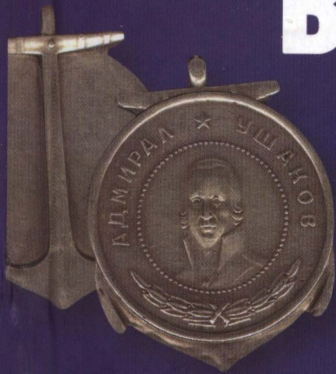


Морская летопись

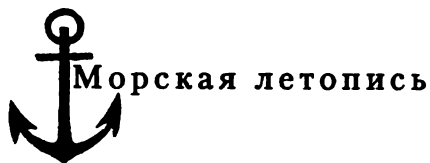


ВОЙНА
В АРКТИКЕ 1941–1945

ВОЙНА **В АРКТИКЕ** **1941–1945**



В. Корякин



В.С. Корякин

ВОЙНА В АРКТИКЕ

1941—1945

Москва
«Вече»

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)622
К70



Корякин, В.С.

К70 Война в Арктике. 1941—1945 / В.С. Корякин. —
М.: Вече, 2013. — 288 с. : ил. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-4444-0165-1

Знак информационной продукции 16+

Книга посвящена событиям Великой Отечественной войны в морях Северного Ледовитого океана, до настоящего времени известным в полной мере лишь узкому кругу специалистов. В книге подробно описаны роль Арктического театра военных действий и место Советского Северного флота в обеспечении безопасности союзных конвоев. Основываясь на документах и воспоминаниях участников событий, автор рассказывает об известной операции Германского военно-морского флота «Вундерланд» и объясняет причины её провала. Книга повествует о героизме советских моряков и полярников, столкновениях линейных кораблей и авианосцев в Арктике, показывает причины неудач и успехов союзных конвоев, анализирует провалившиеся попытки немцев создать сеть метеостанций на полярных архипелагах, а также рассказывает о борьбе с немецкими подводными лодками на Северном морском пути и о многом другом.

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)622

ISBN 978-5-4444-0165-1

© Корякин В.С., 2013
© ООО «Издательство «Вече», 2013

Глава 1

АРКТИЧЕСКИЙ ТЕАТР ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ В КЛУБКЕ ПРЕДВОЕННЫХ ПРОТИВОРЕЧИЙ

Вторая мировая война не могла не захватить Арктику, поскольку в ней участвовали державы, интересы которых, с одной стороны, распространялись и на высокие широты, а с другой — нередко противоречили друг другу, что и определило там характер военных действий, часто неожиданный. Будущий Арктический театр военных действий, или Арктический ТВД на языке военных, рождался в таком клубке противоречий, который даже спустя много десятилетий трудно распутать. Существующие в середине XX века доктрины, военные и политические, не только не позволяли определить масштаб и время военных событий, но порой не давали ответа — кто друг, а кто враг. Несомненным оставалось другое — преобладание в будущем морских операций (и, конечно, воздушных) по сравнению с сухопутными. И все это на фоне самого сложного по своим природным условиям Арктического ТВД!

События Первой мировой и Гражданской войн у полярных окраин в России отчетливо прослеживаются с 1915 года, когда немецкий вспомогательный крейсер «Метеор» провел минирование акваторий в Горле Белого



моря, где позднее погиб английский транспорт «Арендааль». Это событие привело к созданию партии траления, с которой началась Флотилия Северного Ледовитого океана, в состав которой, наряду с военными, входило большое количество судов ледокольного типа для обеспечения проводки транспортов от союзников с учетом ледовых особенностей Белого моря. В августе 1916 года у кольского побережья появились германские подводные лодки, одна из которых в ноябре была потоплена эскадренным миноносцем «Грозовой» (командир лейтенант Корнеев). Морская война у границ Арктики стала реальностью. Отчетливо обозначилась роль арктических акваторий в качестве коммуникаций союзников.

