушечно-пулеметными очередями. При этом практически все пробоины были от снарядов необычно крупного для авиационных пушек калибра (не меньше 30 миллиметров). Сразу было видно, что самолет упал на землю не из-за неисправности двигателей или ошибки пилота. Но кто же так далеко от передовой, в этой глухой архангельской лесотундре и глубоком советском тылу, пушечно-пулеметным огнем расстрелял один из лучших советских истребителей? Ведь ближайшее село — Верхняя Золотица — стратегического значения никогда не имело. Советских зениток и зенитных пулеметов возле него никто и никогда не видел. Даже появление советских самолетов над ним было большой редкостью. Скорее всего, это сделали дальние немецкие истребители Me-110 или модифицированные Ju-88.

Но как они попали сюда? По расчетам авиаштурманов получалось, что для появления в этом районе дальнего немецкого истребителя Me-110 с ближайшего немецкого аэродрома, например, из Луостари или Лоухов, ему было необходимо по прямой пролететь весь Кольский полуостров, миновать Горло Белого моря, углубиться на советскую территорию, быстро отыскать советский самолет и мгновенно его уничтожить. А чтобы вернуться домой — немедленно ложиться на обратный курс. Выходит, где-то здесь находился вражеский аэродром!

Практическая проверка расчетов показала, что такой тайный аэродром гитлеровцы действительно создали на песчаной косе у Окулова озера. Здесь вдоль заброшенной взлетной полосы были сооружены бревенчатые жилые сооружения, где были брошены когда-то элегантная пилотка «флигермютце» и запачканный краской летный китель. А в небольшой мастерской еще стояло несколько токарных станков с германским клеймом на корпусе, здесь же валялись запасные детали к радиостанции FuG-10. Бесспорно их хозяевами могли быть только немцы. Похоже, вместе с



такими же аэродромами на Новой Земле (на острове Междушарский, мысах Константина и Пинегина), а также в Архангельской области (у сел Мегра и Погорелец) германский аэродром-засада стал одним из элементов гитлеровской «арктической системы»? А в перспективе — одним из важнейших звеньев все того же «Генерального плана “Ост”»? И все же, зачем он понадобился нацистам? Более подробно версии создания этого аэродрома были рассмотрены в книге «Свастика над Таймыром», которая вышла в свет в 2008 году. Ниже лишь коротко напомним о них.

Версия первая. Секретный аэродром был предназначен для перехвата советских самолетов из воздушного охранения полярных конвоев (ОМАГ-1 и позже ОМАГ-2. — *Авт.*) и самолетов для советских ВВС, которые доставлялись с Британских островов или перегонялись из США по ленд-лизу. С самолетами охранения полярных конвоев — понятно: самолеты ОМАГ-1 всегда возвращались через одни и те же районы архангельской тундры. И... исчезали, не успев сообщить о встрече с врагом. В то же время, именно летом 1942 года Великобритания и США ускорили договорные поставки самолетов для СССР. В Заполярье они поступали через Аляску, а также через порт Архангельск и вологодские аэродромы. В последнем случае для будущего аэродрома выбрали большое открытое пространство среди таежного леса недалеко от нынешнего поселка Катунино. Почва здесь была малозаболоченной и позволяла построить надежный деревянный настил. В короткое время к строящемуся аэродрому подвели электролинию, железнодорожную ветку, установили 4 пилорамы. Все сооружения для сборки самолетов, деревянную взлетную полосу и железнодорожную ветку строили заключенные из соседнего лагеря НКВД. Аэродром был сооружен очень быстро. Практически сразу же по железнодорожной ветке сюда стали прибывать первые самолеты, доставленные в порт Архангельск на английских и американских транспортах. К сентябрю 1942 года с нового архангельского аэродрома (через промежуточный вологодский) в действующую армию было отправлено больше сотни самолетов: «Киттихаук», «Кертис Р-40», «Тамагаук» и «Харрикейн». Конечно, это не слишком много, но после многочисленных потерь они были заметным пополнением для авиаполков Карельского фронта.



Взглянув на карту Архангельской области, сразу же заметим, что тайный фашистский аэродром у Окулова озера находится посередине между только что построенным аэродромом (будущий аэродром «Ягодник») и нашими маневренными аэродромами у реки Поной и на мысе Канин Нос, где находились самолеты из ОМАГ-2. С тайного аэродрома было чрезвычайно удобно перехватывать как советские самолеты, взлетающие с архангельских аэродромов, так и самолеты, взлетающие с маневренных аэродромов у Баренцева моря.

Тем более что уже в сентябре 1942 года фашисты располагали своеобразной подсказкой о действительном маршруте и графике полетов дальних советских истребителей ОМАГ-1.

5 сентября 1942 года среди обломков разбившегося у Варде (по другим данным Вадсе) английского бомбардировщика «хэмпден» германская военно-морская разведка обнаружила секретные документы с некой информацией о переходе полярных конвоев PQ-17 и PQ-18. Здесь же они заполучили расшифровку одного из приказов по 95-му истребительному полку ОМАГ-1. Эта находка каким-то образом касалась перехода PQ-18 и последующих одиночных переходов союзных кораблей через Атлантику, а также организации их воздушного прикрытия. Хотелось бы отметить, что только после войны выяснилось, что в архангельском треугольнике («Ягодник» — остров Поной — мыс Канин Нос) обе ОМАГ Северного флота понесли самые большие потери, причем чаще всего их самолеты исчезали при невыясненных обстоятельствах.

Версия вторая. Аэродром у Окулова озера использовался германскими летчиками как аэродром «подскока» для специальных самолетов метеорологического звена и самолетов дальней авиации. Например, для FW-200 («Кондор» или «Курьер»), обеспечивавших снятие гитлеровских метеорологических партий из районов западного сектора Северного морского пути, о которых было рассказано ранее.

Версия третья. Вместе с аэродромами в Лешуконском и Мезенском районах Архангельской области тайный аэродром у Окулова озера обеспечивал заброску диверсионных групп «Предприятия „Цепелин“», о деятельности которого в глубоком со-



ветском тылу (до Северного Урала включительно. — *Авт.*) еще будет рассказано.

Версия четвертая. Это был тайный аэродром для самолетов-разведчиков специальной «группы Ровеля» или какой-либо иной разведывательной авиагруппы кригсмарине или люфтваффе. А таковых у нацистов было несколько. Например, в начале 1990-х годов в российской печати появилась информация о неизвестном гитлеровском самолете-разведчике, который летом 1944 года ночами неоднократно появлялся над Москвой. Его не могли достать советские ночные истребители ПВО. Более того — не могли найти наши прожекторные дивизионы. Командование московской особой зоны ПВО долго ломало голову над тем, как его уничтожить. В конце концов выход был найден, и вражеский воздушный разведчик был сбит, но и до настоящего времени подробности его уничтожения остаются неизвестными. Известно лишь то, что этот самолет входил в состав одной из эскадрилий особого «Бомбардировочного полка-200», которым командовал полковник Теодор Ровель.

В конце 1930-х годов особая эскадрилья под его командованием получила новейшие разведывательные самолеты-разведчики He-111, вооруженные самой современной оптикой «Карл Цейс», позволявшей делать четкие фотографии с больших высот. В случае необходимости эскадрилья Ровеля работала под прикрытием символики компании «Дейче Люфтганза». А после августа 1939 года даже выполняла несколько коммерческих рейсов на Москву. С началом Второй мировой войны эскадрилья Ровеля была преобразована в разведывательный полк особого назначения и получила самолеты Ju-88 и Ju-86, Do-214 и Do-217, He-410 и Hs-130. В двигатели самолетов этой группы закачивалась специальная кислородно-азотная смесь, которая позволяла немцам успешно летать на рабочих высотах свыше 12 тысяч метров и легко уходить от истребителей противника. Особо примечательными среди них были: Ju-86P и Ju-86R, которые имели усовершенствованные дизельные двигатели с системой форсирования мощности GM-1, обеспечивавшие полеты на высоте до 14 тысяч метров, а также Do-217P — способные летать на высотах до 15 тысяч метров.



С первых дней Великой Отечественной войны полк Ровеля стал летать от линии фронта до Урала включительно. Для того чтобы пресечь подобные полеты, в советских ВВС была создана особая авиагруппа, состоявшая из летчиков-испытателей высшей квалификации. Через два военных года полк Ровеля был переформирован в «Бомбардировочный авиаполк-200» и лишь изредка стал выполнять задания по заброске агентуры абвера и СД.

Еще одним, весьма интересным авиаподразделением люфтваффе была 130-я морская разведывательная авиагруппа, вооруженная тяжелыми гидросамолетами BV-138.

С началом войны с Советским Союзом в заполярных районах, где сухопутные аэродромы и ранее встречались редко, гидросамолеты люфтваффе стали незаменимым средством для доставки грузов в самые отдаленные районы арктического побережья и для ведения дальней воздушной разведки. В первую очередь это были трехмоторные «флюгбоуты» BV-138. Правда, отдельные военные исследователи наравне с ними упоминают деятельность четырехмоторных GF-139, и даже шестимоторных BF-222. Но если они когда-либо и летали над просторами нашей Арктики, то, вероятнее всего, для подсчета количества таких полетов хватит пальцев на двух руках.

Тяжелый воздушный разведчик — гидросамолет BV-138, был создан в 1937 году фирмой «Блом и Фосс» под руководством главного конструктора Г. Фогта. Созданная по редко применяемой в гидроавиации, а потому хорошо запоминающейся схеме, воздушная машина после дополнительной доработки была способна находиться в воздухе до 18 часов. Она стала надежным помощником для экипажей немецких рейдеров и подлодок. Особенно после вооружения их радиолокатором FuG-200. Но война же над Атлантикой показала, что дальность полета в 5 тысяч километров для воздушных машин, с характерной конфигурацией крыльев, предназначенных для самостоятельного выполнения чрезвычайно сложных и разносторонних задач, все же недостаточна. Поэтому уже в начале 1941 года командованию люфтваффе пришлось срочно рассматривать возможность увеличения дальности полета «флюгбоутов» с помощью их заправки из топливных цистерн





боевых субмарин, находившихся на патрулировании в Северной Атлантике. После войны стало известно, что эти гидросамолеты выполняли некие специальные задачи у архипелага Земля Франца-Иосифа. И все же к началу войны с Советским Союзом топливная проблема так и не была решена.

Более того, все известные попытки подобных заправок во время проведения операций «Вундерланд» и «Вундерланд-2» закончились неудачно. Так, 16 августа 1942 года в районе северо-восточнее полуострова Канин «флюгбоут», попытавшийся заправиться от подлодки U255, перевернулся и затонул. А через год, в августе и сентябре 1943 года, были потеряны еще два таких же гидросамолета в Баренцевом море. Причем первый затонул почти в центральном морском районе (в точке с координатами 76 градусов 15 минут северной широты и 40 градусов 45 минут восточной долготы), второй же — недалеко от архипелага Земля Франца-Иосифа (в точке 78 градусов 43 минуты северной широты и 53 градуса 45 минут восточной долготы). Откуда взлетели оба гидросамолета BV-138, какие задачи они выполнили и почему им, особенно второму, не хватило топлива?

Сегодня известны воспоминания советских полярников, которые видели BV-138 над архипелагом Новая Земля и даже в средней части Карского моря. Так что их бортовые журналы сегодня не менее интересны для нас, чем вахтенные журналы транспортных подлодок или судов-снабженцев кригсмарине.

Совершенно необычный случай произошел 20 октября 1944 года в Мезенской губе, где экипажем гидрографического судна «Мгла» был захвачен BV-138 из 1-го отряда все той же 130-й морской разведывательной авиагруппы. При этом экипаж самолета — обер-фенрих Гюнтер Ролланд, унтер-офицеры Фридлейн Пауль, Ролланд Иоган, Шюцце Тате и обер-ефрейтор Швабе Халих — был захвачен в плен.

Первое донесение об обнаружении над Мезенской губой немецкого гидросамолета поступило в штаб Северного флота сразу же после взятия советскими войсками порта Петсамо. В донесении было сообщено о том, что рано утром 15 октября наблюдатели одного из береговых постов СНиС обнаружили над



заливом фашистский самолет, который вел себя весьма странно. Сначала экипаж дал 4 белых и 2 красные ракеты, а затем начал резко снижаться. И вскоре исчез из поля зрения береговых наблюдателей.

Так как в это время боевых кораблей Беломорской военной флотилии не в районе Горла Белого моря, не в районе Мезенской губы не нашлось, то к поискам воздушного врага была подключена беломорская авиация. Но и она лишь через 2 суток отыскивала странный «флюгбоут» и подтвердила, что это именно летающая лодка BV-138. Североморцы установили за ней постоянное наблюдение, периодически обстреливая врага из пулеметов, однако не приближались к ней, так как «138-е» с двумя 20-мм авиационными пушками и крупнокалиберным пулеметом всегда считались грозным противником для советских и союзных гидросамолетов.

Захват вражеского гидросамолета был поручен экипажу гидрографического судна «Мгла» (командир капитан 3-го ранга И. Горшков), которое вскоре подошло к гитлеровцам на дистанцию в несколько кабельтовых. По сигналу «Боевая тревога» артиллерийский расчет взял противника на прицел. На всякий случай были приготовлен к бою ручной пулемет Дегтярева. Но фашисты не оказали сопротивления. Более того, перейдя на борт «Мглы», они рассказали, что летели из Норвегии в Баренцево море для ледовой разведки и передачи ее данных на подлодки, но в темноте и снежных зарядах заблудились, горючее кончилось. В конце концов, им пришлось сесть на воду и вызывать помощь.

Но что хотелось бы особо отметить! Расстояние от Северной Норвегии до места пленения «флюгбоута» вдвое меньше, чем расстояние до центра Баренцева моря, и в три раза меньше вышеупомянутого района подступов к ЗФИ, где, как вы помните, в 1943 году затонули оба «обсохших» BV-138, действительно нуждавшихся в заправке от германских подлодок.

После недолгого допроса пленный вражеский гидросамолет был взят на буксир советским гидрографом и отведен к острову Моржовец. При этом действительное техническое состояние трофея никто не проверил. Но у Моржовца капитан 3-го ранга



Горшков получил радиограмму с приказом доставить летающую лодку к острову Вешняк, находящемуся недалеко от устья реки Поной, куда из Архангельска должен был прийти дежурный эсминец Беломорской флотилии «Жгучий». Однако во время нового перехода караван попал в сильный шторм. Через трещины и пробоины в фюзеляже в корпус гидросамолета стала поступать забортная вода. Советские моряки сделали все, чтобы сохранить свой трофей. Однако сделать это им не удалось, и гидросамолет затонул на подходе к маяку Инцы. Пытаясь спасти самолет, погиб инструктор политотдела Беломорской военной флотилии капитан 3-го ранга Л. Житомирский.

За выполнение задания по захвату BV-138 командование Беломорской военной флотилии объявило экипажу «Мглы» благодарность, а вот командование Северного флота промолчало. Почему? Новая загадка! Возникают законные вопросы: действительно ли «флюгбоут» заблудился? Если да, то кому он подавал сигналы ракетами? Ведь район вынужденной посадки немецкого самолета был выбран случайно, но находился недалеко от тайных нацистских аэродромов у сел Мегра и Погорелец. Может быть, на «138-м» сюда все же прилетели некие гости? Ведь за 2 суток, пока беломорцы искали «флюгбоут», у этих пассажиров было достаточно времени, чтобы выйти на берег и углубиться в чащу непроходимых лесов.

Почему экипаж гитлеровского гидросамолета не стал применять бортовое оружие против советского судна? Ведь небольшая однотрубная «Мгла», как буксир построенная еще в конце XIX века, мало походила на боевой корабль. И главный вопрос — что же потерял BV-138 у Мезени в конце октября 1944 года, когда советские войска успешно гнали фашистов за норвежскую границу? Ответы на эти и множество других вопросов может дать либо подъем затонувшего у Инцов немецкого самолета, либо его плененный экипаж, если он жив.

Итак, перед вами несколько версий и предположений, для чего в Архангельской области далеко за линией фронта нацистам понадобился тайный аэродром. Они разнообразны и порой выглядят фантастично. Более того, отдельные российские историки



и знатоки немецкой авиации, а порой и немецкие исследователи истории люфтваффе, сомневаются в существовании тайных фашистских аэродромов на Крайнем Севере. Но почему же архангельские геологи и поисковики нашли на беломорско-кулойском плато сбитого «петлякова» лейтенанта Устименко? Или почему на родной аэродром не вернулся Пе-3 № 40414 старшего сержанта Горбунцова и его штурмана лейтенанта И. Дергилева? А может, именно здесь проявились иные тесно связанные с Арктикой тайны Адольфа Гитлера?

## ГЛАВА 3. О ЧЕМ НЕ ЗНАЛИ НИ ГЕЙЗЕНБЕРГ, НИ ГАН

### Крейсер «Индианаполис» и пропавший уран Третьего рейха

Включить в эту книгу главу об одном из самых провальных (по открытым в СССР данным. — *Авт.*) научных исследований Третьего рейха позволило более внимательное рассмотрение... тайны гибели в последние месяцы Второй мировой войны американского тяжелого крейсера «Индианаполис» в Филиппинском море и легенда о «призрачном конвое Гитлера». Но обо всем по порядку!

В 1938 году мировую общественность взбудоражило известие об открытии германских радиохимиков Отто Гана и Фрица Штрассмана. Они установили, что в естественном виде ядро урана находится в неустойчивом состоянии и при определенных внешних условиях может делиться на две части, выделяя при этом огромное количество тепловой энергии, соизмеримое с энергией, выделяемой при сжигании целого железнодорожного состава каменного угля. В марте же 1939 года французские физики Жолио-Кюри, Халбан и Коварски опубликовали в лондонском журнале «Нейче» ошеломившую мировую общественность статью «Высвобождение нейтронов в ядерном взрыве урана». Они предположили, что в случае появления при делении ядра урана 2 и более нейтронов цепная реакция принимает характер взрыва исключительной силы. Эти открытия широко обсуждались во всех странах, ученые которых стали предвещать создание мощных



ядерных электростанций и ядерных бомб. Последним сразу же заинтересовались в Третьем рейхе.

Через месяц в Имперское военное министерство обратился с необычным письмом профессор Гамбургского университета Пауль Гартек. По его мнению, последние открытия в ядерной физике предвещали создание нового чрезвычайно мощного взрывчатого вещества, которое по своей разрушительной силе значительно превзойдет обычную взрывчатку. Это обращение нашло самый позитивный отклик, и через полгода, 26 сентября, профессор Гартек был приглашен на совещание ведущих физиков Третьего рейха. Вместе с ним сюда были приглашены Ханс В. Гейгер, Вальтер Боте, Курт Дибнер, а также Вернер К. Гейзенберг и Карл Ф. фон Вайцзеккер. Здесь и было принято решение создать так называемое «Урановое общество», которое займется разработкой германского уранового проекта. Координационным научным центром соответствующих исследований стал Физический институт Общества кайзера Вильгельма, выполнявшего в ту пору роль Национальной академии наук, который в конце 1930-х годов возглавил Вернер К. Гейзенберг. Ему были приданы лучшие физики-ядерщики Гамбургского, Лейпцигского и Гейдельбергского университетов, а также несколько опытно-конструкторских организаций. Без долгой раскачки работа над новым оружием закипела. Известно, чтобы создать урановую или плутониевую бомбу, ураносодержащее сырье (руду) необходимо превратить в металл. Для плутониевой бомбы был необходим металлический уран-238, для урановой бомбы нужен уран-235.

Огромные запасы урановой руды в Чешских Судетах достались фашистской Германии после оккупации Чехословакии. А достаточное количество урановой руды высокой чистоты позволило приступить к разработке нескольких программ по обогащению урана и созданию урановой и плутониевых бомб.

У американцев таких внушительных запасов столь чистой урановой руды не было. И в марте 1945 года, несмотря на бесперебойную работу громадного завода газовой диффузии в Ок-Ридже, запасы американского урана, пригодного для реакции цепного деления, были «катастрофически далеки от требуемой критиче-



ской массы». И все же, несмотря на столь очевидную нехватку урана, уже через пять месяцев американцы сбросили на японские города 1 урановую и 1 плутониевую бомбы. Впечатляет? Уверен, не менее любопытным может стать и ответ на вопрос: «А как этот исторический факт связан с советским Заполярьем?»

На первый вопрос практически ответила работа американского историка Картера Хидрика.

В 1998 году автор так рассказал об урановых успехах Третьего рейха: «Начиная с июня 1940 года и до конца войны Германия вывезла из Бельгии три с половиной тысячи тонн ураносодержащих веществ — почти втрое больше того, что имелось у Гровса... и разместила их в соляных шахтах под Штрассфуртом на территории Германии. Гровс заявляет, что 17 апреля 1945 года, когда война уже близилась к завершению, союзникам удалось захватить около 1100 тонн урановой руды в Штрассфурте и еще 31 тонну во французском порту Тулуза». Вслед за тем руководитель «Манхэттенского проекта» (программа создания американского ядерного оружия. — *Авт.*) генерал Лесли Гровс утверждает, мол, больше урановой руды у Германии никогда не было. Получается, что если прежде в Штрассфурте хранилось 3500 тонн, а захвачено было только 1130, то «исчезли» приблизительно 2730 тонн. И этот «исчезнувший» запас вдвое больше того, чем располагал «Манхэттенский проект» на протяжении всей войны. Меж тем судьба этой пропавшей руды неизвестна и по сей день.

В то же время известно, что в мае 1945 года гитлеровская субмарина U234 под командованием капитан-лейтенанта Йохана-Хенриха Фелера, следуя к Японским островам, имела на борту: 80 покрытых изнутри золотом цилиндрических контейнеров, содержащих 560 килограмм оксида урана; несколько деревянных бочек с «тяжелой водой» и инфракрасные неконтактные взрыватели. Этот груз сопровождали изобретатель взрывателей доктор Гейнц Шлике и 2 японских офицера (полковник ВВС Гендзо Сёси и капитан-лейтенант ВМС Хидео Томанаги). Когда командир германской подлодки сообщил японцам о намерении сдаться обнаружившим подлодку американским кораблям, то они ушли в каюту и совершили обряд харакири, а затем со всеми воинскими



почестями, после всплытия подлодки в надводное положение, были похоронены в море.

Одновременно известно, что главные составляющие 2-х (есть данные, что 3-х. — *Авт.*) американских атомных бомб, сброшенных на Хиросиму и Нагасаки, в соответствии с планом операции «Бронкс Шипментс» доставил на Маршалловы острова (откуда и взлетел американский бомбардировщик В-29. — *Авт.*) тяжелый крейсер «Индианаполис».

При возвращении к берегам США этот тяжелый крейсер типа «Портленд» был потоплен японской подводной лодкой I-58, которой командовал капитан-лейтенант Мотицура Хасимото. Его гибель стала одной из величайших тайн Второй мировой войны, которая до конца не раскрыта и сегодня. Более того, до сих пор у военных историков нет единой точки зрения в понимании этой катастрофы. А еще существует ряд отдельных вопросов, таких как: «Сколько урана для сборки атомных авиабомб доставили на этом крейсере?» или «Почему его командир вел свой корабль так, что стал легкой целью для японской субмарины?» Чтобы быть объективными в рассмотрении этих вопросов, сначала дадим слово командиру японской субмарины М. Хасимото.

В своих воспоминаниях «Потопленные», увидевшие свет в СССР в 1956 году, он так рассказал об этой атаке: «В июле 1945 г. подводная лодка “I-58” была снова готова к выполнению боевых заданий. Нами был получен приказ 16 июля выйти из Куре и направиться для действий на линиях коммуникаций противника... Одну ночь мы провели у базы человекоторпед, где состоялась церемония в честь водителей торпед. Шесть таких смельчаков находилось у нас на борту...

Утром 18 июля мы снова вышли в море и направились на юг через пролив Бунго, следуя на полной скорости зигзагом, так как опасались атак вражеских подводных лодок... Продолжая поиск противника, мы направились к узлу пересечения его коммуникаций между Лейте — Гуам и Паллау — Окинава.

29 июля весь день погода была преимущественно плохой, но без шторма, поэтому мы продолжали следовать к цели в надводном положении...





Когда свежий воздух начал поступать в лодку, мы прекратили продувание цистерн и перешли на откачку воды с помощью помп. Это делалось для того, чтобы сохранить запасы воздуха высокого давления. В это время штурман закричал: “Курсовой угол 90 правого борта, предположительно корабль противника.” Я опустил перископ и, быстро поднявшись на мостик, направил свой бинокль в направлении, указанном штурманом. На горизонте в лучах луны ясно виделось черное пятно. Вслед за этим последовал мой приказ: “Срочное погружение”...

Как только лодка полностью погрузилась, я отдал приказание: “Виден корабль!”, “Торпедные аппараты изготoвить к стрельбе”, “Водителям торпед приготовиться к выпуску!” Это было в 23 часа 08 мин. После погружения мы повернули несколько влево, и контур оказался прямо по носу. Я продолжал следить за целью в перископ, время от времени оглядывая горизонт, но ничего другого не было видно. Постепенно противник приближался. Лодка к этому времени была готова дать залп шестью торпедами. Противник продолжал следовать курсом, который вел его прямо на нас. А может быть, это был эскадренный миноносец, который уже обнаружил нас и собирается произвести атаку? Трудно будет попасть в него торпедой, если корабль не изменит курса.

Я пережил несколько тревожных секунд, думая, что идущий корабль является эскадренным миноносцем... Мы не могли точно определить расстояние до противника, так как не знали еще класса корабля. Не могли мы пока что и слышать с помощью шумопеленгаторов шум его винтов. Круглый темный контур постепенно превращался в треугольник. В 23 часа 09 мин. я подал команду: “Стрелять будем залпом из шести торпед!” В то же самое время был отдан приказ водителю торпеды № 6 занять свое место, а водителю торпеды № 5 — приготовиться.

Корабль противника постепенно увеличивался в размерах. Если он и далее не изменит курса, то пройдет прямо над нами... Цель начала вырисовываться яснее, можно было предположить, что перед нами крупный военный корабль противника, видна была большая мачта. Класс корабля теперь стал ясен. Это был либо линейный корабль, либо тяжелый крейсер. Дистанция до цели со-



кратилась до 3650 м. Для залпа были намечены дистанция 1830 м и курсовой угол правого борта 45 град. Гидроакустик доложил, что противник идет с большой скоростью. Вначале я поверил этому, но визуальное наблюдение показало, что ход корабля не слишком велик, и при расчете я принял скорость равную 20 узлам. Я был настолько занят расчетами атаки обычными торпедами, что даже не отдал приказ о подготовке и выпуску человекоторпед, хотя их водители просили меня об этом, я решил использовать их лишь в том случае, если атака обычными торпедами потерпит неудачу.

Луна была у нас по корме, и корабль противника теперь уже был хорошо виден. Ясно вырисовывались две кормовые (вероятно носовые, так как на корме у "Индианаполиса" только одна башня. — *Авт.*) башни и решетчатая мачта...

Благоприятный момент для залпа приближался. Я изменил величину курсового угла до 60 градусов и дистанцию до 1370 м и начал сближение для залпа. Наконец громким голосом командовал: "Аппараты товсь!" — "Залп!" Торпеды выстреливались с интервалом в две секунды... Шесть торпед, подобно вееру, понеслись навстречу вражескому кораблю. Наконец у носовой, а затем у кормовой артиллерийской башни правого борта корабля поднялись два столба воды, вслед за которыми последовали вспышки ярко-красного пламени. Затем у башни № 2 поднялся еще один столб воды. Взрывы, казалось, окутали корабль...

Так выглядели последние мгновения в боевой жизни экипажа тяжелого крейсера «Индианаполис» под командованием кептена Чарльза Б. Маквея. На первый взгляд обычная атака, описанная опытным японским подводным командиром. Но что бросается в глаза любому моряку? Это откровенная беспечность поведения командира американского крейсера. Война на Тихом океане продолжалась: японские подводники, вне зависимости от класса цели, фанатично атаковали любого встреченного врага, в свою очередь, американские моряки, прекрасно зная об этом, находясь в море, всегда были начеку. Здесь же командир «Индианаполиса» не только в условиях спокойного моря длительное время шел постоянным курсом и неизменной скоростью, но даже не пытался, хотя бы периодически, осматривать морские глубины гидролока-



тором. Создается впечатление, что его командир забыл о том, что идет война, и в своей беспечности он и представить не мог, что где-то рядом может находиться японская подлодка. Либо — его в этом специально убедили. Сложно сегодня даже попытаться понять как беспечность командира «Индианаполиса», так и действия тех, кто мог бы спланировать эту катастрофу. Меж тем это был заслуженный и боевой флотский офицер. Он начал Вторую мировую войну в должности старшего помощника легкого крейсера «Кливленд». Здесь за храбрость он заслужил почетную награду «Серебряную звезду». В 46 лет, встав на ходовой мостик тяжелого крейсера «Индианаполис», он получил очередное воинское звание «кептен». На этом корабле он участвовал во многих значительных морских сражениях: у острова Мидуэй, в заливе Лейте, у островов Гуам, Сайпан, Тиниан и Окинава. Ну а если его с некой целью ввели в заблуждение? Этот вопрос совсем не случаен.

Хотелось бы особо отметить, что старший морской начальник на военно-морской базе Гуам коммодор Джеймс Картер не стал прислушиваться к мнению командира «Индианаполиса» о необходимости хотя бы небольшой передышки для экипажа и сразу же после прихода крейсера к Марианским островам отправил его дальше в море. Более того, был в том упрям и неумолим. У свидетелей этого разговора создалось впечатление, что начальник ВМБ просто выталкивал корабль в море.

Другим весьма странным моментом, предшествовавшим катастрофе крейсера, который, правда, выяснился уже после окончания войны, стал тот факт, что даже капитан-лейтенант Мотицура Хасимото отметил, мол, район его поиска был необычно пуст, «словно американские суда попрятались по базам, как тараканы по щелям». Кто же «разогнал» их по портам с ранее оживленного маршрута?

Возможно, как бы это ни звучало крайне цинично, и даже нелепо, кому-то такая командирская «беспечность» была крайне важна. Ведь она надежно укрывала тайну появления у американцев достаточного количества оружейного урана и количество атомных бомб, доставшихся американцам от Третьего рейха.



В декабре 1945 года суд военного трибунала признал кептена Чарльза Б. Маквея виновным в преступной халатности, в гибели вверенного ему корабля, большей части подчиненного экипажа и приговорил его к разжалованию с увольнением из рядов ВМС США. Но!

За подчиненного вступился министр ВМС Джеймс Винсен Форрестол. Он вернул кептена Маквея на военную службу и назначил его начальником штаба командующего 8-м военноморским районом в Новом Орлеане. А спустя 4 года в звании контр-адмирала Чарльз Б. Маквей как ни в чем не бывало уволился в отставку. Не слишком ли странное наказание за потерю корабля и большей части экипажа?

По всем признакам гибель крейсера и его экипажа может быть близка к нелепой смерти генерала Джорджа С. Паттона, войска которого в мае 1945 года около немецкого городка Ордруфа обнаружили империю секретного оружия, созданную доктором-инженером СС Гансом Каммлером. Гибель Паттона, вероятно, оказалась связана с тем, что он увидел в здешних штольнях «нечто», мгновенно подписавшее ему смертный приговор? А может, и командир «Индианаполиса» тоже увидел или узнал что-то крайне секретное, о чем он и его экипаж должны были забыть навсегда? Тем более что гибель этого американского крейсера и его экипажа после войны даже вошла в число катастроф на море, где скрыть ее следы помогли вечные, но ужасные спутницы моряков всех времен — «бич океанов» — акулы.

Пять дней, пока их не спасли американские корабли, моряки с «Индианаполиса» провели в воде, и все это время вокруг них, периодически атакуя свои жертвы, кружилась большая стая акул. Из 1196 членов экипажа удалось спасти только 316 человек, часть из которых имела следы от акульих зубов, 88 трупов, изувеченных акулами, благодаря спасательным нагрудникам осталось на поверхности, остальные исчезли в морской пучине.

У человека в здравом уме такое предположение не укладывается в голове, но в этой истории оказались замешаны государственные секреты США и американских спецслужб! И в первую очередь — секрет столь быстрого появления у американцев до-



статочного количества обогащенного урана, необходимого для создания урановой авиабомбы, которая под именем «Малыш» в августе 1945 года была сброшена на Хиросиму. Тем более что этот уран вполне мог быть обогащен либо на берегах реки Вислы, либо под прибрежными скалами залива Девкина заводь. Но об этом позже!

Официальная история отрицает сам факт, что уран, захваченный американцами на борту подлодки капитан-лейтенанта Фелера, был обогащенным. Общепринятая версия гласит, что весь уран, имевшийся в распоряжение «Манхэттенского проекта», был обогащен и очищен на заводе около американского городка в Ок-Ридж. А, мол, захваченные германские взрыватели и некий запас обогащенного урана поступили в США слишком поздно, чтобы быть использованными в начинке урановой бомбы «Малыш». Да и сама подводная лодка U234 сдалась американцам 16 мая 1945 года у входа в американский порт Портсмут.

Столь мощное легендирование самой возможности появления у американцев необходимого для бомбы количества обогащенного оружейного урана откровенно бросается в глаза.

## **За что генерал Гровс мог бы благодарить обергруппенфюрера СС Каммлера**

Специалистам в области создания ядерного оружия хорошо известно имя руководителя «Манхэттенского проекта» генерала Лесли Гровса. Многие из них могут сказать, кто такой доктор-инженер СС Ганс Каммлер. Но вряд ли кто из них мог предположить, что американский генерал мог быть вполне искренне благодарен нацистскому генералу.

До конца 1990-х годов доктор-инженер обергруппенфюрер СС Ганс Каммлер был малоизвестен для советских людей. Лишь узкие специалисты хорошо знали черные дела этого доктора-инженера, а одновременно архитектора печально известного лагеря смерти Освенцим, ответственного за уничтожение варшавского гетто, к концу войны ставшего полновластным руководителем



всех программ создания новых видов вооружения Третьего рейха. При этом в рейхе он подчинялся только рейхсканцлеру Адольфу Гитлеру и рейхсфюреру СС Генриху Гиммлеру. Но в отличие от остальных высокопоставленных нацистских преступников, чья деятельность, в том числе и посмертно, рассматривалась Нюрнбергским трибуналом, он единственный, кому не было предъявлено формального обвинения. Его даже не было на скамье подсудимых, как будто его не существовало вообще на свете.

Широкому кругу радиослушателей и телезрителей в России обергруппенфюрер СС Каммлер стал известен с той поры, когда исследователям мировой истории открылись архивы Восточной Германии и появились первые радио- и телепередачи, посвященные освоению нацистами Арктики и Антарктиды. После объединения Германии в ФРГ вышло несколько книг, рассказавших о ранее недоступных подземных заводах и комплексах СС, в создании которых активное участие принимал именно доктор-инженер СС Ганс Каммлер.

Ясно, что для реальной деятельности арктической и антарктической «систем» Третьего рейха была нужна некая структура, которая координировала бы все глубокозасекреченные программы исследования новых районов фашистского влияния, разрабатывала бы новые виды оружия, в том числе по реализации масштабных работ по обогащению урана. Именно во главе этой структуры на заключительном этапе Второй мировой войны и встал обергруппенфюрер СС Ганс Каммлер, к этому времени имевший весьма любопытный послушной список:

1. Оперативный руководитель бомбардировок Лондона, Льежа, Брюсселя, Антверпена и Парижа ракетами «V-1» («Фау-1») и «V-2» («Фау-2»).

2. Оперативный руководитель исследовательских работ по теме «V-2» («Фау-2», А-4) и по созданию межконтинентальной баллистической ракеты А.9/А.10.

3. Разработчик и главный наблюдатель за строительством первых в мире «защищенных от бомбардировок подземных заводов по производству самолетов и ракет», в том числе тех, которые выпускали реактивные двигатели и собственно самолеты Me-262.



4. Руководитель отдела строительства и работ СС, который занимался всеми значительными строительными проектами Третьего рейха, в том числе организацией лагерей смерти, заводов по производству синтетического каучука и транспортных коммуникаций до границ с СССР.

5. Разработчик и строитель первого в мире подземного полигона для испытания ракет. Получается, что именно в руках Ганса Каммлера находилось управление заводами по производству искусственного каучука (буны) и лагерями, где ставились чудовищные медицинские эксперименты, а также создавался «Урановый проект» Третьего рейха и самые фантастические системы смертоносного оружия (самолеты и ракеты с ядерной двигательной установкой, лазерные установки «лучей смерти»). Любопытным дополнением к биографии обергруппенфюрера СС Ганса Каммлера является тот факт, что на сегодняшний день известно о 4-х его смертях, причем в разное время, в нескольких местах и при различных обстоятельствах. Однако об этом будет рассказано в иных книгах.

Созданная Каммлером глубокозасекреченная структура включала в себя, по меньшей мере, два основных подразделения. Ее «мозговым центром» был научно-исследовательский военный центр СС, который занимался анализом захваченного оборудования, а также копированием и усовершенствованием всех новейших иностранных и вражеских технических достижений. Самым примечательным здесь было то, что о его работе ничего не было известно... ни рейхсмаршалу Герману Герингу, ни руководителю промышленности фашистской Германии Альберту Шпееру.

«Мозговой центр» СС имел штаб-квартиру под Пльзенем, на территории заводов «Шкода», и представлял собой совершенно закрытую организацию. В отличие от своего американского брата из «Манхэттенского проекта», тесно связанного с госструктурами и армией США, гитлеровский центр не имел никаких связей ни с вермахтом, ни с какими-либо государственными структурами Третьего рейха, ни даже с нацистской партией. Он действовал автономно.



Другой составляющей тайной структуры СС, а вернее, секретной империи Каммлера, стало совершенно несекретное научно-исследовательское отделение «Шкоды». Это подразделение работало в тесном контакте с СС по ряду менее важных проектов. Одновременно оно обеспечивало удобное прикрытие для сотрудников секретного подразделения, помогая Каммлеру сохранять в тайне от других научно-исследовательских институтов и структур Третьего рейха то, чем занимался «мозговой центр». Активно используя оба подразделения, нацисты, втайне от своих противников, а порой и от собственного народа, занимались разработкой новых невиданных технологий, позволяющих создать оружие небывалой мощности, которые в послевоенные годы нашли свое применение в различных уголках земного шара. Именно вследствие этого большая часть этих разработок остается засекреченной вплоть до настоящего времени и вызывает серьезные споры среди военных ученых, исследователей и историков нашего времени. Однако большинство этих разработок будет рассмотрено в другой раз.

Итак, скорее всего, именно обергруппенфюрер СС Ганс Каммлер стоял у истоков создания нацистами ядерного оружия. И не только пресловутого «Уранового проекта» Третьего рейха!

По мнению американского историка Картера Хидрика «немецкие специалисты... к концу 1940 года уже преобразовали в металл больше четверти тонны, а точнее — 280,6 килограмма». А это ясно указывает на то, что у них, кроме перерабатывающего комплекса, например в Освенциме, имелся какой-то иной секретный комплекс, расположенный в другом месте. Ведь Освенцим приступил к выпуску своей продукции не ранее 1942 года. Вряд ли этот комплекс тогда мог находиться на берегу залива Петсамо, но исключить это из нашей гипотезы не будем. Ведь что-то необычное к 1940 году канадские строители соорудили под скалами Девкиной заводи. И за это «нечто» во время советско-финской войны (1939—1940 годов) у реки Паз навеки остались 32 немецких солдата.

Однако 4 июня 1942 года имперский министр вооружения Альберт Шпеер провел в Берлине расширенное совещание по





«урановому проекту», где участники попытались выяснить конкретные сроки создания ядерного оружия и его применения. В совещании участвовали Вернер К. Гейзенберг, Отто Ган, Пауль Гартек, Курт Дибнер, один из создателей люфтваффе генерал-фельдмаршал Эрхард Мильх, ведавший поставками боевой техники для вермахта генерал-полковник Фридрих Фромм, начальник Управления армейских вооружений генерал Вильгельм Й.Ф.Р. фон Лееб.

На совещании у Шпеера основной доклад сделал Вернер Гейзенберг. Сначала он доложил о трудностях в создании сверхмощного оружия, о том, что для создания «котла» с непрерывной цепной реакцией, позволяющей нарабатывать уран-239, необходимо 10 тонн металлического урана и 5 тонн тяжелой воды. В этом случае, заявил Гейзенберг, атомная бомба могла стать реальностью в срок от двух до пяти лет. Но тогда Гейзенберг еще не знал, что параллельно с работой его группы на территории протектората рейха, на территории чехословацких заводов «Шкода», над этим же вопросом вовсю работал совершенно секретный «мозговой центр» доктора-инженера СС Камллера, который никогда не делился своими секретами ни с вермахтом, ни с люфтваффе, ни с кригсмарине. Закономерным результатом этой работы стало создание некоего оружия, которое было названо «зажигательные нефтяные бомбы». В советской литературе об этом оружии не было написано ни строчки, иностранные историки тоже молчали.

Но в 1978 году американцы рассекретили доклад Агентства национальной безопасности (АНБ), который, среди прочего, содержал дешифровку перехваченного в 1944 году сообщения, переданного в Токио из японского посольства в Стокгольме. Даже при отсутствии иной доступной информации, зная, что АНБ являлось ведомством Министерства обороны США, этот доклад не будем рассматривать как чью-то большую фантазию. В открытой литературе содержание этого документа на русском языке удалось найти в книге американского историка Джозефа П. Фаррела «Черное солнце Третьего рейха: Битва за “оружие возмездия”», которая издана в России в 2008 году.



Привожу ее дословно, но в объеме, необходимом для данной книги: «Эта бомба, революционная по своему воздействию, полностью перевернет все устоявшиеся концепции ведения обычной войны. Я направляю вам собранные вместе все отчеты о том, что называется бомбой на основе расщепления атома.

Достоверно известно, что в июне 1943 года германская армия в точке на удалении 150 километров к юго-востоку от Курска испытала против русских совершенно новый тип оружия. Хотя удару подвергся целый 19-й стрелковый полк русских, всего несколько бомб (каждая с боевым зарядом меньше 5 килограммов) оказалось достаточно, для того чтобы уничтожить его полностью, вплоть до последнего человека.

Часть 2. Следующий материал приводится согласно показаниям подполковника Уэ (?) Кендзи, советника атташе в Венгрии и в прошлом (работавшего?) в этой стране, который случайно увидел последствия произошедшего непосредственно после того, как это случилось:

“Все люди и лошади (? в районе) взрыва снарядов были обуглены до черноты, и даже сдетонировали все боеприпасы”.

Более того, достоверно известно, что этот же тип оружия был испытан также в Крыму. Тогда русские обвинили немцев в использовании отравляющих газов и пригрозили, что если это произойдет еще раз, они в ответ тоже применяют боевые отравляющие вещества.

Часть 3. Также необходимо принять в расчет тот факт, что в последнее время в Лондоне — в период между началом октября и 15 ноября — пожары неизвестного происхождения стали причиной больших человеческих жертв и серьезных разрушений промышленных зданий. Если принять во внимание также статьи о новом оружии подобного типа, которые не так давно стали время от времени появляться в английских и американских журналах, становится очевидно, что даже наш противник уже начал им заниматься.

Часть 4. Далее приводится то, что мне удалось выяснить относительно технических характеристик:



Недавно правительство Великобритании предупредило граждан о возможных ударах немецких бомб на основе расщепления атома. Американское военное руководство также предупредило, что восточное побережье Соединенных Штатов может быть выбрано в качестве цели для неприцельных ударов неких немецких летающих бомб. Они были названы "Фау-3". Если точнее, это устройство основано на принципе взрыва ядер тяжелого водорода, полученного из тяжелой воды».

Вот такая интересная дешифровка. Хотелось бы подчеркнуть, что дата ее перехвата была указана, как 12 декабря 1944 года. То есть уже после того, как двумя месяцами ранее гитлеровский пилот и специалист по ракетной технике Ганс Цинссер, находясь на борту He-111, пролетающего над северогерманской провинцией Мекленбург, увидел вдали сильное яркое свечение от необычайной силы взрыва, озарившее всю атмосферу на 2 секунды. Этот рассказ был включен в послевоенный доклад военной разведки 9-й воздушной армии США (от 19 августа 1945 года).

Упоминание осады Севастополя прямо указывает на то, что боевая часть этого необычного оружия, вероятно, была впервые опробована нацистами не позже июля 1942 года. Хотя в те дни она, как боезапас для гитлеровской сверхтяжелой артиллерии, называлась «зажигательным нефтяным снарядом». Скорее всего, эти снаряды были здесь использованы для деморализации последних защитников Севастополя и устрашения командования Севастопольского оборонительного района. Иного не видно, так как уже 2 июля 1942 года замолчал последний опорный пункт и командный пункт командующего Севастопольским оборонительным районом — 4-орудийная башенная 305-мм батарея № 35. В полночь с 1 на 2 июля, полностью расстреляв боеприпасы и выпустив все учебные снаряды, артиллеристы взорвали свою героическую батарею. В этом донесении вносит путаницу двузначный номер стрелкового полка РККА, который под Курском был полностью уничтожен зажигательными нефтяными снарядами. Ведь обычно стрелковые полки в РККА обязательно имели трехзначные номера.



После длительных поисков в российских архивах удалось найти только одно упоминание о стрелковой части РККА под номером 19. А вернее, о 19-й стрелковой бригаде, которая в последние дни обороны Севастополя действительно была доставлена в осажденную крепость. И действительно вся бригада полегла на подступах к Херсонесскому полуострову. По численности личного состава она едва-едва соответствовала стрелковому полку, а потому в германском донесении она могла стать «19-м стрелковым полком». Но, вряд ли этот полк мог оказаться летом 1943 года под Курском.