События Гражданской войны на Русском Севере привели здесь также к концентрации кораблей Антанты, вмешавшихся в Гражданскую войну на стороне белых. Сейчас мало кто помнит, что финал Гражданской войны отмечен спасением во льдах Карского моря ледокольного парохода «Соловей Будимирович» (в советское время «Малыгин») под трехцветным флагом при участии вспомогательного крейсера «III Интернационал» («Литке») под красным и ледокола «Святогор» («Красин») под нейтральным норвежским, что само по себе необычно, а с другой стороны — показатель с точки зрения сложности политических отношений в высоких широтах.

О военном значении Арктики вспомнили в 30-е годы прошлого века, причем в Германии. «Значение необитаемых областей Арктики как естественной линии обороны Советской России теперь снижается. В той же степени, в какой развивающееся судоходство по Северному морскому пути включается в общую систему экономики Советской России, увеличивается и ее уязвимость», — ознакомившись с советскими достижениями в освоении Арктики, выдал свой прогноз наш будущий противник на страницах мор-



ского журнала «Марине Рундшау». К сожалению, так оно и было — широкие просторы полярных морей для нашей страны перестали быть надежной защитой, что потребовало от руководства страны целого ряда мероприятий, из которых главным стало образование Северной военной флотилии с базой в Полярном (в бывшем Александровске) в Кольском заливе в 1935 году. Это стало возможным после перехода отряда наших боевых кораблей с Балтики на север по Беломоро-Балтийскому каналу в составе эсминцев, сторожевиков и подводных лодок летом 1933 года. На будущий год советские подводные лодки посетили Русскую Гавань на Новой Земле, демонстрируя освоение Арктического ТВД.

С созданием первой линии обороны надо было обеспечивать тылы, для чего Политбюро 15 марта 1936 года приняло решение о возведении завода военного судостроения вблизи Архангельска (завод 402), наметив уже на 1942 год спуск на воду двух первых линкоров с орудиями калибра 406 мм, не считая еще многих кораблей других классов. Похоже, в лихорадочной гонке, характерной для первых пятилеток, фактор времени не учитывался, как и реальные затраты сил и средств, исходя из принципа — «когда страна прикажет быть героем, у нас героем становится любой». Тем не менее боевые корабли Северного флота в начале 1938 года приняли самое активное участие в спасении нашей первой дрейфующей станции СП-1, что позволило ознакомиться с зимними условиями Гренландского моря вплоть до острова Ян-Майен.

Еще раньше реальным вкладом в военное освоение Северного морского пути стала проводка двух миноносцев типа «новик» в навигацию 1936 года в секретной экспедиции особого назначения (ЭОН) под руководством О.Ю. Шмидта. Проблема военного освоения будущего Арктического ТВД продолжала занимать наших моряков и позднее. Так, в 1938 году флагман 2-го ранга Л.М. Гал-



лер направил в Комитет обороны специальную записку с предложением постройки военно-морских баз на острове Диксон, в бухтах Тикси (дельта Лены) и бухте Провидения (Чукотка), а также аэродромов для морской авиации на всех крупных архипелагах и во многих пунктах арктического побережья. Этот документ, получивший одобрение Политбюро, также ориентировал выполнение перечисленных мероприятий к 1942 году, как и строительство главной базы Северного флота в губе Ваенга в Кольском заливе. Еще раз фактор времени не был учтен в должной мере, как показали события 1941 года.

На фоне этих фантастических «предначертаний», не обеспеченных ни финансами, ни техникой, известный уже читателю «Марине Рундшау» скорректировал дальнейшие перспективы нового Арктического ТВД: «Германия будет вынуждена для полноценной блокады Советской России на Восточном фронте послать флот на север с целью прервать арктические коммуникации Советской России».

С заключением Советско-германского договора 1939 года на Севере не последовало каких-либо признаков развития событий в нашу пользу, что заставило наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова направить председателю СНК В.М. Молотову памятную записку с характерным заголовком «Об оперативном значении островов Шпицберген и Медвежий (архипелаг Свальбард)», в попытке упредить неблагоприятное развитие событий. Реакции «сверху» не последовало.

Тем временем последствия договора 1939 года, или сговора коммунистов с нацистами (как его восприняли во многих странах), на фоне начавшейся 1 сентября 1939 года Второй мировой войны, создали СССР немало трудностей, прежде всего с точки зрения сохранения объявленного нейтралитета в глазах остального мира, что подтверждается целым рядом событий. Например, в конце октября



1939 года в Мурманске оказались два судна под немецким флагом: трансатлантический лайнер «Бремен» и захваченный немцами американский сухогруз с немецкой призовой командой, что заведомо обещало дипломатический скандал с США. В попытке уладить его ТАСС срочно опубликовал следующее заявление: «Вечером 23 октября в Кольский залив прибыл грузовой пароход под немецким флагом без советского лоцмана. В результате досмотра оказалось, что это американский пароход “Сити оф Флинт” водоизмещением 5 тыс. т, с направлением из Нью-Йорка в Манчестер, причем пароход оказался задержанным командой немецкого крейсера числом 18 человек, которые и привели пароход в Кольский залив. Немецкая команда считает груз контрабандой (тракторы, зерно, фрукты, кожа, воск и др., всего 3700 т). Морские власти временно задержали пароход и интернировали немецкую команду». Спустя пять дней «Сити оф Флинт» покинул Мурманск под звездно-полосатым флагом, а «Бремен», дождавшись полярной ночи, растворился в ней 6 декабря.

В качестве мер противодействия значительная акватория на подходах к Мурманску была объявлена запретной зоной с введением патрулирования мобилизованными рыболовцами траулерами, а приказом по Главному управлению Северного морского пути запрещалось сообщать сведения о наличии в советских водах иностранных судов, а также передавать в эфир метеосводки принятым открытым кодом. В ответ германский посол Шуленбург просил выслать в Атлантику наше судно, которое, находясь в нейтральных водах в 150—300 милях западнее Британских островов, передавало бы необходимую метеорологическую информацию. В ответном послании Молотов ответил, что «курсирование нашего судна в этом месте в течение двух месяцев, несомненно, бросится в глаза и англичане могут просто потопить его». А в утешение пообещал «подумать



и обсудить... практически его осуществимость». На том дело и завершилось, хотя на повестке дня в советско-германских отношениях возник вопрос о базировании немецких ВМС — кригсмарине — вблизи Мурманска, который практически не снимался вплоть до захвата немцами Норвегии в апреле 1940 года, когда надобность в подобных базах у немцев отпала. Советское руководство в это время, не проявляя дальновидности, вело себя по принципу «и невинность соблюсти, и капитал приобрести», за что вскоре нашему народу пришлось платить по полной, выиграв в главном — в конечной победе.

«Зимняя война» с Финляндией 1939—1940 годов прошла при минимальном участии Северного флота, поскольку захват области Петсамо был решен на суше сухопутными войсками без особых затруднений, когда «противник оказывал очень слабое сопротивление» (Козлов, Шломин, с. 66). Тем более странным для советских людей выглядело возвращение этой территории с богатым месторождением никеля Финляндии: Сталин не хотел осложнений с владельцами этих месторождений — канадскими фирмами, за которыми стоял американский капитал. Соответствующую гарантию на высшем уровне выдал ТАСС: «Советское правительство никогда не предъявляло требования о возвращении Советскому Союзу области Петсамо». Вместе с тем с включением полуостровов Средний и Рыбачий по итогам «Зимней войны» 1939—1940 годов, после установки береговых батарей Северный флот мог контролировать подходы к порту Лиинахамари значительной части акватории губы Малая Волоковая, тем самым и вывоз продукции никелевого комбината.