Скорее всего, использование «нефтяных зажигательных снарядов» под Севастополем, а затем «нефтяных зажигательных авиабомб» под Курском было именно испытанием нового оружия. Правда, столь же бесчеловечным и бесполезным, как использование американцами атомного оружия в августе 1945 года. Просто, выходит, гитлеровские ученые-ядерщики успешно опередили своих американских коллег. Вот мы и подошли вплотную к ответу на вопросы: «Зачем американцы несколько военных десятилетий скрывали за плотной стеной секретности результаты «Уранового проекта» Третьего рейха?» и «За что генерал Гровс мог бы поблагодарить обергруппенфюрера СС Каммлера?»

Ранее уже приводилась информация, что еще в декабре 1944 года руководитель «Манхэттенского проекта» генерал Лесли Гровс был вынужден доложить президенту США Франклину Д. Рузвельту о проведении анализа поставок оружейного урана за последние три месяца. И он прямо указал на недостаточное количество обогащенного урана для создания бомбы. Работы над плутониевой бомбой шли своим чередом, а вот с урановой бомбой они «буксовали».

По предварительным расчетам, сделанным еще в 1942 году, чтобы получить критическую массу для 1 урановой бомбы, американским оружейникам было нужно до 100 килограммов обогащенного урана. К концу 1944 года эти расчеты были уточнены и показали, что для успеха проекта необходимо получение не менее чем в 50 килограммов. Но по докладу Гровса получалось, что к февралю 1945 года США будет иметь не более 10 килограммов обогащенного урана. А к началу мая 1945 года — не более 15 килограммов.



Отсутствие достаточных запасов обогащенного урана тогда объяснялось тем, что созданный эмигрировавшим в США итальянским физиком Энрико Ферми первый работоспособный ядерный реактор заработал лишь в 1942 году. И американские оружейники просто не успели получить достаточное количество обогащенного урана. Выходит, для создания бомбы нужны были по меньшей мере еще две трети обогащенного урана. А где их взять?

В этих условиях руководство «Манхэттенского проекта» посчитало, что нет необходимости создавать урановую бомбу. Ведь если из 1 килограмма урана можно получить 1 килограмм плутония, а из 1 килограмма плутония можно сделать больше атомных бомб, чем из 1 килограмма урана, то, следовательно, экономически целесообразно превращать обогащенный уран в плутоний. Эти обстоятельства и вынудили генерала Гровса перенацелить «Манхэттенский проект» на создание плутониевой бомбы. И часть драгоценного обогащенного и очищенного в Ок-Ридже урана-235, которого и так не хватало для урановой бомбы, пришлось направить в качестве сырья для обогащения и превращения в плутоний.

Официально американцы успешно создали плутониевую бомбу. Но успех, на который они уже потратили более 2 миллиардов долларов, скорее можно было назвать «пирровой победой». И все из-за того, что им не удалось достичь быстроты срабатывания детонаторов, обеспечивающей одновременное сжатие плутониева ядра, необходимого для запуска цепной реакции ядерного деления. А без достаточной быстроты и одновременности срабатывания детонаторов плутониевая бомба становится не более чем куском металла.

Меж тем дата высадки десанта на Японские острова приближалась. Одновременно усиливалось и давление на генерала Гровса, от которого требовали реальных результатов. Тем более что неким образом президенту Рузвельту стало известно, что в создании урановой бомбы немцы заметно опережают американцев. Новым доказательством этого опережения стало отчаянное и заведомо провальное наступление гитлеровцев у Арденнских лесов в декабре 1944 года.



Тогда в считанные часы гитлеровцы прорвали боевые порядки американских войск, окружили, а затем уничтожили 116-ю пехотную дивизию США. Вслед за тем в окрестностях города Бастонь окружили и едва не уничтожили американскую 101-ю воздушно-десантную дивизию. И только через две недели американцам удалось остановить части вермахта. Для высшего командования США, имевшего доступ к «Манхэттенскому проекту», эта жертвенность стала твердым подтверждением, что немцы уже близки к созданию атомной бомбы и всемерно стремятся выиграть время. А это означает одно: несмотря на подавляющее превосходство США, Великобритании и Советского Союза над фашистской Германией, в обычных видах вооружения появилась высокая вероятность наступления «ничейного исхода» в войне, и в первую очередь в том случае, если Третий рейх применит против союзников или СССР несколько атомных бомб. И тем самым резко повлияет на политическую ситуацию на Западе. Но это же осмысление натолкнуло американцев и на весьма интересную идею: если в рамках «Манхэттенского проекта» выработать необходимое количество обогащенного урана за несколько месяцев уже невозможно, значит, надо пополнить его запасы из внешних источников. А единственным реальным источником пополнения обогащенного урана в те годы могла быть только... гитлеровская Германия.

И хотелось бы отметить, что примерно в этот же период у американцев состоялся неожиданный прорыв и в создании специальных детонаторов, которые и позволили 9 августа 1945 года сбросить плутониевую бомбу на японский город Нагасаки.

Если не знать о захвате американцами немецкой подлодки U234, то успех американских ученых-ядерщиков под началом генерала Лесли Гровса впечатляет. Но мы то уже знаем, что германская субмарина со всем перевозимым грузом попала в руки американским военным морякам. Думаю, что вам будет интересно услышать об этом грузе следующую информацию.

Перед выходом в море, когда на подлодке U234 велись погрузочные работы, один из ее моряков обратил внимание на то, что японские офицеры сделали пометку на упаковке некоторых



контейнеров — «U235». Он попытался поправить японца, напомнив, что разговор происходит на борту U234, а не на U235, но тут же прикусил язык, резко осаженный подоспевшим старшим помощником командира. Более к этому разговору он не возвращался, но вспомнил о произошедшем случае в конце 1980-х годов, когда в открытую прессу просочилась информация об использовании учеными «Манхэттенского проекта» германского урана-235. Сегодня ясно, что использование для перевозки груза контейнеров, покрытых изнутри золотом, тоже весьма красноречиво указывает на то, что везла в своих отсеках U234.

Уран в высшей степени корродирующий металл, быстро загрязняется, вступая в контакт с любым нестабильным химическим элементом. И только золото, по части защиты от радиоактивного излучения, не уступает свинцу, но в отличие от последнего является наиболее чистым элементом. А главное, чрезвычайно стабильным. Таким образом, в контейнерах, на которых один из японских офицеров (скорее всего, капитан-лейтенант Томонага. — *Авт.*) написал «U235», скорее всего, находился высокообогащенный и чистый уран-235. То есть урановое сырье в последней стадии очистки, перед превращением его в металл.

Но самое интересное: когда 16 июня 1945 года представитель ВМС США стал составлять опись груза, обнаруженного на борту U234, то выяснилось, что оксида урана здесь нет. Однако, если его не было на борту, то что же было загружено в позолоченные изнутри контейнеры? Примечательно, что через неделю после составления этой описи количество обогащенного урана на американском заводе в Ок-Ридже неожиданно увеличилось вдвое. Вас здесь ничего не удивляет? Меня — удивляет, но еще и наталкивает на весьма необычный вывод: запас урана, вдвое увеличивший запас «Манхэттенского проекта», имеет германское происхождение. А это, в свою очередь, указывает на то, что нацисты оказались действительно значительно ближе к созданию урановой бомбы, чем считали наши союзники. Да и, собственно, в СССР. И еще!

Известно, что успешности испытаний плутониевой бомбы на полигоне Нью-Мексико летом 1945 года способствовали... ин-фракрасные неконтактные взрыватели доктора Шлике, которые



заставили имеемые у союзников «заторможенные» детонаторы срабатывать с молниеносной быстротой.

Выходит, сдача в плен германской подлодки U234 позволила американцам сразу же решить две серьезные проблемы, которые до того существовали у «Манхэттенского проекта»: отсутствие достаточного количества оружейного урана и отсутствие синхронных взрывателей, необходимых для создания плутониевой бомбы. Разве это не могло порадовать генерала Гровса? И если бы не уран, полученный после захвата U234, то вряд ли бы «Малыш» был сброшен на Хиросиму. Но почему все эти компоненты, столь важные для создания атомного оружия в Третьем рейхе, оказались на борту U234?

Во все годы Второй мировой войны Германия и Япония регулярно обменивались друг с другом военными специалистами и технологиями, используя для этого дальнюю авиацию и океанские транспортные подводные лодки. Вернее, в основном передача шла в одном направлении — из Третьего рейха к Японским островам. Первоначально, после подписания в августе 1939 года печально известного «Договора Молотова — Риббентропа», для этого рассматривалось активное использование советского Севморпути. И в ближайшей перспективе именно этим путем на Японские острова могли бы поступать технологии обогащения урана и запасы ураносодержащего сырья. Однако пока из-за необъяснимой «ссоры» между Германией и СССР в августе 1940 года, впервые проявившейся в попытке вернуть крейсер «Комет» из Восточно-Сибирского моря, более реальными для тайной доставки стали воздушный маршрут над Сибирью и Чукоткой и «южные» маршруты — вокруг Африки и Латинской Америки. Оговоримся, что для воздушного сообщения с Японией немцы готовили и иные маршруты, но в рамках данной книги они не будут рассматриваться. Вероятно, тогда же зародился «Урановый проект» императорской Японии. Впервые открыто о нем рассказала книга Роберта К. Уилкокса «Тайная война Японии: гонка наперегонки со временем за обладание собственной атомной бомбы» и вышеупомянутая книга «Черное солнце Третьего рейха: Битва за “оружие возмездия”». Именно на их страницах и





«всплыло» имя могущественного японского промышленника Дзюна Ногуче, империя которого у городка Конан стала процветать после заключения некоей сделки с верховным командованием японской армии. В какой стадии готовности было японское атомное оружие, может говорить следующая информация.

Работая в Национальном архиве США, Уилкоккс случайно обнаружил в его хранилище протокол допроса (от 31 октября 1946 года) бывшего инженера-химика Отогоро Нацуме, в военные годы работавшего в лаборатории концерна в Конане. В конце Второй мировой войны инженер Нацуме оказался в плену у советских солдат, но вскоре освобожден и назначен руководителем продолжавшего свою деятельность завода в Конане. Однако в декабре 1945 года он сбежал с советской территории на маленькой лодке.

Особо важной в протоколе допроса для Уилкоккса стала отметка в разделе «Дополнение» — «Расспросы относительно газетной статьи об испытании атомной бомбы в Корее». Именно Нацуме рассказал американским следователям, что еще в начале года он впервые услышал об успешном испытании японской атомной бомбы где-то под Конаном. Однако лично этих атомных испытаний он не видел. Хотелось бы отметить, что здесь же, в протоколе, было указано, что на допросе присутствовали: глава научно-технологического отделения доктор Гарри Келли, переводчик по имени Мацуда и некий высокопоставленный сотрудник американской разведки мистер Доннелли («5253», разведка). Последний задавал Нацуме конкретные вопросы, весьма странно их зашифровывая. И что интересно — постоянно интересовался неким заводом «НЗ», который занимался производством перекиси водорода.

В процессе допроса выяснилось, что в Японии таких заводов, а вернее промышленных комплексов, где работало около 700 ученых-химиков, было два: один находился рядом с городком Конан, другой — рядом с городком Хонбу. О первом известно, что именно это предприятие находилось в ведении военно-морского флота, было строго засекречено и официально именовалось завод «НЗ». О втором — ничего не известно.



Комплекс «НЗ» включал в себя сеть заводов в районе рек Ялуцзян (Амноккан), Чосин (Чанчжин) и Фусен. Две последние реки по решению Дзюна Ногуче были перекрыты плотинами, здесь же были сооружены мощные гидроэлектростанции, способные выработать огромное количество энергии, необходимое для заводов. В целом все 3 реки поставляли больше 1 миллиона киловатт электроэнергии для нужд сверхсекретного комплекса. Для того времени это было неслыханное количество электричества, особенно если учесть тот факт, что всем Японским островам требовалось чуть больше 3 миллионов киловатт. После окончания Второй мировой войны около 300 ученых-химиков завода в Кона не были арестованы советскими офицерами НКВД. Однако через некоторое время, неожиданно для всех, они были освобождены и вернулись к работе. И только 6 ведущих специалистов, которые знали все тонкости производства, исчезли. Вот пока и вся информация о японском «Урановом проекте». Но эта же информация подсказывает, почему на борту U234 оказался высокообогащенный и чистый уран-235, а также инфракрасные неконтактные взрыватели доктора Шлике, которые нацисты, пусть и в ущерб себе, но направили к Японским островам.

Эта же информация проявила группу крайне «странных мелочей» в мировой истории создания ядерного оружия.

Например, она прямо указывает на нелепость утверждений, мол, американские военные специалисты-оружейники были настолько уверены в конструкции урановой бомбы, что урановый «Малыш» был сброшен на Хиросиму без предварительных испытаний. Или что у американцев имеющегося количества оружейного урана было недостаточно для 2 атомных бомб, поэтому они и сбросили на Хиросиму единственно созданного «Малыша» без проведения испытаний. И то, и другое утверждение — весьма существенные нестыковки в послевоенной «легенде союзников», но крайне любопытные исторические факты. Согласитесь, нет большей дурости, как сбросить бомбу на совершенно новых и не проверенных физических принципах, на вражеское государство, которое само работает над таким же оружием. При этом плутониевая бомба «Толстяк», которую американцы сбросили на



Нагасаки, была ранее успешно испытана на полигоне Тринити в штате Нью-Мексико. В этом случае еще более глупо выглядит «легенда союзников», что уже испытанного плутониевого «Толстяка» сбросили через трое суток после применения неиспытанной урановой бомбы. Логика — отсутствует! Более или менее понятное объяснение здесь дают вышеприведенные факты и рассуждения о совместных германо-японских работах над атомным оружием: американцы могли сбросить неиспытанного «Малыша» только в том случае, если, по словам американского физика Роберта Оппенгеймера, подобная бомба действительно имела «немецкое происхождение», то есть когда-то уже была испытана германскими учеными. Вот за что генерал Гровс мог бы поблагодарить доктора-инженера СС Каммлера. Но это означает одно, что в Третьем рейхе...

### **Неудача Вернера Гейзенберга и Отто Гана была только ширмой**

Долгие годы «Урановый проект» нацистов был укрыт за плотной стеной секретности, и в первую очередь — созданной в... США. Дело в том, что, скрывая реальные результаты существования гитлеровской программы обогащенного урана, можно было повсеместно рассказывать, будто в Германии все усилия по созданию атомной бомбы свелись к неудачным попыткам построить ядерный реактор для получения плутония. Однако в этом случае становится совсем необъяснимым тот факт, что когда ученые-ядерщики из США и Великобритании после войны познакомились с протоколами допросов немецких ядерщиков во главе с Вернером Гейзенбергом, то они открыли рот от удивления, видя здесь рассказы о примитивном ядерном реакторе, упрятанном в пещере на юге Германии. Выходит, Вернер К. Гейзенберг, Отто Ган, Ханс В. Гейгер, Вальтер Боте, Курт Дибнер, Карл Ф. фон Вайцзеккер, да и другие знаменитые германские физики были обычными «прожекторами»? Но подобное мнение как-то «не срасталось» ни с их ученым статусом и званиями, ни с усилиями, которые



прагматичные немцы настойчиво применяли в реализации проекта обогащения урана.

Меж тем в работе гитлеровского «Уранового общества» участвовали лучшие светила физиков-ядерщиков из Физического института Общества кайзера Вильгельма, выполнявшего в ту пору роль Национальной академии наук, Гамбургского, Лейпцигского и Гейдельбергского университетов, а также из различных закрытых опытно-конструкторских организаций Третьего рейха. Все исследования финансировало управление армейских вооружений, возглавляемое известным германским физиком Эрихом Шуманом, который хорошо понимал сложности проблемы создания ядерного оружия. Опираясь на поддержку и участие в «Урановом проекте» Гейзенберга, Гана и Вайцзеккера, Шуман приступил к созданию экспериментального реактора, который в просторечии называли «ядерным котлом». Именно в этом «котле» должны были проводиться эксперименты с ураном в интересах создания сверхмощного взрывчатого вещества. Для успешности «Уранового проекта» были нужны 4 «компонента»: физики-ядерщики, современная промышленность, а также металлический уран и замедлитель цепной реакции («тяжелая вода») в достаточном количестве.

С физиками-ядерщиками и промышленностью в Третьем рейхе проблем не было. С ураном также был порядок: в 1938 году в результате захвата Чехословакии Германия получила в свое распоряжение урановые рудники Яхимовского месторождения. Его разработка велась уже давно и на широкой промышленной основе, как сырьё для огнеупорной краски. Кроме того, 1200 тонн готового рудного концентрата окиси урана, то есть в ту пору почти половину его мирового запаса, Германия получила после захвата Бельгии в 1940 году. По правде сказать, несмотря на внушительную цифру количества «бельгийского» рудного концентрата, доставшегося нацистам, для реального количества необходимого оружейного урана это все же было недостаточно. Видимо, у гитлеровцев действительно был «некий», пока оставшийся неизвестным, источник добычи урановой руды и ее дальнейшего обогащения. Возможно, таковым могли стать сооружения в районах



открытого выхода урана на заполярном Берегу Харитона Лаптева и под скалами Девкиной заводи.

Смертельная сила урановых выходов на Таймыре была столь сильна, что, пролетая над районами так называемых «бесовских мест», здесь на землю падали вертолеты геологов. Правда, прямого подтверждения тому, что урановая руда поступала в гитлеровскую Германию из СССР, пока еще нет, но приходится признать, что именно после подписания пресловутого «Пакта Молотова—Риббентропа» поток урановой руды в Третий рейх стал активно нарастать.

Уже в декабре 1940 года под Берлином заработал на полную мощность завод фирмы «Ауэргезельшафт», наладивший производство металлического урана. В то же время под руководством Гейзенберга было закончено строительство первого исследовательского реактора. Здесь в качестве замедлителя нейтронов был опробован парафин.

Чтобы запустить более мощный реактор, где можно было бы накапливать настоящий оружейный плутоний (плутоний-239), был нужен иной замедлитель. Его называли «тяжелая вода». Она не имела ни цвета, ни запаха и считалась совершенно безвредной для человека. Однако до весны 1940 года в гитлеровской Германии тяжелой воды в необходимом количестве не было. Ведь ранее этот замедлитель рассматривался лишь как побочный продукт при производстве удобрений, а потому мало кто представлял ее огромную стратегическую значимость.

Только в апреле 1940 года, когда части вермахта и кригсмарине вторглись в Норвегию, германские оккупационные власти получили в свое распоряжение единственный в мире завод по промышленному производству тяжелой воды. Он действовал в средней Норвегии. Здесь у поселка Веморк (близ города Рjukan), примерно в 180 километрах к западу от Осло, норвежской компанией «Norsk Hydro» была сооружена мощная гидроэлектростанция, на базе которой и шло получение тяжелой воды для нескольких стран мира.

Норвегия была выбрана для создания «оружия возмездия» совсем неслучайно. Ведь здесь, в отличие от других скандинавских



стран и воюющей Европы, электроэнергии хватало с избытком: для ее получения широко использовались многочисленные горные реки и водопады.

В официальной версии истории создания в США атомной бомбы руководитель «Манхэттенского проекта» генерал Лесли Гровс утверждал, что программа разработки плутониевой бомбы (на основе так называемого «элемента-94». — *Авт.*) стала единственной, которую пытались реализовать в Третьем рейхе. И эти заявления как бы заслонили усилия фашистской Германии по обогащению урана.

Как уже было рассказано выше, 4 июня 1942 года в Берлине состоялось совещание под руководством имперского министра вооружений Альберта Шпеера, где были подробно рассмотрены вопросы «уранового проекта» Третьего рейха. На совещании руководитель Физического института Общества кайзера Вильгельма Вернер Гейзенберг доложил о трудностях, с которыми столкнулись участники «уранового проекта», и о том, что для создания «котла» с непрерывной цепной реакцией, позволяющей наработать достаточное количество обогащенного урана до оружейного плутония, нужно не менее 5 тонн тяжелой воды, которой для того в те дни явно не хватало.

По странному стечению последующих обстоятельств информация о проблемах немецкого «уранового проекта» очень быстро попала в руки союзников по антигитлеровской коалиции. Тем более что еще с зимы 1942 года, после сообщения главного инженера завода в Веморке и норвежского патриота Йомара Бруна о требовании Берлина резко увеличить производство тяжелой воды, английская и американская разведка очень внимательно наблюдала за необычным заводом.

Сразу же после получения сведений о содержании вопросов совещания у Шпеера американский генерал Лесли Гровс предложил либо нанести авиаудар по заводу, либо провести здесь диверсию силами американского спецназа. Однако руководитель организации «Свободная Норвегия» Лейф Тронстейн предложил провести диверсию на заводе с помощью норвежских подпольщиков. Уничтожение же производственного и энергетического



комплексов с помощью бомбардировочной авиации было признано маловероятным. Специалисты Королевских ВВС по бомбовой баллистике сочли, что прочное здание цехов, где собственно проходил процесс электролиза, выдержит любую бомбежку с воздуха. После некоторых раздумий английское командование приняло решение взорвать завод в Рюйкане силами норвежских командос из 1-й отдельной парашютной роты (1 ОПР, командир капитан Линге), сформированной в Шотландии, и 9-й парашютной саперной роты (9 ПСР).

В начале октября 1942 года в сотне километров от завода была сброшена разведывательная группа «Swallow» («Ласточка»), в которую были включены 4 парашютиста-разведчика из роты Линге. Их задачей было разведать территории вокруг завода и в последующем принять основную диверсионную группу, куда было отобрано 34 командос из 9 ПСР. Для доставки саперов в район завода были выбраны четырехмоторные бомбардировщики «Галифакс» и транспортные планеры «Хорса».

19 ноября 1942 года 2 «галифакса» с планерами на буксире поднялись с аэродрома в Шотландии. Однако экипажи бомбардировщиков оказались не подготовленными к ночным полетам в тяжелых метеоусловиях, они сбились с пути и после начала обледенения вышли на связь с основной базой. Этот выход в радиозфир был сразу же обнаружен гитлеровской системой радиоперехвата в норвежском Киркенесе и на Земле Александры. Из-за окончательной потери ориентировки в воздухе лидирующий бомбардировщик и буксируемый планер врезались в прибрежную гору: в живых осталось только 14 десантников. Второй бомбардировщик уцелел, но освободился от планера раньше времени, а последний совершил аварийную посадку на норвежской территории: в живых осталось 9 командос. Уцелевшие английские десантники попытались уйти в горы, но были обнаружены специальной «ягдкомандой» из комендатуры города Эгерсунд и вступили в неравный бой. После ожесточенного сопротивления, а затем непродолжительных и безуспешных допросов, как вражеские диверсанты, они были расстреляны. Однако в тот момент никто из местного гитлеровского командования почему-то не задумался,



с какой целью в этом районе появились английские диверсанты с большим количеством взрывчатки. Эта «горячность» местных властей, а вернее, их ошибка, дорого обошлась Третьему рейху.

Новая операция с целью уничтожения завода тяжелой воды в Веморке была назначена на февраль 1943 года. В помощь норвежским подпольщикам были вновь выделены командос из 1-й ОПР капитана Линге. Командование над этой группой, получившей наименование группа «Gruennperside», было поручено одному из лучших выпускников 4-й английской школы особого назначения майору Харальду Хаммерену.

Доставка парашютистов и их высадка в ледяную высокогорную пустыню, на дикое и безлюдное горное плато Хардагнер-Видада, несмотря на крепкий ветер, прошла успешно. После 3-дневной борьбы со снежным ураганом и изнуряющего перехода норвежцы наконец увидели свою главную цель.

Гидроэлектростанция и завод представляли собой труднодоступный объект: с одной стороны — 300-метровая отвесная скала, с другой — глубокое ущелье. Автомобильная трасса, по которой немцы вывозили готовую продукцию, проходила по 130-метровому подвесному мосту. Вторая дорога проходила вдоль железнодорожных путей, была хорошо освещена и постоянно осматривалась охраной. Подойти к заводу можно было только с тыла. Но туда без специального альпинистского снаряжения добраться было практически невозможно. Проникнуть далее можно было только по коммуникационному туннелю, где были уложены силовые кабели, либо по туннелям, через которые подавалась вода к турбинам ГЭС. После длительной проработки был выбран первый вариант.

27 февраля 1943 года майор Харальд Хаммерен, старшие лейтенанты Вармевольд и Тор Нильсен, а также унтер-офицер Ян Скинндален проползли по туннелю в цех концентрации тяжелой воды и на рабочих цистернах установили несколько десятков килограммов взрывчатки. Взрыв был произведен с помощью часового механизма после того, как диверсанты отошли на безопасное расстояние. В результате проведенной операции





установки, необходимые для производства тяжелой воды, и весь ее наличный запас были полностью уничтожены.

Утром в Рюйкан прибыл верховный рейхскомиссар в Норвегии Йозеф Тербовен, по приказу которого в заложники были взяты 10 местных жителей. Однако расследование, проведенное прибывшими с Тербовеном гестаповцами, показало, что здесь действовали профессионалы — асы специальных операций, и расстрел заложников отменили.

Завод по производству тяжелой воды в Веморке восстанавливали почти полгода. После его восстановления система заводской безопасности была так усилена, что повторить диверсию в его цехах уже было невозможно. Но норвежские патриоты нашли иной способ, чтобы помешать нацистам использовать тяжелую воду для реализации «уранового проекта».

Они стали сообщать английскому командованию о каждом ушедшем от заводского причала транспортном судне. И далее уже британская авиация атаковала фашистские суда.

20 февраля 1944 года норвежским патриотам и группе «Gruennerside» удалось пронести на борт гитлеровского парома, везущего тяжелую воду, мощную мину и отправить на дно озера Тиннсе сразу 1600 килограммов тяжелой воды. Долгое время считалось, что окончательные планы Третьего рейха по созданию урановой бомбы были похоронены в ноябре 1944 года, когда 140 американских «летающих крепостей» (тяжелых бомбардировщиков «Боинг В-17», «Флаинг фортресс». — *Авт.*) нанесли массированный бомбовый удар по восстанавливаемому заводу. Из-за уничтожения последних запасов тяжелой воды немцам не удалось наладить производство ядерных боеприпасов. Такова широко известная предыстория неудачных исследований Вернера Гейзенберга и Отто Гана.

Однако исследование документов во время работы над книгой показало, что эта неудача «Уранового проекта» под «крышей» вермахта (возможно, и люфтваффе. — *Авт.*) была лишь «ширмой» для сокрытия возможных успехов в этой области у других ведомств Третьего рейха. Однако сегодня есть серьезное «но»!



Выше уже упоминалось, что в октябре 1944 года гитлеровский пилот и специалист по ракетной технике Ганс Цинссер, пролетавший над северогерманской провинцией Мекленбург, увидел вдали сильное яркое свечение, озарившее всю атмосферу на 2 секунды. Вот как он рассказал об этом случае: «Из облака, образовавшегося при взрыве, вырвалась отчетливо видимая ударная волна. К тому времени, как она стала видимой, она имела диаметр около одного километра, а цвет облака часто менялся. После непродолжительного периода темноты оно покрылось множеством ярких пятен, которые в отличие от обычного взрыва имели бледно-голубой цвет.

Мое личное ощущение от наблюдения за цветом взрывного облака: оно приняло сине-фиолетовый оттенок. В течение всего этого явления были видны красновато-окрашенные кольца, очень быстро меняющие цвет на грязные оттенки.

Со своего наблюдательного самолета я ощущал слабое воздействие в виде легких толчков и рывков.

Приблизительно через час я вылетел на He-111 с аэродрома Людвигслуст и направился в восточном направлении. Вскоре после взлета я пролетел через зону сплошной облачности (на высоте от трех до четырех тысяч метров). Над тем местом, где произошел взрыв, стояло грибовидное облако с турбулентными вихревыми слоями (на высоте приблизительно 7000 метров) без каких-либо видимых связей. Сильное электромагнитное возмущение проявилось в невозможности продолжать радиосвязь».

Таким образом, по всем признакам, гитлеровский летчик еще за 8 месяцев до испытания первой американской атомной бомбы в штате Нью-Мексико наблюдал в небе над северной Германией признаки ядерного взрыва. Но в эти дни завод в Рюйкене уже не действовал. Если следовать послевоенной легенде союзников о том, что нацисты провалили «Урановый проект», то что же они взорвали?

Сегодня известно, что в первые майские дни 1945 года, когда советские войска под командованием маршала Георгия Жукова практически блокировали Берлин, а генерал-полковник Готтгард Хейнрици — командующий группой армий «Висла», оборо-



няющей столицу Третьего рейха, — умолял Адольфа Гитлера о переброске подкреплений хотя бы из Нижней Силезии (но точно. — *Авт.*), в Норвегии оставались нетронутыми десятки свежих дивизий из горной армии вермахта. Почему Гитлер держал так много отборных германских солдат в Норвегии до самого конца войны? А почему не разрешил взять их в Нижней Силезии?

Сразу же оговоримся, не будем рассматривать бредовые иллюзии или маниакальное безумие фюрера, который якобы держал своих горных стрелков в Норвегии для защиты транспортного пути для перевозки железной руды из Швеции, а также ради использования норвежских баз для противодействия атлантическим караванам союзников, везущим грузы от Британских островов и из Исландии. А в Нижней Силезии хранил отборные войска для защиты центра Европы, который, по мнению Гитлера, был ни много ни мало... «ключом к победе в войне». Не будем!

Дело в том, что к маю 1945 года возможность вывоза никеля, в частности, с месторождений вокруг Петсамо, немецкими судами через Лиинахамари уже была исключена. Еще в октябре—ноябре 1944 года советские войска освободили Петсамо и вышли к норвежской границе. Кроме того, как было рассказано выше, большую часть никеля нацисты вывозили не на транспортных судах, постоянно подверженных опасности уничтожения советскими подлодками, авиацией или артиллерией с полуострова Рыбачий, а на тележках подвесной канатной дороги. Да и конвои с грузами по ленд-лизу к весне 1945 года были уже не так нужны нашей стране, как в первые военные годы. То есть военный смысл защиты центральной Европы, которая почти полностью находилась в руках советских и союзных войск, также исчез. Поэтому гитлеровское военное командование, а вернее сам Адольф Гитлер, оставляя нетронутой сильную группировку вермахта в Норвегии и в Нижней Силезии, задумывал нечто иное. Но зачем Адольфу Гитлеру нужно было намертво держаться в Нижней Силезии? А зачем 3-й американской армии под командованием генерала Джорджа С. Паттона было нужно стремительно нестись сюда через всю южную Баварию и по кратчайшему пути прорываться с ожесточенными боями к стертым с лица земли союзной авиацией



огромным оружейным заводам фирмы «Шкода» под Пльзенем или к горам Гарца в Тюрингии?

Бесчисленные послевоенные исторические труды упорно твердят, что на стремительном рывке американцев через южную Баварию настоял Верховный штаб союзных экспедиционных сил (ВШСЭС). Мол, он посчитал, что этот маневр необходим для пресечения попытки нацистов дать последний бой в «Альпийской цитадели», то есть в сети горных укрепрайонов, протянувшихся от Альп до Гарца. При этом в подтверждение приводятся карты и документы, в том числе и недавно рассекреченные, а порой относящиеся еще к эпохе Веймарской республики, подтверждающие существование такой цитадели. Однако есть здесь некая «загвоздка».

Ведь воздушная и агентурная разведки союзников должны были доложить главнокомандующему экспедиционными войсками союзников в Западной Европе генералу Дуайту Д. Эйзенхауэру и ВШСЭС, что пресловутая «цитадель» не что иное, как цепь из нескольких горных укрепрайонов. Да и то, что войска из блокированного Берлина уже не могли покинуть его укрепления. Но если американская разведка об этом знала (а не знать не могла!), то почему же войска Паттона почти безрассудно ломались в Нижнюю Силезию? Что Паттон ожидал найти под Пльзенем и в лесах Тюрингии и что фактически нашел? Вопрос не случаен, как не случайна и его по всем признакам скоропостижная смерть.

Официальных бумаг о находках в Нижней Силезии он не оставил, но вскоре после окончания Второй мировой войны генерал Джордж С. Паттон попадает в небольшую автомобильную аварию, после которой в военном госпитале во Франкфурте он сначала быстро идет на поправку, но неожиданно умирает во сне от удушья. Весьма подозрительно! До настоящего времени исследователи его жизни спорят: умер генерал или был убит. А что он мог увидеть, например, в горах Гарца или отыскать здесь такого, что могло стать столь смертельным секретом? Ведь по послевоенной «легенде союзников» научно-поисковые группы, прикомандированные к армии Паттона, не нашли ничего, кроме грубых попыток Гейзенберга создать действующий атомный



реактор, попыток совершенно неудовлетворительных, неудачных и поразительно... неумелых. Более того, когда Вернера Гейзенберга, Пауля Гартека, Курта Дибнера, Отто Гана, Карла Фридриха фон Вайцзеккера, Карла Виртца, Хорста Коршинга и Вальтера Герлаха перевезли в британский городок Фарм-Холл для допросов, из подслушанных далее их повседневных разговоров выяснилось, что все ведущие германские ученые за прошедшие 6 лет войны страдали необъяснимой научной безграмотностью. И не сумели разобраться, а уж тем более построить действующий ядерный реактор для производства оружейного плутония.

По простоте душевной можно было бы поверить, что эти ученые, осознав, какую смертельную угрозу для человечества несет разрабатываемое ими оружие, либо просто тянули время до окончания Второй мировой войны, либо действительно не могли разобраться в создании ядерного «котла». Но сегодня это было бы крайне наивно! Ведь вскоре после реализации «Манхэттенского проекта» все они неожиданно «излечились» от своей весьма странной «болезни»: вновь стали первоклассными физиками и нобелевскими лауреатами. А лично Гейзенберг, через считанные дни после бомбардировки Хиросимы (14 августа 1945 года. — *Авт.*), прочитал собравшимся немецким и английским ученым лекцию об основных принципах конструкции атомной бомбы. В послевоенной литературе эта лекция была названа чем-то вроде «научного фокуса». Получается, что Гейзенберг всего за несколько дней сумел выдать теорию работоспособной бомбы, тогда как много лет фундаментально заблуждался. Можно ли в это поверить?

Еще один необъяснимый феномен, подтверждающий «ядерную безграмотность» физиков Третьего рейха, их ошибки в определении критической массы, необходимой для начала ядерной реакции, проявился... на Японских островах. С мыслями американских историков об «Урановом проекте» императорской Японии вы уже познакомились. Но хотелось бы отметить, что даже после атомной бомбардировки Нагасаки императору Хирохито, решившемуся на безоговорочную капитуляцию Японии, пришлось преодолевать воинственные устремления отдельных министров своего кабинета, которые упорно настаивали на продолжении войны.



Конечно, и здесь можно списать возражения министров на гордые «самурайские традиции» и кодекс «Бусидо». Но, может, и они знали «нечто», что японский император откровенно опасался даже представить? А мог ли этим «нечто» стать, например, обмен с США ядерными ударами? Вполне, тем более что американцы уже провели 2 атомные бомбардировки японских городов. Японцы, в свою очередь, в августе 1945 года провели уже известные нам испытания на севере Корейского полуострова (у города Конан).

Получается, что, несмотря на разгром фашистской Германии и к тому же на потенциальную угрозу нового ядерного удара американских ВВС по японским городам, императорский кабинет министров настаивал на продолжении войны. И, вы понимаете, что без участия в японском «Урановом проекте» гитлеровских ученых-ядерщиков не обошлось.

Ведь в противовес «легенде союзников», в Третьем рейхе было, по крайней мере, от 5 до 7 программ по разделению изотопов. Из соображений безопасности все они были разделены между различными ведомствами, которые, возможно, координировались единым органом, допустим, «мозговым центром» Каммлера, но совершенно не подозревали о работах коллег. Например, известно, что в рамках одной из них велось обогащение урана по методу «промывки изотопов», разработанному докторами Эрихом Багге и Хорстом Коршингом. К середине 1944 года этот метод за один проход позволил в 4 раза (по сравнению с одним проходом через ворота газовой диффузии у американцев) повысить обогащение урана. Более того, практически все методы разделения и обогащения изотопов урана-235, необходимого для создания атомной бомбы высокого оружейного качества и в количествах, достаточных для накопления критической массы, проводились при отсутствии действующего атомного реактора, о неудачах с которым знали все разведки стран антигитлеровской коалиции.

Итак, кроме проекта обогащения и разделения изотопов, который возглавляли Гейзенберг и его окружение, были иные проекты, где ради прикрытия, из соображений секретности не привлекая постороннего внимания к наиболее успешным из них, работали и другие видные нацистские ученые. По крайней мере,



три имевшихся в распоряжении Третьего рейха технологии были предположительно более эффективными и технически совершенными, чем аналогичные технологии американцев:

- метод «промывки изотопов» докторов Эриха Багге и Хорста Коршинга;
- центрифуги и сверхцентрифуги доктора Пауля Хартека;
- усовершенствованный циклотрон барона Манфреда фон Арденна («источник Арденна»).

И, вероятно, его автор дал Адольфу Гитлеру реальную надежду на успешность создания «оружия возмездия». Дело в том, что теоретическим наставником и близким соратником фон Арденна был доктор Фриц Хаутерманс, основной специальностью которого было исследование термоядерного синтеза. Как астрофизик он сделал себе имя в науке, описав ядерные процессы, происходящие в звездах. Известно даже о существовании патента, выданного в Австрии в 1938 году, на устройство под названием «молекулярная бомба», которую вполне можно рассматривать как прототип термоядерной бомбы. Естественно, весьма приблизительно и при выполнении нескольких дополнительных условий. Верна эта догадка или нет, но из всех нацистских ученых, которые работали над созданием атомного оружия, барон Манфред фон Арденн чаще других лично навещал Адольфа Гитлера.

Таким образом, получается, что в борьбе за обладание ядерным оружием ближнее окружение Гитлера не остановилось перед откровенной дискредитацией именитых немецких ученых — Вернера Гейзенберга и Отто Гана, репутацией которых просто «пожертвовали» в большой политической игре и ради создания своеобразной «ширмы» для прикрытия подобных секретных испытаний в иных ведомствах Третьего рейха.

Но если военная хитрость Гитлера и его окружения понятна, остается неясным, почему правительства европейских стран, наших недавних союзниц во Второй мировой войне, так долго держали информацию о ядерном успехе нацистов засекреченным для советской стороны и почему в нашей стране столь доверчиво отнеслись к легенде о провале гитлеровского «Уранового проекта»? Более того,



по отдельным их достижениям даже засекретили от своего же народа? Ведь когда на территорию одного из крупнейших лагерей смерти Аушвиц (польское название Освенцим), расположенного в 60 километрах западнее Кракова, вошли советские войска, то прибывшие затем сюда специалисты могли вполне разобраться, что кроме массового уничтожения в его печах узников здесь проводились и некие весьма засекреченные работы.

## Лжебуна из Освенцима

Здесь огромный завод по производству синтетического каучука («буны») был создан в польской части Силезии еще в мае 1940 года. Однако на слушаниях Нюрнбергского трибунала над военными преступниками выяснилось, что этот грандиозный заводской комплекс стал одной из величайших загадок Второй мировой войны, ибо, несмотря на личное благословение Адольфа Гитлера, рейхсфюрера СС Генриха Гиммлера, рейхсмаршала Германа Геринга, а также одного из руководителей «Комитета трех», игравшего важнейшую роль в управлении рейхом, генерал-фельдмаршала Вильгельма Б.И.Г. Кейтеля, несмотря на бесконечный источник как квалифицированных вольнонаемных кадров, так и рабского труда из Освенцима, «работам постоянно мешали сбои, задержки и саботаж. Казалось, над всем проектом висит злой рок», причем в такой степени, что химический картель «И.Г. Фарбен А.Г.» впервые за всю свою долгую историю деловых успехов оказался на пороге провала. Более того, к 1942 году большинство... директоров концерна считали проект не просто неудачей, а полной катастрофой. Ведь, несмотря на огромнейшие вложения финансовых средств, здесь не было произведено... ни одного килограмма синтетического каучука! В его существовании не было какого-либо смысла, если только этот гигантский завод не занимался чем-то иным, но только — не производством буны. Ведь в действительности он же был создан не только для уничтожения рабов Третьего рейха.





Внешне для химического картеля «И.Г. Фарбен А.Г.» выбор места у городка Освенцим в качестве места для строительства завода по производству буны был логичным, обусловленным вескими практическими соображениями. Концентрационный лагерь, расположенный поблизости, обеспечивал огромному комплексу гарантированный неиссякаемый источник рабского труда, и, что весьма удобно, заключенных, истощенных непосильной работой, можно было без хлопот «увольнять». Кроме того, поблизости была расположена угольная шахта и 3 реки, которые, сливаясь, обеспечивали достаточное поступление пресной воды. В сочетании с этими реками государственная железная дорога и прекрасное шоссе обеспечивали отличное транспортное сообщение. И главное — лагерь находился в удобной близости к урановым рудникам Чешских Судет, которыми фашистская Германия обладала после подписания в 1938 году Мюнхенского договора. А они уже давно были известны своими богатыми запасами самой чистой урановой руды в мире. Случайно или нет, но именно этот район находился недалеко от южногерманской области Тюрингия и рядом с Силезией, где было сооружено много различных заводов и комплексов, а также недалеко от нескольких крупных подземных центров разработки и производства секретного оружия (в Нижней Силезии) и поблизости от одного из двух полигонов, где во время войны якобы была произведена германская атомная бомба.

Как только выбор места нового строительства был одобрен советом правления «Фарбена», рейхсмаршал Герман Геринг направил специальные директивы всем имеющим отношение к этому лагерю членам высшего руководства Третьего рейха. В данной директиве он предписывал всем ведомствам незамедлительно удовлетворить запросы химического картеля «И.Г. Фарбен А.Г.» на привлечение опытных рабочих и специалистов, даже в ущерб другим планам и проектам, имеющим жизненное значение для гитлеровской военной экономики.

Поскольку вермахт собирался в самое ближайшее время обрушиться на Россию, руководство «И.Г. Фарбен А.Г.», предвкушая огромные прибыли, решило финансировать строительство крупнейшего комплекса на собственные финансовые средства,



не привлекая денег нацистского режима. Через его строительную площадку прошло свыше 300 тысяч заключенных концентрационного лагеря, из которых каждый двенадцатый умер, не выдержав изнурительного труда. Этот завод по производству синтетического каучука должен был затмить все подобные. Комплекс получился таким гигантским, что потреблял больше электроэнергии, чем весь Берлин.

Так продолжалось 4 военных года, а на выходе — не произвел ничего! Несомненно, тут что-то не так!

Когда руководство картеля «И.Г. Фарбен А.Г.» начало возводить грандиозный комплекс по производству буны под Освенцимом, одним из самых необъяснимых обстоятельств стало выселение из своих домов более 10 тысяч поляков, чьи дома заняли переехавшие из Германии вместе со своими семьями гитлеровские ученые, инженеры и рабочие по контракту. Другим, но уже имеющим какое-либо внятное объяснение, стало размещение комплекса рядом с концентрационным лагерем: с одной стороны, для быстрее получения бесплатной рабочей силы, с другой — создания своеобразного живого щита от бомбардировок самолетами союзников. Последнее решение оказалось совершенно правильным, так как за всю войну на Освенцим не упала ни одна авиабомба. Но зачем называть комплекс заводом по производству буны?

Дело в том, что поскольку рабочей силой комплекс в значительной степени обеспечивали заключенные из расположенного поблизости концентрационного лагеря, находящегося в ведении СС, то этот завод автоматически попадал под требования особой секретности. А это означает еще и то, что первостепенным, еще при разработке проекта, было положение о создании легенды прикрытия. Например, на случай, если кому-либо из работавших здесь вольнонаемных или заключенных удастся сбежать к союзникам. Вот почему в Освенциме и появился завод по изготовлению буны.

Все приведенные факты указывают на то, что в нацистской Германии в годы войны осуществлялась значительная, очень хорошо финансируемая и совершенно секретная программа обогащения изотопов. Программа, которую в ходе войны удалось



успешно скрыть от разведок стран антигитлеровской коалиции, а после войны — прикрыть вышеупомянутой «легендой союзников». Ведь крайне невероятно, что столь безукоризненная корпорация в деле освоения новых технологий, как «И.Г. Фарбен А.Г.», приложившая столько сил в научном и техническом плане, могла построить комплекс, потреблявший огромное количество электроэнергии, и — ничего не выпустить за все 4 года.

Чудовищное потребление электроэнергии и заявления руководства «Фарбена» о том, что комплекс так и не приступил к производству буны, несовместимы. Но какие технологии могли требовать электроэнергии в таком количестве, наличия многочисленного квалифицированного инженерного и рабочего персонала, а также наличия поблизости значительного источника пресной воды. Такое сочетание может означать еще одно производство. А именно — производство урана. Но только ли из Чешских Судет поступал уран на берега польской реки Висла?

## Что было в трюмах «призрачных» субмарин?

Название этого раздела у кого-то вызовет удивление. Но здесь нет ошибки. Дело в том, что еще в 1990-е годы в нашей стране появилась информация о существовавшем в Третьем рейхе так называемом «конвое Гитлера», который чаще всего называли «призрачным конвоем Гитлера». Возможно, что речь здесь идет о двух совершенно разных подводных соединениях кригсмарине, а может, и о соединениях не входивших в состав гитлеровского ВМФ.

До настоящего времени о «призрачном конвое» (пока будем считать, что это один транспортный отряд подводных лодок, специально созданный для грузовых перевозок в Мировом океане. — *Авт.*) существуют только отрывочные и разрозненные данные. И главной его тайной всегда оставалось то, что эти «призрачные» подлодки везли в своих трюмах и контейнерах.

Впервые к данной теме обратились в 1959 году Адмирал Флота Советского Союза И.С. Исаков и капитан 1-го ранга за-



паса А.М. Еремеев в своем известнейшем труде «Транспортная деятельность подводных лодок». Правда, в книге подробно рассматривались лишь транспортные походы подводных лодок стран Оси и антигитлеровской коалиции в Атлантический, Индийский и Тихий океаны. В то же время о таких же походах в Арктику, в силу закрытости этого региона и цензурных соображений, были исключены (был приведен лишь один случай использования гитлеровской подлодки у берегов Канады, но очень коротко. — *Авт.*). В какой-то мере этот пробел в военно-морской истории удалось восполнить на страницах вышеупомянутых книг «Свастика над Таймыром» в 2008 году и «Загадки Шестого континента» — в 2009 году.