События «Зимней войны» предельно осложнили наши отношения с европейскими странами — и с будущими врагами, и с союзниками. Англия и Франция всерьез планировали послать свои войска на выручку финнам, и, казалось



бы, запоздавая оккупация Норвегии немцами в апреле 1940 года оградила нас от подобного развития событий. На деле же это означало, что нацисты получили плацдарм для атаки Мурманска и Кольского полуострова, хотя большие потери немцев на море в боях за Скандинавский полуостров существенно ограничили их возможности в этом направлении. Несмотря на подозрительность Сталина к державам бывшей Антанты, будущие друзья и враги, не решаясь нарушить неустойчивое военно-политическое равновесие, вместе с тем понимали, что до бесконечности подобное положение продолжаться не могло.

Существовавшая с 1 июня 1933 года Северная военная флотилия уже в середине 30-х годов из-за возрастания угрозы фашизма уже не отвечала сложившейся обстановке и поэтому в 1937 году была преобразована в Северный флот. Нарастание его сил происходило непрерывно все последующие годы, однако в «Зимней войне» 1939—1940 годов его работа ограничилась в основном обстрелом побережья (до 200 снарядов с эсминца «Куйбышев») и морскими перевозками в условиях сильных холодов.

Пока на гребне временных побед Гитлер старался извлечь максимальную пользу, в том числе и на арктическом направлении. Заигрывание с ним привело к тому, что обнаглелые нацисты после начала Второй мировой с учетом обстановки на морях не стеснялись просить Советский Союз провести немецкие суда из Тихого океана по Северному морскому пути с грузами китового жира, каучука и олова. Практически это означало установление транспортной связи между Германией и Японией, как это понимали сами военные и дипломаты. В конце концов такого рода контакты вылились в поход по Северному морскому пути вспомогательного крейсера «Комет», причем в направлении из Атлантики в Тихий океан. Выбор этого корабля (как и его командира) требует отдельного объяснения.



Первоначальное название — «Эмс»; по данным регистра Ллойда тоннаж 7500 т, мощность машин 4000 л.с., ход до 15 узлов. Обладал повышенной автономностью — с собственным запасом топлива мог дважды обойти вокруг света. В процессе переоборудования во вспомогательный крейсер на нем было установлено шесть 152-мм орудий, десяток зениток, пять торпедных аппаратов, нашлось место для воздушного разведчика «Арадо» и 400 якорных мин. Радиоаппаратура позволяла поддерживать связь с Германией из любой точки в Мировом океане. Его командир капитан 1-го ранга Роберт Эйссен в Первую мировую войну на вспомогательном крейсере «Метеор» ставил мины в Горле Белого моря. В 1920-е годы с новейшей эхолотной аппаратурой проводил гидрографическую разведку Атлантики вплоть до кромки полярных льдов на севере и юге этой акватории. Таким образом, он в одном лице соединял в себе качества опытного моряка, исследователя и разведчика.

На пути с Балтики к берегам Новой Земли, где «Комет» ожидали советские лодчаны, судно принимало меры маскировки, неоднократно меняя свое название и флаг. На юге Баренцева моря Эйссен провел гидрологические наблюдения с отбором проб воды для подводников кriegсмарине в связи с предстоящим использованием торпедного оружия на новом ТВД.

Плавание по Маточкину Шару из Баренцева в Карское по ледовой обстановке не оставляло желать лучшего, причем Эйссен быстро убедился, насколько устарели морские карты, имевшиеся в его распоряжении. Чтобы не привлекать внимания к необычному судну, решено было не заходить на Диксон. В ряде случаев, по мнению Эйсена, возникали необоснованные задержки, когда он начинал опасаться, а не загонят ли его русские лодчаны в непроходимые льды. Дело, однако, было в другом — впереди «Комет» по тому же маршруту перегонялась на Тихий океан подводная



лодка Ш-423, о присутствии которой немцу не следовало знать. Это также было шагом в освоении будущего ТВД, но с нашей стороны. Эйссен как моряк понимал, что целый ряд особенностей судна было невозможно скрыть от лоцманов, передвижение которых на «Комете» было строго ограничено: каюта — кают-компания — мостик, снова каюта и т.д. с последующим многократным повторением. Как он сам написал впоследствии, «наличие военного экипажа было невозможно скрыть от них. Но наше вооружение не попадалось им на глаза... Лоцманы, направляясь от своей каюты к мостику, не могли заметить ничего подозрительного». Однако наши специалисты, работавшие потом с отчетами лоцманов, убедились, что они, только «ступив на палубу германского судна, поняли, что оно является не просто вооруженным теплоходом, а вспомогательным крейсером-рейдером».