Сегодня, для полноты вашего восприятия, коротко напомним отдельные данные о транспортной деятельности «арктических волков» Дёница. Но начну с необычного рассказа, который услышал в начале 1980-х годов и который в будущем помог найти некоторые весьма любопытные данные. А восполнить его отдельными техническими особенностями, после 20-летней службы на подлодках Северного флота и в штабе подводного соединения СФ, особого труда не составило.

Визир мощного цейсовского перископа медленно скользнула по склонам и острой 200-метровой вершине горы, которую на русских картах называют странным именем Перевальная. Он то плавно прошелся по пологим горным склонам с еще белеющими пятнами прошлогоднего снега, спускающимся к заливу, то замер, внимательно взглядевшись в дикий, словно доисторический, каменистый берег. Легкая дымка постепенно застилала горизонт. Осмотрев побережье, бородатый капитан-лейтенант в фуражке с мятым, когда-то белым чехлом, еще раз внимательно прошелся глазами по ближнему берегу, с рассыпанной повсюду галькой и редкими зарослями карликовой березки, затем резко обернулся к такому же бородатому старшему механику, в красном полумраке центрального поста напряженно ожидавшему его команду.

— К всплытию!

Через минуту стармех, не отрывая глаза от глубиномера, доложил: «Лодка в позиционном положении!»



— Продуть цистерны!

Воздух высокого давления с ревом рванулся на запуск правого дизеля. Тот возмущенно фыркнул, а затем послушно «запел», продувая цистерны главного балласта и усердно выгоняя из них ледяную забортную воду.

— Лодка всплыла на поверхность! — торопливо доложил старший механик.

С мягким присвистом открылся рубочный люк, и немецкий командир легко поднялся из боевой рубки на ходовой мостик, еще раз с нескрываемым любопытством осмотрел воздух и горизонт. Слева на траверзе, где находится арктический архипелаг, некогда открытый шведским промышленником Норденшельдом, поднималось утреннее солнце. Его лучи постепенно освещали вершину бухты Норд, где пока еще темнели домики поселка Бирули.

Этот рассказ был услышан более 30 лет назад, в дни очередного выпуска молодых лейтенантов из Каспийского высшего военноморского Краснознаменного училища имени С.М. Кирова. Он прозвучал, как говорится, «от первого лица», то есть одного из командиров германской подводной лодки, который более 60 лет назад побывал у Берега Харитона Лаптева, а в этот праздничный день приехал на выпуск своего внука — лейтенанта ВМФ Германской Демократической Республики. Сегодня можно сказать, что это был либо командир одного из «арктических волков», либо командир одной из «призрачных подлодок».

Неясно, почему долгое время в мировой прессе не рассматривалась реальность проекта создания Германией «рокадной дороги», или трансатлантического «моста», способных соединить Третий рейх с русским полуостровом Таймыр, странами Латинской Америки и Азии или антарктическими Землями Королевы Мод и Элсуэрта. Только после окончания Второй мировой войны историки во всем мире лихорадочно схватились за исследования этого феномена, но, к сожалению, в Советском Союзе по совершенно непонятным причинам эту тему, за исключением вышеупомянутых историков Адмирала Флота Советского Союза И. Исакова и капитана 1-го ранга запаса Л. Еремеева, даже коротко исследовать никто не стал. Меж тем о транспортных походах



германских «Дойчланда» и «Бремена» к началу Второй мировой войны прекрасно знали многие военные историки и моряки. И если бы не пресловутая секретность, то сегодня мы могли бы больше узнать о тайных базах кайзеровского флота, которые через 15 лет превратились в «арктические лежки» подводных «призраков» Гитлера. А еще через 20 лет заинтересовали всех, кому не безразлична судьба Арктики и Севморпути. Более того, может быть, мы бы еще застали живыми и тех, кто знал о них не понаслышке.

Правда, благодаря столь странной «забывчивости» иностранных и советских историков и журналистов северное «крыло» маршрута, в 1940-е годы приводившее фашистских подводников к полуострову Таймыр и в дельту реки Лена, осталось безымянным. А значит, и неизведанным. И главное — породило данную книгу.

Сегодня известно, что именно курсами северного «крыла», через порт Лиинахамари, а возможно, минуя норвежские базы, гитлеровские субмарины скрытно шли вокруг северной оконечности Новой Земли в район шхер Минина. Но серьезно о некоей деятельности в районах Новой Земли главное командование ВМФ СССР и командование Северного флота всерьез задумалось летом—осенью 1943 года. И главным толчком к тому послужило исчезновение здесь головного советского подводного крейсера К-1.

В августе 1943 года, после победного возвращения подлодок С-101 и доклада командира С-54 капитана 3-го ранга Братишко о встрече с неизвестным вражеским судном, командование СФ решило направить к северной оконечности Новой Земли подводную лодку с сильным артиллерийским вооружением, которая была бы способна успешно вести бой с надводным рейдером. Призраки «Адмирала Шеера» и кайзеровских подлодок еще продолжали витать у мыса Желания. Более того, неопознанный Братишко противник, а также обнаруженные у мыса Желания нацистские подлодки, которые о чем-то переговаривались между собой по системе звукоподводной связи (ЗПС), укрепили законные опасения командования ВМФ и Северного флота о реальном использовании



фашистами северного («безымянного». — *Авт.*) пролива у Новой Земли. Особенно насторожили переговаривающиеся между собой субмарины. Были бы замечены эти переговоры с десятков раз — еще можно было рассматривать их как случайные или вызванные рабочей необходимостью. Но здесь были столь интенсивные и частые переговоры, что они были более похожи на инструктаж, допустим, подводным командиром, уже побывавшим в Карском море, командира только входящей сюда субмарины. Одновременно это мог быть и разговор между командирами подводной группы. В любом случае интенсивные переговоры по ЗПС были весьма опасным признаком боевой деятельности гитлеровских субмарин.

Более того, командующий СФ вице-адмирал Арсений Головко получил довольно жесткий выговор от наркома ВМФ (!) адмирала Николая Кузнецова: «...несмотря на угрозу активных действий подводных лодок, рейдеров противника в Карском море, в районе мыса Желания с 27 августа по 29 августа 1943 года действовала только одна подводная лодка С-101, с 29 августа район не обслуживался нашими подводными лодками, так как ПЛ Щ-402 вышла на позицию только 2 сентября. Считаю такое положение недопустимым. В районе мыса Желания необходимо держать непрерывно, пока требует обстановка, две подводные лодки». Однако в те дни у Головко не было возможности отправить в Арктику сразу 2 подлодки, и он нашел компромиссное решение — направить к Новой Земле подводный крейсер с сильным артиллерийским вооружением. Но в те дни в составе крейсерского дивизиона бригады североморского подплава из шести подводных крейсеров остались только два: К-1 и К-21. Выбор пал на головную «катюшу» (так любя называли подлодки типа К служившие на них моряки. — *Авт.*), практически закончившую заводской ремонт.

Экипаж К-1 быстро завершил оставшиеся ремонтные работы и вышел в море, держа курс к северному «новоземельскому» району. Вместо командира подлодки капитана 2-го ранга Валентина Старикова, еще не прибывшего из отпуска, исполняющим обязанности командира в море вышел командир крейсерского дивизиона капитан 1-го ранга Михаил Хомяков. Непосредственно



перед выходом он получил запечатанную «Боевую инструкцию для подводной лодки, осуществляющей поиск боевых кораблей и рейдеров в северной части Карского моря», которую он должен был вскрыть после выхода в море. Здесь было указано, что:

1. Главным объектом для поиска и атаки являются боевые корабли противника (классов «линкор» и «крейсер»), могущие одиночно или маневренной группой проникнуть в Карское море и действовать против наших арктических конвоев и баз.

2. Всякую подводную лодку, встреченную в районе боевых действий и на переходах, считать неприятельской и уничтожать.

3. Учитывая, что к норду от параллели 76 градусов ни одного нашего корабля не будет, всякий обнаруженный корабль или даже дым считать кораблем противника и по обстановке доносить об этом немедленно. (Данный подпункт в оригинале документа был выделен заглавными буквами. — *Авт.*)

Подводный крейсер Хомякова успешно пришел в район новоземельской позиции и приступил здесь к патрулированию. Но 29 сентября от него не поступило подтверждения о получении приказа на возвращение в базу, и в Полярный К-1 никогда уже не вернулась.

До настоящего времени не установлено, что же случилось с головной «катюшей». В германских источниках о каких-либо бое-столкновениях у Новой Земли с советской подводной лодкой не упоминается. Ни германских, ни советских минных заграждений здесь не было. Но подводный крейсер СФ — исчез.

Вероятной причиной его гибели тогда была названа авария техники, с которой экипаж не сумел справиться. По другим источникам причиной гибели корабля стал предательский удар стихии. Однако бывший в то время командир бригады подлодок Северного флота контр-адмирал Иван Колышкин не исключил возможности гибели К-1 от торпеды немецкой субмарины: «Вероятная причина: видимо, атакована немецкими подлодками, развившими 11 и 12 сентября активность в районе позиции К-1. Возможно, что К-1 стала жертвой подводной лодки противника, тем более что силуэт ее отличный от немецких ПЛ, и спутать его с другими было невозможно. Необходимо в дальнейшем посылать





для уничтожения ПАПЛ противника подлодки типа "С", так как они по силуэту сходны с немецкими подводными лодками VII серии».

После войны стало известно, что слова Колышкина были недалеко от истины. В Карском море действовала группа гитлеровских субмарин, при планировании получившая наименование «Викинг». И если бы, например, С-101, после уничтожения U639, задержалась в районе боя хотя бы еще на 2—3 часа, то она вполне могла бы встретить здесь еще одну нацистскую подлодку.

Эта, пока безымянная, «немка» весь предыдущий день в надводном положении шла от параллели пролива Маточкин Шар. А ранее единственный раз она вышла в радиоэфир у восточного новоземельского мыса Абросимова и затем помчалась строго на север, храня полное радиомолчание. В момент, ставший роковым для «639-й», еще один «арктический волк» находился в районе мыса Спорый Наволок, где и был замечен около часа дня. Выходит, что 28 августа 1943 года сразу две фашистские субмарины зачем-то спешили покинуть Карское море через «безымянный» пролив у Новой Земли. Но зачем? Ответа на этот вопрос пока не найдено.

В любом случае К-1 — одна из лучших подводных лодок Северного флота — бесследно исчезла в холодных глубинах Арктики вместе со всем своим боевым экипажем. И это исчезновение стало одной из великого множества «арктических» загадок, рожденных подводными «призраками» со свастикой у берегов Таймыра. Однако почему подводники гроссадмирала Дёница, если именно они первыми обнаружили «катюшу», не стали заносить на свой счет уничтожение советского подводного крейсера? Может быть, это тоже не входило в планы Штаба руководства войной на море? Ведь в вопросах сохранения тайны вокруг арктических баз у его офицеров был значительный опыт. А особо — в создании легенды прикрытия таких баз.

Сегодня известно, что в советской Арктике действовала некая группа нацистских подводных лодок, которая вполне могла быть особым подводным подразделением «призрачного конвоя», о деятельности которого и сегодня мало кто знает. По какому



принципу сюда отбирались подводные экипажи — сказать трудно. Однако некоторые из них, по данным германских источников, всю Вторую мировую войну провели среди арктических скал. Чуть больше мы знаем о другом таком же особом подводном «конвойном» подразделении, который иногда называют подводной «Эскадрой А». Уверен, короткое напоминание о ней будет весьма уместно на страницах данной книги.

А все началось с того, что, как недавний подводник, а в годы Второй мировой войны руководитель военной разведки Третьего рейха (абвера) адмирал Фридрих В. Канарис прекрасно понимал возможности использования в разведывательных операциях подводных лодок, способных обеспечить скрытность и секретность проводимых действий. По большей степени это относилось к транспортировке различных секретных грузов и скрытной переброске агентуры. В своих замыслах он даже нашел себе союзника в лице руководителя СД обергруппенфюрера СС Рейнхарда Т.О. Гейдриха, который некогда тоже был морским офицером и твердо считал, что рейх не сможет обойтись без создания надежной и секретной транспортировки грузов и людей. Правда, руководителя СД меньше всего интересовало ведение внешней разведки.

Гейдрих ясно видел перед собой специальную подводную группу, которая, кроме обеспечения разведывательной деятельности нацистов, занималась бы переброской нужных людей и специальных грузов, например, в Южную Америку, Антарктиду, в Сибирь или Канаду. И здесь, в свою очередь, его поддержал сам рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер.

В послевоенные годы, когда американская и израильская разведки приступили к поиску нацистских преступников, во время допросов неожиданно удалось получить информацию о некоем двухдневном служебном совещании, где группа генералов вермахта и высокопоставленных рейхсчиновников обсуждали план секретной операции «Шлюз», реализация которого якобы началась в августе 1944 года. Тогда на гитлеровских субмаринах в латиноамериканские страны стали вывозить офицеров СС и видных нацистов, заменяя последних в Германии двойниками.



Так как серийные подводные лодки кригсмарине могли разместить в своих отсеках небольшое количество пассажиров и грузов, то для решения этих задач и был создан «призрачный конвой», состоявший из нескольких отдельных подводных подразделений (групп). Каждое из них выполняло только его командирам известные задачи. Причем эти подразделения, словно подводные «призраки», в состав кригсмарине не входили, а были «двойниками» боевых подлодок, то есть могли иметь точно такие же тактические номера, как боевые подлодки. Скорее всего, последние, выполняя океанские походы, служили для отвлечения внимания от перевозок грузов в Антарктику или в Арктику эскадренными подлодками, построенными по специальному проекту UF (Unterwasserboot-Frachtschiff). Сегодня известно, что эти огромные субмарины, по водоизмещению и размерам соизмеримые с современными атомными подлодками, были замечены на заводских стапелях. Но затем куда-то бесследно исчезли. До сих пор никто не знает, куда они ушли из бункеров судостроительных заводов. По данным автора книги «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде» Ганса-Ульриха фон Кранца, эти подводные гиганты стали основой для вышеупомянутой подводной «Эскадры А», якобы базировавшейся на острове Гельголанд (в юго-восточной части Северного моря). Они никогда не атаковали вражеские корабли и транспорты, а незаметно, словно крадучись, уходили в Атлантику и, стараясь держаться за пределами зоны действия американской и английской противолодочной авиации, шли в Антарктику. Но и этот автор не слишком много рассказал о подводных «призраках».

В связи с тем, что в книге фон Кранца нашлось несколько досадных ошибок, которые навели на мысль, что сей автор мог использовать непроверенные или выдуманные сведения, поэтому ради установления истины мне пришлось обратиться к признанным советским, российским и иностранным военно-морским историкам. При этом любые политизированные заявления безжалостно исключались из рассмотрения. И вот какой получился рассказ о различных секретных подводных подразделениях нацистов, в том числе и об отдельном арктическом подразделении.



Или, по аналогии с Гансом-Ульрихом фон Кранцем, арктической подводной «Эскадры А».

В первые годы Второй мировой войны специального отбора подводных лодок не было. В Арктику направляли транспортные суда «Кернтерн» и «Пелагос», а также обычные боевые субмарины. Неразбериха в планировании этих походов порой допускала, что подлодку вместо плавания в Южную Атлантику уже во время похода направляли на Крайний Север. На борту таких «счастливых» не было ни одной шубы, ни одной шерстяной куртки, ни одной электропечи и даже достаточного количества одеял. Более того, как только подводная лодка здесь показывалась из воды, то за несколько минут она покрывалась толстым слоем льда и выглядела совершенно беспомощной. Через каждые 3 часа приходилось погружать корабль под воду для того, чтобы освободиться ото льда и отогреть застывшие клапаны вентиляции. А главное — для сохранения готовности к немедленному погружению.

Больше всего в таком походе доставалось верхней вахте, стоящей на мостике. Ее постоянно окатывали с головы до ног холодные волны. Несчастные наблюдатели в легких прорезиненных плащах за несколько минут превращались в обледеневшие изваяния.

Вот как рассказал германский военный историк Вольфганг Франк в книге «Морские волки» о подводниках кригсмарине, носивших на рубках своих кораблей отличительную эмблему в виде черной лодки викингов на белом кресте: «Команды подводных лодок месяцы и годы проводили в арктических пустынях или на изолированных от мира стоянках среди голых и заснеженных скал. Отпуска на родину были редкостью. К концу войны некоторые подводники провели по четыре года на холодном севере».

Ему вторит Геральд Буш: «Для экипажа U-255 Арктика была новым районом действий, и все время пребывания в ней она осталась чужой и незнакомой. У островов Ян-Майена мы столкнулись с группой лодок, которых никогда раньше не видели. По возрасту часть их командиров могла быть еще гардемаринами; но все они были ветеранами арктических патрулей: Текс, Тейхерт, Маркс, фон дер Эш, Зетце, Симон, а из более старшей возрастной группы — Ла-Бауме, фон Хайммен, Тим». Итак, Геральд Буш



перечислил имена фашистских подводных командиров, которые водили своих «арктических волков» к ледовой кромке, а позже передавали практический опыт плавания командирам подлодок из «призрачного конвоя». Но самой замечательной подсказкой стал справочник-определитель флотилий Криса Бишопы «Подводные лодки кригсмарине 1939—1945», вышедший в свет в 2007 году в московском издательстве «Эксмо». Здесь удалось легко проследить боевой путь каждой из гитлеровских подлодок, начиная от отработки учебных задач и заканчивая гибелью или сдачей союзникам в мае 1945 года. Изучив деятельность этих субмарин, было несложно заметить, что в районах Крайнего Севера практически всю войну находились подлодки: U294, U295, U299, U318, U427 и U716. Здесь, начиная с осени 1943 года, они поочередно числились сначала в составе 11-й флотилии, а затем в составе 13-й и 14-й флотилии соответственно. При этом все они совершили до 10 боевых походов каждая, в результате которых только U716 потопила одно судно, а U295 повредила один боевой корабль. Остальные боевого успеха не имели. Все они пережили войну и были потоплены в декабре 1945 года в Шотландии по плану операции «Дедайн». Не наводит ли вас такая результативность походов на любопытный вопрос? Да-да — о слабой подготовке германских подводных экипажей! А может, им и не было нужды атаковать вражеские суда, ведь они же были подлодками из «призрачного конвоя»?

Хотелось бы заметить, что еще в советском издании книги Геральда Буша, вышедшей в свет в 1965 году под названием «Такой была подводная война», в основном рассказывалось о боях в Атлантике. О походах в Баренцево море, и уж тем более в Карское море, здесь даже не было упоминания. И только в издании, переведенном с английского языка, которое вышло в свет в 2004 году под названием «Подводный флот Третьего рейха», удалось найти представленный вам рассказ. Поэтому не будем удивляться, что летом 1944 года в советской Арктике, опираясь на секретные базы, действовало уже 12 подлодок, специально подготовленных для длительного плавания в заполярных широтах, причем половина из них была объединена в ударную группу «Грейф» для



действий в Карском море. Каждая из лодок этой группы была модернизирована на заводах рейха: имела систему «шнорхель» (специальное устройство, позволяющее совершать длительные переходы под дизелями без всплытия на поверхность), радар для раннего обнаружения советских самолетов и была вооружена хотя бы одной бесследной самонаводящейся торпедой «Цаункенинг» или ТАТ. Относительно успехов германских подлодок в Атлантике они достигли не слишком больших успехов. Но, повторюсь, все относительно! Так, вечером 12 августа 1944 года подводная лодка U365 (командир обер-лейтенант Хеймар Ведемейер) уничтожила советский конвой БД-5: были потоплены охраняемый транспорт и два из трех сопровождавших его тральщика.

А 23 сентября подводная лодка U957 (командир обер-лейтенант Пауль Тенсхофф) в 70 милях от залива Миддендорфа потопила наш сторожевой корабль СКР-29 («Бриллиант») под командованием старшего лейтенанта Михаила Махонькова, шедший к Диксону в охранении конвоя ВД-1, затем U739 (командир обер-лейтенант Эрнст Мангольд) потопила тральщик Т-120 под командованием капитан-лейтенанта Дмитрия Лысова. Но, оказывается, в Арктике немцы имели не только боевые субмарины. Именно об их тайной деятельности в нашем секторе Арктики и хотелось бы рассказать подробно.

Так, в составе группы «Грейф» пришла в восточную часть Карского моря подводная лодка U711, которая была оборудована специальной аппаратурой радиоразведки и имела в составе экипажа специально подготовленную радиоразведгруппу. Она сразу же направилась в сторону пролива Вилькицкого. Куда она действительно пошла, мы можем узнать разве что из ее вахтенного журнала, но есть информация, что летом 1944 года для ведения радиоразведки и отдыха экипажа «711-я» использовала базу (по описанию очевидцев) где-то на острове Столб (дельта реки Лена). Об этой базе еще будет рассказано более подробно. Правда, выяснилось, что экипаж «711-й» не только активно вел радиоразведку, но и по ее результатам атаковал советские транспорты. Так, 21 сентября 1944 года она, правда, безуспешно, но атаковала 6 торпедами находившиеся у ледовой кромки советские корабли охранения,



поджидавшие приход конвоя ВД-1. Не стеснялись немцы весьма нахально заходить в близлежащие заливы и бухты.

10 и 12 августа 1944 года одна из лодок группы «Грейф» была обнаружена рыбаками в бухте Полярная (к востоку от Диксона). Здесь она спустила надувную шлюпку и направила ее к берегу. Через час шлюпка вернулась к борту субмарины, и нацисты ушли в сторону моря.

Еще одна подлодка несколько раз заходила в бухту Иннокентьевская (устье реки Енисей), где в то время проживали немецкие колонисты. Позже советские контрразведчики изъяли у них самодельный радиопередатчик. 12 августа 1944 года фашистские подводные лодки были обнаружены сразу в трех значительно удаленных друг от друга районах: к северо-востоку от острова Вайгач, у острова Белый (скорее всего, Ц365. — *Авт.*) и у острова Вардропер. Вот как о последней встрече рассказывает вышеупомянутая «Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1944»:

«11—12 августа. На следующий день вылетевший на ледовую разведку с о-ва Диксон командир 44-го смешанного авиационного полка майор С.М. Рубан у юго-западной оконечности о-ва Вардропер обнаружил в надводном положении еще одну подводную лодку, открывшую по самолету интенсивный зенитный огонь. Не имея с собой глубинных бомб, С.М. Рубан обстрелял подводную лодку из пулеметов. После 25-минутного боя она погрузилась, а самолет продолжал находиться в этом районе около восьми часов. По его вызову с аэродрома Диксон вылетели еще три гидросамолета «Каталина», один из которых (летчик В.А. Гуревич) бомбил подводную лодку по перископу, а другой (летчик С.В. Сокол) сбросил восемь ПЛАБ-100 на масляный след». В общем, эта выписка из «Боевой летописи ВМФ» показывает боевую реальность для того времени, но... не во всем.

Эта обнаруженная майором С. Рубаном у Вардропера фашистская субмарина не стала погружаться, а осталась маневрировать в надводном положении.

Как воздушный разведчик майор Рубан не имел на борту авиабомб, поэтому он вызвал подкрепление. Однако из-за ошибки в координатах места обнаружения фашистской субмарины



3 советских ГСТ с противолодочными бомбами на борту прилетели в район неожиданной встречи лишь через 5 часов. Все это время «немка» и не думала погружаться. С прибытием наших противолодочных гидросамолетов она ушла на перископную глубину лишь после падения поблизости первых глубинных бомб. Эта небольшая поправка в текст официального военного издательства. Но она заметно меняет реалии событий, происходивших в августе 1944 года в Карском море. Но на что опиралось подобное нахальство гитлеровских подводников?

Вероятно, ответы стоит искать непосредственно на удаленных арктических островах, где, по мнению командования Северного флота, вполне могли быть созданы секретные базы кригсмарине. К сожалению, это понимание пришло к нашим адмиралам только на третий год войны. Более того, в конце навигации, когда приближался ледостав.

На удаленных полярных станциях ждали зимнего завоза и новой смены зимовщиков. Поэтому командирам и штабам Северного флота, Беломорской, Новоземельской и Карской военно-морских баз пришлось искать варианты, позволявшие совместить завоз необходимых запасов продовольствия, топлива и смену зимовщиков с поиском тайных убежищ подводного врага. Правда, сразу же оговорюсь, рассказывать о тех событиях буду как флотский офицер, который получил военно-морское образование в советском Высшем военно-морском училище и практически всю свою подводную службу прошел в районах Крайнего Севера еще до начала его забвения в период конца 1990-х годов. Вожможно, если бы мое флотское становление пришлось бы на 1990-е годы, то выводы из того или иного события либо расстановка здесь приоритетов могли быть иными.

Первым в снабженческо-поисковый поход 17 сентября 1944 года вышел тральщик Т-907 (командир старший лейтенант П. Качук). Тральщику была поставлена главная задача — доставить для полярников на острове Уединения продовольствие, топливо, 2 артиллерийских орудия и боезапас к ним. Сопутствующей задачей был сбор разведывательной





информации об обнаружении на острове признаков или следов присутствия германских субмарин.

За ним с теми же задачами вышли в восточную часть Карского моря: к Байдарацкой губе и к острову Белый сторожевой корабль «С. Дежнев» (командир капитан-лейтенант А. Гидулянов) и тральщик Т-908. А специальный отряд, состоявший из минного заградителя «Мурман» (командир капитан 3-го ранга И. Дугладзе) и тральщика Т-116 (капитан-лейтенант В. Бабанов), — к архипелагу Земля Франца-Иосифа. Но сопутствующие задачи, скорее всего, выполнялись только «на бумаге», так как рядом с нашими полярными станциями отыскать признаки появления нацистов было весьма сложным делом.

Например, специальной корабельной группе Дугладзе удалось успешно, внимательно наблюдая за воздухом и водой, дойти только до кромки неподвижных льдов, отстоявшей в 50 милях от бухты Тихая. Дальше «Мурману» в одиночку пришлось идти сквозь «новорожденные» двадцатисантиметровые льды. При этом разглядывать окружающие скалы советским морякам было просто некогда. Затем началась изнуряющая, практически двухсуточная разгрузка 100 тонн угля и 70 тонн иных грузов на лед у полярной станции, где приняли участие все свободные от вахты военные моряки. А далее — нелегкий обратный путь сквозь лед и непростой, в условиях сильного шторма, переход к мысу Желания, где экипаж ждала очередная тяжелая разгрузка грузов для полярников, да еще и выгрузка артиллерийских орудий. А затем же — обратный поход вдоль восточных берегов Новой Земли до мыса Выходной (восточный вход в пролив Маточкин Шар). Примерно столь же тяжелыми были и комбинированные походы всех других боевых кораблей. Неудивительно, что в основном североморцам не удалось отыскать каких-либо признаков присутствия фашистов в зонах поисковой ответственности. И только капитан-лейтенанта В. Бабанова ждал успех.

Правда, по совершенно неясной причине вся информация о необычной находке на острове Земля Александры исчезла в архивной «пыли». И лишь спустя полвека, уже после смерти Бабанова, близкие его друзья рассказали подробно о том, что увидел



здесь североморец. Но обо все по порядку, так как это был не единственный район Арктики, куда так стремились «арктические волки» гроссадмирала Карла Дёница.

Одним из необычных открытий во время работы над книгой, стало то, что ни в «Боевой летописи Военно-Морского Флота, 1944», ни в известных трудах Б.А. Вайнера «Северный флот в Великой Отечественной войне» и И.А. Козлова, В.С. Шломина «Северный флот», увидевших свет в 1966 году, об организации и проведении зимнего завоза, а также о выполнении при этом поисковых противолодочных задач в последнюю военную навигацию не нашлось места ни строчке. Поддержке наступления 14-й армии и участию североморских кораблей и подводок в освобождении Заполярья место нашлось, участию в проводке караванов по Севморпути место нашлось, а вот поиску подводных баз нацистов на арктических островах — нет. Может, потому наши ветераны-полярники и упорствуют: «Я был на этих островах, но немецких тайных баз там не видел?» Но означает ли это, что гитлеровских тайных баз здесь действительно не было? Постарайтесь ответить на него сами!

После окончания Второй мировой войны в работах военных исследователей чаще всего рассматривались отдельные походы кораблей и подводных лодок кригсмарине в Арктику, Южную Атлантику, Индийский или Тихий океаны. Однако никто не сделал даже попытки отыскать для этих походов «общий знаменатель». Именно таковым, по моему мнению, могли стать суда-снабжение до начала Великой Отечественной войны, заходившие в советскую губу Большая Западная Лица, а после начала ее боев — в норвежский порт Хаммерфест. Правда, деятельность фашистских кораблей снабжения, обеспечивавших подводные лодки, действовавшие в Карском море, а быть может, в море Лаптевых, а также деятельность океанских транспортных подводных лодок кригсмарине (из «призрачного конвоя») всегда была скрыта под пеленой молчания. И с каждым новым десятилетием эта пелена становится все «гуще». Смотришь, так лет через пять она может стать вообще непроницаемой. Обидно, что слишком долго в СССР, а затем и в России считалось, мол, еще не время рассказывать о



транспортных походах подводок кригсмарине. Но, уважаемый читатель, хотя благодаря забвению или нежеланию неких наших государственных «чиновников» раскрывать арктические тайны Третьего рейха в этой книге еще будут звучать междометия: «допустим», «может быть», «предположим», «вероятно» и «возможно», мы все же имеем возможность узнать о них из первых рук. А вернее, увидеть отдельные тайные арктические базы нацистов еще таковыми, какими они были оставлены в середине 1940-х годов. Хотя бы потому, что свидетели даже самых невероятных событий в Арктике и Антарктиде пока еще живы. Хотя лишь кое-что они успевают нам рассказать при жизни. Однако большую часть своих бесценных знаний все же уносят с собой навсегда в иной мир.

Чтобы слегка поправить эту несправедливость, в данной книге будет максимально подробно рассказано о транспортной деятельности арктической «Эскадры А» из состава «призрачного конвоя».

Именно его подводные «призраки», как показало время, приходили в Карское море совсем не для того, чтобы топить здесь советские транспорты, а для того, чтобы создавать продовольственные депо и топливные склады для фашистских рейдеров и судов, которые должны были пойти по Севморпути на Дальний Восток, а затем вернуться обратно. Они же что-то увозили в Лиинахамари с берегов советской Арктики.

В предвоенный и в первый военный период германское командование направило основные усилия на увеличение численности боевых подводных лодок, главным образом серий VII B, VII C и IX. О строительстве транспортных подводных лодок типа «Deutschland», а также о серии III, которая была разработана еще в 1938 году, ни в одном из вариантов судостроительной программы не упоминалось. И это свидетельствовало о том, что главнокомандующий кригсмарине гроссадмирал Эрих Редер и командующий подводными силами контр-адмирал Карл Дёниц тогда не предполагали специально использовать субмарины для перевозки каких-либо грузов. Но дальнейший ход войны заставил их пересмотреть свое отношение к подводным транспортным операциям.



Уже во время Норвежской операции германским подводникам пришлось использовать свои корабли как реальное транспортное средство для скрытной переброски отдельных грузов. Из-за отсутствия в составе кригсмарине транспортных лодок специальной постройки в ходе операции у норвежских берегов перевозку военных грузов пришлось проводить практически каждой из боевых субмарин, участвующих в Норвежской операции. Причем в первую очередь они были направлены к порту Тронхейм, где из-за близости Британских островов с первых дней операции у гитлеровцев создалось чрезвычайно сложное положение.

13 апреля 1940 года сюда вышли подводные лодки U26 и U43, имевшие на борту груз боеприпасов. Попутно им была поставлена задача — прикрыть идущий к порту немецкий конвой от возможных ударов английских кораблей. Через 10 дней, вновь в Тронхейм, были направлены еще 3 подводные лодки, но уже для перевозки авиационного горючего (UA — 170 тонн, U122 — 90 тонн, U101 — 36 тонн). Ко времени окончания Норвежской операции для доставки грузов в Тронхейм было задействовано уже 7 германских субмарин, часть из которых успела сделать несколько походов.

Таким образом, весной 1940 года, из-за отсутствия специальных подводных транспортов, главное командование кригсмарине было вынуждено вернуться к старой идее (еще со времен Первой мировой войны. — *Авт.*) использования боевых подводных лодок в качестве транспортных средств и подготовило развернутый доклад для рейхсканцлера Адольфа Гитлера. Однако в те дни победу одержали сторонники транспортных судов-блокадопрорывателей.

О серийном строительстве транспортных субмарин в Третьем рейхе заговорили лишь осенью 1942 года после гибели большинства судов-блокадопрорывателей и в те дни, когда остро встал вопрос об использовании подлодок для обеспечения внезапного вторжения германских войск на остров Исландия: По разным источникам созданная подводная транспортная эскадра насчитывала до 70 подводных лодок. А с учетом подлодок, по тем



или иным причинам переоборудованным из боевых в подводные транспорты, их было значительно больше. Основу этого секретного формирования составили подводные танкеры и торпедовозы, которые представляли собой модификации серийных подлодок IXD и VII серий соответственно.

Первый подводный танкер специальной постройки XIV серии U459 (в просторечии «milchkuh» — «дойная корова») вступил в строй в декабре 1941 года. В дальнейшем было построено 10 таких подводных кораблей: U460 — U464, U487, U488 — U490. Все они числились в 12-й флотилии подлодок, которая под командованием фрегаттен-капитана Клауса Шольца базировалась на французский порт Бордо. При собственном водоизмещении в 1932 тонны каждый подводный танкер принимал на борт до 700 тонн дизельного топлива (для заправки боевых подлодок) и мог увезти их от базы более чем на 14 тысяч миль. После пополнения запасов топлива, продуктов и торпед от транспортных лодок «серые волки» увеличивали длительность своего патрулирования, например в Атлантике, практически на целый месяц, то есть находились в море время, эквивалентное сразу 2 походам подряд.

Их встреча проходила чаще всего в ранее назначенном районе. Порой, если погода позволяла, то фашистские подводные танкеры проводили одновременную дозаправку сразу 2 «серых волков», либо заправку 1 субмарины в подводном положении (на глубине до 50 метров).

Подводный танкер U459 под командованием капитан-лейтенанта Георга фон Виялловиц-Меллендорфа вышел в море в марте 1942 года. В конце апреля в районе, находящемся в 500 милях к юго-востоку от Бермудских островов, он обеспечил значительное продление боевой работы 12 средним и 2 большим подлодкам. Благодаря этой помощи, боевая подлодка U506, охотясь за конвоями из США, до полного израсходования топлива и торпед успела потопить еще 8 транспортов. Когда же «волчьи стаи» пошли на охоту в Индийский океан, то «дойные коровы» только за 1 поход стали обеспечивать продление работы сразу 5 крейсерских подлодок, передавая на каждый крейсер по 90 тонн топлива. Это был настоящий успех! Однако когда англичанам



удалось захватить шифровальную машину «Энигма» и взломать секретные коды немцев, начался самый настоящий забой немецких лодок.

Первой 21 августа 1942 года где-то в районе Исландии была уничтожена U464. Последняя «дойная корова» (U488) была уничтожена у островов Зеленого Мыса 26 апреля 1944 года.

Следующим подразделением «конвоя» стали 4 транспортные подлодки (U1059 — U1062) VIIF серии, построенные как подводные торпедовозы. Они были несколько меньше подводных танкеров и несколько отличались от своих базовых подлодок (VII серии), так как имели специальный торпедный отсек для перевозки 30 торпед (есть информация — даже 39 торпед. — *Авт.*) Конкретных примеров об их работе найти не удалось, но ясно, что они были активными участниками «Битвы за Атлантику».

К выполнению транспортных задач были привлечены 8 подводных лодок XV серии, построенных как большие минные заградители. Они имели большое сходство с крупными океанскими минными заградителями класса UE (U117) еще кайзеровского флота. Будущие подводные минзаги имели отличительную особенность: сужающийся участок передней палубы между носом и рубкой, благодаря чему несколько увеличилась скорость ее погружения, и соответственно, большую возможность своевременно укрыться от обнаружения вражеским самолетом или кораблем. Вместе с бывшими подводными минзагами в составе транспортных эскадр состояло 29 океанских подлодок IX-D2 серии, которые, правда, могли состоять в одном из подразделений «призрачного конвоя». Им в помощь были выделены вместительные итальянские океанские подлодки типа UIT («Таццоли», «Барбариго», «Каппелини», «Джулиани» и «Торелли»).

Осенью 1943 года для кригсмарине было заказано 15 подводных лодок XX серии. Эти корабли специально предназначались для транспортировки особо ценных приборов, аппаратуры и редких металлов. Одновременно они же могли принимать до 800 тонн жидкого топлива для «серых волков». Неожиданно их строительство было отсрочено до 1944 года, а затем окончательно отменено. И эти подводные гиганты «исчезли» со стапелей.



Скорее всего, их «исчезновение» было очередной легендой Карла Дёница, который свел и эти подлодки в секретную антарктическую «эскадру А». Вместе с подлодками XX серии кригсмарине заказало 3 подводных крейсера XI серии, несколько подводных танкеров увеличенного водоизмещения XIVB серии, несколько подлодок «Проекта 476».

Подводный крейсер XI серии был необычно велик для того времени, его надводное водоизмещение достигало 3140 тонн (это водоизмещение было соизмеримо с водоизмещением первых атомных подлодок. — *Авт.*), но было построено только 3 таких гигантских субмарины.

Летом 1943 года командование кригсмарине заказало несколько подводных танкеров увеличенного водоизмещения XIVB серии, но вскоре и этот заказ был отменен.

После относительного успеха, полученного во время экспериментальной эксплуатации так называемых подлодок Вальтера, гроссадмирал Дёниц потребовал разработать ее океанскую версию. Основой для этой серии стала подлодка, разработанная по проекту все того же доктора Хельмута Вальтера. Ее силовая установка работала на перекиси водорода (пергидроле), которая способна разлагаться на воду и кислород и позволяла корабельным дизелям работать даже в подводном положении. При этом подводная скорость лодки достигала 25 узлов (боевые подлодки кригсмарине тогда на короткое время могли развивать подводную скорость до 12 узлов). По своим размерам «проект 476» был близок к океанским транспортным подлодкам IXD серии. Но сколько этих подлодок было построено — неизвестно и сегодня.

Судя по послевоенным публикациям, наиболее открытой для российского читателя остается деятельность субмарин IX-D2 серии (U177 — U179, U181, U182, U195 — U200, U847 — U852, U859 — U864, U871 — U876), построенных как боевые, для походов в Южную Атлантику, в Тихий и Индийский океаны. Они имели двоякую силовую установку.

2 мощных основных дизеля MAN с надувом и 2 дополнительных дизеля позволяли в крейсерском положении длительное время идти со скоростью не менее чем в 20 узлов. Неожиданно для



создателей, прямо на стапелях, все они были переоборудованы для доставки грузов из Японии или Латинской Америки. Для этого с них были сняты все торпедные аппараты и часть аккумуляторных батарей, а оставлено лишь минимальное артиллерийское вооружение на случай, если субмарина, находясь в надводном положении, окажется не в состоянии срочно уйти под воду.

Здесь почему-то сразу же вспомнилась встреча советского воздушного разведчика майора С. Рубана с не желавшей уходить под воду гитлеровской субмариной у острова Вардропер.

Начиная с мая 1943 года одной из главных задач «призрачного конвоя» стала транспортировка неких специальных грузов к берегам Латинской Америки и Антарктиды, а также доставка стратегического сырья из Японии или Юго-Восточной Азии. И особенно остро стоял вопрос по доставке из районов Южных морей натурального каучука, вольфрама и хинина, чрезвычайно необходимых для Третьего рейха.

Начиная Вторую мировую войну Адольф Гитлер несомненно понимал, что Великобритания и страны Британского союза с первых же дней установят морскую блокаду рейха с целью лишить его возможности подвоза стратегического сырья морем. Но почему-то не придавал тому значения. Лишь в феврале 1943 года, после прихода к руководству кригсмарине Карла Дёница, в ставке Гитлера был поднят вопрос о доставке натурального каучука с Дальнего Востока через Южные моря, Индийский и Атлантический океаны и о немедленном начале строительства транспортных подводных лодок для этих перевозок.

Любопытное, хотя сегодня это уже предсказуемое, поведение рейхсканцлера Адольфа Гитлера: он разрешает продолжать вложение миллионов дойчмарок в работу крайне «странного» завода в Освенциме, так и не выдавшего ни одного килограмма буны, и одновременно поддерживает Дёница в освоении трансокеанского маршрута к Японским островам. Но это, вероятно, правильное, однако уже запоздалое решение не могло решить «каучуковую проблему». Даже когда были задействованы субмарины, переоборудованные из серийных U465 (тип VIIC), U1129, U1130 (тип не установлен) и U1227 (тип IXC/40), а также U977 (тип VII).





Большая часть свободных объемов их прочного корпуса была приспособлена для перевозки различных грузов. Порой для этой же цели использовались и специальные контейнеры, размещенные вне прочного корпуса подлодки. Но, как уже упоминалось, в СССР знали о деятельности этих подлодок только на южных маршрутах. А об их арктических походах — долгое время ничего не писали.

Только в начале 2000-х годов удалось узнать, что, по данным НКВД Союза ССР, некие гитлеровские субмарины приходили и к берегам нашей Сибири, высаживали здесь каких-то людей, иногда некоторое время их здесь ожидали, а потом забирали своих агентов из отдаленных заполярных стойбищ. Иногда сразу же уходили в море, судя по всему, забирали их через какое-то продолжительное время.

Другим направлением деятельности этих субмарин были походы в Карское море вокруг северной оконечности Новой Земли и обратно. О том, что везли они в залив Петсамо, может прямо указать груз, до сих пор находящийся на борту потопленной в 10 милях от островов Мона подводной лодки U362. Ниже о гибели этой субмарины и о ее предполагаемом грузе еще будет рассказано.

Но если здесь будет обнаружена урановая руда или бериллий с неких месторождений на Берегу Харитона Лаптева, то мы не только откроем дополнительный источник ее поступления на берега реки Висла или залива Девкина заводь для реализации «Уранового проекта» Третьего рейха, но и найдем будущий источник поступления урана или бериллия для России.

О статусе подлодок из «призрачного конвоя» и их значении для Третьего рейха ясно говорят воинские звания командиров подводников, водивших их в Мировой океан.

В соответствии с положением о прохождении военной службы офицеры кригсмарине с получением воинского звания «корветтен-капитан» (капитан 2-го ранга. — *Авт.*) переводились для службы в штабы подводных сил. На подлодках же IX-D2 XX серии лишь половина командиров носила воинское звание «капитан-лейтенант» и «обер-лейтенант»



(из них четверть были командирами строящихся или только что построенных подлодок). Остальные носили воинские звания «корветтен-капитан» и «фрегаттен-капитан» (капитан 1-го ранга, имеющий старшинство менее трех лет. — *Авт.*), а командир U181 Курт Фрейвальд — даже «капитан-цур-зее» (капитан 1-го ранга, имеющий старшинство более трех лет. — *Авт.*). Лишь на подводных торпедовозах с середины 1943 года, то есть после огромных потерь среди подводников кriegсмарине, звания командиров были оставлены как на обычных боевых подлодках. Эта информация подогревает интерес к тем задачам, которые выполнял «призрачный конвой», но, к сожалению, не дает ясных ответов. Однако и эти загадки можно уверенно назвать ясным следом реальности существования подводных «призраков». Конечно, вряд ли мы найдем информацию о том, что, например, подводные гиганты XX серии приходили в наши арктические воды. Начиная с Карского моря им было бы тесно в морях Севморпути. Но, ведь, как упоминалось выше, кроме подлодок специальной постройки по той или иной причине в состав «конвоя» включали и серийные подводные лодки, прошедшие модернизацию на заводах Германии и имевшие меньшее водоизмещение.

Так, неплохо было бы познакомиться с вахтенными журналами подлодок U34 (VII-A серии), U239 (VII-C серии), U547 и U804 (IX-C/40), которые в свое время побывали в Южной Атлантике. Чем вахтенные журналы интересны для читателей книги «Арктические “тени” Третьего рейха»? Дело в том, что, например, в свое время U34 и U547, наравне с U117 и U534, в дальнейшем состоявшими в составе 11-й флотилии (Берген), входили в состав 2-й флотилии подлодок «Зальцведель», чьи субмарины воевали на торговых маршрутах в Америку, Индию, Африку и богатые нефтью страны Карибского бассейна. Но при этом затем они были оперативно включены в состав «волчьей стаи» со странным для южной направленности боевой деятельности названием — «Айсбэр». А это может указывать на районы их походов или боевой деятельности, где имелись льды или бродили белые медведи. Сумеете убедить меня в обратном —



внимательно выслушаю! Но в любом случае не удивительно, если мы найдем в вахтенных журналах U34 и U547, как это было в вахтенных журналах U117 и U534, записи и о походах этих субмарин в Баренцево, Гренландское, Норвежское или Карское моря. Тем более что в последние годы XX века выяснилось, мол, в своих трюмах или в пусковых установках эти субмарины могли везти не только сыпучие грузы, но и ракеты 30-cm Wurfkorper 42 Spreng или schveres Wurfgeraet 41. И эту информацию стоит рассмотреть вполне серьезно. Ведь после появления информации о находках советских гидрографов на Северной Земле (подробно будет рассказано в следующей главе. — *Авт.*) и исчезновении U1063 военные историки вспомнили, что эти ракеты вполне могли оказаться и на борту подлодок арктической «эскадры А». Тем более что разработка ракет для подводных лодок проводилась по инициативе командира-подводника корветтен-капитана Фрица Штайнхоффа, родной брат которого, доктор Эрнст Штайнхофф, работал в Ракетном центре в Пенемюнде и откуда в конце войны часть нового оружия была вывезена в неизвестном направлении.