В главном оба наших моряка-лоцмана не ошиблись, несмотря на то, что их не посвящали во многие детали происходящего. Надежные немецкие эхолоты фиксировали все особенности морского дна по маршруту похода, а магнитофоны записывали все переговоры в эфире как судов, находившихся в обычном плавании, так и полярных станций, воздушной ледовой разведки, других корреспондентов в эфире, из работы которых складывалась деятельность Северного морского пути, не считая обычных наблюдений за атмосферой и льдом на полярных станциях. Постепенно перед немцами возникала система взаимодействия подразделений Севморпути, далеко не полная, но пригодившаяся им в ближайшем будущем. Полученные по радио сведения позволяли узнать, насколько русские в курсе ледовой обстановки, что само по себе было ценной добычей для разведчика. Постепенно немцам становилась понятной роль штабов морских операций, и, соответственно, они могли стать целью захвата при возникновении военных действий



в будущем, как и отдельных полярных станции. Само собой, по переговорам в эфире можно было судить об интенсивности движения судов по Севморпути и, соответственно, также учитывать эту информацию на будущее. Это было тем легче, что навигация 1940 года проходила на подъеме, в ней участвовало 27 судов с солидным грузооборотом. Поэтому у нас нет оснований преуменьшать значения информации, полученной немцами в этом походе.

От архипелага Норденшельда под проводкой ледокола «Ленин», по Эйсену, «следуя за ледоколом, начали велико-лепное плавание проливом Вилькицкого, представлявшего наиболее сложный участок. Обогнув мыс Челюскина, мы 26 августа оставили его за кормой и без приключений вошли в море Лаптевых, где нас встретил ледокол «Сталин». Свою беседу с капитаном последнего М.П. Белоусовым Эйсен описал следующими словами: «В каюте опять начался своего рода допрос о ледовых креплениях, маневренности и скорости; эти вопросы были мне знакомы, и я без труда ответил на них. Затем нам сообщили, что под проводкой «Сталина» нам предстоит форсировать пояс тяжелых льдов шириной до двухсот миль». Совершенно справедливо Эйсен отметил, что русские стремились побольше узнать о его корабле, пользуясь для этого каждой официальной встречей, определив главное — назначение, вместе с тем стараясь ограничить немцев в оценке возможностей самого Северного морского пути.

Как показало время, с одной стороны, эти возможности немцы явно переоценили, а с другой — так и не поняли, как моряку следует вести себя в полярных морях, что выяснилось спустя всего два года, поскольку для этого надо было иметь собственный полярный опыт многих поколений и современную организацию в виде Главного управления Северного морского пути. Ни тем ни другим немцы не располагали, и поэтому разведывательный рейс «Комет»



на Северном морском пути дал им минимум информации. В связи с этим возникает вопрос: а посмели бы они пытаться вести военные действия в Арктике без этого минимума? За смертью участников этот вопрос остается без ответа...

На форсирование массива тяжелых льдов «Комет» понадобилось двое суток, причем только однажды корабль основательно застрял во льду. Вечером 27 августа Белоусов отпустил немца в свободное плавание, дав ему на прощание несколько рекомендаций. Одновременно он сообщил Эйсену, что в дальнейшем плавание на восток ледовую проводку будет обеспечивать самый новый ледокол «Каганович». В проливе Санникова, соединяющем моря Лаптевых и Восточно-Сибирское, находился старенький ледокольный пароход «Малыгин», возможности которого Эйсен на основе приобретенного опыта оценил с ходу, отказавшись от его услуг.