Летом 1942 года подлодку Штайнхоффа оборудовали 6-ю пусковыми установками для ракет 30-cm Wurfkorper 42 Spreng. Во время испытаний с глубины 12 метров субмарина произвела успешную стрельбу на дистанцию в 4,5 километра. И хотя разброс точек падения ракет составил 3 километра, но уже первое испытание стало твердым доказательством, что подводная лодка в погруженном состоянии способна обстрелять вражеское побережье. Например, полуостров Лабрадор, Аляску или побережье Сибири!

Итак, о содержимом трюмов и контейнеров подлодок из «призрачного конвоя Гитлера» пусть пока коротко, но все же удалось рассказать. Оговорка «пока» указывает на то, что работа над этой темой продолжается, хотя открытой информации о деятельности подводных «призраков» нет и сегодня.

Вместо этого в советское время нам часто навязывалась официальная версия о низкой торпедной и морской подготовке многих германских подводников, которые, совершив до 10 арктических походов, не сумели при этом потопить ни одного советского корабля. Но вряд ли именно эта информация соответствует дей-



ствительности: скорее всего, перед их экипажами стояли совсем иные задачи. А деятельность подводных «призраков» в Арктике и сегодня остается большой тайной Третьего рейха. Тем более что обергруппенфюрер СС Каммлер строил свою империю не только на основе освоения подлодками кригсмарине морских районов Севморпути. Расчеты велись и исходя из возможности использования безлюдных районов Архангельской области и полуострова Таймыр для установления воздушного моста между Третьим рейхом и Японскими островами.

## Таймыр глазами «Kommando Japan»

Еще одним маршрутом для поставок стратегического сырья с Дальнего Востока в Германию рассматривались воздушные трансконтинентальные линии.

Одна из них была создана благодаря подписанию так называемого пакта «Молотова — Риббентропа». Конечно, вряд ли изначально она должна была содействовать реализации «Уранового проекта» нацистов, но со временем это состоялось. Однако со временем выяснилось, что гитлеровцы планировали использовать их не только для проведения транспортных операций.

Так, в 1943 году верховное командование германских ВВС (Oberkommando der Luftwaffe) провело необычно дальний разведывательный полет к Северной Америке. Важным его результатом стали фотоматериалы, положенные в основу подробной карты Нижнего Манхэттена. Когда эта карта попала в руки американской разведки, то при внимательном рассмотрении военные аналитики сделали удивительное, но... страшное открытие. Здесь были нанесены... концентрические круги, изображающие различные зоны поражения ударной волной и тепловым взрывом кварталов города Нью-Йорк. Подчеркну — это итог полета в 1943 году.

Дальнейшее изучение карты показало, что здесь были нанесены данные о предполагаемых результатах взрыва урановой



бомбы мощностью до 17 килотонн (типа сброшенного на Хиросиму «Малыша». — *Авт.*). Планы верховного командования люфтваффе оказались более чем прозрачны: разрушение одного из самых крупных финансовых и деловых центров США было бы сравнимо с военным и психологическим нокаутом для американцев. А с учетом, что Нью-Йорк одновременно был важным отправным пунктом американских войск, крупной военно-морской базой и главным транспортным узлом всего северо-востока США, то последствия этого удара не поддаются оценке. Тем более что теоретически для реализации подобного замысла нацистам было достаточно одного сверхдальнего бомбардировщика или одной океанской подводной лодки.

А таковые у нацистов имелись. Об океанских ракетноносцах нацистов, которые могли бы достичь побережья, например, штата Виргиния или Нью-Джерси, уже рассказано. А были ли у них самолеты с достаточной дальностью полета или промежуточные тайные аэродромы, способные их принять и обеспечить всем необходимым?

Хотя Германия и Япония в буквальном смысле находились в различных концах света, в 1941 году они решили обмениваться научно-технической информацией, в том числе образцами новой техники и материалов. Но доставка этих грузов стала одной из самых таинственных страниц в истории люфтваффе и кригсмарине. Более того, хотелось бы их назвать одной из самых таинственных «теней» Третьего рейха, в том числе и в советской Арктике.

Существование всей этой системы оказалось тесно связано с системой беспосадочных полетов самолетов люфтваффе над территорией СССР в Японию и в китайское марионеточное государство Манджоу Го. О тех полетах и до сих пор мало известно: имеются в основном косвенные сведения или случайно сохранившиеся документы, которые после окончания войны попали в руки союзников.

Освоение этой воздушной трассы началось еще в предвоенные годы. Так, в ноябре 1938 года совершил первый полет из Берлина в Токио самолет FW-200VI «D-ACON», которым управлял пилот



«Люфтганзы» флюг-капитан Хенке. Преодолев с одной промежуточной посадкой почти 14 тысяч километров, он успешно посадил свою крылатую машину на аэродром японской столицы. Через три месяца он же совершил беспосадочный перелет по маршруту Берлин — Нью-Йорк.

С началом Второй мировой войны расстояние до Японии значительно сократилось, так как для сверхдальних перелетов теперь можно было использовать аэродромы в Финляндии, Норвегии и России. Поэтому, когда рейхсмаршалу Герману Герингу была поставлена задача создать «воздушный мост» между Германией и Японскими островами, то его планировщики разработали несколько вариантов воздушных трасс:

- с финского аэродрома Кеми на остров Сахалин — протяженностью 6350 километров;

- с советского аэродрома Кировоград на аэродром Паото (недалеко от нынешнего китайского города Ухань), находящегося на оккупированной японцами территории, — протяженностью 6125 километров;

- с финского аэродрома у Петсамо (Печенга) или с норвежского аэродрома у Киркенеса на аэродром Цицикар (на территории Манджоу-Го) — протяженностью около 6400 километров;

- из Крыма уже на летающих лодках через Бенгальский залив, к побережью оккупированной японцами Бирмы — протяженностью до 7000 километров. Позднее к этим маршрутам добавились воздушные трассы с аэродромов Запорожье и Григорьевка (около Одессы) до аэродрома Паото, а далее — в Токио.

В октябре 1939 года один из пилотов «Люфтганзы» флюг-капитан Вальтер Майер выполнил с аэродрома Киркенес пробный рейс на специально подготовленном FW-200 (с увеличенным запасом топлива) в Японию. Однако в дальнейшем такие полеты не получили продолжения, так как по официальной версии до июня 1941 года японцы опасались спровоцировать СССР начать войну против Японии. Но, скорее всего, — это лишь официальная версия. В действительности строительство аэродрома «Базис Норд» и тайных аэродромов в Архангельской области может



указывать на то, что основная причина отказа имела не только политическую составляющую. Возможно, здесь существовали технические или организационные проблемы, о решении которых еще будет рассказано.

О полетах по «крымскому» маршруту (через Бенгальский залив) отыскать каких-либо сведений не удалось. Но известно, что в годы Великой Отечественной войны жители и милиционер из небольшого поселка на берегу реки Аксу (в районе ее впадения в озеро Балхаш) дважды наблюдали посадку «советского» трехмоторного гидросамолета, на киях хвостового оперения которого сквозь красные звезды без труда просматривались черные кресты. И эта деталь, а также количество моторов наводят на мысль, что здесь совершали посадку гитлеровские гидросамолеты типа Do-24. Конечно, можно было заявить, что это была советская летающая двухкилевая лодка типа МДР-6В, совершающая какой-нибудь сверхдальний перелет по заданию советского командования. Но это было бы откровенным заблуждением. Во-первых, советские дальние разведывательные гидросамолеты были двухмоторными, а во-вторых, местный милиционер был бы оповещен о предполагаемой посадке, либо экипаж, если это была внеплановая посадка, обратился бы к нему за помощью в установлении связи горотделением в Балхаше. А в тех случаях не было ни оповещения из горотдела милиции, хотя небольшой катерок раз в неделю обязательно обходил все прибрежные поселки. Не было и обращения воздушного экипажа собственно к милиционеру. Следовательно, это действительно был германский гидросамолет Do-24, совершавший перелет в Японию или в Индонезию. Но, к сожалению, это вся известная информация о предположительно «крымском» маршруте люфтваффе.

Летом 1942 года японцы, понимая, что Советскому Союзу в эти дни не до нападения на Японские острова, пересмотрели свои взгляды на создание «воздушного моста» из Германии. Более того, к его созданию подключились и итальянцы, которые для этих полетов создали специальную авиационную службу «*Servizi Aerei Speciali*» (SAS), имевшую более 100 самолетов с большой дальностью полета.



Первый вылет на Японские острова самолет SAS совершил 29 июня 1942 года с аэродрома Гуидония (около Рима). Через аэродром Запорожье на следующий день он приземлился на аэродром Паото, а 3 июля перелетел в Токио. Обратный перелет был также успешен, но в дальнейшем итальянцы все же отказались от подобных полетов и задачи по установлению связей с Японскими островами переложили на командиров своих подлодок.

О большинстве приведенных ранее воздушных маршрутов и аэродромах люфтваффе в послевоенные годы было известно в различной степени: об одних серьезные статьи, о других — несколько строк. О некоторых за прошедшие 60 лет только раз появлялась короткая информация в газетах. И лишь об одном (на сегодня. — *Авт.*) аэродроме, который был создан нацистами неподалеку от норвежской столицы — города Осло — было подробно рассказано уже 29 июня 1945 года в газете «Washington Post». Пока неясно, случайно эта информация попала на страницы газет в преддверии атомных бомбардировок Хиросимы и Нагасаки или нет. Скорее всего, не случайно.

В связи с тем, что заметка об этом аэродроме была короткой, приведу ее полностью:

«Офицеры Королевских ВВС заявили сегодня, что немцы в самом конце войны практически завершили приготовления к бомбардировке Нью-Йорка с “колоссального аэродрома” неподалеку от Осло.

“Сорок огромных бомбардировщиков, обладающих дальностью действия свыше 7000 миль, находились на этой базе — самой большой из всех немецких баз, какие мне только доводилось видеть”, — сказал один офицер.

Речь идет о новых бомбардировщиках, созданных компанией “Хейнкель”. Сейчас их разбирают для дальнейшего изучения. Наземный персонал базы утверждает, что самолеты готовились к налету на Нью-Йорк». Вот и весь рассказ о необычном аэродроме в Норвегии.

Известно, что в конце Второй мировой войны концерн «Хейнкель» провел специальную модернизацию своего четырехмоторного тяжелого бомбардировщика He-177, приспособив





его к доставке на большую дальность атомных, биологических и химических авиабомб. И сохранение, несмотря ни на какие территориальные и людские потери, Норвегии в своих руках прямо указывает на то, что Гитлер до последних дней не оставлял надежды применить ядерное или иное оружие против США или промышленных районов СССР. Но приходится констатировать, что отсюда эти, а также и другие типы дальних бомбардировщиков люфтваффе могли достичь не только североамериканского континента, но и районов за Уралом. Однако оказалось, у них еще более далекие планы.

Тем более еще в 1939—1940 годах нацисты стали использовать для связи с Японией вышеназванные заполярные аэродромы в Кеми, у Петсамо (Печенга) и Киркенеса.

С началом войны против Советского Союза был даже разработан арктический маршрут: Наутси (Киркенес) — северная оконечность Новой Земли — полуостров Таймыр (Чукотка) — Японские острова, для полетов по которому была сформирована специальная авиагруппа. Ее выделили из состава 2-й эскадрильи FAGr5. В состав нового формирования, получившего неофициальное наименование «Командование Япония» («Kommando Japan»), были включены 3 самолета типа Ju-290 (по другим данным — Ju-290A-2 (A-7). — *Авт.*), которые в конце Второй мировой войны поступили в подчинение вышеупомянутого обергруппенфюрера Ганса Каммлера.

Эти двухкилевые 4-моторные гиганты были спроектированы в 1938 году как транспортный самолет Ju-90. После доработки он был оборудован опускаемой подфюзеляжной рампой, существенно ускоряющей погрузку и выгрузку солдат и военной техники, и получил новые мощные двигатели BMW-801A, которые позволили довести его скорость почти до скорости истребителей, воевавших в первые военные годы в Заполярье, — Me-109 и советских И-16. Это позволяло самолетам группы под прикрытием Me-109, взлетая с аэродромов в Финляндии или Норвегии, успешно миновать Кольский полуостров, не особо опасаясь при этом советских истребителей. Командирами экипажей стали командир 2-й эскадрильи FAGr5 гауптман Хайнц Браун (самолет A-2 9V-AK),



а также 2 недавних пилота «Люфтваффе» — флюг-капитан Вальтер Майр (самолет А-3 9V-IK) и флюг-капитан Рудольф Блюме (самолет А-4 9V-KK).

Для базирования специальной авиагруппы был выбран финский аэродром Наутси, находившийся в 25 километрах от поселка Янискоски (название этого поселка вы уже встречали в разделе «Тайна памятника у реки Паз»). Запасными аэродромами были избраны финские аэродромы Васа, Кеми, Рованиemi и норвежский Киркенес.

После взлета с Наутси «юнкеры» Брауна сначала летели на северо-восток для скорейшего ухода из зоны действия советских истребителей, базировавшихся на Кольском полуострове, а после отрыва шли к северной оконечности Новой Земли, и только затем они поворачивали на юго-восток и дальше летели над малонаселенными районами Сибири в сторону озера Байкал. В конце 1990-х годов появилась информация о возможности их полетов через Чукотку к канадским островам Королевы Елизаветы. Но подтвердить или опровергнуть эту информацию пока никому не удалось.

После того как Ju-290 пролетали над восточной частью Монголии, они садились на вышеупомянутый аэродром Гаото. Но иногда следовали к Японским островам — без промежуточной посадки. А это может прямо указывать на то, что ранее, где-то в Сибири, они уже делали такую посадку. Обратный полет проходил по тому же маршруту. При этом имеется информация, что эти воздушные гиганты везли в Германию до 2 тонн вольфрама. Наравне с Ju-290 в составе командования были стратосферные Ju-290С и два огромных Ju-390А. О последних хотелось бы рассказать особо!

Гигантские военно-транспортные Ju-390А — это шестимоторные «юнкеры», которые были разработаны в 1942 году под личным контролем руководителя НСДАП Мартина Бормана. В обстановке чрезвычайной секретности на пражском авиазаводе «Летов» было построено только 3 таких машины. Они обладали дальностью полета в 12,5 тысячи километров, что позволило летом 1943 года паре этих гигантов достичь побережья США и успешно вернуться обратно.



Они совершили беспосадочный межконтинентальный перелет из Европы в Северную Америку, пролетели менее чем в 20 милях от Нью-Йорка, сфотографировали силуэты небоскребов Манхэттена. Скорее всего, создание вышеупомянутой карты с обозначением результатов авиационного ядерного удара дело рук их экипажей.

В контексте гитлеровской атомной программы этот разведывательный полет был не просто оценочным. Одновременно он был еще и проверкой американской противовоздушной обороны. И, судя по доставленным фотоматериалам, все цели, стоявшие перед воздушным экипажем, были достигнуты.

Одна из воздушных машин этого звена, по данным британской разведки, 28 марта 1945 года совершила перелет в Японию через Северный полюс. Две других в 00 часов 20 минут 21 апреля 1945 года с неизвестными высокопоставленными пассажирами и в сопровождении истребителей Me-110 направились к границе Испании. У Пиренейских гор гитлеровские истребители, закончив обеспечение, повернули на обратный курс, а воздушные гиганты направились к северо-западной части Африки. Предположительно в районе пустыни Эрг-игиди ведомый Ju-390A взорвался в воздухе, и его обломки упали в песках Западной Сахары. А ведущий продолжил свой полет в юго-западном направлении. Кто летел в этих самолетах? Неизвестно. Пустыня, как и океан, умеет хранить свои тайны. Но только Крайний Север хранит их в первозданном виде.

Уверен, что, прочтя эти строки, какой-нибудь скептик улыбнется над гипотезой о полетах нацистов через советскую территорию на Японские острова. Конечно, кроме нескольких документов, подготовленных американской разведкой в послевоенные годы (протоколы допросов гауптмана Вольфа Баумгарта и начальника штаба KG200 майора Рандель-Земпера), иных документальных подтверждений таких сверхдальних полетов пока найти не удалось. Но было бы опрометчиво списывать появление в Германии японского сырья, материалов и отдельных образцов техники из Японии только на подлодки из гитлеровского «призрачного конвоя», чьи походы к Японским островам и в Восточную



Азию сегодня не вызывают сомнения. Да и тот факт, что какие бы высокопрофессиональные летчики ни служили во 2-й эскадрильи FAGr5, какие бы ни были у них надежные машины, но любой умудренный годами службы в авиации командир обязательно предусмотрит наличие по маршруту запасные аэродромы. В том числе и на территории противника, то есть в нашем случае — на полуострове Таймыр или на Чукотке. И что особо важно — здесь их кто-то должен был встречать!

## Заполярные тайны «бранденбуржцев»

О провале операции «Страна чудес» в августе 1942 года вы уже знаете. Но есть информация, что на борту броненосца «Адмирал Шеер», пришедшего тогда в Карское море, чтобы перехватить и уничтожить 2 советских арктических конвоя, находилась десантная группа из состава 5-го батальона фашистского полка специального назначения «Бранденбург-800», которые с гордостью называли себя «бранденбуржцами».

На втором этапе «Страны чудес» они должны были высадиться в порту Диксон и захватить штаб Западного сектора Арктики. После успешной (в чем командование кригсмарине не сомневалось. — *Авт.*) боевой акции эта же группа по правому берегу Енисея должна была пройти к Дудинке и к Норильску и поднять восстание в так называемом «Норлаге». Им должны были помогать советские военнопленные, отобранные и подготовленные инструкторами «Предприятия „Цеппелин“», которые к этому времени уже находились на одной из тайных баз на берегу Енисея.

Но, после прочтения предыдущего раздела о полетах «Kommando Japан», появляется новое направление их деятельности. Возможно, именно они должны были отыскать удобные площадки для дальних «юнкерсов» и обосноваться здесь для последующих встреч этих самолетов, например, где-нибудь у озера Таймыр или у Хатангского залива.

Разведывательно-диверсионное подразделение Главного управления имперской безопасности (РСХА) «Предприятие



«Цеппелин»» («Unternehmen «Zeppelin») было специально создано в марте 1942 года для политического разложения СССР. Оно вошло в состав управления АМТ-VI (управление оперативных отделов СД-заграница Главного управления имперской безопасности) и сразу же было подчинено непосредственно бригаденфюреру СС и генерал-майору войск СС Вальтеру Шелленбергу. Пока у Гитлера существовала надежда на успех блицкрига на Востоке, в абвере не особо расстраивались, если заброшенным диверсантам не удавалось осесть в глубоком тылу советских войск. Чаще всего они довольствовались захватом советских стратегических и оборонных объектов неподалеку от линии фронта либо нарушением советских транспортных коммуникаций в ближних тылах РККА.

Типичным примером для того времени служит высадка фашистских десантов в августе 1942 года в Мурманской области и в сентябре того же года в Вологодской области.

В первом случае в ночь с 28 на 29 августа фашистские диверсанты из состава 18-й роты 5-го батальона специального полка «Бранденбург-800» десантировались с самолетов в районе железнодорожной магистрали Ленинград — Мурманск и совершили здесь две диверсии, почти на сутки прервав связь Кольского полуострова с центром страны. Во втором случае спецгруппа того же батальона высадилась с 10 транспортных «юнкерсов» у моста через реку Вычегда (граница Вологодской и Архангельской областей). Из-за внезапности нападения вся охрана нашего стратегического объекта была полностью уничтожена. Мост был захвачен в исправном состоянии. Однако в течение ближайшего часа он был отбит заключенными из соседнего лагеря ГУЛАГ, которые по чистой случайности в тот день работали на берегу Вычегды. При этом все вражеские парашютисты были перебиты.

Сегодня известно, что один из документов, разработанных «цеппелиновцами», предлагал для решения своих главных задач, начиная с лета 1942 года, проводить массовую заброску разведывательных, повстанческих и диверсионных групп в районы крупнейших и наиболее удаленных лагерей, входивших в систему ГУЛАГ, которых в сибирской тайге и в заполярной тундре было более чем



предостаточно. Подготовка будущих руководителей восстаний, их помощников, радистов и саперов проводилась в разведывательно-диверсионной школе «Гауптлагерь Яблонь» или «Особая часть СС» (близ польского города Люблин). Их отбор проводили специальные структуры разведывательно-диверсионных школ при штабе «Валли» (специальный орган по координации и руководству разведывательной и диверсионной деятельностью на Восточном фронте). Преимущество отдавалось бывшим военным служащим Красной армии: офицерам-саперам и офицерам-связистам, как специалистам с широким кругозором. Считалось, что если спецгруппа «Предприятия “Цепелин”» вместе с «бранденбуржцами» поднимет несколько восстаний, например, в «Норлаге» или на побережье Енисея среди так называемых «врагов народа», то глубокий советский тыл вдоль западных районов Севморпути на долгое время будет совершенно парализован. Одновременно эти же восстания должны были оттянуть на себя часть дивизий Карельского фронта, что, в свою очередь, позволило бы горным стрелкам генерал-лейтенанта Дитля быстро захватить порт Мурманск, незамерзающий Кольский залив и перерезать Кировскую железную дорогу. И окончательно прекратить поставки через северные порты СССР военных грузов по ленд-лизу.

Произошло хотя бы одно такое восстание или нет — сказать сложно. Однако в недавно открытых документах контрразведки «Смерш» Северного флота сохранилась информация о посещениях летом 1942 года (а также в 1943 году. — *Авт.*) нацистскими подлодками отдаленных районов и островов в юго-восточной части Карского моря. Здесь было указано, что нацисты высаживали одиночных разведчиков и забирали на борт каких-то людей из здешних становищ. В этих же документах удалось найти информацию об обнаружении подпольной немецкой радиостанции в поселке Ошмарино (устье реки Енисей).

За взаимодействие будущих повстанцев с «бранденбуржцами», а возможно, и за высадку специальных групп для обеспечения деятельности «Kommando Japan», отвечал руководитель «Политического центра борьбы с большевизмом» (ПБЦ) бывший командир 102-й стрелковой дивизии 21-й армии полковник



И. Бессонов. До своего назначения командиром 102-й СД полковник Бессонов был начальником отдела боевой подготовки Главного управления Погранвойск НКВД СССР и хорошо знал места расположения северных лагерей ГУЛАГа. На случай успеха «бранденбуржцев» он даже начал готовить из «цепелиновцев» 2 воздушных десанта (общей численностью до 6 тысяч штыков). Одну десантную бригаду планировалось высадить в район Сыктывкар — Сольвычегодск — к юго-востоку от Архангельска. Другую — в район Сибирской железной дороги. Именно для будущих повстанцев в трюмах «Адмирала Шеера» и находились запасы легкого стрелкового оружия. Однако, как показала история, благодаря мужеству и самоотверженности советских моряков и полярников оба этапа операции «Страна чудес» провалились, и командиру гитлеровского броненосца ни с чем пришлось вернуться в Норвегию. Правда, пересаживалась ли десантная группа «бранденбуржцев» на обеспечивавшие его рейд в Карское море подводные лодки или некое судно снабжения у Новой Земли — достоверно установить не удалось. Хотя известно, что несколько встреч рейдера с «арктическими волками» в районах восточнее Новоземельского архипелага все же состоялись.

Через год одна из главных команд «Предприятия “Цепелин”» была переименована в «Руссланд-Норд» и под руководством обергруппенфюрера СС, генерала полиции и генерала войск СС Фридриха Еккельна была нацелена на ведение разведывательной деятельности на территории советского Заполярья и в Приуралье. Более того, начиная с июля 1943 года ее агентов стали забрасывать уже и в районы Северного Урала. Для этого использовались самолеты из специальной группы люфтваффе и подводные лодки из «норвежских» флотилий кригсмарине.

Подготовка дальних разведчиков и диверсантов абвера была возложена на разведывательно-диверсионную школу в финском городе Рованиemi, работавшую как абвергруппа АГ-214 при 20-й горной армии. Позже эта спецшкола была переведена в польское местечко Сулеювек и была включена в абверкоманду АГ-204.

Для полетов в советское Заполярье 204-я абверкоманда, как и прежде, использовала самолеты-перевозчики из специальных



авиаэскадрилей люфтваффе. При этом, забрасывая агентуру в тылы Карельского фронта, она использовала тайные аэродромы в Архангельской и Вологодской областях. Далее, за Уралом и по Северо-Сибирской низменности фашистские диверсанты следовали пешим порядком или «по возможности». Всем дальним группам обязательно придавался подготовленный радист с УКВ-передатчиком, который обеспечивал связь «цепелиновцев» с вынесенным (подвижным) приемо-передающим радиоцентром (в первую очередь находящихся на германских подводных лодках, патрулирующих в юго-восточной части Баренцева и в южной части Карского морей).

Начиная с лета 1943 года воспитанники «Предприятия «Цепелин» приступили к выполнению специальных заданий по проведению диверсий на железнодорожном транспорте, уничтожению баз и складов с продовольствием и иных значимых объектов в советском Заполярье. Попутно им вменялось проводить на «своей» территории антисоветскую пропаганду и совершать убийства офицеров Красной армии и НКВД. В последние годы Великой Отечественной войны агентам, которых забрасывали в северные районы Советского Союза, стали давать задания на установление связи с переселенцами, которые проживали в районах лагерей системы ГУЛАГ и по организации из них повстанческих отрядов. При этом было особо учтено, что после «освободительного» похода в восточные области Белоруссии и Украины, то есть августовского (1939 года) похода советских войск в Польшу, более 140 тысяч пленных поляков было насильственно вывезено на Крайний Север и направлено на лесоразработки.

Сегодня известно о высадке в 1943 году двух небольших фашистских десантов: летом в Кожвинском районе Коми АССР, а в конце года — под Сыктывкаром. Вражеские десантники в первую очередь должны были прервать перевозки угля с Воркутинского и Ухтинского месторождений, а затем действовать по отдельному плану «Предприятия». Что за отдельный план? Пока до конца не известно, но кое-что удалось отыскать!

Неожиданно летом 1943 года Бессонов был арестован и помещен в зондерлагерь Заксенхаузен, а его Политцентр — распущен.





И «глобальные» диверсионные планы нацистов росли, как грибы после летнего дождя.

К лету 1944 года «Предприятие “Цеппелин”» подготовило несколько крупных групп (до 100 человек каждая) для высадки в районах рек Волга и Кама. Здесь после проведения взрывов мостов, согласованных по времени, они должны были отрезать от фронта военные заводы, находящиеся за Уралом. Эти же десанты могли обеспечить прием летающих лодок люфтваффе из Крыма через Бенгальский залив к побережью Бирмы или с аэродромов Запорожье и Григорьевка (около Одессы) до аэродрома Паото. Правда, вряд ли столь массовая высадка воздушного десанта в глубоком советском тылу была технически возможна. Но часть наименее фантастических планов, возможно, даже была реализована.

Так, в 1960-е годы военные моряки Северного флота участвовали в боевом тралении в Обской губе. Двое из них, участники похода береговой партии, вспомнили об удивительной встрече с неизвестным, который и не подозревал, что Великая Отечественная война более 15 лет как закончилась. А дело было так!

После тяжелого перехода по побережью Гыданского полуострова североморцы, входившие в состав береговой партии, разложили костер и стали готовить ужин. Неожиданно моряков, которые собирали дрова, тихим голосом окликнул незнакомец с охотничьим дробовиком. Изначально возникшее недоверие между североморцами и неожиданным гостем не сразу, но было преодолено. Перед возвращением в тайгу он признался, что в свое время большая группа заключенных, перебив лагерную охрану, бежала в тайгу, где и скрывалась долгие годы. Вряд ли ему захотелось покрасоваться перед молодыми североморцами, тем более что в береговой партии было несколько офицеров. В то же время, вооруженный отличным охотничьим ножом и дробовиком, он не испугался рассказать о своем побеге.

Тогда североморцы были крайне удивлены и озадачены подобной встречей. Сегодня же этому никто не удивляется, так как в конце 1990-х годов действительно стало известно о бунте заключенных в лагпункте Лесорейд, который произошел в январе 1942 года.



Поначалу оно имело успех, и повстанцам даже удалось захватить местный районный центр — поселок Усть-Уса, расположенный к северу от Печоры. Они намеревались поднять массовое восстание зеков и в соседних лагерях, но в район Лесорейда были оперативно стянуты войска НКВД, и восстание было безжалостно подавлено. Вряд ли гости у костра североморцев были участниками этого восстания, но сколько в районах Северного Урала было ГУЛАГовских лагерей?

Не менее интересным был другой случай: в конце 1980-х в одном из «забытых богом» малых поселков на берегу Обской губы был случайно обнаружен участник фашистской спецгруппы, заброшенной сюда именно «Предприятием “Цеппелин”».

Сегодня весьма сложно отыскать, а тем более опознать «лежки» и укрытия «цеппелиновцев»: брошенные землянки сровнялись с землей и заросли деревьями, избы промысловиков — сгнили и развалились. Однако кое-какие следы еще здесь можно найти.

Так, в конце 1990-х годов на берегу южного колена Гыданской губы были найдены специальный контейнер, а неподалеку — останки парашютиста в офицерской форме Красной армии. Оба парашюта зацепились за кроны более полувека растущих деревьев и подняли контейнер и останки офицера на более чем 2-метровую высоту. В карманах разорванного зверьем комбинезона погибшего было найдено разорванное и давно истлевшее удостоверение личности на имя старшего лейтенанта войсковой части 51072 Рыбникова Михаила Сергеевича. Здесь же находились обрывки: командировочного предписания от 20 февраля 1944 года, офицерской расчетной книжки, комсомольского билета, вещевого книжки командира Красной армии, продовольственного аттестата, проездного литера и еще каких-то справок. В контейнере находились: портативный радиоприемник типа «Blaupunkt» в исправном состоянии, выпуска 1942 года, в специальном металлическом корпусе индивидуального исполнения с комплектом запасных ламп и элементов питания, 4 пистолета-пулемета МП-40, с большим запасом патронов, пистолет ТТ и пистолет «вальтер» № 2, также с большим запасом патронов, трехлитровый бачок с якобы трофейным спиртом, более 20 ки-



логграммов различных продуктов, преимущественно германского и норвежского происхождения, и 2 миллиона поддельных советских рублей. Когда останки парашютиста сняли с дерева, то за подкладками его яловых сапог были найдены безупречные по реквизиту и содержанию временные удостоверения личности на имя сотрудника НКГБ Ямало-Ненецкого национального округа старшего лейтенанта Лобова Тимофея Осиповича и на имя сотрудника НКГБ Таймырского национального округа лейтенанта Борисенко Осипа Николаевича.

Сразу же стало ясно, кто был этот парашютист! Однозначно — не погибший советский офицер! Вряд ли он был агентом-маршрутником или агентом-фланером — поблизости не было железных дорог. Скорее всего, это был немецкий агент стационарного наблюдения. Единственное, что в определенной мере дает нам подсказку, так это дата командировочного предписания. Дело в том, что еще летом 1943 года в недрах РСХА возник план тайной операции под кодовым наименованием «Ульм», которая предусматривала высадку большой группы «бранденбургцев» на Урале. Ее основной целью было проведение диверсий на крупных советских оборонных заводах, и в первую очередь в Магнитогорске, Челябинске и Свердловске. Дополнительной задачей была организация «повстанческих» групп из дезертиров и уголовников в обширном районе, замкнутом в треугольнике Воркута — Амдерма — Норильск. Группу предполагалось регулярно снабжать по воздуху оружием, деньгами и продовольствием. Кстати, специалисты, внимательно осмотревшие обрывки документов, подтвердили высокое качество их изготовления по фактуре обложки, плотности бумаги, штампам и печатям. И только блестящие скрепки в книжках показали на их далеко не советское изготовление. Похоже, погибший парашютист был диверсантом одной из «ульмских» групп. Почему одной? Да потому, что благодаря послевоенному открытию некоторых материалов из архивов ФСБ РФ нам известна судьба другой «ульмской» группы.

18 февраля 1944 года ее десантировали с борта четырехмоторного «юнкерса» над Уральскими горами. Но из-за ошибки штурмана самолета вместо района Челябинска все 6 диверсантов



были сброшены на парашютах над глухой тайгой в районе Соликамска. При высадке один диверсант повис на дереве, получив при этом тяжелые травмы, — замерз. Трое других, безуспешно искавшие контейнеры с продовольствием, окончательно изголодавшиеся и сильно обмороженные, — застрелились. И только двое, случайно наткнувшись на охотничью избушку и отыскав несколько контейнеров, 4 месяца прожили в тайге, а затем вышли к ближайшему железнодорожному разъезду и сдались. Они-то и рассказали, что на борту самолета было несколько диверсионных групп.

Итак, неудача «Страны чудес» подхлестнула создание в советском Заполярье секретных баз, в том числе для метеорологической или ледовой разведки, а также для аэродромного обслуживания. Эта активность и наводит на мысль, что десантники-«бранденбуржцы» также могли высаживаться с подлодок на арктические острова и побережье Сибири. Тем более что первая группа германских полярников («бранденбуржцы» или нет — неизвестно. — *Авт.*) была высажена в 1942 году на острова архипелага Норденшельда. Правда, результаты и длительность ее работы остались неизвестными.

На следующий (1943) год в безлюдные и отдаленные арктические районы стали уже массово высаживаться специально подготовленные, предположительно метеорологические экспедиции, которые работали на местах до начала таяния льдов. Отдельные экспедиции прибывали на базы, специально подготовленные военностроительным ведомством Тодта, но большинство высаживалось непосредственно на необорудованное побережье. Что они делали здесь, а также в удаленных стойбищах? Неизвестно! И даже сегодня это остается тайной советского Заполярья.

Завершая эту главу, хотелось бы отметить и признать, что пресловутый «Урановый» или иной проекты Третьего рейха могли оставить заметный след не только в Филиппинском море, под чешским Пльзнем или в горах Нижней Силезии, но и в советской Арктике, и даже на Чукотке. Ниже об этом еще будет рассказано дополнительно.

Пока же можно уверенно сказать, что окончательный вывод «легенды союзников» относительно серьезного отставания нацистов от союзников в гонке за обладание ядерным оружием



стала в лучшем случае не соответствующей действительности, а в худшем — сознательной ложью. Что вернее — покажут история и время. Ведь они всегда были непредвзятыми судьями, которые через десять лет, или через столетие, или через иной срок, но обязательно находили следы даже простого присутствия самых засекреченных проектов и людей. Даже — в арктических пустынях. Они же могут бросить арктическую «тень» на многочисленные смерти обергруппенфюрера СС Ганса Каммлера, исчезновение из осажденного Берлина обергруппенфюрера СА и СС Мартина Бормана, а также подозрительную гибель генерала Джорджа Паттона, первым увидевшего результаты работы «черной империи СС» Каммлера.

## **ГЛАВА 4.**

# **АРКТИКА ХРАНИТ СЛЕДЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА**

Для лучшего понимания событий военной поры, о которых будет рассказано, посмотрим на состояние районов Северного морского пути к началу Великой Отечественной войны. При этом приходится констатировать, что Севморпуть до начала Великой Отечественной войны никогда не рассматривался советским военным руководством как вероятный театр военных действий.

Основой для подобного заблуждения служили взгляды военных теоретиков, сформированные в XIX столетии и первой четверти XX столетия, когда считалось, что арктические моря и берега из-за своей географической недоступности не имеют военного значения. Все военное значение Севморпути ограничивалось только возможностями его использования для межтеатровой переброски кораблей РККФ по контролируемой только СССР морской трассе. Для этого в начале 1941 года в Главном Морском штабе РККФ началось формирование специального Северного (Полярного) отдела, на который возлагалась разработка вопросов оперативного использования арктических морей на участке от новоземельских проливов до Берингова пролива, а также организация и руководство проводкой кораблей флота от портов их специального оборудования до портов назначения. Однако война в эти планы внесла существенные корректуры, и вскоре после 22 июня 1941 года, по сути, так и не начав работу, Северный отдел ГМШ РККФ прекратил свое существование. Часть стоявших перед ним задач была перераспределена между управлениями и отделами Главного Морского штаба, а часть — возложена на штабы Северного и Тихоокеанского флотов.



Самый ближний к Архангельску морской порт Диксон начали строить лишь в 1938 году. Ему предстояло стать бункеровочной базой и портом-убежищем для ледоколов и транспортов. До начала боев в Арктике здесь был сооружен дом для радиостанции и построен 60-метровый угольный причал у острова Конус, где был создан небольшой запас угля. Но советские суда в этот порт не сильно стремились: на Диксоне не было возможности получить пресную воду. И чтобы пополнить ее запас, нашим транспортам, идущим по Севморпути, приходилось заходить в устье реки Енисей, то есть более чем за 120 миль от Диксона.

Следующий порт на Севморпути — Тикси. В предвоенное время его строили для приемки и переработки грузов, направлявшихся в Якутию, и частично для вывоза леса и каменного угля из бассейна реки Лена. Здесь имелось несколько причалов, портовых мастерских и небольшой запас угля. Но из-за мелководности порта эти причалы могли пользоваться лишь суда с осадкой не больше 5 метров. Остальные были вынуждены стоять на рейде. Правда, здесь все же были созданы гидроаэродром и радиоцентр.

В восточном секторе самым дальним был порт в бухте Амбарчик. Построенные здесь причалы допускали в малую воду подход к ним только речных судов с осадкой не более 1,5 метра. Для других все грузовые операции осуществлялись на открытом всем ветрам рейде, расположенном более чем в 10 милях от бухты. Уголь для судов доставлялся на речных судах по реке Колыма.

В те годы самыми развитыми на Севморпути были восточные порты Певек и Провидения.

Первый из них принадлежал тогда узкоизвестному «Дальстрою», однако и здесь первый причал для морских судов был сооружен только в 1942 году. Ранее все грузовые операции проводились лишь на рейде. Этот порт создавался и рос вместе с Чаунским промышленным горнорудным узлом и располагал удобной якорной стоянкой, гидроаэродромом и радиостанцией.

Порт Провидения был основной бункеровочной базой в восточной части Севморпути. К началу войны здесь имелся причал с запасами угля, гидроаэродром и радиостанция. Запасы пресной воды пополнялись в соседней бухте Хед.



Развитие аэродромной сети в советской Арктике перед войной находилось также в зачаточном состоянии: до 1938 года на арктическом побережье не было ни одного сухопутного аэродрома. В дальнейшем все привлекающиеся для ледовой авиаразведки в Карском море самолеты Полярной авиации базировались исключительно на естественные, чаще всего необорудованные, не имеющие ремонтных возможностей, аэродромы. Посадочные же площадки имелись только в районе Нарьян-Мара (в 36 километрах от города), на песчаной косе у поселков Амдерма и Уст-Кара. В иных местах сухопутные самолеты могли приземляться только зимой на лыжах на ледяной покров заливов и бухт. Только летающие лодки Полярной авиации летом могли садиться в бухтах и лагунах у полярных станций, но как только здесь образовывался молодой лед — ледовую разведку приходилось прекращать. В период полярной ночи и во время весенней и осенней распутицы полеты в Арктике не производились вовсе.

Служба наблюдения и связи Северного флота (СНис СФ), на которую был возложен контроль за прибрежными районами Баренцева и Белого морей, также находилась еще в «детском возрасте». И районы ее ответственности были весьма и весьма сложными: безлюдье и абсолютное бездорожье. При этом строительство здесь радиоцентров и линий релейной связи превратилось в дело крайне сложное, ведь вести его приходилось в условиях вечной мерзлоты. Однако и после установления линий связи радиобмен в арктических районах было крайне сложен. Особенно на коротких волнах, заметно ослабленных в ионосфере.

Для повышения качества и дальности связи североморским радистам приходилось работать на средних волнах или на УКВ. Но и здесь, при отсутствии наземных ретрансляторов, против строительства которых все также «бастовала» Арктика, радиосвязь была не намного лучше. В общем — замкнутый круг! Серьезным подспорьем в этой работе стали радиостанции полярных станций и Управления полярной авиации Севморпути. В 1940 году на арктическом побережье и на островах наших заполярных морей действовало свыше полусотни радио- и метеорологических станций, из которых 35 находились к западу от меридиана





мыса Челюскин. А теперь сравните их количество с тысячами километров, протянувшихся от новоземельских проливов до Берингова пролива, и вы поймете, почему нацисты довольно смело шли в районы наших арктических морей. А кое-кто из них даже навсегда оставил здесь о себе различную память. И по большей части — загадки и тайны.

## Загадка U362

Сложно не согласиться, что, несмотря на все победы над Арктикой в 1930-е годы, значение арктического морского направления в СССР явно недооценивалось, а вопросы защиты арктических районов и безопасности здешних морских сообщений практически не разрабатывались. Ведь проникновение гитлеровцев за новоземельские проливы и далее на восток не предполагалось, а, следовательно, не предусматривалась потребность в развертывании базирования флота и авиации, а также системы наблюдения и связи не только в Карском море и далее, но и в восточной части Баренцева моря. До начала войны перед Северным и Тихоокеанским флотами каких-либо задач по освоению арктических районов и организации здесь береговой обороны не ставилось. И результаты такой «забывчивости» очень скоро сказались на обороноспособности нашей страны.

После начала боев командование Северного флота столкнулось с серьезной, но более — смертельно опасной, проблемой: обеспеченность наблюдения за морской обстановкой и служба оповещения о приближении вражеских кораблей или самолетов была удовлетворительной лишь в районах Главной базы Северного флота и Горла Белого моря. Дальше на восток дела обстояли много хуже. Так, по данным М. Загребельного, приведенным в «Морском сборнике» за 2003 год, от Канина Носа до острова Вайгач на 30 миль побережья приходился только 1 пост наблюдения. На побережье Карского моря каждому посту в среднем приходилось контролировать уже 100 миль. А на Новой Земле каждому посту было нарезано даже 380 миль ответственности. Стоит ли удивлять-



ся тому, что, разведав районы Новой Земли еще в первую военную осень, и после уяснения наших реальных возможностей в западном секторе Арктики, в июле 1942 года нацисты направили сюда рейдер и подводные лодки. Причем не только для ведения боевых действий на трассе Севморпути. А командующему Северным флотом вместе с флотским штабом пришлось срочно «засучить рукава»: с 1941 по 1944 год в западном секторе Арктики было открыто 115 штатных и более 450 нештатных постов наблюдения СНиС. Но эти усилия шли уже «вдогон»! Поэтому не будем удивляться чрезвычайной самоуверенности фашистов, которые задолго до начала Второй мировой войны начали подготовку к походам в советскую Арктику.

Уважаемый читатель, о полете «Графа Цеппелина» и переходе по Севморпути крейсера «Комет» вам уже известно! А сколько было неизвестных нам полярных плаваний германских транспортов и метеосудов? А сколько в годы войны сюда приходило гитлеровских подлодок? Но лишь некоторые из них оставили следы своего присутствия.

Вот как рассказывает об одной из получивших подтверждение побед наших североморцев над вражеской подлодкой «Боевая летопись Военно-Морского Флота». В связи с тем, что эта книга сегодня стала большой редкостью, а ветеранов, участвовавших в той исторической атаке, уже с нами не осталось, то приведу рассказ об атаке полностью. Тем более что об этой атаке в советской литературе существуют самые различные версии. Начну с наиболее известной версии: «В 5 ч. 15 мин. 26.08 (1944 г. — *Авт.*) радиостанция на м. Челюскина приняла радиogramму от гидрографического судна “Норд” (капитан В.В. Павлов), совершавшего переход от м. Стерлегова для включения маячных огней на о-вах Кравкова, Ригнес и Белуха: “Всем, Всем, я “Норд”, обстрелян подводной лодкой противника”, после чего связь с судном прервалась. Как впоследствии выяснилось, “Норд” был встречен германской подводной лодкой “U-957” (стлейтенанта Шаар) и уничтожен артиллерийским огнем. 18 человек его экипажа были убиты и двое были взяты в плен.

На поиск подвергшегося нападению судна и вражеской подводной лодки командир Карской военно-морской базы капитан 1-го ранга С.В. Киселев вечером того же дня выслал только что



прибывший на рейд острова Диксон тральщик "Т-116". Не обнаружив "Норд" у м. Стерлегова, а также у о-вов Белуха, Кравкова и Рингнес, тральщик вечером 27.08 направился к островам Крузенштерна, но не встретив ни "Норд", ни противника и израсходовав весь запас топлива, в 4 ч. 30.08 возвратился на о-в Диксон. Одновременно с "Т-116" поиск судна вели гидросамолеты, совершившие за четверо суток шесть самолето-вылетов.

Через сутки "Т-116" вновь вышел в море с той же задачей. Осмотрев б.Воскресенского, б.Коломийцева, п-ов Де-Колонга и район к северу от о-вов Белуха и Рингенес, 3.09 он направился к о-ву Сложный.

5.09 в 5 ч., получив приказание возвращаться на о-в Диксон, тральщик лег на обратный курс, но в 8 ч. 32 мин. в 10—12 милях от о-вов Мона в редком тумане обнаружил силуэт подводной лодки. Командир "Т-116" капитан-лейтенант В.А. Бабанов объявил боевую тревогу и полным ходом повел тральщик навстречу противнику. Прибыв в точку обнаружения силуэта, "Т-116" в 9 ч. 40 мин. сбросил глубинную бомбу. Через две минуты после взрыва сигнальщик краснофлотец С.А. Нагорнов в 1,5—2 кб справа по курсу обнаружил перископ. Преследуя противника, тральщик произвел четыре залпа из миномета и сбросил глубинные бомбы. В результате одной из атак на поверхности моря появились воздушные пузыри и пятна соляра. Командир "Т-116" доложил в штаб Карской военно-морской базы о потоплении вражеской подводной лодки и об израсходовании боезапаса.

Получив донесение от "Т-116", командир Карской военно-морской базы направил "БО-206" (ст.лейтенант И.Я. Любченко), который утром 6.09 доставил на тральщик боезапас.