Новые испытания ожидали «Комет» на траверсе Колымы, где немцы встретились с достаточно сложной ледовой обстановкой, и где Эйсен продемонстрировал нашим полярникам, присматривавшим за ним, все достоинства отменного моряка. Старый морской волк правильно сообразил, что теплые морские воды не позволят кромке льда прижаться вплотную к берегу, с одной стороны, а с другой — речные отложения на мелководье сделают морское дно мягким, и, полагаясь на свои надежнейшие эхолоты, пошел напрямую, выиграв несколько дней, потерянных в Карском море. Определенно, он преподнес Мелехову, начальнику восточного сектора Севморпути, неприятный сюрприз, поскольку у того на тяжелые льды были свои надежды в связи с последними распоряжениями из Москвы.

Восточнее Медвежьих островов против «Комет» и «Кагановича» одновременно объединились ветер, уплотнявший лед и прижимавший его к берегу, темные ночи на исходе лета и малые глубины. О последних свидетельствовали ста-



мухи — нагромождения зимнего льда на мелководье, значение которых взглядом опытного моряка Эйссен оценил с первого взгляда. На исходе последних суток августа начались подвижки девятибальных льдов, в сопровождении мощных снежных зарядов и напора ветра, угрожавшего снести оба корабля на малые глубины. «В кильватер “Кагановичу”, — писал Эйссен позднее, — мы продолжали держать всю ночь. Эту ночь, тьма которой становилась все плотнее, я никогда не забуду. Больше всего я опасался за руль и винт; когда отказал руль, мне оставалось только застопориться и беспомощно дрейфовать со льдом — вручную в этих условиях было управляться невозможно. Мы так далеко зашли — неужели это наш предел?» — задумывался командир «Комет», припоминая навигацию 1937 года, о результатах которой он знал. (Тогда на Северном морском пути зазимовали 26 судов, включая практически все ледоколы.) Несколько часов ушло на устранение неполадок, но в следующую вахту к востоку удалось пройти всего две мили. Позднее Эйссен отметил, что «1 сентября, к моему удивлению, господин Мелехов (начальник морских операций восточного сектора Севморпути. — В.К.) сообщил мне о прекращении плавания на восток и даже возвращении назад, поскольку Берингов пролив находится под наблюдением японских и американских кораблей. Я спокойно возразил, что подобного указания еще не получал, а руководствоваться могу только приказами из Берлина». Находясь всего в 400 милях от долгожданной цели (всего сутки хода по чистой воде), когда дело было практически сделано, немецкий моряк показал характер в выполнении полученного задания. Для подтверждения серьезности своих намерений Эйссен приказал своему переводчику, находившемуся на «Кагановиче», вернуться на «Комет», и заявил, что отказывается от советской помощи в дальнейшем плавании, что возымело свое действие. Немец догадывался, что Мелехов действует



не по своей инициативе и нуждается в благовидном предложении, чтобы выйти из возникшей ситуации. Пока решили продолжать плавание до острова Айон в Чаунской губе, где, укрывшись под берегом, дожидаться последних указаний из Москвы.

Главным препятствием для «Комет» становились не арктические льды, а московские «подковерные игры», которые Эйссен решил игнорировать, ибо реально на пути к Берингову проливу, где на побережье находились лишь пограничные посты, его остановить никто не мог. Он вызвал к себе Мелехова и вручил ему официальный документ с отказом от дальнейшей проводки, приняв на себя связанный с таким решением риск дальнейшего плавания в незнакомых водах. Мелехову пришлось согласиться, поскольку реальной возможностью остановить «Комет» он не располагал. Москве пришлось сделать хорошую мину при плохой игре, согласившись с таким решением. Эйссен благополучно прошел Беринговым проливом на просторы Тихого океана, где приступил к выполнению очередного этапа своей военной деятельности, вписав себя в историю Второй мировой войны на море и вызвав панику на морских путях и в морских штабах союзников, поскольку их разведка не смогла связно объяснить, каким образом «Комет» буквально из ниоткуда возник на тихоокеанских коммуникациях.

Несколько слов в завершение этого авантюрного сюжета, имеющего самое непосредственное отношение и к войне в Арктике, и к истории Второй мировой. Спустя два года, благополучно завершив рейс с богатой добычей, «Комет» погиб в самом начале очередного похода, поскольку разведка союзников уже не выпускала его из вида. Эйссен благополучно пережил все жизненные и военные переживания, описал свои приключения, к негодованию некоторых политиков и военных, в интереснейших мемуарах. Тут же



по возвращении в Германию его статьи о походе «Комет» были использованы ведомством Геббельса в попытке внести разлад в стан союзников. Обстановка, однако, в это время была такой, что союзникам оставалось только сражаться, а не сводить счёты. Как непричастный к гитлеровским зверствам и нарушению законов войны на море, к ответственности Эйссен не привлекался. Судьба наших моряков, имевших отношение к походу «Комет», во время Великой Отечественной оказалась трагической: оба ледовых лоцмана и капитан дальнего плавания Мелехов погибли в море при исполнении своих обязанностей, а Белоусов умер вскоре после войны от неизлечимой болезни. Никто не может сказать, как это связано с их участием в проводке немецкого корабля, но есть люди, усматривающие в этом некий мистический смысл.

Тем временем на просторах будущего Арктического ТВД события пошли по неожиданному пути, причем все началось с Исландии. Захват Дании нацистами в апреле 1940 года дал повод англосаксам занять датские владения в Атлантике, включая Фарерские острова и особенно Исландию для предотвращения появления там немецких военно-воздушных и военно-морских баз. Тем самым у Англии, несмотря на выход из войны Франции, с точки зрения трансатлантических коммуникаций положение даже улучшилось в ситуации, когда ей приходилось сражаться с гитлеровской Германией в одиночку, пока великий заокеанский союзник прочухастся. Для оккупации Исландии и ареста в Рейкьявике немецкого консула Герлаха потребовался всего взвод морской пехоты. Однако еще до высадки англичан, играя на родственных чувствах потомков викингов, этот дипломат и разведчик сумел создать в Исландии свою сеть осведомителей, которые позднее регулярно снабжали кригсмарине важной информацией о союзных конвоях, практически на протяжении всей войны. Сходным образом



ситуация развивалась и на других арктических островах на окраинах Северной Атлантики.

На Шпицбергене большинство норвежцев вместе с администрацией угольных разработок в Лонгвире не приняли сторону правительства Квислинга, посаженного оккупантами в Осло, и остались верными королю, который успел в последний момент перебраться в Англию. На стороне союзников оказались моряки третьего флота по тоннажу в мире — уже одно это ставило норвежское сопротивление в особое положение. Вместе с тем основное население архипелага в то время составляли наши шахтеры и члены их семей, безопасность которых в складывающейся обстановке ставилась под угрозу. Неудивительно, что в недрах Наркомата иностранных дел возникла идея, «в силу неспособности правительства Норвегии (Квислинга — В.К.) обеспечить эту безопасность — занять архипелаг Свальбард частями Красной Армии на все время войны и период полной нормализации международных отношений» (Жуков, с. 406). С учетом дальнейшего развития событий, хорошо что Сталин не последовал этому совету, тем более что проблема была решена другим путем, о чем ниже.

В Гренландии (по арктическим меркам, совсем по соседству) события развивались другим образом, поскольку местная администрация с самого начала отказалась подчиняться оккупированному Копенгагену. Летом 1940 года президент Рузвельт на Конгрессе Панамериканских республик в Гаване объявил, что США считает себя ответственным за оборону всего Западного полушария. Вместе с тем примерно 20 тыс. эскимосов и датчан в военных условиях не могли выжить без помощи со стороны. Неудивительно, что губернатор Гренландии Эске Брюн апеллировал к правительству Соединенных Штатов, которых перспектива столкновения с полчищами бесноватого фюрера в Западном полушарии совсем не устраивала. Вдали от охваченной