С приходом "БО-206" атаки на подводную лодку возобновились. Всего оба корабля выпустили 132 бомбы из бомбометов и сбросили 48 больших глубинных бомб, еще четыре ПЛАБ-100 сбросил утром 7.09 гидросамолет "Каталина" 44-го смешанного авиационного полка, прилетевшего с о-ва Диксон. Подобрал с воды кожаный комбинизон, ящик от гирокомпаса



и другие предметы, "Т-116" около полудня 7.09 покинул район атаки и утром 8.09 прибыл на рейд о-ва Диксон. Поздно вечером 9.09 туда же возвратился и "БО-206", остававшийся на сутки на месте гибели подводной лодки.

В результате обследования места атаки водолазами, прибывшими на пароходе "Герцен", было установлено, что на дне лежит подводная лодка "У-362".

После окончания Второй мировой войны выяснилось, что эта подлодка все той же VII серии была сравнительно новой: спущена на воду в феврале 1943 года. За полтора года под командованием обер-лейтенанта Людвиг Франца она совершила 5 боевых походов, но не потопила и не повредила ни одного вражеского боевого корабля или торгового судна. В последнем походе у нее на борту был 51 подводник, что несколько отличает ее команду от экипажей подлодок той же серии, но действовавших, например, в Балтийском или Северном морях, в составе которых выходило от 43 до 45 человек. Конечно, здесь могли находиться молодые подводники, только-только прошедшие курс обучения в школе подводного плавания и еще не допущенные к самостоятельному управлению боевыми постами корабля. Но в военное время подобная практика была большой редкостью. Скорее всего, здесь могли быть моряки, которые направлялись с тайной арктической базы на отдых. Например, в Лиинахамари, где действительно была база отдыха германских подводников. И даже... существовал для них публичный дом. Если это предположение верно, то вполне реально, что трагиком капитан-лейтенанта В. Бабанова потопил не боевого «арктического волка», а транспортную подлодку. И еще!

Знакомство с боевой историей У362 навело на весьма любопытные размышления, которые, правда, больше подошли бы к рассказу о деятельности «призрачных субмарин», но оставим данное замечание именно здесь.

Хотелось бы отметить, что совершенные экипажем У362 пять боевых походов и отсутствие в них побед можно было расценить, что обер-лейтенант Франц был плохим подводным командиром, а экипаж слабой, плохо отработанной



командой. И в этом было бы серьезное заблуждение читателя. Но это же абсурд! Кригсмарине несет огромные потери в битве за Атлантику, судостроительная промышленность Третьего рейха «надрывается и хрипит», чтобы число боеспособных подлодок кригсмарине было достаточным не только для восполнения этих потерь, но еще и начала боевых действий в самых удаленных районах Южной и Центральной Атлантики, Индийского и Тихого океанов. А здесь благодущие: боевые подводные лодки выходят на легкую прогулку, для «галочки» в отчетности или в докладе гроссадмиралу Дёницу. Или, того смешнее, «в боевых походах не участвовала». Вряд ли кто поверит, чтобы командиры флотилий, которые получили свои высокие звания «корветтен-капитан» и «фрегаттен-капитан» в морских походах, были благодущны к многочисленным «безуспешным походам» или многолетней стоянке в базе подчиненных им подводных командиров. Да, если судить по открытым данным, такие командиры не росли в воинских званиях. Но! И с должности их не снимали. И многие из них успешно остались на своих местах до конца войны. Весьма странно!

А может, стоит посмотреть на эту странную дисциплинарную практику с иной стороны?

Например, во многих армиях мира, особенно в специальных частях и разведке, существовала практика двойных званий. Одни звания офицер получает официально в соответствии с открытыми приказами, которые можно проследить по его личному делу в Министерстве обороны. А другие звания он получает по закрытым приказам различных государственных ведомств в зависимости от реальных заслуг. И эти звания можно было проследить только по секретным досье. Таким образом, получается, что командиры гитлеровских подлодок из «призрачного конвоя фюрера», например, тот же Людвиг Франц, даже после многочисленных, якобы «безуспешных походов» оставался на хорошем счету, например, у командира 13-й флотилии. Для маскировки своей истинной деятельности в кадрах кригсмарине они оставались в одном воинском звании в течение всей войны.



Но тогда, чтобы разгадать тайну U362 и его экипажа, которые и сегодня хранит Карское море, надо поднять ее на поверхность. Или, по крайней мере, обследовать содержимое ее трюмов и цистерн. И это сразу же поможет приоткрыть завесу тайны над некоторыми пропавшими без вести «арктическими волками»

## **Легенда «Манфреда фон Рихтхофена», или Как «волки» Дёница исчезли в советской Арктике**

Считается, что корабли, подлодки и самолеты Северного флота за годы Великой Отечественной войны уничтожили в Заполярье две гитлеровские подводные лодки. Это торпедированная советской подлодкой С-101 в августе 1943 года U639 и потопленная советским тральщиком Т-116 в сентябре 1944 года U362. После того как во время работы над книгой удалось познакомиться с полным списком построенных в Третьем рейхе подводных лодок, то выяснилось, что в Арктике исчезло из них более 10 гитлеровских субмарин. И это без учета возможных подводных «двойников», которые вполне могли быть включены в состав «призрачного конвоя» или арктической «эскадры А». Сразу же хотелось бы пояснить о каких подводных лодках-двойниках идет речь.

В 2009 году в московском издательстве «Вече» вышла книга «Загадки Шестого континента». Один из ее разделов был посвящен некоему секретному авианосцу Третьего рейха. За основу раздела был взят рассказ Ганса-Ульриха фон Кранца в книге «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде». На первый взгляд, этот рассказ выглядел как «наивная фантастика», но когда удалось познакомиться с таким серьезным справочником по иностранным флотам, как «Jane's Fighting Ships» за 1936—1945 годы и журналами «Морской сборник» за тот же период, то подобное мнение изменилось. Более того, помогло иначе взглянуть на пропавшие в Арктике гитлеровские подлодки. Итак, разберем появление у Третьего рейха кораблей-двойников на примере широко известного авианосца «Граф Цеппелин», о



непродолжительной жизни которого уже давно спорят военные историки во всем мире.

Немцы всегда были большими мастерами на запутывание любых сторонних наблюдателей или чужих разведок. Так, хотя бы случай с продажей Советскому Союзу тяжелого крейсера «Лютцов» (последний из кораблей типа «Адмирал Хиппер») зимой 1940 года в счет некой компенсации, в том числе и за предоставление Германии тайной базы на Кольском полуострове.

Чтобы скрыть сам факт продажи этого корабля, в «Лютцов» был тут же переименован броненосец «Дойчланд», который прежде, до конца 1939 года, успешно вел рейдерские действия в Атлантике. В послевоенной литературе официальной причиной неожиданного переименования было заявлено, что Гитлер, мол, опасался, что потопление или вывод из строя «Дойчланда» будет с радостью воспринято англичанами и в то же время серьезно отразится на моральном духе сражающегося германского народа. И корабль под названием «Лютцов» успешно продолжал боевую службу в составе кригсмарине до 1945 года.

В Советском Союзе, почти сразу же после приведения «Лютцова» на ленинградский Балтийский завод (№ 189), ему, наравне с новыми советскими боевыми кораблями, присвоили номер проекта (проект 83) и было дано новое название — «Петропавловск». Так надолго были скрыты следы этой любопытной сделки и одновременно — существования секретной «Базис Норд».

Второй пример расчетливой маскировки и серьезного подхода немцев к легендированию своих военных замыслов — это переход вспомогательного крейсера «Комет» вдоль берегов нашей Сибири, о котором уже было рассказано. В зависимости от района движения он был замаскирован под транспортное судно, идущее под флагом различных стран. И, что самое интересное, легенда его перехода была продумана в германском Главном штабе руководства войной на море до мелочей. Для этого руководству Главсевморпути даже пришлось изменить план летней навигации для настоящего ледокольного парохода «Семен Дежнев»: его, прежде чем направить для обеспечения зимнего завоза на Шпицберген, с той же целью отправили на удаленные полярные острова Кар-



ского моря. То есть в районы, через которые шел «Комет». А уж затем, в тяжелейших ледовых условиях, настоящим «дежневцам» пришлось пробиваться к Шпицбергену. Таковы общеизвестные примеры маскировки боевых кораблей кригсмарине под различных двойников.

Но самым красноречивым примером существования в Третьем рейхе кораблей-двойников может стать легенда о недостроенных авианосцах типа «Граф Цеппелин», согласно которой головной гитлеровский авианосец все же был достроен и в 1940 году исчез в Антарктике.

В послевоенное время практически все советские и российские военные историки, да и военные историки за рубежом, убеждали нас, мол, фашистская Германия построила или почти построила всего 2 авианосца типа «Граф Цеппелин».

Когда советские войска вошли на улицы Киля, то первый из них — именно «Граф Цеппелин» оказался спущенным на воду и находился в большой степени готовности, а второй — «Петер Штрассер» (его чаще всего называли авианосцем «В») — находился на стапеле.

Но фон Кранц рассказывает о каком-то более крупном нацистском авианосце, который под названием «Манфред фон Рихтхофен» в составе особого корабельного соединения экспедиции Ритшера пришел к берегам Антарктиды. И в этом — основная интрига!

Гроссадмирал Эрих Редер твердо верил, что кригсмарине нужны авианосцы. Но и понимал, что любой авианосец, даже при наличии на его борту сильного истребительного прикрытия, может стать легкой добычей для превосходящих сил вражеской авиации. Поэтому он был убежденным сторонником идеи создания удаленных от Британских островов тайных баз, на которые могли бы садиться доставленные на авианосцах самолеты или с которых будут взлетать самолеты, предназначенные для восполнения потерь авианосных эскадрилий.

Впервые о германском авианосце «Граф Цеппелин», водоизмещением в 19 250 тонн (по другой информации 24 700 тонн. — *Авт.*), большинство советских адмиралов и флотских офицеров





узнали в 1939 году из обзора мирового строительства авианосцев, приведенного в журнале «Морской сборник» № 15—16. Здесь же была дана информация о закладке в 1936 году головного авианосца серии и однотипного с ним, но пока еще безымянного авианосца «В».

Через год в «Морском сборнике» № 10 за 1940 год была представлена фотография «Графа Цеппелина», сделанная 8 декабря 1939 года во время его спуска на воду со стапелей государственной верфи «Дейче Верфт» в Киле. В сопроводительной подписи под фотографией длина авианосца была указана в 250 метров (аналогично с «Janes Fighting Ships» за 1941—1945 годы). Но в более позднем советском справочнике корабельного состава военно-морских флотов мира за 1944 год и последующих его длина была снижена до 204 метра. Вместе с тем сравнение двух фотографий показало, что по количеству букв название спускаемого нацистами авианосца, просматриваемое на его правом борту, явно не соответствовало количеству букв в словосочетании «Граф Цеппелин». Это и заставило продолжить поисковую работу. И вот что удалось найти.

Считается, что гитлеровцы действительно заложили авианосец «Граф Цеппелин» в 1936 году. Затем был заложен второй авианосец. Истинная дата его закладки и водоизмещение остаются сегодня неизвестными, но можно предположить, что где-то в 1937—1938 годах. Водоизмещение нового океанского гиганта составило все те же 19 250 тонн, а внешний вид повторил внешний вид головного авианосца серии. По данным шведской военно-морской разведки, второй авианосец был спущен на воду в 1940 году со стапелей все той же «Дойче Верфт» в Киле под названием «Петер Штрассер». Правда, в военно-морских справочниках за 1936—1945 годы удалось найти и иное возможное его название — «Людендорф». И оно... почти совпадает с неким, хотя и смазанным, названием на вышеупомянутой фотографии в «Морском сборнике». Общая длина нового корабля действительно достигала 250 метров, а полетная палуба — 229 метров, что было на 20 метров больше, чем у всех его современников во всех флотах мира. Авианосец строился как океанский рейдер,



способный не только доставить свои самолеты в назначенный район Мирового океана, но при необходимости наравне с «карманными линкорами» и крейсерами своими 150-мм орудиями он мог успешно громить вражеские конвои и перерезать океанские коммуникации Британии и Франции. По сравнению с другими авианосцами того же водоизмещения он мог нести больше самолетов: 40 истребителей и торпедоносцев, а также несколько гидросамолетов-разведчиков. Однако после спуска на воду следы «Людендорфа» действительно теряются.

Скорее всего, спуск второго, оставшегося для истории с нечитаемым названием, и был запечатлен на фотографии в «Морском сборнике» за 1940 год. А вот третий авианосец, уже по данным английской военно-морской разведки, первоначально получивший имя «Дойчланд», предположительно в 1940—1942 годах был также заложен в Киле, но на стапелях частной верфи Круппа «Германия». Если судить по информации военно-морских справочников корабельного состава флотов мира, скорее всего, этот корабль был спроектирован и заложен в соответствии уже с новой (военной) концепцией «торговой войны», то есть летом 1942 года. Итак, с количеством и названиями авианосцев Третьего рейха где-то определились: 3 авианосца — «Людендорф» («Граф Цеппелин»), «Граф Цеппелин» («Петер Штрассер») или «Петер Штрассер» («Дойчланд»).

После «исчезновения» авианосца «Людендорф» (по данным Г.-У. фон Кранца, «Манфред фон Рихтхофен») на плаву на акватории судостроительной верфи «Дойче Верфт» остался второй, чрезвычайно похожий на предшественника авианосец, название которому мы и сохраним как «Граф Цеппелин» («Петер Штрассер»).

В начале 1942 года Адольф Гитлер поручил гроссадмиралу Эрihu Редеру ознакомиться с опытом первых военных лет, и особенно с информацией об уничтожении самолетами с японских авианосцев американского Тихоокеанского флота в Пёрл-Харборе, и всерьез подумать над строительством собственных авианосцев. Правда, с учетом того, что Германия вела войну одновременно с СССР и Великобританией, а с 1942 года — еще и с США, то эти



германские авианосцы должны были стать кораблями, специально предназначенными только для «торговой войны», то есть малыми авианосцами.

В течение весны 1942 года были разработаны примерно два одинаковых проекта, основные различия которых определялись лишь разницей в водоизмещении корабля (18 000 и 15 000 тысяч тонн. — *Авт.*). После проработки планов был утвержден первый проект, который сохранил в себе практически все отличительные черты «Людендорфа», включая 3-вальную дизельную энергетическую установку и 150-мм противокорабельную артиллерию. Единственным внешним отличием здесь было исполнение носовой части полетной палубы, которая теперь не имела свеса над главной палубой, а продлевалась до форштевня и конструктивно была с ним связана. Естественно, чтобы сохранить требуемые размеры полетной палубы при меньших размерах корпуса, полетная палуба заметно выступала за пределы борта, который пришлось сделать с большим развалом, а не вертикальным как на больших авианосцах. Но, повторюсь, внешне он мало отличался от своих предшественников, да и водоизмещением был меньше совсем незначительно. Для краткости изложения информации, которая не особо важна в данной книге, исключу рассказ о том, почему «Манфреда фон Рихтхофена» невозможно было заложить на некой секретной верфи «Нептуния» в Гамбурге (над которой якобы шефствовал лично рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер), как утверждает Г.-У. фон Кранц. Кому нужно будет это исследовать, то пусть сначала посмотрит на обычную географическую карту Германии и реки Эльба. Так что если «Манфред фон Рихтхофен» действительно существовал, то был заложен только в Киле, а 8 декабря 1938 года он был спущен на воду как «Людендорф» или, если угодно, «Манфред фон Рихтхофен», который после достроечных работ, скорее всего, ушел в Антарктику в составе очередной экспедиции Ритшера. В Киле же остался однотипный с ним или чрезвычайно похожий на «Людендорфа» авианосец «Граф Цеппелин». И сохранить тайну авианосца «Людендорф» им удалось!

Оставшиеся недостроенными «Граф Цеппелин» и авианосец «В» прекрасно исполнили отведенную им роль маскировки для



флагмана антарктической эскадры рейха. Почему их не стали достраивать? С одной стороны, из-за того, что не удалось создать палубную авиацию. А с другой — информация о закладке первых германских авианосцев (тогда они назывались «А» и «В». — *Авт.*) попала на страницы справочника «*Janes Fighting Ships*» еще в 1936 году и отслеживалась британской военно-морской разведкой ежегодно. Таким образом простое исчезновение любого из фашистских авианосцев сразу бы привлекло внимание всех заинтересованных структур в мире. А это, в свою очередь, могло бы раскрыть тайны «Людендорфа». Так что постоянная стоянка недостроенного авианосца «Граф Цеппелин» у заводского причала сразу же снимала все вопросы. Вероятно, таких вопросов больше нет и у вас?

Итак, кораблями-призраками, в прямом смысле слова, могли стать и вышеупомянутые подлодки из особых эскадр «призрачного конвоя», которые, допустим, из Килия шли в Арктику, Антарктику или на Тихий океан.

«Призрачные» подлодки шли к бухте Бирули вокруг северной оконечности Новой Земли, принимали некий груз и возвращались в порт Лиинахамари. Почему эти подлодки можно смело называть подводными «призраками»?

До конца 1990-х годов считалось, что нацистские подводники приходили в Карское море на полтора-два месяца. Здесь они нападали на советские арктические конвои или одиночные суда, обстреливали наши полярные радиостанции, ставили минные заграждения в устьях и на подходах к советским базам, а затем до следующего лета возвращались в Норвегию. С норвежских же баз в осенне-весенний период, для поддержания формы, они выходили в Баренцево море или в Северную Атлантику. И ниже, в приложениях № 4 и 5 соответственно, перечислены все известные случаи исчезновения в Арктике и в Северной Атлантике германских субмарин периода Второй мировой войны и случаи совершенно нерационального использования подводных лодок, как бы «в боевых походах не участвовавших». И вот на какие любопытные размышления натолкнуло лишь простейшее сведение их в таблицы.



1. Практически все, за исключением U865, пропавшие в арктических водах в 1944 году гитлеровские подлодки принадлежали VII-C серии. Они были сравнительно новыми, менее года как сошедшими с заводских ступеней, но уже морально устаревшими, чтобы воевать против американских и британских кораблей охранения, имеющих на вооружении современную гидроакустику, радары и реактивные бомбометы. Эти корабли отлично подходили для плаваний в арктических морях, так как они принципиально отличались от остальных подлодок кriegsmarine тем, что их топливные цистерны размещались внутри прочного корпуса. Эта дополнительная «защита», конечно, создавала множество неудобств для длительной жизнедеятельности экипажа в море, но зато, в отличие от иных, не заставляла подводных командиров постоянно опасаться за возможные протечки дизельного топлива и появление радужного следа за кормой.

2. Из шести пропавших в 1943 году в Арктике и Северной Атлантике германских подлодок 4 принадлежали к IX-C/40 серии, которая, в отличие от VII-C серии, имела почти вдвое большую дальность плавания за счет увеличения объема топливных цистерн и более комфортные условия обитаемости экипажа.

3. Приблизительное место исчезновения гитлеровских субмарин можно очертить только для трети из 18 исчезнувших подлодок. Эти районы расположены восточнее и юго-восточнее Гренландии. Остальные вполне могут оказаться законсервированными своими командами и лежать среди груд плавника на побережье, например, на полуострове Таймыр, подобно «легендарной» германской подлодке где-то у Эклипса. Уверен, что время и рассекреченная информация из архивов способны породить новый взгляд на исчезновение гитлеровских «арктических волков». А также вопросы, такие как:

1. Почему подводной лодкой U867 (тип IX-C/40) с момента спуска на воду, 12 декабря 1943 года, командовал... капитан-цур-зее Арвед фон Мюлендаль? За девять месяцев дальнейшей службы в 11-й флотилии (Берген, командир фрегаттен-капитан Ганс Кохауш) подлодка выполнила 1 безуспешный поход и была потоплена 19 сентября 1944 года северо-западнее Бергена (Норве-



гия) британским самолетом типа «Либерейтор». И все это время подлодкой командовал все тот же капитан-цур-зее Арвед фон Мюлендаль. Очень любопытно было бы узнать, отчего это?

2. Интересно было бы узнать, почему первый командир подводной лодки U601 (тип VII-C) обер-лейтенант Петер-Оттмар Грау, командовавший этой подлодкой с момента спуска на воду (18 декабря 1941 года — *Авт.*), успешно выполнивший... 13 боевых походов и потопивший 3 вражеских судна, до февраля 1944 года не получил очередного воинского звания?

За то, что он был успешным командиром-подводником, говорит тот факт, что в феврале 1944 года, его, так и оставшимся обер-лейтенантом, назначили командовать новой океанской подлодкой U872 (тип IX-D2). Скорее всего, именно П.-О. Грау со своим экипажем почти 2 года проживал на тайной базе в Арктике, а затем как опытный арктический «волк», хорошо познавший здешние морские дороги, получил под свое начало новую транспортную подлодку.

В приведенные таблицы не включены германские подлодки старых типов, которые были спущены на воду осенью 1943 года и в 1944 году, так как они к моменту окончания Второй мировой войны использовались главным образом в составе учебных флотилий и в большинстве своем в мае 1945 года либо были затоплены, либо были переведены из германских и норвежских портов для участия в операции «Доделайт». Исключением стали U318 и U1165 (обе типа VII-C/41), которые под командованием обер-лейтенантов Йозефа Виля и Ханса Хомана, с момента спуска на воду в ноябре 1943 года и до мая 1945 года, когда были переведены в Лох-Эриболл, Шотландия, для проведения операции «Дедлайт», совершили до 7 боевых походов. И при этом не потопили ни одного вражеского судна. Не слишком ли расточительное использование новых, только-только сошедших со стапеля подводных кораблей? Если не знать истории о существовании одной или нескольких транспортных эскадр кригсмарине, так и можно было бы заявить. Но вместо этого лучше понять, что большинство из перечисленных в приложениях № 4 и 5 гитлеровских подлодок использовались именно как подводные транспорты. Причем



гитлеровские подводники не всегда искали и атаковали атлантические конвои, а выходя как из норвежских баз или даже... из баз, созданных в советской Арктике, шли в море совсем с другой целью. И для ее достижения их командиры старались держаться вдали от судоходных путей, то есть откровенно «оставаться в океанской тени».

## Упорное молчание берегов Эклипс и Бирули

Есть на Берегу Харитона Лаптева два залива с красивыми и необычными для этих мест названиями «Эклипс» и «Бирули». Первый получил свое название в честь полярной шхуны «Эклипс», команда которой под руководством Отто Свердрупá зимовала на здешнем мысе Вильда в 1914—1915 годах.

В 1914 году российское Гидрографическое управление организовало экспедицию для поисков ушедших двумя годами ранее в Арктику русских экспедиций старшего лейтенанта Георгия Седова, Владимира Русанова и лейтенанта Георгия Брусилова. Согласно плану участников поисковой экспедиции, и было приобретено в Норвегии старое, но очень добротное полярное китобойное судно, построенное из дуба и весьма твердого грин-хирта еще в 1867 году на шотландской верфи, которое получило столь звучное название.

6 августа 1914 года «Эклипс» вышел из Александровска-на-Мурмане и 12 сентября дошел до мыса Штеллинга, где уперся в невзломанный лед, окончательно остановивший дальнейшее движение экспедиции. Морякам пришлось вернуться и зазимовать у мыса Вильда.

Зимовка прошла успешно благодаря тому, что значительная часть продовольствия, ранее приобретенная Руальдом Амундсеном для собственной экспедиции и переданная на «Эклипс», отличалась большим разнообразием.

11 августа 1915 года экспедиция Отто Свердрупá покинула место зимовки и продолжила движение на восток. На мысу Вильда был оставлен большой продовольственный склад, который, как



показало время, и через четверть века, когда его нашли германские подводники, надежно хранил продуктовые консервы готовыми к употреблению.

После окончания Великой Отечественной войны этот район, как большая часть районов Севморпути, был засекречен. Более того, его даже «забыл» включить в свой великолепный справочник «Морская карта рассказывает» известный советский топограф Борис Масленников. Ни в его первое издание, увидевшее свет в 1973 году, ни во второе, дополненное, которое появилось в 1986 году.

С конца 1960-х годов на берегу бухты Эклипс была размещена пограничная застава, которая стала одним из подразделений Отдельного Арктического пограничного отряда. До 1994 года рядом с ней находилась отдельная рота ПВО. Чтобы понять, какой здесь «медвежий угол» России, стоит узнать, что сегодня вертолет из отряда прилетает на Эклипс не более 2—3 раз в год. А прежде офицер-пограничник мог свободно отправить свою жену в «город», то есть в поселок Диксон, чтобы та могла побродить по местным магазинам. В последнее время на эту заставу прилетают служить только холостые офицеры.

Из всех здешних достопримечательностей, которые обязательно показывают гостям, — это 300-метровая гора Оленья и 5-метровый крест лейтенанта Колчака (на мысе Вильда, в 4-х километрах от заставы). Этого исполина будущий адмирал поставил во время Большой Карской экспедиции еще в 1905 году.

Но главное здесь — изумительная природа, особенно на берегах, впадающих в соседние с Эклипсом бухты — Воскресенского и Ломоносова — речки Гранатовая и Каменная, и впадающей собственно в бухту речки Атта.

Берега бухты низкие, с широкими песчано-галечными пляжами. Возможно, именно эти красоты и привлекли изначально сюда гитлеровских подводников, которые летом 1943 года впервые появились в речных берегах. Их незамеченное появление было совершенно реально. Бухту Эклипс, в районе между шхерами Минина и архипелагом Норденшельда, природа словно бы специально создала для отдыха подводных экипажей. Неудобство лишь





в одном, что пляжи, расположенные между мысами Вильда и Домашний, покрыты многолетними залежами плавника. Правда, рассмотреть их можно только в августе—сентябре, когда снежные заносы освобождают эти многометровые залежи. В иные месяцы, даже в мае—июне, случайно оказавшийся здесь путешественник с изумлением увидит себя на высоком обрывистом берегу. В действительности же он будет стоять на плавниковом завале.

Среди этих завалов немногие счастливчики из числа местных жителей и пограничников и наблюдали неизвестную субмарину. Но и сегодня она надежно бережет свою тайну и тайну груза, находящегося в ее трюмах и цистернах.

Напротив бухты Эклипс расположены необитаемые острова Мячина. А ближайшее жилье на мысе Стерлегова — в 80 километрах, где тогда находилась полярная станция и пост СНИС. Правда, в соседней бухте Ломоносова имелась небольшая избушка-фактория с небольшим же складом для продовольствия и дров, где уже после начала войны обосновалось несколько полярников. Но они на берегу залива практически не появлялись. Еще несколько полярных станций располагались в 180 километрах, на островах архипелага Норденшельда. Оттуда ждать незваных гостей тоже не приходилось. Таким образом, практически безлюдная бухта с прекрасной природой.

С факторией на берегу залива Ломоносова связана военная легенда. Развалины здешних строений были хорошо заметны даже в конце 1990-х годов. Несмотря на то что эти бревна оказались практически скрытыми тундровой растительностью, было заметно, что здесь когда-то был сильный пожар. В старом архиве пограничной заставы «Мыс Челюскина», который из-за малости места в строениях заставы чудом сохранился, есть данные о посещении этой бухты германской подводной лодкой.

Гитлеровцы в тот день здесь высадили десант, захватили избушку и находившихся в ней полярников. Но, как это часто бывает на Крайнем Севере, неожиданно началась метель, и немцам пришлось переждать непогоду в домике фактории. Спустя несколько часов, когда метель стихла, в домик фактории неожиданно вернулись оба охотника, которые уходили для заготовки свежего



мяса и рыбы. Гитлеровские моряки не ожидали этой встречи, и во вспыхнувшей перестрелке несколько гитлеровцев было убито и ранено. Охотники, судя по всему, тоже погибли. Нацисты сожгли станционную постройку и вернулись на подлодку.

Хотелось бы особо отметить, что через год, когда германские моряки привели свои подлодки к мысу Стерлегова, старший в группе действовал уже более осмотрительно: прежде чем напасть на полярную станцию «Мыс Стерлегова», командиры лежащих на мелководье субмарин тщательно изучили жизнь советских полярников и моряков здешнего поста СНИС. И лишь через сутки, ранним утром, захватили оба сооружения. Но об этой военной странице истории Севморпути уже было рассказано.

Ясно, что гитлеровцы рассчитывали захватить на редко посещаемой полярной станции в бухте Ломоносова отменного «метеоязыка», секретные карты, а может, и секретные коды. При этом были твердо уверены, что раз уж это одна из самых малолюдных станций, то, допустим, на Диксоне не скоро хватятся, чтобы узнать, почему неожиданно замолчала одна из дальних полярных метеостанций. Возможно, был именно такой расчет. А может, иной — они просто решили обезопасить здесь свое присутствие.

Дело в том, что уже неоднократно наши пограничники слышали о лежащей на побережье гитлеровской подлодке с заваренными люками и волнорезными щитами торпедных аппаратов. Начало этому положил некий старшина-пограничник, который в 1950-е годы выехал за «свежатиной» на трофейной моторной лодке. Эта небольшая корабельная моторка с пустыми баками в конце 1960-х годов была обнаружена на заброшенном песчаном пляже между завалами бревен-плавника довольно далеко от береговой черты. Долго разбираться не стали, почему она здесь оказалась, и после короткого «расследования» происшествия, за отсутствием иных средств передвижения по морю, ее приняли на баланс пограничной заставы и стали использовать для охраны госграницы.

Наш старшина в неожиданно сгустившемся тумане слегка заблудился и решил переждать туман у берега. Он повернул в



сторону предполагаемой суши, и через несколько минут лодка ткнулась носом в отмельный берег, на котором темнели завалы плавника.

Еще через пару часов туман слегка поднялся, и изумленный пограничник обнаружил, что посреди ближайшего завала выглядывает совершенно ржавое хвостовое оперение неизвестной подводной лодки. Сбросить несколько бревен с корпуса подлодки не составило особого труда, и старшина, который начал службу в освобожденном городе Пиллау, увидел корпус гитлеровской субмарины с характерной «бочкообразной» рубкой. Беглый осмотр показал, что все бортовые отверстия субмарины заварены. Опасаясь, что подлодка была заминирована своим экипажем, старшина обошелся без попыток их вскрытия и вернулся на заставу, где, как и положено, доложил по команде. Далее рассказ обрывается, так как каждый участник такой беседы понимает, что старшина, скорее всего, очень быстро «забыл» то, что он увидел среди прибрежного плавника.

В дальнейшем рассказы среди пограничников и солдат отдельной роты ПВО об обнаружении «легендарной» подлодки нет-нет да возобновлялись. Но столь же быстро — затихали. В 1990-е годы появилось предположение, что в постперестроечные годы, пользуясь заметным ослаблением государственного внимания в России к собственным владениям в Арктике, некие «предприниматели», подобно «черным копателям», подогнали к подлодке баржу и увезли ее в неизвестном направлении. Но свежая информация, которую удалось узнать в 2006 году, подтвердила, что такой рейс «черных предпринимателей», если он действительно был, все же не имел успеха.

Конечно, проще было бы предположить, что это одна из наших подводных лодок проекта 613, которая от своей «праматери» XXIII серии получила свое подводное обличье. И после войны в составе одной из Экспедиций особого назначения (ЭОН) она могла переводиться по Севморпути на Дальний Восток, но по неизвестной причине была брошена в бухте. Но это весьма хлипкое предположение, а потому — оставим его без разбора.



Меж тем хотелось бы обратить внимание читателей, что рядом с мысом Вильда имеется бухта с весьма любопытным названием — бухта Слюдяная. А рядом... озеро Слюдяное и речка Слюдяная. Почему они названы именно так, вероятнее всего, скажут только специалисты узкого профиля. Но может, здесь действительно есть залежи слюды или алюмосиликатов, столь необходимых по меньшей мере для изготовления стекол манометров паровозов и кораблей? В том числе и германских? Но если эта гипотеза верна, то вышеупомянутая брошенная гитлеровская субмарина — одна из исчезнувших в Арктике транспортных подводных лодок, которая по какой-то неизвестной причине осталась лежать на Берегу Харитона Лаптева.

Еще одной тайной берегов бухты Эклипс на сегодня остаются две безымянные могилы с приметными крестами. Какие люди навсегда здесь погребены? И почему те, кто их укрыл здесь камнями от хищников, не оставил на крестах каких-либо гуриев или элементарных надписей? Может быть, когда-либо узнаем!

Этот удаленный арктический архипелаг насчитывает более 70 островов, расположенных у берега полуострова Таймыр между меридианами 94 градуса и 98 градусов восточной долготы, простирающиеся более чем на 60 морских миль. Двумя основными проливами — Матисена (вспомним о переходе крейсера «Комет». — *Авт.*) и Ленина — архипелаг делится на три группы островов: южную, среднюю и северную.

Южную группу составляют острова Нансена, Боневы, Таймыр, Пилота Алексеева и Пилота Махоткина с прилегающими к ним мелкими островами. Они отделены от берега материка проливами Фрам, Заря и Таймырский. Средняя группа, ограниченная с юга проливом Матисена, а с севера и востока проливом Ленина, состоит из островов Вилькицкого, островов Цивольки и острова Пахтусова. К северной группе островов относятся наибольший в архипелаге остров Русский, а также острова Литке и острова Восточные. Названия практически каждого из этих островов уже не раз упоминались на страницах данной книги. Большинство островов архипелага возвышенные и каменистые



и представляют собой сглаженные гранитные купола, покрытые скудной тундровой растительностью. Береговая линия многих островов архипелага и соседнего с ним района материка очень извилиста; здесь множество небольших заливов, большая часть которых доступна даже океанским кораблям. На островах архипелага населенных пунктов нет, только на островах Русский и Правды в прежние годы имелись полярные станции. Для тайного базирования гитлеровских субмарин острова архипелага не слишком удобны: возможность пополнить здесь запасы пресной воды крайне ограничены из-за практически полного отсутствия озер и больших ручьев. На крайний случай набрать ее можно было лишь в Таймырской губе в отлив и при отсутствии западных ветров. Но ведь еще в 1942 году с какой-то целью сюда высаживался некий германский десант. Зачем? Ответа пока не нашли.

Другим, весьма любопытным местом Берега Харитона Лаптева, на этот раз на полуострове Зари, остается залив Бирули. Этот залив в Карском море был впервые исследован в 1903 году российской Полярной экспедицией и назван в честь ее зоолога Алексея Андреевича Бялыницкого-Бируля. Он вдается в берег материка между мысами Каменистый и Гнейсовый. Берега залива возвышенные, во многих местах каменистые, изрезанные небольшими бухтами.

Примерно в 5 километрах от залива находится господствующая над всей окружающей местностью гора Перевальная. Она имеет довольно острую вершину и довольно пологие склоны, сбегаящие к морю. В вершине одной из составляющих ее небольших бухт — Северной — и сегодня хорошо просматриваются полуразрушенные постройки бывшего поселка Бирули, где когда-то проживали горняки, добывавшие в горных штольнях бериллий и изумруды. А неподалеку — заброшенное кладбище с покосившимися крестами. И что неожиданно — на некоторых из них можно рассмотреть... готические буквы.

Залив, а вернее, Южная и Северная его бухты, является лучшим местом для якорной стоянки судов на подходах с запада к архипелагу Норденшельда. Именно сюда в 1943—1944 годах



и спешили гитлеровские субмарины из «призрачного конвоя», часть из которого навсегда осталась в советской Арктике. Может, потому берега Эклипса и Бирули молчат?

## Чем похожи берега Девкиной заводи и Вислы?

«Мы жили в небольшой ложине между скал. Никаких построек, только колючая проволока в один ряд. Здесь было запрещено ходить по одному и тому же месту, чтобы не появилась тропинки. И мы знали, что с окончанием стройки ни один из нас не вернется на материк...» Это не простые строчки воспоминаний военной поры, а рассказ одного из 3 советских солдат, сумевших сбежать с секретного строительства на берегах внешне уютного залива Девкина заводь — составной части залива Петсамо (Печенгского залива).

Примерно так же выжившие в концлагере Аушвиц (Освенцим), созданном на берегах польской реки Висла, могли рассказать и о своей неволе. Другое дело, что мало у кого осталась такая возможность, ведь в Аушвице была настоящая «фабрика смерти», и вряд ли у нацистов существовал иной концентрационный лагерь, где бы было уничтожено так много узников. Однако главная их общность может быть в ином — в совершенно нечеловеческом отношении к военнопленным. Почему? Вот об этом и хотелось бы ниже рассказать. И начнем с заполярного залива Петсамо.

В разное время этот залив привлекал внимание многих арктических и совсем неарктических стран. Но особо — Германия. В 1937 году немцы даже попытались получить Петсамо в аренду сразу на 99 лет, чтобы обустроить здесь «траловую станцию». Случайно или нет, но тогда же в Баренцево море пришел германский крейсер «Кельн» — якобы для охраны германского рыболовства.

Тут уже и непосвященному было ясно, что эта внешне мирная станция могла легко превратиться в базу крейсеров или подводных лодок кригсмарине, или же гидросамолетов люфтваффе. Но что-то у гитлеровцев тогда не срослось, и только летом 1940 года



они по-хозяйски пришли в финскую провинцию Финмарк и на берега залива Петсамо.

Любителей военной истории, поисковиков и краеведов Заполярья издавна интересуют таинственные германские сооружения на побережье, малообъяснимые факты использования здесь труда советских военнопленных.

После начала Второй мировой войны, а вернее, ближе к концу 1940 года, в районе никелевого рудника «Каула», что находился в 80 километрах от Печенги, то есть сравнительно далеко от Лиинахамари, немцами были достроены 2 специальные электропечи и смонтирован конвертер (агрегат для получения меди или фанштейна из сплавов сульфидов цветных металлов и железа. — *Авт.*).

Но только в январе 1943 года из Печенги в Германию пошли первые тонны медно-никелевой руды. А недалеко от печенгского порта (скорее всего, от порта Лиинахамари) началась добыча свинцовых руд на месторождении «Софья». Здесь использовался труд только советских военнопленных. Меж тем сразу же после нападения Германии на СССР уже собственно вокруг Лиинахамари начались грандиозные строительные работы. А в конце 1942 года руководство Лиинахамарской немецкой военно-морской базы получило приказание — дополнительно разместить на территории базы специальную группу.

И в доме, где ранее располагались лишь офицеры местного гестапо, была сделана перепланировка. В январе 1943 года рядом с хозяевами, носившими серебряные молнии на своих черных петлицах с красной и коричневой окантовкой, поселились мало-разговорчивые офицеры в общевойсковой форме, на которой петлицы и канты погон были оранжевого войскового цвета.

Прибывшей зондергруппе был выделен быстроходный морской катер, на котором каждое утро гости выходили к побережью Варангер-фиорда. Но каждый же вечер они заполняли свои топливные баки «под завязку» и, кроме того, заполняли еще 2 дополнительных бака и на следующий день катер проходил еще не один десяток миль по прибрежным заливам и губам.



Одновременно с прибытием зондергруппы в особые бараки на территории концлагеря, специально созданного недалеко от Лиинахамари, стали поступать специалисты горного дела, собранные по всему рейху и захваченным немцами странам, а затем физически здоровые военнопленные из Киркенесского лагеря (поселок Эльвенес) и лагеря у горы Порвиташ (юго-восточнее будущего города Никель). Вход в этот барак был запрещен всем, включая и германским солдатам охранных частей.

Одновременно началось активное строительство всех видов обороны некогда простого поселка на берегу Девкиной заводи. Для обеспечения противодесантной обороны на мысе Крестовый, с которого хорошо просматривался вход в Печенгский залив, прямо у уреза воды, была установлена 150-миллиметровая артиллерийская батарея. Несколько выше ее были поставлены четыре 88-миллиметровых зенитки. Орудийные дворники обеих батарей были выложены камнем, командный пункт, убежища для личного состава и склады боезапаса укрыты под береговыми скалами. Через несколько месяцев именно за батареями Крестового все те же молчаливые офицеры из зондергруппы разметили обширную закрытую зону.

Еще несколько артиллерийских батарей среднего калибра были сооружены у входа в залив на мысах Ристи-Ниemi (Палтусово Перо) и Нумеро-Ниemi (Романов, Немецкий). Единственные дороги к ним с восточной стороны были прикрыты каменной стеной высотой более 2 метров и толщиной почти в 1,5 метра. На мысу Немецкий была дополнительно размещена подскальная станция дымопуска, у лиинахамарской гидростанции были выставлены противоторпедные сети. Одним из сюрпризов для наземного врага должны были стать противотанковые ворота у дороги рядом с озером Пура-ярви, хотя использование танков в условиях тундры считалось более чем проблематичным. Высота ворот достигала 3 метров, а толщина — 2 метров, мощные створки открывались и закрывались с помощью электромоторов. Вокруг губы Печенга были созданы 4 аэродрома для гитлеровских истребителей.

В июне 1943 года в Лиинахамари доставили компрессорные станции для буровых установок и комплекты для бурения. Боль-





шую часть компрессорных станций и комплектов отправили в закрытую зону, часть погрузили на специальный катер и направили на мыс Нумеро-Ниemi, а совсем малую часть в вагонетках специальной канатной дороги отправили на передовую линию обороны (в районы губы Большая Западная Лица и хребта Муста-Тунтури).

Этим же летом на мысах Крестовый и Романов, а также между озерами Кянтеярви и Хихняярви началось строительство нескольких бетонированных котлованов с подскальными казематами и ходами сообщения, о которых будет рассказано ниже. Кроме того (в третий раз!), на мысу Нумеро-Ниemi, а вернее, у небольшого мыса Зибрунн (Сиебруниemi), под многометровым массивом прибрежных скал началось строительство еще и берегового комплекса для стрельбы торпедами. Этот торпедный комплекс, включающий в себя 3 пусковые установки, 3 специальные амбразуры, вырубленные в массиве скалы, с объединенным сектором стрельбы, имел разветвленную систему подскальных ходов и вместительное хранилище торпедного боезапаса. После ввода в строй он мог бы намертво закрыть вход в залив Петсамо на всю его ширину.

Все строительство объектов велось в условиях особой секретности. При этом и германским артиллеристам с соседних батарей, и их охранным командам без надобности заходить сюда было строго запрещено. Но главной особенностью строительства необычных объектов на печенгских скалах было иное. Начиная с первых дней войны в Заполярье любые капитальные строительства по созданию военных коммуникаций или возведению оборонительных сооружений на Скандинавском полуострове вели либо специальные рабочие команды все той же «Организации Тодта» (ОТ), либо саперные подразделения вермахта. Вокруг же Лиинахамари немецкие саперы только начали работы, а затем были переброшены в район реки Большая Западная Лица. Конечно, весь специальный строительный инструмент они увезли на передовую.

Вместо немцев в закрытую зону перебросили несколько партий пленных из специального барака. Столь массовая пере-



броска стала полной неожиданностью даже для офицеров Лиинахамарского гестапо. Но в этом случае их мнение уже мало кого интересовало.

Что это был за заполярный «спецстрой», и после освобождения Печенги советскими войсками, да и в наши дни до конца установить так и не удалось. Оставшиеся в спецбареке военнопленные, из которых через каждые две-три недели формировались небольшие специальные строительные команды для перевозки в закрытые зоны строительства, заметили, что обратно на материк никто из ранее убывших групп уже не возвращается. Но, к сожалению, об этом, а также о мерах по обеспечению защиты необычного строительства у Девкиной заводи сегодня мы можем только строить различные предположения. Минимум информации о секретных объектах строительства и системе их охраны и обороны советскому командованию удалось получить непосредственно перед октябрьским наступлением 1944 года от трех вырвавшихся из «каменного ада» военнопленных, а затем она исчезла где-то в закрытом спецхране. И напрасно! Ведь печенгские скалы и ныне продолжают хранить свои тайны, затопленные морской водой Баренцева моря, а может, и даже угрожать национальной безопасности России.

Среди этих тайн некий военный завод, созданный недалеко от мыса Нумеро-Ниemi (в очередной раз!), а недалеко от сверхмощной артбатареи и причалов надводных кораблей — военный госпиталь. Несмотря на то что оба секретных фашистских объекта находятся выше уровня моря, завод и часть госпиталя затоплены. Любые попытки, откачать из них морскую воду положительных результатов не дают. Первоначально она начинает уходить, а затем словно по команде вновь заполняет оба подскальных объема.

И если затопление военного завода еще можно как-то объяснить, то почему же затоплен и столь «тщательно» укрыт обычный госпиталь? А может, он не совсем обычный? Ведь не случайно вот уже более шестидесяти лет у военных историков существует вопрос: «Почему именно Лиинахамари была столь надежно прикрыта от нападения как с моря, так и с суши, как не была защищена ни одна из созданных Германией в годы Второй



мировой войны норвежских баз, в том числе — и та, где стоял суперлинкор “Тирпиц”?»

В прежние времена нас всегда убеждали, что подобная оборона была создана рейхом для защиты никелевых рудников, которые находились всего в 40 километрах от линии фронта. А между тем именно порт Лиинахамари, начиная с 1943 и до октября 1944 годов, был наиболее удобным перевалочным пунктом для доставки вышеупомянутыми фашистскими транспортными субмаринами неизвестного сыпучего груза с полуострова Таймыр, а также начальным пунктом доставки в Германию как никеля из района Петсамо, так и «нечто» с побережья Девкиной заводи. Более того, при переработке этого «нечто» использовалась медь, брошенные болванки из которой можно было легко отыскать среди прибрежных скал до начала 1990-х годов.

Вопрос о затопленных заводе и госпитале — не случаен. Известно, что к началу 1943 года руководители Третьего рейха убедились в бесперспективности трансокеанских рейсов надводных блокадопрорывателей и транспортных подводных лодок в районы Японии, Индонезии и Бразилии, которые чаще всего заканчивались гибелью и тех и других. Поэтому можно допустить, что таинственные сооружения в Лиинахамари и подводные «призраки» имели непосредственное отношение к горнодобывающим работам немцев на Таймыре и в какой-то мере должны были компенсировать потери блокадопрорывателей из Южных морей. Хотелось бы особо отметить, что они изначально были подготовлены к затоплению морской водой. Зачем? Сложно ясно ответить. Ведь все следы документов о строительстве и предназначении этих сооружений исчезли сразу после освобождения Лиинахамари от нацистов в 1944 году, а о горных разработках затерялись в одном из подмосковных архивов. Но так как подскальные сооружения действительно существуют (и это факт), то сегодня мы можем предположить следующее.

Подлодка, хотя и может быть использована для транспортной операции, но все же является очень специфичным кораблем, способным взять на борт лишь строго ограниченное количество груза. Значит, с любого из Таймыров: полуострова, островов в Карском



море или море Лаптевых, или же с одноименного мыса в южной части архипелага Северная Земля, подводники кriegсмарине могли вывозить некий груз, который загружался в прочный корпус подлодки в специальной упаковке либо в специальный контейнер, расположенный в межкорпусном пространстве субмарины. Именно к такому грузу можно отнести полиметаллические руды (и в первую очередь свинец и цинк), которыми богат Таймыр, либо, допустим, бериллий. К тому же полиметаллические руды имеют попутные компоненты. А именно — медь и золото, серебро и кадмий, олово и сурьма, ртуть и индий, а иногда висмут. Вместе с тем в состав цинковых руд входят еще пирит (содержащий кобальт) и смитсонит (содержащий кадмий). Иными словами, все, из чего можно получить: пластины для «долгоиграющих» аккумуляторных батарей подводных лодок, полупроводниковые материалы, теплоноситель или компоненты для стержней ядерного реактора. Все то, что было жизненно необходимо для создания на территории нового рейха собственного сверхоружия, а также для его военной и кораблестроительной промышленности. Не здесь ли кроется ключ к разрешению «лиинахамарской» загадки?

С началом новой мировой войны Германия вновь оказалась отрезанной от основных сырьевых районов на различных материках: в Канаде и Австралии, в Перу, Мексике и Замбии, в США, Боливии и Таиланде. Да и воюющая Япония уже не могла обеспечить снабжение своего союзника достаточным количеством цинковых руд.

По данным известной книги западногерманского историка Юрга Майстера «Восточный фронт — война на море 1941—1945гг.», с момента начала войны между Японией и США в фашистской Германии существовал проект установления регулярного судоходства по Севморпути и выполнения постоянных рейсов военных кораблей и торговых судов между Японскими островами и рейхом.

Так планировалось противодействовать английской блокаде. А для того корабли и подлодки кriegсмарине должны



были оказывать постоянное давление на корабли и подлодки советского Северного флота, да так, чтобы германские торговые суда по Севморпути шли беспрепятственно.

Начиная с лета 1942 года в ранее безлюдные арктические районы Таймыра, Северной Земли и на прилежащие к ним пустынные острова направились специальные группы ОТ. Возможно, они должны были заняться на местах гидрографическим обеспечением будущих судоходных маршрутов. Тем более что разведка этих районов была проведена еще в 1938—1939 годах, когда СССР и Германия были союзниками и провели по Севморпути вспомогательный крейсер «Комет».

Либо, предположим, где-то на побережье Харитона Лаптева, до нападения на СССР, одна из таких групп приступила к разработке месторождений неких редкоземельных металлов, в которых особо нуждалась промышленность уже вступившей в Мировую войну Германии. Эти разработки и помогли значительно обеспечить положение в Третьем рейхе с сырьем. Но учитывая, что, например, кобальт или уран является источником гамма-излучений, а следовательно, и радиоактивным материалом, то, например, затопление подскального госпиталя становится в какой-то мере объяснимым. Правда, эту гипотезу можно проверить только после отыскания документов о горнодобывающих работах на Таймыре, осушения помещений завода и самого госпиталя. А главное — подробного изучения всей системы подскального Лиинахамари. Кроме того, если в стенах госпиталя будут найдены мощные источники электропитания, тогда тоже все встанет на свои места: перед нами госпиталь с радиологическим отделением. Но эта же разгадка позволит приоткрыть «пелену таинственности» над походами фашистских субмарин к нашему Таймыру по безымянному маршруту вокруг Новой Земли. Однако в любом случае ясно, что создание под скалами Лиинахамари неких значительных сооружений вполне вписывается в общий контекст пресловутого «Генерального плана “Ост”». А значит, вполне вероятно, что разгадку секретов печенгских скал можно найти и в документах



штаба рейхслайтера Альфреда Розенберга или в документах абвера. Хотя, быть может, главной особенностью строительства необычных объектов у печенгских скал было иное.

Например, здесь был создан завод для обогащения урана под контролем вышеупомянутого доктора-инженера СС Каммлера. Возможно, схожий с заводом для получения «буны» в Аушвице (Освенциме), о котором было рассказано в главе 3.

На такой совершенно неожиданный вывод натолкнула попытка увязать три совершенно необычных исторических события совершенно разных по времени: успех английских командос, уничтоживших в 1942 году близ норвежского города Рюкан фашистский завод по производству «тяжелой воды», провал «Уранового проекта» Гейзенберга—Гана и... любопытная находка российских дайверов в заливе Девкина заводъ в 1990-е годы. И вот что получилось!

В прошлом веке родилась гипотеза, что нацисты намного опередили специалистов из вышеупомянутого «Манхэттенского проекта». Соответствует ли это истине, еще покажет время! Но что удивительно? Сооружения на берегах Девкиной заводи вполне могли бы маскировать производство ядерного оружия в Третьем рейхе. Ведь американский генерал Лесли Гровс официально утверждал, что программа разработки плутониевой бомбы («элемента 94», как она именовалась в немецких документах) была единственной в Третьем рейхе. Но из-за отсутствия у нацистов необходимого по чистоте графита и достаточного запаса «тяжелой воды» они физически не могли создать в обозримые сроки действующий ядерный реактор. Но как-то уж крайне скромно генерал Гровс упомянул об усилиях фашистской Германии по обогащению урана. Словно у нацистов здесь был еще меньший успех!

Меж тем уже с конца 1930-х годов немцы занимались исследованиями по обогащению урана и созданием урановой бомбы, и привлекли для того одного из основателей квантовой механики Вернера Гейзенберга и химика-первооткрывателя



ядерного деления Отто Гана. С тем, что они достигли, — известно! Но, что любопытно?!

Информация о программе Гейзенберга по созданию ядерного реактора, проводимая в институтах кайзера Вильгельма и Макса Планка, после 1942 года странным образом оказалась доступна разведкам стран антигитлеровской коалиции. Умышленно или нет? Вероятно, после появления английских командос вблизи завода в Веморке и его первого уничтожения гитлеровцы оставили группу Гейзенберга — Гана работать над получением продукта-94 и чистого изотопа урана-235 в виде своеобразной «приманки» для английской разведки. Даже несмотря на то, что в рейхе не было необходимого чистого графита, как стабилизатора в реакторе. А после уничтожения англо-норвежской диверсионной группой завода в Рjukanе — оставшись и без второго доступного стабилизатора — «тяжелой воды». Выходит, послевоенная утечка информации о неудаче группы Гейзенберга была преднамеренной и служила нацистам своеобразной «ширмой» для более успешных программ?

Ну и, наконец, чем оказалась полезна находка советских дайверов? После окончания Второй мировой войны, то есть начиная с осени 1945 года, скалы у мыса Нумеро-Ниemi были закрыты для любого посещения. Даже советским артиллеристам со здешней батареи было категорически запрещено спускаться внутрь якобы заминированных военных сооружений, переходы к матерiku разрешались только по основной дороге. И лишь в начале 1990-х годов, когда из Лиинахамари ушли подводники и дивизион ОВР Северного флота, в глубинах у прибрежных скал побывали советские дайверы. Здесь на небольшой глубине они нашли приоткрытое шлюзовое устройство и вход в подводную галерею. Куда вели эти подводные входы, установить не удалось, так как практически на следующий день в лагерь дайверов нагрянули пограничники и сообщили, что приезд групп произведен с нарушением режима въезда в пограничную зону. А потому «нарушителям» необходимо срочно покинуть побережье Девкиной заводи. Но в том-то и дело, что никакого



нарушения в оформлении документов на въезд в погранзону не было. И они своевременно были оформлены в штабе Арктической пограничной группы. Так что же открыли дайверы, что сразу же вызвало такой переполох у пограничников? Да и как те узнали о находке?

Итак, скалы у Девкиной заводи сохранили свою главную тайну. Меж тем и сегодня известно, что в действительности нацисты имели не менее пяти (иногда называют семь) серьезных программ по разделению изотопов, за реализацию которых отвечали различные ведомства рейха. Они не делились друг с другом своими секретами. Да и их заводы по производству компонентов были разбросаны по всей Германии. Правда, один из них сегодня все же известен — это вышеупомянутый завод по производству... буны в Освенциме.

Да-да, именно этот завод, где трудились тысячи ученых и инженеров и десятки тысяч вольнонаемных и военнопленных, но который так и не выпустил ни одного килограмма синтетического каучука. Другой завод вполне мог быть сооружен под скалами залива Петсамо. Конечно, пока мы имеем только гипотезу его существования, но факт затопления завода и приоткрытый шлюз его водозаборника реально существуют. Ведь одной из наиболее эффективных программ обогащения урана в Третьем рейхе был метод «промыывания изотопов» Багге и Коршинга, способствующий быстрому накоплению запасов обогащенного урана в условиях минимально необходимой площади. Были и иные достаточно эффективные методы, но в нашем случае особый интерес вызывает программа, позволяющая получить ожидаемый продукт на ограниченной площади прибрежных скал Девкиной заводи. Тем более что для атомного производства у этого завода имелись все основные условия. А именно:

— находился достаточно близко от Берега Харитона Лаптева, где существовали открытые выходы урана, и от города Рьюкане, где был сооружен завод по производству «тяжелой воды»;

— к заливу сбегало множество небольших, но быстрых речек с чистой пресной водой, на которых в то же время были смонтированы водяные мельницы-генераторы;





— вблизи находилась автомобильная магистраль на Рованиemi;

— в концлагерях находилась бесплатная рабочая сила.

И если немцы использовали в Лиинахамари метод «промывания изотопов» Багге и Коршинга или схожие с ним, то под скалами на побережье должен быть огромный комплекс для достижения нужной чистоты и обогащения доставленной сюда на подводных лодках урановой руды. В этом случае берега Девкиной заводи и Вислы весьма похожи.

## Тайна бетонных колец у Муста-Тунтури

Есть еще весьма любопытные, а главное, совершенно необъяснимые сооружения в окрестностях Лиинахамари. Долгие годы огромные бетонные кольца, а вернее, выгороженные бетонной стенкой огромные бассейны на западном берегу Печенгского залива считались подбашенными железобетонными конструкциями для гитлеровской сверхмощной бронебашенной артиллерии. Самым удивительным было то, что такие же конструкции, правда, сильно разрушенные, были найдены и недалеко от хребта Муста-Тунтури, разъединяющего полуостров Средний от материка. Для полной ясности этого утверждения не хватало только соседства броневых барбетов, которые являлись бы опорой для этих башен и надежной защитой для железобетонных колец. Но о таких артиллерийских сооружениях никто и никогда открыто не упоминал. И сегодня неясно, для чего немцы, все же их соорудили.

В послевоенные годы на схемах, посвященных организации противодесантной обороны Петсамо и приведенных в справочниках и учебниках для военных училищ ВС СССР, вокруг Печенгского залива всегда было указано только несколько полевых батарей вермахта калибра 150—210-мм, противостоящих нашим полевым батареям из 113-го артиллерийского дивизиона на полуострове Средний.

Обычно на мысах Палтусово Перо, Романова и Крестовый здесь были указаны три 4-орудийные 150-мм полевые батареи, ко-



торые входили в состав артиллерийской группы «Unterabschnitt Finland» (на мысу Романов была сооружена МКВ 1/517, то есть 1-я батарея 517-го артдивизиона БО, которая имела собственное название в честь командира «Battrie Sensenhausser», на мысу Палтусово Перо — МКВ 2/517, на мысу Крестовый — МКВ 3/302). В районе озера Кукшинья была сооружена 4-орудийная 210-мм полевая батарея (пушки К39/40 сухопутные, батарея НКВ 2/773). Но на этих схемах никогда не показывалось строительства нацистами броневых артиллерийских башен. Однако мощные конструкции из железобетона — совершенно реальны и за прошедшие годы никуда не исчезли.

Пелену таинственности несколько приподняла монография Юрия Перечнева «Советская береговая артиллерия», увидевшая свет в московском издательстве «Наука» в 1976 году. Здесь в заключительной части, среди обобщающих схем и таблиц, удалось найти схему района действий батарей 113-го артиллерийского дивизиона (113 АДн) на коммуникациях противника, где указаны места строительства 2 бронебашенных установок: 381-мм в районе озера Сорсаярви (возможно, речь идет о батарее «Suomi». — *Авт.*) и 152-мм в южной части губы Долгая. Первая из них могла держать под огнем весь полуостров Средний, треть полуострова Рыбачий, половину Мотовского залива, а в южном секторе — стрелять до горы Большой Кариквайвишь. А вторая — держать под обстрелом Айновские острова, половину полуострова Средний и всю губу Малую Волоковую. При этом случайно или нет, но схема со значками бронебашенных установок была помещена отдельно от текста с рассказом о нарушении прибрежных морских коммуникаций в Варангер-фиорде. Возможно, это и позволило в те годы избежать удаления со схемы отметок артиллерийских башенных установок для 381-мм и 152-мм орудий. Но, вероятно, этот же нехитрый прием убрал обе бронебашенные установки «с глаз» советских и российских историков.

Сегодня сделана первая попытка устранить этот пробел. Уверен, что найдутся новые энтузиасты и любители военной истории, которые после прочтения данной книги обязательно



подскажут и новые идеи. Например, в развитие версии о возможности их применения для реактивной артиллерии.

К началу Великой Отечественной войны немцы дальше всех продвинулись в этой области вооружения. Однако в основном они использовали эти ракеты для поддержки работы обычной артиллерии, и очень редко с наступательными целями. Основу их реактивной артиллерии составили мобильные пусковые установки для твердотопливных ракет «Небельверфер».

Разработка артиллерийских ракет «Небельверфер» началась в конце 1930-х годов. Тогда на полигоне в Куммерсдорфе были успешно проведены испытания артиллерийских ракет калибра 150 мм. Они предназначались для вооружения химических подразделений вермахта, первоначально сформированных для общевойсковой маскировки и ведения химической войны. «Небельверферы» выпускались в нескольких вариантах различного калибра: 15, 21, 28, 30 и 32 см. В перспективе проектировалась разработка ракет калибра 24, 30,5, 38, 42, 85 см.

Первые ракеты были выпущены в двух вариантах: 280-мм (28-cm Wurfkörper Spreng) с фугасным зарядом и 320-мм (32-cm Wurfkörper MF150) с зажигательной боеголовкой. Первоначально эти ракеты поставлялись в войска в деревянных переносных контейнерах и были оснащены передними ножками для обеспечения прицеливания, что позволяло штурмовым частям вермахта использовать их против бункеров и иных укреплений, но более часто, из-за небольшой дальности полета (до 2 километров) и очень низкой точности, для стрельбы по городским кварталам. Так, в 1942 году их применили во время осады Севастополя. Возможно, именно применение зажигательных зарядов 32-см Wurfkörper MF150 было принято очевидцами за применение малых ядерных зарядов, о которых было рассказано в главе 3. По крайней мере, именно тогда немногие уцелевшие, но в основном ослепшие советские солдаты из 19-й стрелковой бригады рассказали, что в районе падения снарядов произошла яркая вспышка, а затем поднялся высокий пылевой гриб. Те же советские военнопленные и жители Севастополя, кому пришлось собирать здесь погибших для захоронения в братских могилах,



вспоминали, что здешняя земля, и даже кирпичи и камни, была как бы оплавлена. В любом случае следует отметить, что боевое использование 32-см Wurfkörper MF150 под Севастополем и Курском следует изучить самым внимательным образом. Ведь немцы разрабатывали для некоторых своих ракет специальные взрыватели. Примером такой разработки стали инфракрасные неконтактные взрыватели доктора Шлике, которые американские военные моряки захватили в мае 1945 года на подводной лодке U234. Эти устройства могли создаваться как для ракет с головками теплового наведения, так и для ракет с ядерными боевыми частями, где эти взрыватели должны были сжать до критической массы плутониевый заряд.

В рамках программы «Небельверфер» были также выпущены 15-см Wurfgrate 41 Spreng (фугасная) и 15-см Wurfgrate 41 Kh Nebel (дымовая). Внешне они были похожи, а в полете издавали сильный гудящий звук, из-за которого наши союзники даже дали им прозвище «Moaning Minnie» («Стонущая Минни»).

Первая пусковая установка для стрельбы этими ракетами представляла собой одноствольное устройство, известное как Do-Great I (по фамилии руководителя программы создания в Третьем рейхе ракет дальнего действия Вальтера Дорнбергера. — *Авт.*). Она предназначалась для использования воздушно-десантными частями, но применялась десантниками крайне редко. Основной вариант пусковой установки получил обозначение 15-см Wurfgrate 41 (NbWrf 41).

Установка представляла собой 6-ствольный реактивный миномет на двухколесном лафете, стволы соединялись вместе в пакет при помощи передней и задней обойм. Пуск ракет происходил поочередно в строгой последовательности. В штатном варианте в одной батарее насчитывались 12 и более пусковых установок. Обстрел одной батареей мог быть разрушительным, поскольку ракеты охватывали значительную площадь вокруг цели, а взрывы из ракет были мощными. На марше Nebelwerfer 41 обычно везли на буксире за легким полугусеничным автомобилем, в кузове которого находился заряжающий данного



артрасчета, дополнительные боеприпасы и самое необходимое для стрельбы оборудование.

В 1942 году была выпущена мобильная пусковая установка 15-cm Panzerwerfer 42 (Pz Wrf 42), которая представляла собой полугусеничный бронетранспортер Sd Kfz 4/1 Maultier («Мул») с установленной в верхней части пусковой реактивной 2 x 5-ствольной установкой. Вслед за первой ракетой появилась 210-мм версия — 21-cm Wurfgranate 42 Spreng (NbWrf 42), которая применялась только с фугасным зарядом. Впервые она была применена на Восточном фронте в 1943 году.

В конце войны, а вернее, в январе 1945 года, фирма «Крупп» предложила пусковую установку для двух новых ракет калибра 21-см и 30-см, стрельба которыми могла производиться на дальность в 10 километров. Тогда же были предложены проекты установок для ракет калибра 30,5-см и 42-см.

Фирма «Рейнметалл» в конце 1944 года предлагала установки под ракеты калибра 24 и 38 см. Но самой большой реактивной установкой была 85-см (85-cm Werfer), которая 2-тонным снарядом могла стрелять на 210 километров. Эта установка представляла собой одиночную пусковую трубу, перевозимую на марше на 2 четырехколесных тележках, которая на позиции устанавливалась подобно трубе миномета. Вот где бы могли пригодиться конусообразные бетонные кольца на берегу Девкиной заводи или у Муста-Тунтури. Правда, пока это лишь гипотеза, но она заслуживает более внимательного отношения, чем прежде. Тем более что нацисты искали любые реальные пути для увеличения дальности реактивной стрельбы. Например, для увеличения дальности стрельбы «Небельверферами» в конце войны проводились исследования по оснащению такими установками подводных лодок и военно-морских баз. А подводные лодки, как вы понимаете, могли намного увеличить дальность стрельбы «реактивных минометов». Сегодня мы еще вынуждены рассматривать данные версии в таком виде, но, похоже, близок тот день, когда тайны бетонных колец у Муста-Тунтури будут разгаданы. Но есть еще одна весьма любопытная версия о возможности использования бетонных колец, имеющих конусообразную основу, как некой



составляющей системы для применения неких образцов вооружения, которые после войны получили «баллистические ракеты». О взглядах нацистов на размещение и применение в северных районах Советского Союза данного ракетного оружия максимально подробно рассказано далее.

## Загадки ангаров на Северной Земле

Сегодня нет сомнения, что нацисты крайне активно использовали Берег Харитона Лаптева и соседние с ним арктические острова. Правда, из-за вывоза из новой России в ФРГ так называемого «Арктического архива Третьего рейха», то есть — огромного количества (несколько вагонов. — *Авт.*) документов, собранных в СССР после окончания Второй мировой войны, сегодня крайне сложно подтвердить эти данные документально. Что, в свою очередь, у отдельных ветеранов вызывает определенные сомнения. А порой возмущение!

Но, к счастью, сохранились книги таких знаменитых советских историков Арктики, как Михаил Белов и Иосиф Сендик, правдиво (даже в условиях жесткой цензуры. — *Авт.*) рассказавшие о появлении нацистов на Севморпути и создании ими здесь тайных баз, которые ни у кого не вызывают сомнения. Они же остаются прекрасным подтверждением к рассказам ветеранов-полярников, ледовых капитанов и военных моряков, которые после выхода в отставку более охотно рассказывают об увиденном в прежние годы.

И однажды один из них рассказал о неожиданной находке на острове Капля, который входит в состав островов архипелага Северная Земля. Версия анализа рассказанного предлагается для вашего ознакомления.

Даже с началом Великой Отечественной войны отследить врага в Арктике советским постам было весьма сложно, так как только после 22 июня 1941 года Система наблюдения и связи (НиС) Северного флота стала наращивать количество постов. С 1941 по 1944 год в западном секторе Арктики было открыто



115 штатных и более 450 нештатных постов наблюдения. Но и в этом случае обеспеченность наблюдения была удовлетворительной лишь в районах Главной базы СФ и Горла Белого моря. Чем дальше на восток, тем дела обстояли много хуже. И что говорить о Карском море или о море Лаптевых. Как уже упоминалось ранее, на участке от Канина Носа до острова Вайгач на 30 миль побережья приходился только 1 пост. А на Новой Земле такому же посту нарезалось 380 миль ответственности. Об архипелаге Северная Земля речь просто не шла!

Стоит ли удивляться тому, что после уяснения летом 1942 года наших реальных возможностей в западной Арктике нацисты направили сюда свои подводные лодки. Причем не только для ведения боевых действий на трассе Севморпути. Удивительно иное: чрезвычайная уверенность фашистов, которые, как выяснилось, задолго до начала Второй мировой войны стали готовиться к походам в советскую Арктику. Война показала, что они хорошо подготовились к плаваниям в Карском море. И даже — ...в море Лаптевых.

Особый интерес вызывает опорный пункт, куда должна была зайти U534, то есть некая база нацистов на одном из островов Северной Земли. К началу Великой Отечественной войны этот удаленный арктический архипелаг, находившийся в глубоком тылу Советского Союза, имел весьма любопытную историю, которая самым непосредственным образом повлияла на появление здесь нацистов.

Северная Земля лежит на границе морей Карского и Лаптевых и отделена от материка широким проливом Вилькицкого. В состав архипелага входят 5 крупных и высоких островов Большевик, Октябрьской Революции, Комсомолец, Пионер и Шмидта, а также множество прилегающих к ним более мелких островов. Наибольшая группа мелких островов, называемая архипелагом Седова, расположена у западного берега острова Октябрьской Революции. Между островами Северная Земля пролегают проливы Шокальского и Красной Армии, ведущие из Карского моря в море Лаптевых и обратно. А также пролив Белоброва, по которому суда могут выйти в Центральный Арктический бассейн.



Существование здесь земли предсказал известный русский географ и геолог князь Петр Кропоткин. В 1870 году он составил проект экспедиции, которая не состоялась только из-за отсутствия финансовых средств. Однако через восемь лет, 14 августа 1878 года, у мыса Челюскина (центральная часть пролива Вилькицкого. — *Авт.*) бросила якорь зверобойная шхуна «Вега», на борту которой находилась экспедиция Адольфа Э. Норденшельда. Эту экспедицию для поисков северо-восточного (сибирского) прохода в Тихий океан снарядили русские промышленники Михаил Сидоров и Александр Сибиряков. В проекте участвовал шведский купец Оскар Диксон, а за его спиной стоял... шведский король Оскар II.

Шведские путешественники, проводя астрономические наблюдения, находились в районе мыса целую неделю. В последующем отчете о плавании «Веги» Норденшельд записал, что увидел большую стаю гусей, «которая летела на юг, по видимому, с полярной земли, расположенной к северу от мыса Челюскина». Но самой земли он так и не обнаружил. Первым, кто реально увидел острова будущей Северной Земли, стали полярники экспедиции Бориса Вилькицкого, которые 3 сентября 1913 года пришли сюда на ледокольных пароходах «Вайгач» и «Таймыр».

На следующий день русские моряки высадились на здешний безымянный мыс (позднее назван мыс Берга) и стали первыми людьми, ставшими на архипелаг твердой ногой. Здесь был поднят русский флаг, а открытая земля была объявлена частью России.

После того как в 1914 году экспедиция Б. Вилькицкого приблизительно нанесла на карты восточные и южные берега Северной Земли, почти 20 лет архипелаг никто не посещал. Только в 1930 году на небольшой остров, лежащий у западного побережья Северной Земли (будущий остров Домашний), с исследовательскими целями высадилась группа под руководством Георгия Ушакова. Во время зимовки советские полярники обнаружили, что ранее залив Шокальского на самом деле является проливом, а на одном из его мысов (назван





Оловянным. — *Авт.*) полярники Ушакова нашли признаки оловярудного месторождения.

Берега островов Северная Земля весьма разнообразны по своему строению. В северной части острова Комсомолец берега низкие, на острове Октябрьской Революции они оканчиваются огромными скалистыми обрывами. Со стороны Карского моря в берега Северной Земли вдается ряд заливов.

Последнюю предвоенную смену полярников под руководством Б. Харитановича на Домашний доставили в сентябре 1938 года, где они незамедлительно приступили к проведению гидрометеонаблюдений. Причем Хаританович по собственной инициативе занялся еще и изучением дрейфа льдов. На эту мысль его натолкнула случайная находка, сделанная весной 1939 года.

В тот день на берегу соседнего с Домашним острова Голомянный он обнаружил 2 буйа: один из буйев был алюминиевым с едва заметной надписью латинскими буквами, другой — стеклянным с небольшим якорьком. Сочтя, что это рыбацкие буйки, случайно занесенные сюда из Баренцева моря, Хаританович решил начать наблюдения с помощью самодельных деревянных буйков. Но при этом он почему-то не обратил внимания на небольшой сборный домик, который был сооружен некими строителями на узком мысу. И как раз... совсем недалеко от места находки шаров. Меж тем остров Голомянный — это сравнительно небольшое плато длиной 6 километров и шириной до 2-х километров, которое пересечено неглубокими низинами с равномерными пологими уклонами. При этом сам остров соединен с островом Средний песчано-галечной косой и как бы является его мысом. Хотя, быть может, он и сообщил об этом домике на Диксон, но в отчете за экспедицию следов этого донесения найти не удалось. А между тем за то, что подобное донесение могло быть, говорит тот факт, что когда в 1954 году на Голомянный высадились советские полярники для создания здесь полярной станции, то они не только обосновались изначально именно на узком мысу, но и в дальнейшем построили здесь свою станцию. Информация о дальнейшей работе экспедиции Харитановича не слишком ясна и сегодня.

В официальных документах указано, что на острове Домашний полярники этой экспедиции работали до лета 1942 года,



а затем были вывезены на Большую Землю. Но, во-первых, обычно полярные экспедиции работали на своих станциях не более года, в исключительных случаях — до двух лет. Здесь же экспедиция Харитановича работала 4 года. И это уже запредельный срок пребывания полярной экспедиции. Во-вторых, кто снял полярников и доставил сюда новую смену? Дело в том, что ледокольный пароход «А. Сибиряков», который должен был доставить новую смену полярников на Северную Землю, был потоплен в неравном бою с фашистским броненосцем «Адмирал Шеер», и новая смена зимовщиков под руководством Анатолия Шаршавина попала в плен к нацистам. Ну и главное!

В книге «Моря советской Арктики» известнейшего историка советской Арктики Владимира Визе рассказано, что «В конце 1938 года “Садко” доставил сюда (на остров Домашний. — *Авт.*) трех полярников: радиста и метеоролога Б.Г. Харитановича, его жену, ученика механика И. Андреева и... двухмесячного ребенка — Роальда Харитановича». Так может, поэтому Хаританович и «не заметил» чужую постройку на острове Голомянный? Ведь, по воспоминаниям одного из матросов с гидрографического бота «Мурманец», летом 1939 года 3 исследователя, говорившие между собой на немецком языке, были высажены где-то в районе острова Домашний. Может, кто-то еще расскажет о судьбе семьи Харитановичей или бывшего ученика механика Андреева?

На мыс Оловянный полярная смена под руководством Анатолия Золотова, через три года погибшего на «А. Сибирякове», высадилась весной 1939 года и работала здесь до августа 1940 года.

Самой неудачной полярной станцией на Северной Земле оказалась метеостанция на мысе Молотова (81 град. 16 мин. сев. ш., 95 град. 42,8 мин. вост. д). Зимовочная группа под руководством Б. Кремера была высажена на североземельский мыс с самолета 9 мая 1941 года. В составе доставленных экспедиционных грузов был небольшой домик-временка, шестимесячный запас продовольствия, метео- и радиоаппаратура. Зимовщики обосновались на южном берегу небольшого залива на расстоянии до 8 км от берега и 16 мая приступили к работе. Одновременно они начали искать место для строительства посадочной полосы и постоянной



полярной станции. Однако, проработав здесь всего 3,5 месяца, 27 августа 1941 года экспедиция свернула работу, а полярная станция была законсервирована.

В первый военный год на Северной Земле еще работали экспедиция Гидрографического управления Главсевморпути под руководством Н. Плюснина, которая детально обследовала группу Краснофлотских островов и юго-западное побережье острова Октябрьской революции и на одном из них создала зимовочную базу. Советская гидрографическая экспедиция под управлением Н. Оглоблина примерно в это же время работала на островах Малый Таймыр и Старокадомского. А летом 1942 года в районе мыса Неупокоева работала экспедиция Г. Васильева. Итак, положив руку на сердце, приходится признать, что, несмотря на нахождение Северной Земли в глубоком советском тылу, на здешних постах и станциях находилось минимальное количество советских полярников, которым в случае необходимости было бы трудно противостоять даже небольшому фашистскому десанту. И эта информация могла стать известной в гитлеровском Штабе войны на море, так как в августе 1942 года ледокольный пароход «А. Сибиряков», перевозивший на Северную Землю сразу 3 смены зимовщиков: на мыс Оловянный (руководитель Владислав Грачев), на остров Домашний (руководитель Анатолий Шаршавин), на мыс Арктический, он же мыс Молотова (руководитель Анатолий Золотов), был потоплен броненосцем «Адмирал Шеер». По меньшей мере 3 зимовщика из групп «Остров Домашний» и «Мыс Арктический» были захвачены нацистами в плен и освобождены только после окончания войны. Судьба остальных полярников неизвестна.

По воспоминаниям североморских ветеранов-гидрографов, фашистская база на одном из островов Северной Земли была случайно обнаружена в 1959 году. Как долго здесь она действовала? Какие задачи были поставлены перед обслуживающими ее немецкими моряками? Все документы, способные более подробно рассказать о таинственной находке, пока еще надежно лежат в одном из закрытых архивов среди тысяч папок, покрытых многолетним слоем пыли. А советских полярников, кто первым увидел



секретную базу, сегодня отыскать уже весьма сложно. Но они успели оставить нам в наследство свои отрывочные воспоминания да рассказы близких им друзей. Сегодня вам впервые будет предложен подробный рассказ об этой тайной базе нацистов. Правда, возможно, речь идет о нескольких секретных опорных пунктах немцев на самом дальнем арктическом архипелаге России.

Интересные и очень верные данные об этом удаленном арктическом архипелаге нацисты получили во время полета дирижабля «Граф Цеппелин» летом 1931 года. Как уже было рассказано, огромное количество кино- и фотодокументов, отснятых во время полета над архипелагом, было увезено доктором Эккеноером в Германию и было положено в основу подробнейших карт для вермахта, люфтваффе и кригсмарине. Часть столь нужной для немцев информации, в том числе и грифовой, было найдено германскими abordажными партиями на брошенных командами транспортах разгромленного атлантического конвоя PQ-17 или иных судах, по той или иной причине попавших им в руки. Бесспорно одно — у гитлеровских моряков и летчиков были прекрасные карты островов Северной Земли. Поэтому они спокойно могли выбирать на местности нужные точки для наблюдения за районами пролива Вилькицкого, вдоль которого шли грузы из США в порты Карского и Баренцева морей.

Самым подходящим местом для создания секретной базы, или, по меньшей мере, для ее вынесенного наблюдательного пункта, многие ветераны-разведчики и ледовые капитаны всегда называли мыс Неупокоева, расположенный на юго-западной оконечности острова Большевик. Этот мыс является единственным для проливов Вилькицкого и Шокальского. С его пологого берега прекрасно просматривается весь пролив Вилькицкого, даже при большой повторяемости туманов у острова Малый Таймыр. Но об основной базе нацистов они упорно молчали. Поэтому, по аналогии с созданной на острове Земля Александры (ЗФИ) 24-й метеобазой кригсмарине, смоделируем следующее.

Предположим, что вынесенный пункт наблюдения находился на мысе Неупокоева. И здесь не надо его представлять как



какой-нибудь бетонный бункер, где обязательно стоят сложные механизмы. На самом деле это может быть простейшее, глубиной до 1,5 метра, углубление, например, как на острове Вардропера, либо — небольшая землянка. Основной же пункт тайной базы на Северной Земле мог находиться именно на острове Большевик (допустим, недалеко от мыса Песчаный), только для маскировки со стороны пролива Шокальского. И косвенным подтверждением такой догадке может быть открытие все той же «научной» экспедиции на «Графе Цепелине», которая зафиксировала документально, что между островами Октябрьской революции и Большевик находится не залив Шокальского, а широкий пролив.

Кроме обеспечения работы метеостанции или пеленгаторной станции на острове Большевик германские моряки могли охранять здесь старателей из стойбищ с ближайшего Таймырского побережья, которые занимались на острове золотодобычей. По крайней мере, достоверно известно, что в послевоенное время (и до начала 1990-х годов. — *Авт.*) именно здесь советские старатели добывали золото. А ведь кто-то же его должен был разведать!

Или могли охранять местных зверобоев, добывавших здесь белого медведя, которым был весьма богат архипелаг, нерпу и белух. Или же пастухов, пасших стада пришлых оленей. Да мало ли для чего могло руководство немецкой метеостанции выделить своих автоматчиков и пулеметчиков. Тем более что кочевые пастухи, а порой местные охотники и рыбаки могли и не знать, что между СССР и Германией идет война.

Кроме мыса Неупокоева советские полярники в 1983 году заметили «несоветские» постройки, весьма похожие на ангары, на острове Капля (рядом с островом Пионер и напротив пролива Юнгштурм), а также на острове Долгий (архипелаг Седова, который находится напротив пролива Красной Армии. — *Авт.*). К сожалению (а может и к счастью!), они не пошли разбираться, чьи сооружения здесь находились. Поэтому, как и у базы в дельте реки Лена, к «несоветским» базам на Северной Земле сегодня больше вопросов, чем ответов. Ответить на эти



вопросы позволит только серьезная экспедиция с участием российских военных моряков или морских пограничников. И в первую очередь здесь чрезвычайно важно получить ясный ответ на вопрос: «С какой целью сооружены чьи-то ангары у наших сибирских берегов?»

Интересную версию в вопросе создания тайной базы в Арктике подсказал в своих воспоминаниях вышеупомянутый Вальтер Дорнбергер — руководитель ракетной программы Третьего рейха и одновременно разработчик немецких баллистических ракет. При его участии были созданы: крылатые ракеты V-1 (Фау-1) и «Рейнбот», баллистическая ракета V-2 (Фау-2), зенитная управляемая ракета «Вассерфаль», а также зенитные управляемые снаряды «Рейнтохтер» и «Шметтерлинг». В рамках программы создания ракет большой дальности он работал над созданием баллистической ракеты на базе твердотопливных ракет «Небельверфер», которую планировалось принять на вооружение подводных лодок, а также многоступенчатой баллистической ракеты типа A.9/A.10. Последний образец особо для нас интересен: дальность полета этой ракеты должна была составлять 4500 километров, что позволяло после установки этой ракеты на боевой позиции, например, на одном из островов Северной Земли, обстрелять территорию США. Или... ударить в самое сердце Советского Союза, например, по заводам на Средне-Сибирском плоскогорье. Правда, сегодня известно, что дальше испытаний здесь дело не пошло. Но ведь пусковые позиции на арктических островах могли сооружаться и заблаговременно: до окончания летных испытаний новых ракет.

## Скалы Полярных летчиков продолжают молчать

О самой известной из всех секретных баз нацистов в советской Арктике — тайной метеостанции экспедиции «Кладоискатель» и тайном аэродроме люфтваффе уже рассказано в главе 2. Прошедшие десятилетия показали, что тогда же в СССР узнали (но никому не рассказали. — *Авт.*) и о секретной подкальней базе кригсмарине. Здесь германские подлодки могли заряжать аккумуляторы.



муляторные батареи и грузить торпеды и мины. Первым из североморцев ее увидел собственными глазами командир тральщика Т-116 капитан-лейтенант В. Бабанов. Стоит особо отметить, что это произошло через две недели после потопления нацистской подлодки U362. И данное уточнение совсем не случайно!

Дело в том, что, скорее всего, экипаж Т-116 у островов Мона потопил одну из подлодок-призраков, перевозивших в Лиинахамари некий сыпучий груз. Об этих неприметных подводных кораблях уже было рассказано ранее. И в районе гибели фашистской субмарины североморцы выловили некие документы, которые как раз и указали точное место секретной базы фашистов на Земле Александры. Неудивительно, что через полмесяца капитан-лейтенанта В. Бабанова ждал здесь рискованный, но законный успех. Только почему об этом так и не узнали наши историки? Или пограничники, которые столько лет несут службу на заставе в недалекой бухте Нагурского?

К сожалению, командир «116-го» тральщика не оставил письменных воспоминаний, но, к нашей удаче, его рассказ все же дошел до нас. Чтобы смоделировать, что увидел на Земле Александры капитан-лейтенант Бабанов, и показать это вам, возьмем за основу внешний и внутренний виды подводных «гаражей» (так порой называются убежища германских подлодок. — *Авт.*) во французских и норвежских портах, а также бывшую советскую подскальную базу подводных лодок, сооруженную в середине 1950-х годов в Балаклавской бухте.

При этом, конечно, учтем специфику островного местоположения убежища для фашистских подлодок — его размеры значительно меньше «гаражей», сооруженных на материке. Ну а почему в этом моделировании используем внутренний вид Балаклавской подводной базы? Дело в том, что она была спроектирована ленинградским проектным институтом «Гранит»... сразу же после окончания Великой Отечественной войны. В 1947 году этот проект завизировал сам Иосиф Сталин. Стоит ли кого убеждать, что если бы наши ученые из Ленинграда не познакомились с такими же базами кriegсмарине, и в первую очередь на Земле Александры, то в столь короткое время они вряд ли с «чистого



листа» так детально проработали проект подскального комплекса. И главное: если сравнить конфигурацию полуострова Таврос в Балаклавской бухте и полуострова Полярных летчиков на Земле Александры, то сразу же бросится в глаза их почти «зеркальная» схожесть. Это еще одно, пусть и косвенное, но подтверждение, что представители «Гранита» посещали секретную подскальную арктическую базу нацистов. Но начнем все же с гитлеровских «гаражей».

Постоянное присутствие воздушной опасности заставило гроссадмирала Эриха Редера задуматься о создании специальных укрытий — бетонных бункеров в германских военноморских базах Гельголанд, Гамбург и Киль. За основу были взяты бетонные бункеры в бельгийском порту Брюгге, которые успешно защищали и обеспечивали базирование германских подлодок в Первую мировую войну. Столь же успешно они выполняли свое предназначение и в годы новой Мировой войны.

Летом 1940 года, после падения Норвегии, Франции и стран Бенилюкса, на акваториях их портов было сооружено много различных баз для кораблей и подлодок кriegsmarine. В короткое время массивные бетонные бункеры были сооружены: в норвежских портах Берген и Тронхейм и во французских портах Брест, Лорьян, Сен-Назер, Ла-Паллис и Бордо. Рассмотрим общий вид такого бункера в порту Брест, где автору данной книги удалось увидеть его собственными глазами во время делового захода отряда кораблей Северного флота.

Защищенные бункеры Бреста всегда представляли собой строительное чудо. Да и сегодня они поражают своими размерами и устройством. Здесь было сооружено 15 боксов, где свободно размещалось 60 подлодок, находившихся в различной стадии подготовки к плаванию. В каждом из «гаражей» могли стоять от 2 до 4 «серых волка». Между собой боксы были разделены железобетонными стенами многометровой толщины, а сверху укрыты 8-метровыми усиленными перекрытиями. Даже при прямом попадании в такое перекрытие авиационные бомбы (в том числе и английского пятитонного «Толлбоя»)





не могли пробить верхнее перекрытие. Со стороны же моря каждый «гараж» был надежно защищен мощным стальным щитом-затвором.

В Бресте под скалой, к которой примыкал бункер, находились склады со всевозможными запасами (топлива, продовольствия, вооружения, вещевого имущества), основные и резервные электрогенераторы, насосные станции, системы вентиляции и отопления. Для подвоза тяжелого оборудования и торпед со складов и хранилищ прямо к причалам подводных лодок был проложен узкоколейный железнодорожный путь. Здесь же, под скалой, находились достаточно комфортабельные жилые и учебные помещения для отдыха и учебы подводных экипажей. Строительство бункеров для подводных лодок было возложено на все ту же полувоенную ОТ.

Ответственность за обеспечение оборонительных сооружений всем необходимым была возложена на строительное управление кригсмарине. Известно, что на строительство, например, бункера в Бресте ушло до 500 тысяч кубометров бетона и до 30 тысяч тонн стали. Зато под их защитой нацистские подлодки готовились к выходу в море даже во время самых жесточайших бомбардировок английских и американских самолетов.

В связи с тем, что редкий читатель этой книги побывал или сможет побывать в гитлеровских «гаражах» Франции или Норвегии, то расскажем о подобном «гараже» в Балаклавской бухте. В связи с тем, что Украина в 2003 году открыла здесь филиал Центрального музея вооруженных сил Украины, то реально, что туристы из России смогут воочию увидеть это грандиозное сооружение.

Подводный комплекс в Балаклавской бухте был сооружен для укрытия и подготовки к походам подводных лодок Черноморского флота в случае начала массированной ядерной атаки СССР вооруженными силами стран НАТО. Здесь под прикрытием более чем стометровой скальной породы за защитными воротами, каждая створка которых весит 10 тонн, были укрыты топливное хранилище, арсенал с обычным оружием и ядерными боевыми зарядами, судоремонтный завод.



Балаклава была выбрана для строительства подземного комплекса совсем неслучайно. Сама природа сделала бухту идеальным укрытием для военных кораблей. Узкий извилистый пролив шириной до 400 метров способен укрыть гавань не только от зимних штормов, но и от посторонних глаз. Со стороны открытого моря она не просматривалась. С воздуха тоже было бесполезно наблюдать за ней: глубины бухты до 17 метров позволяли подлодкам заходить вглубь комплекса даже в подводном положении. Гора Таврос, в недрах которой был укрыт секретный объект площадью в 15 тысяч кв. метров, состоит из мраморовидного известняка. При этом толщина породы над подземными помещениями достигала 126 метров. Благодаря такой природной защите сооружению была присвоена первая категория противоатомной устойчивости, то есть сооружение было способно выдержать прямое попадание атомной бомбы мощностью до 100 кт. Итак, повторюсь, в 1947 году Сталин завизировал проект комплекса — объекта 825 ГТС «Гидротехническое сооружение». Через 6 лет началось строительство его основной части силами и средствами специально сформированного горностроительного отряда Черноморского флота. В феврале 1956 года для ускорения строительства к ГСО ЧФ были присоединены метростроевцы из Москвы, Харькова и Абакана. Строительство велось круглосуточно буровзрывным методом. То есть с земной поверхности бурили шурфы, в них закладывали взрывчатку и подрывали. Грунт вывозили, а внутри образовавшейся штольни строили металлический каркас, который затем обшивали досками. Затем забивали образовавшуюся пустоту бетоном М400. Строительство объекта 825 ГТС было закончено в 1961 году. После его сдачи здесь могли укрыться 7 средних подлодок (проект 613, 633 и 644) или 9 малых подлодок (проект А615) и все взрослое население Балаклавы. Годом позже в эксплуатацию была передана минно-торпедная база, а еще год спустя — подземная ремонтно-техническая база для хранения, сборки и подачи на подводные лодки боеприпасов с ядерной головной частью — объект 820-й арсенал. Полы отдельных помещений и зон доступа были окрашены в разные цвета: преддоковая площадка — в шаровый (темно-серый) цвет, транспортный коридор ГТС — в



темно-красный, столовая — в желтый и т.д. Транспортные коридоры (паттерны) во всем сооружении всегда имели пологий изгиб, кривизна которого должна была гасить ударную волну от взрыва, в том числе и от ядерного взрыва. Массивные двери открывались и закрывались с помощью электромоторов, но при необходимости их можно было открыть и вручную. Подлодка могла входить и выходить из-под скал самостоятельно: в подводном и надводном положениях. Сразу же из-под скалы она попадала в канал, который закрывался маскировочной сетью, точно подобранной под цвет скал. При необходимости ее поднимали с помощью лебедки, открывая путь субмарине. На случай, если бы враг своими ударами завалил основные ворота, имелся запасной выход, который до поры до времени был наглухо закрыт кирпичной кладкой. На случай, если подлодка пришла бы с серьезными повреждениями, имелся сухой док длиной более 100 метров и шириной более 10 метров.

В минно-торпедной части тестировались системы самонаведения головных частей торпед, устанавливались электрические компоненты изделий, проверялась герметичность сборки торпедных корпусов. Затем на площадке «Арсенал» к ним присоединялись головные боевые или ядерные зарядные отделения и проводилась их погрузка на подошедшую подлодку. Кто-нибудь сомневается, что перед проектированием подобного комплекса ученые мужи из Ленинграда должны были увидеть что-либо на порядок проще? Сомнений нет — что-то похожее, но они увидели! Ведь благодаря балаклавской базе и секретная подскальная «александровская» база нацистов стала как бы зрительно представляемой.

И хотя на острове Земля Александры, в отличие от французских бункеров, германские подводники не опасались «толбоек», но и здесь все, что нужно для нормальной жизнедеятельности и подготовки к морским походам, было укрыто под скалами: вместительные продовольственный и топливный склады, склад оружия для подводных лодок и даже небольшая ремонтная мастерская. Только 2 хорошо замаскированные, но достаточно комфортабельные казармы находились на поверхности. Все они



были рядом — в «двух шагах» от причалов немецких субмарин. Здесь же были сооружены 2 подскальных пирса, один из которых был предназначен для погрузки минного и торпедного боезапаса, другой — для ремонтных работ и зарядки аккумуляторных батарей. Именно их и увидел осенью 1944 года капитан-лейтенант В. Бабанов.

Следующим, кто из советских людей увидел своими глазами на Земле Александры подскальную базу для «арктических волков», стал экипаж уже знакомого нам полковника Ильи Мазурука.

В начале 1950-х годов один из летчиков его экипажа, приходивших осматривать гитлеровскую взлетно-посадочную полосу, случайно наткнулся на вентиляционные шахты, уходящие внутрь скалы. Правда, он успел осмотреть лишь внешнюю часть грота, и все, что находилось поблизости от здешнего входа, но внутрь сооружения спуститься он не успел, так как начался прилив и вход в подскальную базу стал уходить под воду.

Если судить по воспоминаниям В. Бабанова и И. Мазурука, вход в подскальную базу расположен где-то в районе между озером Пинегина и бухтой Дачная, а выход — недалеко от восточного ледника. Возможно — наоборот, но таких входов было не менее двух.

Во время подготовки книги выяснилось, что некогда стоявшая в бухте Северная некая плавучая ремонтная мастерская нацистов была предназначена лишь для небольшого ремонта субмарин. Под скалами же бухты Северная нацисты создали целый завод для ремонта тяжелых рейдеров, который до настоящего времени никто не осмотрел. По крайней мере, о таком осмотре неизвестно. Но такой завод существует и уже замечен на фоне ледника.

Заканчивая рассказ о самой настоящей тыловой базе кригсмарине, созданной для «арктических волков» Дёница, хотелось бы особо отметить несколько весьма интересных для военных историков фактов, которые, как вы понимаете, могли увидеть и пересказать лишь их очевидцы, побывавшие на Земле Александры:

1. По соседству с входными знаками бухты Северная в скалу были вмурованы мощные швартовые кольца, которые внешне



похожи на такие же кольца, вмурованные в 1940 году в скалу в губе Большая Западная Лица («Базис Норд»).

2. Именно в бухту Северная в 1970-е годы и летом 2000 года приходили неопознанные атомные подводные лодки, первая (скорее всего, американская или английская. — *Авт.*) некоторое время находилась в надводном положении, а ее офицеры, высыпав на палубу, что-то рассматривали на нашем берегу в бинокли. Во втором случае подробное изучение скал «некто» проводил через перископ.

3. Во время полетов на вертолете над Землей Александры примерно здесь же, у вмурованных колец, подо льдом полуострова Полярных летчиков хорошо просматривался огромный темный квадрат.

Сейчас, по прошествии более чем 65 лет со дня окончания войны, североморцев и полярников, увидевших все немецкие сооружения на Земле Александры, с каждым годом становится все меньше. А находящиеся здесь российские пограничники по неизвестной причине к полуострову Полярных летчиков не идут. И эти сооружения до сих пор остаются тайной. Меж тем после окончания Второй мировой войны выяснилось, что в некоторых бункерах, например, в гамбургском «Fink II», германские подводные лодки... были забыты. Вход подорвали — а подлодки забыли. Но это на континенте, а что нас может ожидать в Арктике? Ответить на все вопросы, возникающие при чтении этих строк, сегодня еще может хорошо подготовленная экспедиция. Быть может, она позволит раскрыть все загадки «волчьих» топливных баз и продовольственных депо в нашей Арктике? Но сможем ли мы получить ответы на них или хотя бы узнать, что скрывается под скалами Земли Александры лет через десять? Скорее всего, уже нет. А ведь они скрывают еще очень много тайн, которые порой весьма сходны.

## Что нацисты искали за 60-й параллелью?

О деятельности нацистов в приполярных районах всегда существовало много легенд и рассказов. Кто приводил здесь конкретные примеры, а кто говорил о них с сомнением или даже



как о фантазиях писателей и журналистов. Оказалось правы и те и другие.

Конкретные примеры приводили те, кто знал о деятельности на арктических островах гитлеровских полярных станций. С сомнением же те, кто чаще всего рассказывал об арктической деятельности так называемого общества «Туде». Начнем с конкретных событий, смысл которых неясен и сейчас. Например, операция «Зилициен-Цитронелла».

Ранее уже было рассказано, что основа для составления надежных прогнозов погоды для большей части Европы — это знания точных погодных условий в Арктике и Северной Атлантике. И в первую очередь на архипелаге Шпицберген, в Гренландии и в районах канадской Арктики. Наиболее доступным и обжитым в Арктике всегда оставался архипелаг Шпицберген. К тому же если посмотреть на географическую карту, то нетрудно заметить, что он важен для приарктических государств, так как надвое рассекает Северную Атлантику и позволяют контролировать Гренландское, Баренцево и Норвежское моря. Неудивительно, что за острова этого арктического архипелага издавна велась ожесточенная борьба. Особенно после начала Второй мировой войны. И неожиданно усилилась после того, как отряд гитлеровских кораблей во главе с суперлинкором «Тирпиц» провалил операцию «Зилициен-Цитронелла».

Эта операция стала одной из самых странных операций, проведенных когда-либо кригсмарине. В прежние годы в СССР ее чаще всего называли «бесполезной» или «неудачной», но, к сожалению, ни один советский историк-исследователь не рассмотрел ее со всех сторон. А ведь это исследование могло бы быть крайне интересным! Попробуем сегодня такому анализу положить начало!

К началу осени 1943 года в норвежских портах находилась мощная корабельная ударная группа кригсмарине. Здесь находились линейные корабли «Тирпиц» и «Шарнхорст», тяжелый крейсер «Лютцов» и три флотилии эскадренных миноносцев (13 вымпелов) под общим командованием контр-адмирала Эриха Бея. Присутствие в Норвегии столь сильной группировки при-



нуждало наших союзников остановить движение атлантических конвоев в Архангельск и Мурманск до наступления полярной ночи. Кроме того, сковывало мощную группировку британских линкоров, линейных крейсеров и авианосцев из Флота метрополии. Но были здесь и свои «минусы». Взбешенный неудачами весенне-летней компании 1943 года, Гитлер твердо определил, что отныне любой выход больших кораблей в Атлантику производился бы только после его личного разрешения. И не иначе! После бездарной апрельской демонстрации 2 линкоров и 2 эсминцев у острова Медвежий корабельная боевая группа кригсмарине находилась в полном бездействии, лишь изредка отрабатывая корабельные учения. Уровень ее экипажей постепенно снижался, что совсем не лучшим образом отражалось на моральном состоянии военных моряков, которые и без того внимательно слушали сводки о постепенном сглаживании передовой линии на Восточном фронте и на Сицилии. Чтобы поднять дух военных моряков, была нужна победоносная акция германского военного флота. В послевоенное время именно такой акцией и был назван совершенно необъяснимый рейд корабельной ударной группы во главе с суперлинкором «Тирпиц» к архипелагу Шпицберген. Конечно, внешне было понятно, зачем был нужен такой поход мощной эскадры к совершенно незащищенному архипелагу.

Дело в том, что Шпицберген, расположенный всего в 400 морских милях от мыса Нордкап, превышал территорию сразу нескольких европейских государств, вместе взятых, а именно — Дании, Швейцарии и Бельгии. Интересная особенность перерезавшего его Айс-фиорда состояла в том, что этот залив не замерзал до января—февраля, а уже в мае—июне — освобождался ото льда. Эта особенность фиорда, а также в свое время обнаруженные здесь мощные угольные пласты заставляли внимательно присмотреться к архипелагу многие страны. Но в первую очередь — Норвегию и СССР. Даже после начала Второй мировой войны здесь добывали уголь норвежские и советские шахтеры.

До столкновения Германии с Советским Союзом этим удаленным арктическим островам ни немцы, ни их противники особого внимания не уделяли. Более того, 31 июля 1941 года в



Айс-фиорд вошел отряд английских кораблей, состоящий из 2 легких крейсеров и 2 эсминцев. Английские военные моряки вывели из строя все угольные копи Шпицбергена и эвакуировали население архипелага.

Эвакуацию провел английский отряд транспортных судов во главе с лайнером «Эмпресс оф Канада», который ко 2 сентября также вывез с архипелага почти 2 тысячи советских шахтеров. Подрывные команды кораблей Королевского флота уничтожили имеющиеся на островах запасы угля, все шахты, метеостанцию и стоявшие здесь 2 норвежских транспортных судна. Гитлеровскому командованию стало об этом известно уже 9 сентября 1941 года. И менее чем через месяц в районе Лонгьирбюена с транспортного самолета была высажена первая германская метеопартия, которая успешно проработала здесь практически целый год. Ниже о работе немецких метеорологов еще будет рассказано подробно.

Англичане понимали, что арктический архипелаг, с которого было весьма удобно контролировать сразу три арктических моря (Гренландское, Норвежское и Баренцево), вряд ли останется без внимания гроссадмирала Эриха Редера. И потому попытались опередить нацистов. Правда, первая попытка союзников высадиться на Шпицберген принесла им только серьезные потери.

14 мая 1942 года гитлеровские самолеты уничтожили 2 шхуны, которые везли на архипелаг полторы сотни норвежских солдат и английских офицеров связи. При этом обе шхуны были потоплены, а более двух десятков норвежских солдат было убито и ранено. Однако после получения подкрепления норвежские патриоты обосновались на архипелаге и соорудили здесь опорный пункт, на оборонительных позициях которого были установлены одно 57-мм орудие, три 37-мм орудия и шесть 20-мм орудий и автоматов. Вот на этот ротный опорный пункт командование группы кригсмарине «Норд» и спланировало нападение целой эскадры. В ее состав были включены тяжелые рейдеры: линейный корабль «Тирпиц» (капитан-цур-зее Майер, флаг командующего крейсерами вице-адмирала Оскара Куммеца), линейный корабль «Шарнхорст» (капитан-цур-зее Фридрих Хюффмайер), броненосец «Лютцов» (капитан-цур-зее Станге). Их прикрытие





осуществляли новые эскадренные миноносцы из состава 4-й флотилии: Z31 (корветтен-капитан Альбертс, брейд-вымпел командира флотилии капитан-цур-зее Рольфа Йоханессона), Z27 (корветтен-капитан Шульц), Z29 (корветтен-капитан фон Мутиус), Z30 (корветтен-капитан Лампе) и Z33 (корветтен-капитан Холторф), а также 5-й и 6-й флотилий: «Эрих Штайнбринк» (корветтен-капитан Тайхманн, брейд-вымпел командира 5-й флотилии капитан-цур-зее Вольфа), «Ганс Лоди» (брейд-вымпел командира 6-й флотилии капитан-цур-зее Фридриха Коте), «Карл Гальстер» (корветтен-капитан Хармсен), «Теодор Ридель» (корветтен-капитан Риде), «Фридрих Ин» (корветтен-капитан Фромме) и «Пауль Якоби». Для высадки десанта был подготовлен батальон 349-го гренадерского полка.

В первых числах сентября немецкие воздушные разведчики произвели полномасштабную разведку маршрута перехода и обследовали весь архипелаг. То есть командование группы «Норд» знало, что норвежский гарнизон на архипелаге не силен, да и поддержать его некому.

Вечером 6 сентября эскадра Куммеца в составе 2 линкоров, броненосца и 11 эсминцев вышла из Альтен-фиорда. Однако «Лютцов», из-за неполадок в дизелях, вскоре вернулся обратно. Его сопровождали «Пауль Якоби» и «Фридрих Ин», у которых также были проблемы с котлами.

В ночь с 7 на 8 сентября гитлеровская эскадра пришла к мысу Южный — южной части Западного Шпицбергена. Первоначально эсминцы со всех сторон окружали линкоры, но после прихода в район мыса Линней, где прежде находилась норвежская метеорологическая станция, расстрела ее сооружений и последующего прохода по Айс-фиорду основная группа кораблей («Тирпиц» и три эсминца 4-й флотилии) направилась в Грен-фиорд, на берегу которого стояли дома шахтерского поселка Баренцбург, и начала его артиллерийский обстрел. «Шарнхорст» с тремя эсминцами из 5-й флотилии продолжил движение по Айс-фиорду и направился к поселку Лонгйир.

Когда основная ударная группа вошла на рейд Баренцбурга, то норвежская батарея под командованием фенрика Бовица, уста-



новленная на мысе Хеердден, открыла по идущим в авангарде новым эсминцам отчаянный, но весьма точный огонь. Все три эсминца получили пробоины, среди экипажей появились убитые и раненые моряки. В ответ «Тирпиц» и головные эсминцы открыли по батарее, поселку, цистернам с топливом и шахтам огонь из орудий главного калибра. А затем эсминцы, у которых на борту находился десант, высадили на мыс Финнесет, находящийся к северо-востоку от поселка, 300 гренадеров. Сопротивление 80 норвежских солдат, составлявших весь гарнизон Баренцбурга, было недолгим: начальник гарнизона лейтенант Лидом и 3 солдата погибли, более 30 человек были ранены, а остальные отступили вглубь острова. Немецкие десантники заняли разрушенный поселок, но через 4 часа... оставили его и вернулись на эсминцы.

В это же время группа «Шарнхорста» высадила десант на мыс Хотельнесет и обстреляла поселок Лонгйир. Здешний гарнизон под командованием капитана Вигтеля не оказал какого-либо сопротивления и почти полностью был захвачен в плен. Как только гренадеры вернулись на эсминцы, вся группа повернула на обратный курс и вскоре догнала группу «Тирпица». Во время движения по Айс-фиорду напоследок они обстреляли пустовавшие поселки Грумман и Свердруп. Ранним утром 9 сентября вся корабельная группа во главе с линкором «Тирпиц» успешно вернулась к месту стоянки — в Альтен-фиорд. Несмотря на то что для проведения операции «Зилициен-Цитронелла» были направлены практически все силы, находившиеся в Норвегии, и по своей численности они уступали только силам, направленным гроссадмиралом Эрихом Редером на разгром печально известного атлантического конвоя PQ-17, ее успех оказался весьма сомнительным. В течение нескольких часов были окончательно разрушены и без того пустовавшие поселки и подорванные шахты, убито 9 норвежских солдат и захвачено 80 норвежских и английских офицеров и солдат и... Все! При этом треть эсминцев группы «Норд», которые были остро необходимы для набеговых операций на вражеские коммуникации или охраны собственных морских



коммуникаций, получили повреждения и на какое-то время вышли из строя, а их экипажи потеряли убитыми и ранеными более 40 человек. Правда, пропагандисты из министерства доктора Йозефа Геббельса раструбили на весь мир о грандиозном успехе военных моряков. Конечно, в те дни Третьему рейху как никогда был нужен серьезный успех, причем гарантированный. Но как-то это было непохоже на практичных немцев.

Во-первых, вот как об этом времени в своих мемуарах «Десять лет и двадцать дней» писал Карл Дёниц: «Помимо пагубного влияния на военную ситуацию на суше, и в особенности в воздухе, прекращение военных действий в Атлантике повлекло бы за собой негативные последствия на море. Боевые соединения легких кораблей противника оказались бы свободными и готовыми к нападению на наши собственные морские торговые пути. С превосходством противника в наших прибрежных водах, которое стало бы неминуемым следствием этого, и без того скудные оборонительные силы Германии ни при каких условиях не смогло бы справиться. Норвегия, к примеру, где наши войска полностью зависели от морского транспорта, могла попасть в руки противника без малейших усилий: союзникам не потребовалось бы организовывать вторжение, достаточно было лишить нас возможности снабжать войска морем. Таким образом, войну против торгового судоходства в Северной Атлантике следовало продолжать».

Но в то же время итоги похода на Шпицберген он оценил очень коротко: «Это позволило линкорам и эсминцам отработать тактику совместных действий». Станный способ боевой учебы избрал германский Штаб войны на море, не правда ли?

Во-вторых, несмотря на внешнее благополучие с жидким топливом в Третьем рейхе, например, согласно справочника «Die deutsche industrie im Kriege 1939—1945», подготовленного сотрудниками Германского института экономических исследований под руководством доктора Рольфа Вагенфюра и ставшего доступным российскому читателю только в 2006 году, прямо указывается на то, что в военные годы у Третьего рейха не было ни одной лишней тонны горючего для создания запасов. Сколько



жидкого горючего производилось в Германии, оккупированных нацистами странах, находилось в складских запасах, поступало с импортом и из неустановленных источников, столько же его (тонна в тонну. — *Авт.*) потреблялось в рейхе и присоединенных странах. К тому же гроссадмирал Дёниц был вынужден отрывать часть из резервов кригсмарине для обеспечения горючим итальянского военного флота, а также передавать немалое его количество в армию и сельское хозяйство Третьего рейха. А этот, поверьте, расход составлял не менее трети всех поступлений жидкого топлива. Поэтому Дёниц, вероятно, отдавал себе отчет в том, что ждет самую мощную корабельную группу «Норд» в случае недостаточной успешности набеговой операции. Даже в случае «дымовой завесы» от доктора Геббельса.

А также должен был предполагать, что данной демонстрацией у Шпицбергена он сразу же привлекает внимание к беззащитности архипелага со стороны США и Великобритании с соответствующими военными выводами. Таким образом, скорее всего, главными целями «Зилициен-Цитронеллы» было нечто иное, чем простое разрушение уже обезлюдивших и разрушенных поселков и шахт на Шпицбергене. Но что? Очень хотелось бы узнать!

В то же время следует осторожно относиться и к версии отдельных российских историков, что гитлеровская эскадра приходила к архипелагу ради того, чтобы отомстить норвежцам за уничтожение здешней метеостанции. Поверьте, рассматривать подобным образом данную операцию было бы уж слишком примитивно. Даже при условии, что это была целая система, о которой и сегодня мы знаем совсем немного. И она составляла одну из самых больших тайн Третьего рейха. О работе гитлеровских полярных станций не знали старшие офицеры и даже большая часть высших офицеров люфтваффе. Ведь для их обеспечения был создан специальный авиаотряд, вооруженный дальними самолетами типа He-111 и Fw-200.

Для максимально подробного рассказа о секретной деятельности гитлеровских полярных станций, как наиболее известной странице истории появления нацистов в Арктике, воспользуемся



публикациями немецких военных историков Фридриха Руге и Юрга Майстера, а также результатами поисковой работы, проведенной во время подготовки данной книги.

Еще в начале 1920-х годов норвежцы создали сеть метеостанций, находившихся на своеобразной линии Гренландия — остров Медвежий — остров Ян-Майен. Сведения с острова Ян-Майен в зимний период были весьма важными для проведения оповещения о наступающих штормах и непогоде и высоко ценились моряками и рыбаками. В летний период метеоданные с западных берегов Шпицбергена и острова Медвежий имели решающее значение для предупреждения о туманах, наступавших с севера. Кроме того, ранней весной в отдельные годы ледяной барьер закрывал движение судов между островами Медвежий и Южным мысом Шпицбергена. Их приобретение было бы весьма полезным для гитлеровской Германии, чьи адмиралы и генералы еще помнили подписание капитуляционного акта в Компьенском лесу. Но американцы и англичане тоже хотели бы обладать этими островами.

В августе 1940 года немцы снарядили экспедицию из 5 датчан, которых через Олесунд планировали доставить на восточное побережье Гренландии. Однако непогода прижала полярную шхуну «Фуренак», на которой шла к месту высадки экспедиция, и 7 сентября ее захватило норвежское патрульное судно «Фритьоф Нансен», посланное англичанами как судно ледового патруля.

12 сентября 1940 года германский гидросамолет доставил на Ян-Майен новую рекогносцировочную группу. Однако она была захвачена в плен английскими коммандос. Новый замысел родился весной 1942 года. В операции, получившей название «Гром», должны были участвовать легкий крейсер «Кёльн» и 4 эсминца. На борту у них находился десант. Однако этот замысел по неясной причине был отменен. Новая попытка была сделана еще через два года. В сентябре 1944 года уже Дёниц направил к острову подлодку, экипаж которой и установил в Кросс-бухте автоматическую метеостанцию. Но в марте 1945 года этот метеоавтомат случайно обнаружил норвежский



патруль и вывел его из строя. Понимая, что с Ян-Майеном вряд ли что получится, немцы отказались от идеи создания метеостанции на этом острове и обратились с той же целью к Шпицбергену и Гренландии.

Первую метеобазу на архипелаге Шпицберген нацисты назвали «Банзе» («Banze»). Она была создана близ Лонггирбюена (архипелаг Шпицберген) 25 сентября 1941 года. Группа из 10 человек под командованием Е. Етьена была доставлена сюда транспортным самолетом Ju-52. На зиму здесь остались только 4 человека во главе с военным медиком Моллом. Во время зимовки они пользовались запасами с продовольственных складов поселка. Весной группа эвакуирована в Германию.

Затем начала свою работу экспедиция «Почка» или «Бутон» («Knospe»). Экспедиция работала с осени 1941 года в западной части архипелага Шпицберген (первый лагерь — на южном склоне гор Королевы Мод, последующие (летние) — на западных склонах гор и на севере равнины Диссилетта). Метеорологический отряд из 6 человек и экспедиционный груз были доставлены на остров двумя пароходами. Метеонаблюдения проходили по полной программе с запуском радиозондов. Экспедиция снята подводной лодкой в августе 1942 года. Кроме этих экспедиций на Шпицбергене работали:

1. «Орешник», по другим данным «Грецкий орех» («Nussbaum»). Был создан в августе 1942 года, предположительно в районе пункта «Почка», склады которого были законсервированы в заливе Лилиенхей-фиорд. Личный состав прибыл из Тромсе на подводной лодке U377, но весной 1943 года был обнаружен норвежцами. И все же немецкие полярники сумели ускользнуть от преследования норвежских и британских рейнджеров, и 23 июня 1943 года они были эвакуированы подводной лодкой;

2. «Крестonosец» («Kruzritter»). Экспедиция работала с 6 октября 1943 года на севере Шпицбергена (берег залива Лиффе-фиорд). Отряд под командованием прародителя идеи высадки метеотрядов на удаленных островах Арктики и научного руководителя проведенной у берегов острова Ян-Майен морской операции «Sachsen — II» Х. Кноспеля состоял из 12 человек и прибыл на архипелаг из Килья. В конце июня 1944 года личный состав, за исключением коман-



дира группы, погибшего при эвакуации, был вывезен подводной лодкой;

3. «Драчун» («Haudegen»). В 1944 году сменил «Крестonosца» на архипелаге Шпицберген;

4. «Эспадрон». Существовал с 1944 года на северо-восточном побережье Шпицбергена. Отряд доставлен пароходом и подводной лодкой, работал здесь до сентября 1945 года;

5. «Арктический волк» («Helhus»). Создан в октябре 1944 года на острове Хопен (остров Надежды) у Шпицбергена. Личный состав доставлен подводной лодкой, снят с острова только после окончания войны. Во время работы над книгой удалось найти информацию, что ее работе на Хопене предшествовала работа некой метеозэкспедиции («Svartisen». — *Авт.*). Вместе с тем после окончания Второй мировой войны стало известно, что в конце 1944 года между южными оконечностями Шпицбергена и Гренландии и кромкой паковых льдов курсировало специальное судно, работавшее по программе «Перелетные птицы» («Zugvogel»). Правда, истинные цели и задачи этой сверхсекретной операции неясны и в настоящее время, хотя штормовая погода помешала успешному проведению этой операции (с октября 1944 года по январь 1945 года).

На острове Гренландия первая и потому «безымянная» метеорологическая станция нацистов была создана в районе Торгильсбю 31 августа 1940 года. Вернее, сначала планировалось создать здесь две станции: одну в Мюгг-бухте, другую — в Торгильсбю. Для создания первой была направлена шхуна «Весле Кари». Она доставила сюда, в район недавнего существования норвежской полярной станции, немецких полярников и провиант для их зимовки. Однако эта шхуна была обнаружена норвежским патрульным кораблем «Фритьоф Нансен», из состава британских ВМС, пленена и приведена в Рейкьявик вместе с несостоявшимися зимовщиками.

Другая шхуна — «Рингсель» — высадила в Торгильсбю личный состав, который в короткое время начал работу. Однако тайная станция была обнаружена англичанами и через 3 месяца уничтожена экипажем все того же норвежского «Фритьофа Нансена».



Немецкие метеорологи также были взяты в плен. Та же участь постигла следующую метеоэкспедицию, которая была направлена к северо-восточным берегам Гренландии на судне «Буско». Работа судовой радиостанции была запеленгована американским кораблем береговой обороны, и германские полярники были захвачены в плен.

В дальнейшем уже каждый опорный пункт нацистов в районах «метеокухонного» треугольника получил собственное название или был назван по кодовому имени экспедиции. За первой последовали другие:

1. «Деревянный глаз», или «Лесной глаз». Создана в августе 1942 года на восточном побережье острова Гренландия (бухта Ганза). Полярники доставлены сюда метеорологическим судном «Заксен» (возможно, «Заксенвальд», который до 1940 года базировался на «Базис Норд»). Группу из 16 человек возглавил лейтенант Г. Риттер, научным руководителем был Г. Вейс. Лагерь был создан на берегу бухты Ганзы в районе мыса Филиппа Броко (на острове Шанон). С конца сентября немецкие полярники регулярно передавали сводки метеонаблюдений. Для своей работы они использовали захваченную у береговой охраны США радиостанцию «Blue East» 5 (BE 5).

13 марта 1943 года немецкий лагерь был обнаружен санным гренландским патрулем (датчане и эскимосы) под командованием Мариуса Енсена. В боевом столкновении патруль потерял часть собачьих упряжек. Но через две недели группа бомбардировщиков В-24 (командир группы Бернт Балчен) атаковала немецкий лагерь и «Заксен». Затем лагерь был атакован специальной группой гренландского патруля. Часть немецкого отряда была взята в плен. Но части все же удалось спастись, и она была вывезена немецким самолетом Do-26. Есть информация, что немцы уничтожили свою шифровальную машину, но часть секретных документов достались военнослужащим гренландского патруля.

2. «Виолончелист». Экспедиция работала с 1943 года на востоке Гренландии. Группу из 8 человек возглавляли метеоролог Г. Шоту и лейтенант Х. Захер. Метеорологический отряд доставлен на остров пароходом «Кобург» (капитан Радебруггер), который





был затерт льдами вблизи островов Иль-де-Франс и Земля Германия и получил серьезные повреждения. После внезапной подвижки льдов «Кобург» накренился на 30 градусов, а все склады, созданные на льду, утонули.

22 апреля 1944 года ледяной лагерь был обнаружен санным дозором гренландского патруля. В результате внезапного нападения погиб лейтенант Х. Захер. Общее руководство экспедицией перешло к капитану «Кобурга» Радебругтеру. 3 июня немецкие полярники были вывезены самолетом Ju-290 в Тронхейм.

3. «Эдельвейс-1». В 1944 году группа из 11 человек была доставлена на восточной побережье Гренландии на пароходе «Кединген» и подлодкой. Научным руководителем был назначен лейтенант Г. Вейс, а военным — лейтенант Г-Ю. Аллевельд.

После того как подводная лодка безуспешно атаковала появившийся в районе высадки американский ледокол «Нортленд» (торпеда ударила в кромку льда), «Кединген» был потоплен артогнем американцев (по другим данным — пленен американской подлодкой). Немецкой субмарине удалось уйти. Полярная партия была захвачена в плен, на борту «Кедингена» американцы захватили шифровальную машину, но почему-то всегда скрывали эту информацию.

4. «Эдельвейс-2». Первоначально, в 1944 году, экспедиция планировалась для высадки на Земле Франца-Иосифа, но после гибели первого «Эдельвейса» 26 сентября была направлена к Коулдвейскому заливу (побережье Гренландии). Метеорологическое судно «Экстерншттейне» доставило группу к побережью, однако здесь оно было обнаружено, и немецкие полярники были захвачены в плен. Скорее всего, имевшаяся на борту «Энигма» была захвачена союзниками. Хотелось бы особо отметить, что у побережья острова Гренландия, начиная с 1940 года, в течение четверти века действовал международный ледовый патруль, основу которого составляла береговая охрана США. Однако за эти годы американским военным морякам и полярникам удалось получить весьма ограниченные сведения о побережье острова. Особенно скудными были их знания о восточной части побережья, практически полностью загроможденной льдами. Фашистские же метео-



рологи всего за 4 года о Гренландии узнали много больше, в том числе и благодаря захвату во время оккупации Дании секретных карт этого острова. Имеется непроверенная информация, что в годы войны на Гренландии действовали даже 3 вышеупомянутые боевые группы Туле. Но если бы только в военные годы!

В декабре 1947 года в венской газете «Винер монат» появилась необычная заметка, что гренландские эскимосы недавно встретили на острове боевую группу СС численностью более 100 человек. Правда, эту информацию не стоит сразу же принимать на веру: вряд ли бы нацисты позволили эскимосам уйти живыми. Но ведь с какой-то целью эту новость разместили на газетных страницах? К сожалению, здесь не было указано, где произошла эта встреча. По прошествии шести десятилетий можно лишь предположить, что она была связана с тайной подготовкой экспедиции «High jump» («Высотный, или высокий, прыжок»). И была нужна американцам после провала этой операции как оправдание посылки специальных войск под командованием контр-адмирала Ричарда Бэрда в Антарктику, а если нужно — и в Арктику. Подробнее о ее проведении и результатах можно познакомиться в книге «Загадки Шестого континента», которая в 2009 году вышла в свет в московском издательстве «Вече». Но, возможно, нацисты снаряжали специальные разведывательно-диверсионные группы, как правило, из подразделений СС, и в иные безлюдные районы. Об их деятельности в канадской Арктике и на советской Чукотке еще будет рассказано.

## **Немецкий котел в Хатанге может поведать о многом**

Одной из надежных «опор» для нацистского трансарктического «моста», а вернее трансарктического маршрута, по которому шли в советскую Арктику гитлеровские подводные «призраки», рассматривалась бухта Нордвик (полуостров Таймыр). Известно, что сюда пытались пробиться фашистские субмарины (в том числе и U953. — *Авт.*) через пролив Вилькицкого в сентябре 1944 года.



Зачем они шли в море Лаптевых или в Хатангский залив? Попробуем разобраться.

Бухта Нордвик имела богатые солевые «купола» и выход на поверхность редкоземельных металлов, является частью Хатангского залива (на восточном побережье полуострова Таймыр).

У историков флота, полярников и полярных летчиков оба названных района, а также некие районы горных разработок немцев в Арктике всегда вызывали особый интерес. Пока удалось отыскать лишь краткие упоминания о них. Известно, что документы об арктических работах германских горняков по добыче некой руды хранятся (но, может, и хранились. — *Авт.*) в одном из архивов Московской области.

Существует мнение, что именно на Таймыре (правда, неизвестно: на полуострове, североземельском мысу или на одном из островов) германские специалисты вели рудодобычу до 1944 года. Возможно, оба источника рассказывают о работах на берегах бухты Бирули или бухты Прончищевой, которые полярные летчики и капитаны с давних пор как один называли «бесовскими местами»? К сожалению, советский журналист, который впервые подробно рассказал о горнорудных работах немцев на Таймыре, был вынужден «добровольно» передать все имеющиеся документы для некой закрытой диссертации, которые затем, естественно, где-то исчезли. А рассказчик — так и ушел от нас, не дождавшись, когда же эти документы ему вернут. Еще одно направление историкам для поисков!

Но выбор времени проникновения в море Лаптевых через пролив Вилькицкого необычен. Этот выбор руководителя операции либо был вызван абсолютным незнанием условий плавания в проливе Вилькицкого, либо у немцев не было иного варианта для решения какой-то задачи.

Дело в том, что пролив Вилькицкого является одним из самых труднопроходимых участков трассы Северного морского пути. Здесь часто можно встретить айсберги, дрейфующие с севера от подножия ледников Северной Земли. Иногда они заходят довольно далеко на юг. При некоторых ветровых условиях, в том числе и в начале сентября, айсберги могут дрейфовать поперек



и даже навстречу движению битого льда, перемещающегося преимущественно по направлению ветра. Когда крейсер «Комет» в конце августа 1940 года проходил через пролив Вилькицкого, эта информация обязательно была бы доведена до старшего в походе капитан-цур-зее Роберта Эйссена и командира крейсера фрегаттен-капитана Кептеля. Ведь это влияло на обеспечение безопасности плавания немецкого корабля. А уж Эйссен, как опытный гидрограф, обязательно отметил трудности прохода по проливу в своем окончательно отчете, с которым в дальнейшем был знаком командир каждого «арктического волка» Дёница. Выходит, у руководства некой операцией, по плану которой 3 немецкие подлодки должны были проникнуть в море Лаптевых по проливу Вилькицкого, иного выбора не было. Возможно, он был связан со срочной эвакуацией отсюда какого-то подразделения.

В начале 1960-х годов стало известно, что гитлеровцы в годы войны проникли даже на берега дельты реки Лены. Возможно, что здешняя тайная база стала самой восточной «маркой» (опорным пунктом), созданной нацистами в соответствии с пресловутым «Генеральным планом “Ост”». По всей видимости, она предназначалась для заправки германских транспортов и 4 вспомогательных крейсеров, которые, вслед за крейсером «Комет», должны были пройти на Тихий океан по Севморпути.

По воспоминаниям увидевших эту секретную базу нацистов, она была создана на плоском острове, укрытом от ветров высокой скалой на левом берегу безымянной протоки. Для надежности — имела выход в море Лаптевых сразу через две протоки: Быковская и Исполатова. (Ну чем не маленький Киль?) Скорее всего, это каменистый остров Столб, расположенный в южной части дельты реки, имеющий высоту до 100 метров. И вряд ли что-то иное. Ведь остальные острова дельты сложены из песка, ила и ископаемого льда. До сих пор характерной особенностью окружающих Столб ленских островов остается их интенсивное разрушение под влиянием прибоя, течений и таяния ископаемого льда. По большей части они заболочены и почти непроходимы при весеннем паводке и в летние месяцы. Тем более что Быковская протока среди иных имеет наибольшее значение и применение;



вход в нее по Быковскому фарватеру доступен только для судов с осадкой до 4 метров в зависимости от уровня воды на баре, а пресную воду можно принять непосредственно в устье протоки.

В тайной базе был построен 200-метровый бетонированный причал высотой до 5 метров. На причале через каждые 10 метров были вмурованы швартовные кнехты. Большая пещера, к которой примыкал причал, сверху была укрыта многометровыми скальными породами на всю длину.

Площадка, на которой было складировано примерно 600 бочек с соляркой и керосином, по 300 литров каждая, была укрыта за скалой и соединялась с причалом узкой рельсовой колеей. Как такое количество топлива было доставлено так далеко на советскую территорию? Если в этом не приняли активное участие моряки «Комета», тогда вопрос пока придется оставить без ответа.

Подробно об истории открытия этой базы и предполагаемых версиях ее создания уже было рассказано в книгах, вышедших в 2008 году: «Арктические тайны Третьего рейха» (Санкт-Петербург, издательство «Вектор») и «Свастика над Таймыром» (Москва, издательство «Вече»).

Поэтому подробно рассматривать их на страницах данной книги уже не будем. Но хотелось бы особо подчеркнуть следующее.

При очевидном безразличии к району Ленских столбов советских, а затем российских властей и журналистов, за последние 4 года более 2 тысяч жителей ФРГ и Австрии, благодаря компании «Olympia-Reisen GmbH», познакомились с достопримечательностями туристического маршрута, спускаясь по реке Лена на российских теплоходах «Михаил Светлов» (компания «Алроса») и «Демьян Бедный» (Ленское объединенное речное пароходство). В программу туристических туров включены встречи с местными жителями поселка Тикси и посещение «Усть-Ленского заповедника», высадка на острове Столб. При этом есть информации, что некая российская туристическая компания провела консультации с туристической компанией из ФРГ по вопросу о создании где-то здесь экстремального дайвингцентра. Внешне направления «консультаций» выглядели совсем невинно: «Исторические туры,



совмещенные с отдыхом на природе (интересные районы периода Второй мировой войны)», «Археологические раскопки стоянок древних людей» и «Различные формы экологического туризма». У вас не возникают вопросы: «Что за интересные районы периода Второй мировой войны и что хотят найти на дне реки Лены немецкие и австрийские экстремалы?» и «Не пора ли нам самим узнать, что еще скрыто за взорванным входом в пещеру?»

Летом 2007 года, вероятно, наткнувшись в Интернете на рассказ о гитлеровской секретной базе в дельте реки Лена (правда, могли быть и иные источники. — *Авт.*), руководство «Первого канала» направило на берега сибирской реки поисковую экспедицию телепередачи «Искатели». Закономерным результатом этого далеко не копеечного изыскания стало сосредоточенное движение съемочной группы вдоль речного побережья и последовавшее затем телевизионное заявление (естественно, совместно с местной администрацией. — *Авт.*), что никакой тайной фашистской базы здесь нет и быть не могло. Но напомним, что именно сюда шла фашистская подлодка U534 под командованием капитан-лейтенанта Герберта Ноллау, правда, не дошла. И главное — не довезла сюда же некий весьма ценный груз. А, может, какие-то подлодки к дельте Лены свой груз все же довезли, и сегодняшние экстремалы-подводники ищут именно его? Местной же администрации Тикси, которая, как выяснилось из сентябрьской телепередачи «Искатели» («Первый канал»), весьма активно и успешно помогала нашим «искателям» искать секретный пункт нацистов... именно на берегах реки Лена, столь активный интерес иностранцев к зоне своего влияния весьма удобен! А возможно, и выгоден?

Меж тем сегодня история находки тайной базы нацистов в будущем может стать классическим примером нашей государственной нераспорядительности, а также предсказанием того, что увидят наши потомки через несколько десятилетий. Ведь первый факт ее существования — бочку с соляркой или керосином, вынесенную на берег Неелова залива — был замечен местными жителями еще в 1963 году. Далее было еще несколько подобных



находок. Однако и в наши дни, через 45 лет, будем считать, из-за слабой теоретической подготовки в организации поисков, база нацистов в дельте Лены остается «призрачной». Почти как вышеупомянутый «конвой Гитлера». Но, может быть, этому способствовала, как и в широко известном случае поисков золота на легендарном английском пароходе «Черный принц» на Черном же море, откровенная незаинтересованность в раскрытии тайны неких структур нашей государственной власти.

А ведь при серьезном и ответственном подходе к такому поиску даже невооруженным глазом было видно, что данную базу надо было искать не просто на берегу реки, а на некоем ленском острове с высокой скалой. Обратившись к совершенно несекретной морской лоции моря Лаптевых, можно тут же найти, что подобный остров в дельте Лены... всего один. И именуется он остров Столб. Все иные острова в дельте имеют либо ледово-песчаную основу и ежегодно (до новой зимы) медленно тают под воздействием солнечных лучей и теплого ленского течения, либо не превышают в высоту 8—15 метров. Таким образом, соискателям с Первого канала не стоило заниматься поисками «черной кошки в темной комнате, куда она даже не заходила». Хотелось бы надеяться, что столь несерьезная подготовка к проведению поисковой экспедиции в будущем не повторится. Ведь совершенно бессмысленно тратить значительные денежные средства на столь сомнительные экспедиции, даже если эти деньги принадлежали Первому телеканалу. Да и прежде чем делать поспешные заявления в телеэфире, стоит вспомнить о следующем.

Те, кто видел самую восточную «марку» нацистов в советской Арктике и рассказал о ней в открытой печати, не были моряками, а потому вряд ли могли бы придумывать на «пустом месте» 200-метровый бетонный причал и узкоколейку, подходящую к нему. Топливный склад представить могли, а вот морской пункт базирования, если его не пытался создать Главсевморпуть, — вряд ли! Тем более что большой бетонный причал не может быть сооружен из воздуха. По меньшей мере для его строительства нужны: металлоконструкции, бетономешалки, инженеры и про-



стые строители и, естественно, огромное количество цемента, которые еще надо доставить на побережье моря Лаптевых. Затем, после окончания строительства, вывезти инженерный персонал хотя бы в Лиинахамари. Неужели среди «искателей» не нашлись здравомыслящие люди? В то же время на Британских островах они нашлись.

В середине 1990-х годов реальная U534 была поднята со дна балтийского пролива Каттегат, обследована и... установлена в Ливерпуле, как символ победы союзников в битве за Атлантику. Мы же, словно «страусы», вновь решили «спрятать голову в песок».

Меж тем обращают на себя внимание несколько весьма странных фактов, связанных с походом U534. Так, капитан-лейтенант Ноллау вышел в море с неким секретным заданием более чем через сутки после приказа Дёница о прекращении подводной войны, который был отдан в полдень 4 мая 1945 года. При этом еще через сутки отлично сработала некая водолазная команда кригсмарине. А может, доктора-инженера СС Каммлера?

И это произошло в те дни, когда Карл Дёниц, в соответствии с завещанием Адольфа Гитлера, был назначен президентом рейха. И в те дни, когда представитель Дёница генерал-адмирал Ганс Г. фон Фридебург подписал акт о капитуляции германских вооруженных сил в Голландии, северо-западной части Германии и в Дании, а советские войска захватили рейхсканцелярию в Берлине. То есть в дни полнейшего хаоса, когда командующего кригсмарине генерал-адмирала фон Фридебурга занимало лишь одно — как быстрее эвакуировать войска и беженцев с побережья Данцигской и Померанской бухт и острова Борнхольм. Но именно в те дни безупречно сработала некая система, которая не позволила посторонним (даже после окончания войны) узнать, что же везла к дельте реки Лена или на Северную Землю подлодка Ноллау?

Кроме того, на ее борту находилось всего 53 человека (вместе с пассажирами). Получается, что на фашистской субмарине были специально зарезервированы свободные места. На серьезность такого предположения указывает еще загадочная находка, которая была сделана июльским утром 1963 года.





В тот день, примерно в 25 километрах от Тикси на каменной осыпи у Неелова залива, были обнаружены останки погибшего военного моряка в «несоветской» форме. На воротнике куртки погибшего сохранилась черная петлица с желтым узорчатым шитьем, а на некогда левом рукаве его куртки — обрывок черной повязки «...tsche Wehrm...». Высота берегов Тикси исключает даже самое фантастическое предположение, что погибший был занесен сюда течением из пролива Вилькицкого.

Кто был этот моряк и как он оказался на совершенно необитаемом берегу Неелова залива, до настоящего времени остается неизвестно. Ни документов, ни каких-либо бумаг у погибшего не было, а над его внешностью тщательно «поработали» хищные звери. Остается предположить, что это был германский моряк из подразделения, обслуживавшего базу в дельте Лены, возможно, направленный на разведку советского аэродрома в районе Тикси, но погибший в дороге. А может быть, это один из 15 пассажиров сначала «Иллера», а затем «Комета»? Ведь даже предварительная расшифровка шитья на воротнике и надписи на повязке позволяет предположить, что это мог быть унтер-офицер из немецкого корпуса оказания срочной технической помощи ТеНо (Technische Nothilfe). Итак, в секретную базу на Лене, а совсем не в бухту Нордвик, как до настоящего времени считают советские военные историки, пытались пробиться в сентябре 1944 года три вышеупомянутые фашистские субмарины. Но 18 сентября они натолкнулись в проливе на непреодолимые льды (у мыса Челюскин) и вернулись в Карское море, где напали на нашу метеостанцию на мысе Стерлегова.

Не менее любопытную задачку «задал» один из высших офицеров сегодняшних Вооруженных сил России. В неофициальной беседе он рассказал, что в бытность еще старшим лейтенантом служил в авиационном полку, эскадрилья которого периодически базировалась на полуострове Хара-Тумус. Здесь, рядом с небольшим поселком для летчиков и техников, был выстроен небольшой летный домик, где они отдыхали после трудового дня и укрывались от непогоды. В отличие от иных близлежащих селений и городков поселок, где периодически проживали летчики,



отапливала небольшая котельная, работавшая на мазуте, которым в летнюю навигацию танкеры заполняли топливные цистерны на мысе Косистый. Таким же исключением из общего правила был административный центр района и порт поселок Хатанга, где был сооружен аэропорт.

Во время очередного пребывания на полуострове мой собеседник, находясь в патруле, чтобы спастись от невыносимого мороза, вместе с патрульными зашел в котельную при местной электростанции. На дворе бушевала пурга, которая гарантировала, что «хороший хозяин собаку во двор не выгонит», и за горячей кружкой чая потекла неторопливая беседа с дежурным оператором. В тот день ему (и, видимо, нам. — *Авт.*) повезло: дежурил здешний старожил Василий К. — уроженец села Хатангское.

Рассказчик хорошо помнил, как его отец весной 1934 года был проводником известной арктической экспедиции на вездеходах, которая на Таймырском полуострове (у мыса Могильный. — *Авт.*) нашла могилы русских военных моряков с ледокольных пароходов «Таймыр» или «Вайгач». А потом отец добровольцем ушел на войну и не вернулся: погиб в сентябре 1941 года где-то на берегах Западной Лицы.

Но самое любопытное было припасено на потом. С его слов, где-то в августе 1939 или 1940 годов вроде бы ледокольный пароход «Семен Дежнев» доставил для строящейся поселковой котельной два паровых котла, которые тут же стали устанавливать и монтировать. Их устанавливала бригада рабочих, которой руководил советский инженер, но его помощником был немец. Естественно, местные мальчишки вертелись тут же. Смонтировав обе котельные установки, бригада уехала из поселка, якобы для монтажа таких котельных установок в Нордвике. Потом началась война.

Летом 1952 года, успешно отслужив на балтийском линкоре «Октябрьская революция», Василий К. пришел работать на котельную. В свободное время он с большим удовольствием читал книги об истории Русского Севера. Однажды во время профилактического осмотра обнаружил, что на том и на другом паровых котлах маркировка на немецком языке. Здесь же был хорошо



различим и орел со свастикой в лапах. Тут-то и вспомнилась их предвоенная установка. Но соседей, что-либо помнивших о ней или участвовавших в установке, забрала война. Да и излишнее любопытство тогда не приветствовалось, поэтому Василий мало что узнал. Уже в зрелом возрасте в поселковой библиотеке Василий увидел только что вышедшую в Мурманском издательстве книгу Владимира Реданского «Арктики рядовой», где автор подробно рассказал о боевом пути ледокольного парохода «Дежнев». И на одной из первых ее фотографий он увидел именно то судно, которое доставило на поселковый причал паровые котлы. И вновь нахлынули старые воспоминания. Правда, в книге он нашел, что в навигацию 1939 года «Дежнев» в море Лаптевых не заходил, а пришел сюда в августе 1940 года. В эту же навигацию он высадил группу гидрографов на одном, почему-то не названном острове. А для их дальнейшей работы выгрузил еще и 450 тонн груза. Затем экипажу «Дежнева» пришлось доставить различные грузы на самые удаленные и также не названные полярные станции и лишь в начале ноября вернуться в Мурманск. О приходе в Хатангский залив здесь не говорилось. Но Василий К. заверил моего нынешнего собеседника, что он не мог ошибиться во внешнем виде приходившего судна. Итак, рассказ высшего российского офицера был весьма интересен, но кое-где приведенные факты явно не совпадали между собой. Здесь сработал уже интерес историка-исследователя. И вот что получилось!

Эту необычную версию, как германские паровые котлы оказались на берегах Хатангского залива, подсказали несколько документов. В первую очередь открытие архивных документов ФСБ РФ, непосредственно касающихся периода Великой Отечественной войны на Севере, с докладами о появлении в юго-восточной части Карского моря гитлеровских подлодок и высадке ими агентов на берега полуострова Таймыр. Затем работа над книгой «Арктическая одиссея. Как “хозяйничали” нацисты в советской Арктике» и случайно найденная в библиотеке Главного штаба Военно-морского флота России книга А.П. Окладникова «Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра», изданная Главсевморпутем в 1948 году. Наконец, известнейшая монография



В.Ю. Визе «Моря Советской Арктики», также выпущенная в свет издательством Главсевморпути в 1948 году.

За сбором недостающих фактов в вышеприведенном рассказе моего собеседника — российского высшего офицера — прежде обратился к работе Владимира Юльевича Визе. И большинство из них удалось найти в главе «Новосибирские острова и море Лаптевых». Но вывод получился крайне неожиданным! Нацисты рассматривали берега и острова моря Лаптевых как мощную сырьевую базу. Более того, как кладовую старинных сокровищ, лежащих совершенно открыто. Но судите сами. О нефтеносности Нордвикского района было известно еще с XIX века. Однако серьезное освоение восточной части Таймыра и районов Хатангского и Нордвикского заливов началось только в середине 1930-х годов. Прежде чем рассказать об этом освоении, придется отметить, что если в состав советских гидрографических и топографических экспедиций Арктического института включались ученые из Германии, то в своих итоговых отчетах они часто отмечали слабость подготовки экспедиций, а порой и поверхностность этих исследований. По некоторым оценкам, в лучшем случае советские экспедиции находили малую часть от реальной мощности углеводородных и рудных месторождений. Умышленно или нет, но они оставляли, например, Восточный Таймыр и Северо-Сибирскую низменность мощным национальным сырьевым резервом. Правда, до августа 1939 года немецкие ученые редко включались в состав исследовательских арктических отрядов. Нет спора, если западный сектор советской Арктики, начиная с 1920-х годов, все же исследовался, то исследование восточной Арктики и к середине 1930-х годов лишь начиналось.

Например, изучение островов Комсомольской правды и прилегающей части побережья Таймыра началось только в 1933—1934 годах. Эта зимовка представляет особый интерес в истории исследования Арктики, так как здесь действительно впервые в СССР были применены вездеходы. И ее участники, выйдя к заливу Дика, у мыса Могильный действительно наш-



ли... могилы лейтенанта А. Жохова и кочегара И. Ладоничева с ледокольного парохода «Таймыр».

Гидрографическое изучение бухты Нордвик началось в 1933 году. В течение 2 лет гидрографы под руководством С.П. Лаппо на небольших шхунах «Пионер» и «Харитон Лаптев», приписанных к порту Тикси, вели ее исследования. В том же 1933 году экспедиция геолога Т.К. Емельянцева обнаружила на полуострове Юрунг-Тумус жидкую нефть. Через пару лет он же обнаружил соляные купола на острове Бегичева, на полуострове Пакса (бухта Нордвик) и в устье Анабары. И в 1936 году на рыбные промыслы Дальнего Востока пошли первые сотни тонн отличной нордвикской соли. Правда, буровые работы, проведенные собственно в бухте Нордвик, в дальнейшем не выявили промышленного значения нордвикской нефти. Но, вероятно, здесь удалось найти что-то иное, так как в бухте появился одноименный портопункт. После того как СССР и Третий рейх в августе 1939 года стали союзниками, в состав советских экспедиций стали включать немецких ученых уже не в одиночку, а целыми группами. Так, летом 1939 года на борту гидрографического бота «Мурманец» находилась целая группа ученых Арктического института, говоривших лишь на... немецком языке и не впускавших в свой жилой отсек советский экипаж. Во время этого плаванья несколько мелких групп были высажены на острова Карского моря и вернулись на судно только через два месяца. И пусть эти группы исследовали острова Карского моря, но кто знает, а не высаживались ли такие группы в море Лаптевых с тех же гидрографических ботов «Норда», «Якутии», «Профессор Визе», «Вест», «Академик Шокальский» или со шхуны «Темп», которые в период с 1939 по 1940 год работали в море Лаптевых. И в этом случае германские псевдо- или действительно ученые в итоговых документах представляли советскую восточную Арктику как значимый углеводородный, рудный и редкоземельный резервы будущего Вечного рейха. И два поселка (на полуострове Хара-Тумус и на полуострове Нордвик) могли бы стать здесь надеж-



ными опорными пунктами. Почему для своего базирования нацисты выбрали именно их? Пока неясно, но не проходит чувство, что эта неизвестность лишь временна! Тем более что в 1938—1939 годах советские экспедиции расширили районы исследовательской деятельности в восточной Арктике. Так, в эти годы острова Комсомольской правды были обстоятельно исследованы в гидрографическом отношении экспедицией под началом С. Воробьева. Примерно тогда же в Оленекском заливе и в Анабарской губе Советский Союз провел комплексные гидрографические работы. В 1939—1942 годах подобные работы были проведены и по всему Хатангскому заливу.

Обстоятельное изучение восточного побережья Таймырского полуострова в гидрографическом отношении было продолжено Восточно-Таймырской экспедицией под началом А.И. Косого в 1940—1941 годах. Эта экспедиция состояла из двух отрядов: один базировался на судне «Норд», зимовавшем у западного берега залива Фаддея, другой — на базе, расположенной на материке против острова Андрея. Сотрудниками Восточно-Таймырской экспедиции в 1940 году на северном островке в группе островов Фаддея (ранее никем не посещаемом) и в заливе Симса были обнаружены следы посещения торгово-промышленной экспедиции русских полярных мореходов XVII века. Вот как об этой находке рассказал доктор исторических наук А.П. Окладников, который возглавил в 1945 году специальную историко-археологическую экспедицию Арктического института, которая очень внимательно исследовала места находок древних реликвий XV — XVII веков. Сразу же хотелось бы отметить: экспедиция началась уже через месяц после окончания Великой Отечественной войны.

Итак, необычные находки были сделаны еще до Великой Отечественной войны. Первая состояла из медных котлов, различного инструмента, более 1500 серебряных монет и украшений с драгоценными камнями, кухонной утвари и шелковых тканей, изготовленных приблизительно в XV — XVII веках. Она была сделана командой гидрографического бота «Норд» на северном острове Фаддея 14 сентября 1940 года во время проведения топографических работ.



На следующий год, в апреле 1941 года, в 70 километрах от мыса Фаддея, также во время топографических работ, были найдены остатки небольшой избы. В связи с тем, что в апреле тундра была еще сильно промороженной, а изба практически полностью заметена снегом, то исследование новой находки было перенесено на лето. В июле, во время исследования найденной избы, как и на острове Фаддея, было найдено множество предметов и серебряных монет, относящихся к XV — XVII векам. А также останки 2-х человек. Результаты их исследований были подробно рассмотрены в сборнике «Проблемы Арктики» в 1943 году. Здесь же было подчеркнуто, что советские гидрографы были в этих местах первыми за прошедшие три столетия.

Находки гидрографов с «Норда» на острове Фаддея и в заливе Симса явились тем более неожиданными и необычными, что найденные здесь предметы несли на себе отпечаток не столько отдаленной старины, сколько роскоши и богатства. Вполне понятно, что в быстро распространившейся по становищам Крайнего Севера молве эти полярные реликвии сразу же превратились в несметные сокровища, некогда спрятанные от чужих глаз. Более того, в Нордвике и в бухте Кожевникова о них рассказывали, как о кладе, где лежали «золотая булава, позолоченные мечи и кинжалы», а также о находке «солдатских мундиров со светлыми пуговицами и старинного оружия». Возможно, что эти легенды достигли и Германии.

В этом случае на дальнейшую направленность в рассмотрении версии появления германских котельных установок в Хатанге указывают доклады представителей особых отделов и отделов «Смерш» Северного флота и Беломорской военной флотилии. А они все чаще стали отмечать, что в 1943—1944 годах германские подводники с неизвестной целью уверенно пошли к самым отдаленным берегам советской Арктики, где никогда не ходили советские караваны. Зачем они шли именно сюда? Здесь к возможной версии ответа меня подтолкнул любопытный рассказ академика МАИСУ А.Ф. Федорова, услышанный при совместном написании книги «Арктическая одиссея. Как “хозяйничали” нацисты в советской Арктике», которая в 2008 году вышла в пи-



терском издательстве «Вектор». Именно этот рассказ и позволил познакомиться с некоторыми особенностями жизни в Москве германского военно-морского атташе фрегаттен-капитана Норберта фон Баумбаха. А уж благодаря этому знакомству попытаться разгадать странную деятельность германских подлодок.

В 1940—1941 годах разведчик и дипломат фрегаттен-капитан Норберт фон Баумбах был одним из самых желанных гостей в популярнейшем тогда среди первых дам Третьего рейха аристократическом салоне своей тетки баронессы Виктории фон Дирксен. Сама Магда Геббельс (да, да, супруга рейхсминистра пропаганды Йозефа Геббельса) считала за честь посещать этот салон и встречаться с мужем хозяйки — Аугустом фон Лаффертом, считавшимся весьма модным писателем рейха, кем-то вроде «нацистского Жюль Верна».

Гитлеру и его окружению не терпелось утвердить свою преступную волю не только над человечеством, но и над временем — пространством. Вполне естественно, что жены этих новоиспеченных «сверхлюдей» были в неописуемом восторге от рассказов фон Баумбаха о «лапотных русских варварах и Московии» и совершенно таяли от ранее не виданных в германской «глубинке» его подношений в виде российских мехов, самоцветов, а то и простых сувениров из... моржовой кости. Фон Баумбах в дипломатическом мире рейха быстро стал знатоком всего, что касалось «русского вопроса», особенно — по части советского Крайнего Севера.

Скорее всего, не последнюю роль сыграл он еще и в доставке по Транссибирской магистрали стратегически важных для рейха грузов из Владивостока. Например, только в мае 1940 года транзитом через Москву с Дальнего Востока в Германию было отправлено более 100 вагонов стратегически важных грузов. Естественно, что в работе этой транспортной артерии в интересах Германии, как разведчик, фон Баумбах увидел огромные возможности для налаживания работы нацистской разведывательной сети. Более того, он организовал постоянно действующую «инспекционную комиссию», которая стала заниматься проверкой правильности перегрузки поступающих во





Владивосток грузов, а также надежностью и своевременностью их отправки и их сохранностью в пути следования. В общем, занялся инспекционным контролем по всем районам от Владивостока до Москвы, то есть территориальной, а возможно, и объектовой разведкой практически на всей территории СССР. И только много лет спустя наши компетентные органы, всерьез заинтересовавшись этим вопросом, выяснили, чем же на самом деле занимались штатные сотрудники германской «инспекционной комиссии» в глубоком советском тылу.

А если сюда еще добавить исторический факт, что после 20 апреля 1941 года фон Баумбаху удалось еще и «протолкнуть» вопрос об увеличении поставок в Германию советской нефти из Баку и грузов с Дальнего Востока? Нет, неслучайно 22 мая 1941 года в присутствии первых лиц рейха Норберту фон Баумбаху было присвоено очередное воинское звание «капитан-цур-зее», а гроссадмирал Эрих Редер здесь же вручил ему золотой значок члена НСДАП.

Выходит, посещая становища местных жителей на Таймыре, германские подводники, кроме прочего, добывали информацию о несметных сокровищах, лежащих на пустынных островах Арктики, а также поделки из мамонтовой и моржовой кости, меха и драгоценные камни. Тем более что вышеуказанный сборник «Проблемы Арктики» мог оказаться на борту потопленных, но прежде досмотренных нацистами гидрографических ботов «Академик Шокальский» и... «Норд». Эта информация однозначно интересовала гитлеровских чиновников, отвечавших за пополнение золотого запаса Третьего рейха. И совсем неслучайно на 3-х «арктических волках», которые в сентябре 1944 года должны были проникнуть через пролив Вилькицкого в море Лаптевых, находилось более 20 десантников. Конечно, эта версия полуфантастична, но, как и все остальные, имеет право на существование. И главное, об этом поведала находка немецкого котла в Хатанге. Правда, куда шла U534 и куда годом ранее могли идти 3 нацистские подлодки через пролив Вилькицкого в сентябре 1944 года, внятного ответа на этот вопрос пока нет!



## Немцы в поселке Гудым — это тайна советской Чукотки

Признаюсь, перед вами самая малодоказуемая и малоподтвержденная гипотеза в этой книге. И все потому, что пока удалось найти только устные рассказы о тех далеких событиях.

Дело в том, что в 1946 году втайне от своих недавних союзников по антигитлеровской коалиции американцы начали приготовления к первой послевоенной антарктической экспедиции.

Изначально районы ее проведения были определены практически по всему побережью Антарктического континента, но в короткое время эти планы были пересмотрены и для исследования назначены районы в районе антарктической Земли Королевы Мод. В американской печати об этой экспедиции всегда говорилось крайне скупо. Более того, представителям морского министерства запрещалось давать какие-либо комментарии относительно ее задач и целей. И понимание того двояко! Понятно лишь одно: морское или иное заинтересованное министерство США что-то активно искали в Антарктиде, возможно, нетронутые месторождения неких полезных ископаемых, а может, тайные гитлеровские базы. И в любом случае американцы не ошиблись и что-то нашли!

Как известно, в начале 1960-х годов в официальной истории Антарктиды произошло знаменательное событие — здесь был найден уран. Это были не просто залежи, а настоящая подземная кладовая, хранящая запасы, соизмеримые с запасами всего континента, а то и всего цивилизованного мира. Причем наиболее богатые руды были найдены как раз... в недрах Земли Королевы Мод. Согласно разным источникам, процент урана в антарктической руде составлял не менее 25—30 %, то есть на целую треть больше, чем в самых богатых в мире месторождениях Конго, откуда США долгие годы черпали «взрывчатку» для своих ядерных фугасов. Но чем эта экспедиция была связана с боевыми группами Туле в Гренландии?

В наши дни у военных аналитиков появилось твердое убеждение в том, что перед участниками специальной экспедиции в 1947 году стояла еще одна задача — провести «военный экспери-



мент», связанный с новой стратегией США «От полюса — к полюсу». И если внимательно вчитаться в сообщения американской прессы после прибытия кораблей из экспедиции «High jump», нетрудно заметить, что ее главные цели и задачи точно совпадали с целями и задачами экспедиций, проводимых американцами с февраля по июль 1946 года в... Арктике. Она стала своеобразным продолжением серии военных экспедиций: «Маск-Окс» («Expedition Musk-Ox»), «Фростбайт» («Expedition Frostbite») и «Айсберг» («Expedition Iceberg»). И здесь научным задачам отводилось лишь второстепенное место. Тем более что все они проводились специальными частями армии и флота США в безлюдных арктических районах Канады и в Северной Атлантике. Так, «Маск-Окс» стала наиболее крупной операцией спецчастей Сухопутных войск США по испытанию армейских снежных автомобилей-вездеходов «Леминг» и «Пингвин» на безлюдном в 6 тысяч километров маршруте Северной Канады в различных условиях погоды и местности Севера. Одновременно были проведены испытания образцов полярной одежды канадской и американской армии; определение способов разбивки бивуаков, приготовления пищи и влияния холодного климата на личный состав; проверка методов доставки снабжения подвижным отрядам воздушным путем; сбор физических и климатических данных, уточнение топографических карт маршрутной съемкой и аэрофотосъемкой. С воздуха отряд поддерживали 6 транспортных самолетов «Дуглас С-47», 3 самолета «Норсман» на лыжах и 6 грузовых планеров. Полные сведения об экспедиции «Маск-Окс» и ее результатах не были опубликованы. Стало известно только, что во время экспедиции было открыто много неизвестных рек на севере Канады, определена толщина здешнего ледяного покрова, найдены новые методы разбивки посадочных площадок для авиации и то, что во время экспедиции погибло 5 ее участников.

Другая экспедиция — «Фростбайт» — была проведена ВМС США в Северной Атлантике. Она была разработана с учетом опыта плавания в северных районах Атлантического океана авианосца «Рейнджер» (1935 год) и практических выводов из экспедиции «Маск-Окс». Корабельным отрядом, состоящим из но-



вейшего авианосца «Мидуэй» (тип модернизированной «Эссекс»), 3 новых эсминцев («Фогельгезанг», «Стормс», «С.Р.Уор») и танкера обеспечения, командовал контр-адмирал Кэсседи. Основные задачи экспедиции: изучение особенностей плавания корабельного отряда в условиях боевой деятельности в арктических районах, определение характера и эффективности использования артиллерийского и торпедного оружия, выяснение возможностей использования различных типов авианосной авиации в арктических районах, испытания новых образцов оружия (127-мм зенитных орудий и ракетных снарядов. — *Авт.*). По заявлению руководителей экспедиции ее истинное назначение носило стратегический характер.

Результатом экспедиции было признано установление возможности проведения боевых операций авианосных соединений в полярных водах. Операции авианосной авиации с авианосцев типа «Мидуэй» в зимнее время оказались вполне возможны в любом районе южнее границы сплошного льда. Несмотря на присутствие на борту авианосца 25 американских журналистов выводы из экспедиции так и не были опубликованы в открытой печати. И третья, весьма любопытная экспедиция американских кораблей под командованием контр-адмирала Р.Г. Крузена (перед войной помощник контр-адмирала Р. Бэрда во время экспедиции в Антарктику. — *Авт.*) получила название «Айсберг».

В ее состав вошли 2 ледокола «Вайтвуд» и «Нордвинд», а также гидроавиатранспорт «Нортон Саунд» с группой гидросамолетов РВМ. Этот поход стал прямым продолжением экспедиции «Фростбайт». Результаты экспедиции в печать не попали.

Во время этих арктических тренировок американские моряки и морской спецназ отработали некие задачи, результаты которых в дальнейшем позволили направить специальную эскадру в антарктические воды. Но, к сожалению, пока мы можем их отнести к «результатам, которые так и не были опубликованы в печати».

Сегодня мы лишь приблизительно можем судить об их результативности. Во-первых, в мае 1946 года морское министерство США запросило у конгресса более 55 миллионов долларов на



переоборудование 15 военных кораблей для плавания в арктических и антарктических водах. В этот список вошли 9 эскадренных миноносцев новейших типов, подлежащих переоборудованию для борьбы с подводными лодками дальнего действия.

Во-вторых, 2 американские подводные лодки были переоборудованы в подводные войсковые транспорты. Каждая из них могла принимать до 100 солдат с легким вооружением. Радиус действия этих лодок для скрытной перевозки войск и грузов — более 2,5 тысячи миль. Хотелось бы заметить, что, судя по количеству десантников, это были большие океанские субмарины. Возможно, некогда они состояли в «личном конвое Гитлера». Вскоре в качестве подводного транспорта появилась еще 1 подлодка. Четвертая подлодка планировалась к использованию в качестве «полярного сторожевого корабля», снабженного самолетом и приборами наблюдения за воздухом. Получается, что к некоей операции готовилась специальная подводная группа, способная скрытно доставить в любую точку побережья Мирового океана не менее батальона специального назначения. И главное, все 3 арктические экспедиции стали прологом для реализации плана будущей экспедиции контр-адмирала Ричарда Бэрда в Антарктику. Но может, был еще один «подтекст» проведенных в Арктике учений? Прежде, чем попытаться ответить на этот вопрос, еще раз вспомним об «Урановом проекте» Третьего рейха, о котором рассказано в главе 3. Правда, с позиции англичан.

Дело в том, что работы над атомным оружием (по программе «Tjub Alloy») на Британских островах начались еще в декабре 1941 года. Но в 1943 году неожиданно для участников проекта, в целях безопасности, все они вместе с необходимым оборудованием были переправлены в... Канаду. Однако в абвере неким образом об этом все же узнали. И весной 1944 года к канадским берегам было направлено несколько «серых волков» Дёница, на борту которых находились специальные диверсионные группы из дивизии «Бранденбург». Задачи этих диверсантов и сегодня остались неизвестными, но ясно, что одна из них предполагала либо уничтожение атомной лаборатории англичан, либо — захват ее документов.



О необычных подземных базах нацистов на канадском Севере американские и английские разведчики заговорили еще в апреле 1944 года, когда у североканадского острова Принс-Патрик английская субмарина потопила нацистскую подлодку U859. Большая часть ее экипажа погибла, но 20 моряков выжили и были захвачены в плен. Скорее всего, кто-то из них и сообщил о тайных убежищах фашистов на территории Канады. Вероятно, эти тайные убежища каким-то образом были связаны с антарктическими базами нацистов «Хорст Вессель» или «Новая Швабия». Например, теми же туннелями? И не о том ли хотели рассказать австрийские журналисты?

Правда, есть несколько «нестыковочек», которые, с одной стороны, подтверждают отдельные моменты гибели этой гитлеровской субмарины, а с другой — откровенно опровергают историю ее гибели у канадского острова.

Подводная лодка U859, которая принадлежала к семейству океанских транспортных подводных лодок IX-D2 серии, была построена летом 1943 года на бременской верфи «Везер» АГ и действительно была потоплена английской подлодкой на Тихом океане в 1944 году, из ее экипажа действительно осталось в живых 20 подводников. Но на этом все сходство и заканчивается. И далее начинаются серьезные расхождения в фактах.

Во-первых, U859 была потоплена не весной, а 23 сентября, и не у арктического острова Принс-Патрик, а в Малаккском проливе. Во-вторых, считается, что она была потоплена британской субмариной «Тренчант». Правда, как при этом и каким образом в живых осталось 20 германских подводников — непонятно и сегодня. Да и весна в канадской Арктике далеко не лучшее время для плаванья как немецких, так и английских подводных лодок.

Быть может, речь снова идет о подлодке-двойнике, например, все из того же пресловутого «призрачного конвоя», которая действительно приходила в канадскую Арктику? По-моему, нам стоит задуматься! Тем более что в главе 3 уже было рассказано о существовании германского «Командования Япония». К чему это напоминание?



Дело в том, что в 1971 году вышел роман немецкого историка Вильгельма Ландвита под названием «Идолы против Туле», в котором была подробно описана крупная германская база в арктической Канаде. По заявлению автора эта база обслуживалась немецкими военными служащими, имевшими на вооружении специальные самолеты и летающие тарелки, вооруженные электромагнитными пушками типа «Metallstrahl». Эта книга осталась бы просто фантастикой, если бы не покупка, сделанная американским уфологом Уильямом Лайоном у старьевщика из небольшого городка Уайт-Сэндс (штат Нью-Мексико). Она представляла собой необычный прибор с гитлеровской свастикой в центре циферблата, заключенной в круг. Эта символика прямо указала на его использование в некоем техническом устройстве, имевшем прямое отношение к обществу Туле. Более внимательное изучение прибора показало, что Лайон купил... вспомогательный компас-радиомаяк для самолетов люфтваффе или — иного ведомства Третьего рейха: его обозначение «Peiltochterkompass» не оставляло никаких сомнений. Но самым интересным оказалось то, что это был не магнитный компас, а самоориентирующийся по положению солнца за счет поляризованного света. Какая же здесь необычность?

Во-первых, штат Нью-Мексико — это место, где в бывшей колонии для малолетних преступников — «Лос-Аламос» — был создан... главный научный центр «Манхэттенского проекта». А во-вторых, штат находится на границе с Мексикой, а потому смысл использования здесь не магнитного компаса как-то теряется. Разве что он был установлен на борту летательного аппарата как резервный. Но тогда этот ЛА должен быть предназначен для полетов в приполюсных районах. Либо он попал в руки старьевщику из северных штатов США, либо — из Канады. И новый вопрос: «Почему именно отсюда?»

В 1997 году увидела свет книга американского историка Генри Стивенса «Пропавший батальон и германские Арктика, Антарктика и неизвестные базы», где автор рассказывает о неизвестной ранее работе некоего подразделения СС — IV исследовательского отдела СС, который, скорее всего, работал под непосредственной



юрисдикцией особого командования доктора-инженера СС Ганса Каммлера. Ведь его главной задачей было «проведение исследований с целью сделать Германию независимой от иностранных источников энергии». Конечно, нельзя прямо утверждать о реальности существования подобного подразделения СС, но внимательно изучить возможность его существования — это реально. О том, что такие базы вполне могли существовать в тихоокеанских районах, говорит сам факт появления нацистов в советском поселке Гудым на... Чукотке.

Короткий рассказ о том, что здесь происходило в конце 1930-х — начале 1940-х годов, оставил местный историк-краевед. К сожалению, он был сугубо гражданским человеком, а потому в рассказе много неточностей. Но для меня главное, что это рассказ реального человека, а те детали, которые он упустил, всегда можно дополнить из соответствующей литературы. Предлагаю познакомиться с тем, что получилось.

На месте нынешнего поселка Лаврентия (район мыса Харгилах) в 1928 году была открыта «Чукотская культбаза». Это был целый поселок, состоявший из десятка жилых домов, школы-интерната, ветеринарного пункта, мастерской по ремонту руль-моторов и бытовой техники, больницы, цинкового склада, дома-фактории. Чуть в стороне было поставлено несколько яранг, в одной из которых жил косторез по моржовому клыкку Онно.

Именно сюда, а не в Анадырский залив, 6 сентября 1940 года пришел лже-«Семен Дежнев», а вернее, гитлеровский вспомогательный крейсер «Комет», где германские водолазы осмотрели винторулевую группу своего корабля и подводной части судового корпуса. Немцы быстро закончили подводный осмотр корпуса и крайне быстро покинули стоянку. Его уход был столь скорым, что местный экспедитор даже не успел передать на борт почту для Петропавловска-Камчатского и Владивостока. Однако, как выяснилось, краткость этой стоянки не помешала высажить на Чукотское побережье десантную группу со специальным оборудованием для создания некой лаборатории в поселке Гудым. Об основных рабочих задачах этой лаборатории мы можем пока только предполагать, так как после войны в районе поселка Гудым были проведены гран-





диозные строительные работы, которые полностью уничтожили следы присутствия здесь нацистов. И только из памяти местных жителей они не смогли их стереть. Правда, эти воспоминания крайне разрозненны.

Так, например, о разработках психофизического оружия в Третьем рейхе известно крайне мало. И в первую очередь из-за того, что их результаты в конце Второй мировой войны достались ее победителям и сразу же стали уже секретным оружием союзников.

Основная задача психофизического оружия — обеспечение его обладателям власти над сознанием людей. Впервые открыто о таких разработках рассказала вышедшая небольшим тиражом в Швейцарии в 1959 году книга «Молот Тора», которую написал Вильгельм Альпенталь.

По словам автора, в институте «Аненэрбе» было создано необычное оружие, способное дать абсолютную власть над людьми. При этом якобы использовались некие знания неземной цивилизации, которые позволили создать так называемые техноматические аппараты для образования вихревых полей, способных воздействовать на гипофиз человека и находящиеся здесь нервные центры, контролирующие волю обследуемого. Проекту присвоили наименование «Тор». Это название проекта, с одной стороны, соответствует направленности проекта («создание универсальных солдат»), но не соответствует основной идее изысканий института «Аненэрбе» (исследования истории и традиций древних германцев). С другой же стороны — подсказывает регион, где было создано это оружие, или регион, где начались его испытания.

Дело в том, что Тор — это отец всех богов у древних викингов. Он сын бога Одина и богини Иорды (земли). Тора всегда изображали в виде юноши с рыжей бородой, обладающего 3 страшными знаками отличия: громовым молотом «Миолниром», поясом силы «Мегингярдаром» и железными перчатками. А жил он и рос в палатах Бильскирниры в Стране силы «Трудгейме». В некоторых шведских провинциях он почитался еще и как бог войны.

У древних же германцев верховным богом был Вотан — высокий одноглазый старец с копьем «Гунгнером», всегда попадающим



в цель и наводящим непреодолимый страх на того, на кого направлено, и с чудесным кольцом «Дрёпнер» на пальце.

Сегодня нам известно, что испытания психофизического оружия велись под руководством одного из ведущих сотрудников «Аненэрбе» Карла Маура. Они проводились на заключенных одного из «подшефных» концлагерей Генриха Гиммлера. Сначала все шло успешно: в короткое время гитлеровские исследователи научились полностью подавлять волю человека, так что тот не мог совершать какое-либо движение. Особо чувствительные при этом даже лишались сознания. Понемногу стало получаться — и подопытные люди стали выполнять какие-то простейшие действия. Однако на то, чтобы изучить все эффекты торсионного (вихревого) поля и создать мало-мальски работоспособный телепатический аппарат, требовалось время. А его-то как раз и не было. После окончания Второй мировой войны разработки и чертежи необычного оружия достались и русским, и американцам. При этом американцы, судя по всему, получили главный рабочий аппарат и часть сотрудников Карла Маура, а русским достались чертежи и документация. Куда делся сам Маур, неизвестно до сих пор. Равно как и то, насколько далеко продвинулись в своих исследованиях его преемники; судя по некоторым косвенным признакам, им удалось добиться успеха. По крайней мере, некоторые процессы в современном мире кажутся весьма странными, если не предполагать, что они вызваны именно психофизическим оружием.

Еще одним направлением неких исследований нацистов на Чукотке видится работа одного из самых закрытых подразделений института «Аненэрбе» — исследовательского отдела остеологии. Этот отдел стал структурным подразделением института в 1938 году. Но за все годы существования он ни разу и нигде не проявился. Однако и о его закрытии, как, например, подобных отделов общественного естествознания, индогерманских и финских культурных связей, германского искусства и др., никогда и никто не заявлял. Следовательно, этот отдел вел некую работу, данные о которой были совершенно засекречены и либо своевременно уничтожены, либо до падения Берлина увезены в



надежно укрытые места. В любом случае до настоящего времени они не попали в руки журналистов или историков.

Еще одним направлением для поисковой работы историков может быть рассказ о предвоенном поиске и разработке нацистами так называемого «певецкого урана». И хотя эта теория перекликается с содержанием главы 3, но короткая гипотеза о попытке реализации одного из самых секретных проектов Третьего рейха в советской Арктике представлена именно здесь.

Итак, известно, что с 1947 года в ведении «Дальлага» («ЧаунЛаг») существовали 3 обогатительные урановые фабрики, которые были названы в соответствии со своим местоположением относительно поселка Певек: «Западная», «Северная» и «Восточная». Однако в СССР только-только развивалась уранодобывающая промышленность, а ведь прежде уран надо было отыскать. Возможно, что в составе высаженной осенью 1940 года с рейдера «Комет» где-то в районе мыса Харгилах немецкой партии вполне мог оказаться специалист по геологии, который и провел разведку в здешних краях на предмет присутствия урана.

Итак, вот три возможных направления работы некой лаборатории (или лабораторий фабрики. — *Авт.*) нацистов в довоенные и первые военные годы. Возможно, кто-то дополнит информацию об их работе или подскажет новые направления поисковой работы. Особо важным здесь могут быть изыскания местных краеведов и историков.

Кроме того, известно, что до 22 июня 1941 года на берегу Анадырского залива велась добыча угля для обеспечения судов, идущих по Севморпути с востока на запад. Для этого в 1941 году вблизи нынешнего поселка Беринговский был сооружен рудник «Бухтуголь».

В 1949—1956 годах рядом с поселком Эгвекинот был центр «Чукотстройлага», служивший перевалочным пунктом для судов, приходивших в Анадырский залив. А неподалеку находился рудник «Ильтинский» («Чаунчукотлаг»), в шахтах которого добывалась оловянная руда. В 1995 году добыча руды была прекращена, а к началу XXI века поселок покинули последние жители.



В послевоенные годы военная база Гудым была построена к северо-востоку от аэропорта Анадырь. Свое необычное название поселок получил в честь одного из руководителей строительства инженера Гудымова.

По данным местного краеведа, в районе поселка Гудым имелись подземные сооружения, якобы построенные в 1958 году для управления пусками межконтинентальных баллистических ракет, как часть так называемого «северного ядерного щита СССР». В 2002 году объект «Гудым» был брошен военными, а в поселке из всех жителей остались только одиночки, с трудом выжившие после их отъезда.

Подземная база «Гудым» существовала до 1992 года и представляла собой огромное сооружение, имеющее, по крайней мере, 2 центральных входных портала и развитую систему вентиляции. Она имеет противоатомную защиту, вес большинства бронированных дверей достигает 40 тонн. Объект разделен по уровням доступа личного состава, для доставки грузов сооружена железнодорожная узкоколейка. С середины 1980-х годов из сооружений базы было вывезено обычное и ядерное оружие, и ее цеха были отданы под склады Анадырского гарнизона. Судя по фотографиям, размещенным на сайте корпункта телеканала ВЕСТИ Чукотка, сооружения подземной базы представляют собой стандартные объекты Министерства обороны СССР, на которых автору данной книги пришлось проходить службу в начале 1990-х годов. Дополнением является только брошенное оборудование и вооружение, что может указывать на спешность покидания объекта. И что интересно — продовольственные запасы здесь были в немалом количестве (они вывезены), но компрессоры морозильных установок готовы к работе и сегодня. Любопытно видеть даже готовые к работе помещения управления энергосистемой и систему автономного энергообеспечения.

От собственно поселка Гудым сегодня осталось совсем немного. Если судить по фотографиям сайта Чукотка/Чукотский форум, то поселок Гудым представлял собой обычный советский



полковой или бригадный гарнизон. Он состоял из нескольких 5-этажных «хрущевок», десятка старых 2-этажных «финских» домиков для проживания офицерских семей, деревянной (1950-х годов) санчасти, двухэтажных казарм и сооружений для бытового обеспечения военнослужащих, торгового центра, танкодрома, на котором и сегодня валяются корпуса танковых тягачей и пустые топливные цистерны. Сегодня у нас уже есть возможность внимательно осмотреть сооружения поземной базы «Гудым». И хотя вряд ли здесь что-то осталось от лабораторий нацистов, но вдруг что-либо найдем любопытное? И тогда этот раздел перестанет быть самым малодоказуемым в данной книге. А может, окажется самым реальным «кончиком нити», которая приведет нас к разгадке очень многих арктических тайн Третьего рейха.

## ЧТО ЕЩЕ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ?

Легко спросить об этом сегодня, по прошествии более чем 70 лет, и получить пространный ответ. Но неужели в середине 1930-х годов никто не понимал, что если мы сами не будем осваивать собственные территории, пусть и в Арктике, то всегда найдутся желающие сделать это за нас? И пример тому некий груз, который с одного из Таймыров вывозили фашистские субмарины в порт Лиинахамари, который затем уходил в Германию на транспортных судах. На берегу Девкиной заводи или Печенгского залива этот груз проходил некую обработку или переработку. И опять же — в цехах или лабораториях некоего завода. Правда, где и в каких, — мы не знаем до сих пор. Но ведь известно, что Адольф Гитлер именно на Скандинавском полуострове предполагал создать своеобразный «сверх-Сингапур», а в районе Лиинахамари строил мощный укрепленный район. И не успел или не сумел. Но, ведь строил! А золотодобыча на острове Большевик? А таинственное молчание Земли Александры и Северной Земли? Все эти факты прямо указывают на то, что нацистский «мост» в



Арктику никак нельзя назвать виртуальным. Но о его «северном» крыле мы знаем пока еще слишком мало.

Меж тем прошедшие после окончания Великой Отечественной войны десятилетия, вероятно, уже достаточный срок, чтобы хотя бы попытаться ответить на предложенные вопросы. Более того, организовать в отдаленные арктические районы серьезные экспедиции, которые, может быть, и помогут ответить на них. Ведь о многих арктических загадках Третьего рейха мы знаем достаточно подробно. Но почему же они так и остались тайной за « семью печатями »?

Ответ на подобный вопрос и сегодня найти непросто. С одной стороны, здесь можно искать « политический » след. А с другой стороны — российское чиновничество еще долго будет переживать последствия своего состояния, которые вполне можно назвать « постперестроечным синдромом ». Проще сказать — откровенным их стремлением поскорее забыть свое советское прошлое и недавнюю историю нашего государства. Особенно если у них нет уверенности, что в добром начинании получают поддержку руководства.

Но вне зависимости от мыслей недавних советских, а ныне в основном новых российских чиновников, разгадка всех арктических тайн Третьего рейха требует быстрой разгадки, ведь из-за заметного потепления климата на Земле многие из тайных сооружений нацистов в прямом смысле слова вылезают и всплывают наружу. И нет гарантии, что ими не воспользуются не люди, которые в угоду своим амбициям не захотят использовать эти секретные базы для создания всемирного хаоса с применением психотропного, метеорологического или бактериологического оружия.

Уважаемый читатель, не стоит рассматривать все, что вы прочитали и еще прочтете в дальнейшем, как дань недавней « постперестроечной моде » на всевозможное порицание советской действительности. Просто мы уже давно должны были реально понять, насколько силен и умен был враг, которого наши деды, пусть и ценой собственной жизни, но остановили. А главное — не позволили заполнить мировое господство.



Скорее всего, все собранные здесь факты были составляющими элементами пресловутого «Генерального плана “Ост”». Более того, часть из них и сегодня еще законсервирована, но остается работоспособной. И вольно или невольно, но они сохраняют угрозу национальной безопасности России. По крайней мере, пока мы не разберемся с ними обстоятельно. Например, завод на берегу Печенгского залива или хранилище со взорванным входом на берегу реки Лена.

В то же время хотел бы обратиться к тем, кто, возможно, попытается представить данную книгу как сборник фантастических или выдуманных фактов. Не трудитесь зря, перед вами первая попытка увязать между собой некоторые события из мировой истории, так или иначе касающиеся военных загадок фашистской Германии в Арктике. Порой может показаться, что они совершенно не соприкасаются между собой. Но это только внешне. Представленный вам материал не претендует на окончательную истину, но максимально подробно анализирует события, о которых и по прошествии почти 70 лет не торопятся рассказать документы, собранные в различных архивах нашей России. Абсолютное их большинство продолжает храниться в специальных архивах под различными грифами. Порой уже необоснованно.

А меж тем практически каждый день информации о новых фактах находок на самых удаленных (и не очень) островах и в углах советской Арктики и присутствия нацистов продолжают поступать в «копилку» нового издания книги. Ведь еще десяток лет, и уже вряд ли кто-либо сможет рассказать о таинственных строительствах на арктических берегах. А наши потомки, встретив где-то в Антарктиде или на Таймыре некое военное сооружение, будут знакомиться с ними, как мы сегодня рассматриваем находки из эпохи Золотой орды, империи инков или империи Сонгаи. Вместе с тем первая попытка разгадать «арктические» загадки Третьего рейха позволит лучше узнать многочисленные имена, когда-то «без вести пропавших» дедов и прадедов, рожденных в российских и германских городах и селах. Или позволит лучше понять, как «тень» фашистской свастики легла на наш Таймыр. Ведь пока мы еще слишком мало о ней знаем.



А вдруг она станет своеобразным «хребтом», опираясь на который, а возможно и выправляя его, мы получим самые точные данные об одних из самых засекреченных событий середины XX века. Итак, перевернута последняя страница книги о том, зачем нацисты так упорно пробирались в Арктику и в районы Севморпути. Отдельные ее страницы выглядят чрезвычайно фантастично, отдельные, наоборот, показывают давние исторические события, но совсем не в том свете, как это нам подавалось в годы существования СССР. Одно их объединяет — это необходимость серьезной их проверки на федеральном уровне, которая позволит убедиться, что из этих районов новой России действительно ничего не угрожает. В наши дни, если мы все же серьезно не займемся изучением хотя бы названных в книге районов, где и сегодня остались арктические «тени» Третьего рейха, здесь могут появиться тайные базы, откуда уже новые их хозяева с помощью новых видов оружия могли бы угрожать всему человечеству. Выходит, уже сегодня мы решаем, как будут жить в будущем наши дети и внуки.



## СОДЕРЖАНИЕ

К читателям .....	3
Замысел «Ледяного рейха» .....	8
<b>Глава 1.</b>	
<b>НА ПОРОГЕ АРКТИКИ .....</b>	<b>21</b>
Что задумал Шредер-Штранц? .....	29
«И-боты» в Баренцевом море .....	31
«Цеппелин» летит к Северной Земле .....	61
Нацисты пробираются в советскую Арктику .....	75
Немецкая секретная база на Кольском полуострове .....	80
Океанский «оборотень» идет на восток .....	115
Тайна памятника на берегу реки Паз .....	130
Арктический след «Энигмы» .....	143
Русские «ботики» против немецкой канатной дороги .....	162
<b>Глава 2.</b>	
<b>СВАСТИКА НАД ТАЙМЫРОМ .....</b>	<b>172</b>
Провал «Страны чудес» .....	173
«Академик Шокальский» погиб! Но — успел рассказать.....	185
Сигнальщик с «Бриллианта» .....	197
Что искали нацисты на мысе Стерлегова? .....	210
«Кладоискатель» с Земли Александры .....	215



Нежданные находки на Таймырских берегах..... 219

Нацисты на Новой Земле..... 227

### Глава 3.

О ЧЕМ НЕ ЗНАЛИ НИ ГЕЙЗЕНБЕРГ, НИ ГАН.....249

Крейсер «Индианаполис» и пропавший уран  
Третьего рейха..... 249

За что генерал Гровс мог бы благодарить  
обергруппенфюрера СС Каммлера..... 257

Неудача Вернера Гейзенберга и Отто Гана  
была только ширмой..... 271

Лжебуна из Освенцима..... 284

Что было в трюмах «призрачных» субмарин?..... 287

Таймыр глазами «Kommando Japan»..... 312

Заполярные тайны «бранденбуржцев»..... 320

### Глава 4.

АРКТИКА ХРАНИТ СЛЕДЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА.....330

Загадка Ц362 ..... 333

Легенда «Манфреда фон Рихтхофена», или Как «волки»  
Дёница исчезли в советской Арктике?..... 338

Упорное молчание берегов Эклипс и Бирули..... 347

Чем похожи берега Девкиной заводи и Вислы?..... 354

Тайна бетонных колец у Муста-Тунтури..... 365

Загадки ангаров на Северной Земле..... 370

Скалы Полярных летчиков продолжают молчать..... 378



Что нацисты искали за 60-й параллелью? .....	385
Немецкий котел в Хатанге может поведать о многом. ....	398
Немцы в поселке Гудым — это тайна советской Чукотки... ..	414
<b>ЧТО ЕЩЕ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ</b>	
<b>ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ? .....</b>	<b>425</b>

Научно-популярное издание

*Морская летопись*

Ковалев Сергей Алексеевич

## АРКТИЧЕСКИЕ ТЕНИ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Выпускающий редактор Н.М. Смирнов

Корректор Б.И. Тумян

Верстка С.Б. Буславский

Художественное оформление М.Г. Хабибуллоев

ООО «Издательский дом «Вече»

Почтовый адрес:

129348, г. Москва, ул. Красной Сосны, д. 24, а/я 63.

Фактический адрес:

127549, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, д. 48, корпус 1.

Тел.: (499) 940-48-71, (499) 940-48-72, 940-48-73.

E-mail: [veche@veche.ru](mailto:veche@veche.ru)

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 27.02.2010. Формат 84×108<sup>1/32</sup>.  
Гарнитура LazurskiC. Печать офсетная. Бумага газетная.  
Печ. л. 13,5. Тираж 5000 экз. Заказ № 745.

Отпечатано с готовых диапозитивов  
в ОАО «Рыбинский Дом печати»  
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.





## Морская летопись

Арктика в планах Третьего рейха занимала особое место. Воды северных морей были доступны для немецких подводных лодок, многочисленные арктические острова являлись идеальным местом для ремонтных баз и станций слежения, а северные морские пути имели для Германии важное стратегическое значение. Кроме того, по некоторым сведениям, в планы Гитлера входило строительство на европейском севере объектов так называемого Уранового проекта. Один из них, возможно, был сооружен в Кольском заливе под скалами Девкиной заводи.

Книга военного журналиста С. Ковалева рассказывает о неизвестных операциях кригсмарине и об «особых проектах» Третьего рейха в арктических областях Советского Союза и Европы.

ISBN 978-5-9533-4348-0



9 785953 343480