военным пожаром Европы американцы действовали не спеша и крайне осмотрительно, на основе существующих международных правил заключив с гренландской администрацией соглашение о переходе острова под протекцию Соединенных Штатов, что позволило им, с одной стороны, снабжать гренландцев всем необходимым (включая продовольствие, оборудование и даже оружие), а с другой — принять необходимые меры по их защите от внешнего врага. Для начала к берегам самого большого острова планеты отправились корабли Ледового патруля и Береговой охраны под звездно-полосатым флагом, с присутствием которого немцы не могли не считаться. Наибольшая опасность для Гренландии складывалась на малонаселенном восточном побережье, где вражескую деятельность было трудно обнаружить. Там Эске Брюн организовал патруль на собачьих упряжках из местных охотников датчан и эскимосов, которым в ближайшем будущем в тесном сотрудничестве с американцами предстояло немало работы и приключений в самых сложных условиях. В итоге усилий обеих сторон датский посол в Вашингтоне К. Кауфман, отказавшийся признать копенгагенских коллаборационистов, и госсекретарь Соединенных Штатов К. Хэлл 9 апреля 1941 года подписали «Соглашение об обороне Гренландии», хотя с июня 1940 года корабль береговой обороны США представлял в гренландских водах.

Ян-Майен, крохотный островок посреди Гренландского моря, ставший норвежским владением менее чем за десять лет до начала Второй мировой, первым оказался посреди вооруженного конфликта одновременно с Европой под гром орудийной канонады и треск пулеметных очередей уже летом 1940 года. Для этого затопленному морем вулкану в обрамлении ледников надо было неожиданно оказаться на перекрестке стратегических интересов воюющих держав, а также тех, кто еще только готовился к вооружен-



ной схватке. После отказа СССР взять на себя проведение метеонаблюдений в Атлантике, необходимость которых для кригсмарине и люфтваффе оставалась, немцы 23 июля высадили там с судна Норвежского полярного института под флагом коллаборационистов трех метеорологов и радиста. Стратегическая ценность этого клочка суши, который было трудно найти на карте, оказалась столь важной, что на протяжении четырех месяцев он пять раз переходил из рук в руки!

3 сентября к острову подошел корабль норвежских королевских ВМС, прекративший работу немцев. В свою очередь, немцы попытались взять реванш, высадив здесь в начале октября настоящий десант в составе 64 человек. 16 ноября британцы решили навести свой порядок на этом важнейшем участке Арктического ТВД, отправив к острову целую эскадру в составе старого линкора «Рипалс», крейсера «Наяд», вспомогательного крейсера «Летиция» и двух вооруженных траулеров. Немцам оставалось только выкинуть белый флаг. В феврале 1941 года союзники с бота «Оннисвег» высадили здесь своих метеорологов вместе с небольшим гарнизоном, вооружение которого включало даже 76-мм пушку.

Однако, наибольшее внимание военных и разведчиков у границ Арктики на рубеже 1940 и 1941 годов было приковано к северным пределам материка Европы, где вооруженные силы двух главных участников конфликта 1939—1945 годов разделяла узкая полоска финской территории — область Петсамо, по обоим сторонам которой проходили интенсивные военные приготовления. Анализ ситуации заинтересованными ведомствами показал отчетливые военные приготовления немцев на севере Норвегии в Финмаркене (строительство аэродромов, дорог, казарм и т.д., включая базу подводных лодок в Киркинесе), вскоре после завершения боев под Нарвиком. Определенно



нацисты с кем-то собирались воевать, причем на суше, и определенно не с финнами.

Между тем по многим показателям оборонные мероприятия Северного флота складывались не лучшим образом, даже несмотря на то, что его численный состав выглядел значительным: три старых (типа «Новик») и пять эсминцев новой постройки (проекта 7), пятнадцать подводных лодок разных типов, не считая сторожевиков и заградителей, береговых батарей и т.д. Военно-воздушные силы флота составляли почти 120 самолетов. Вместе с тем многие машины относились к устаревшим типам, для них не хватало аэродромов, плохо было с ремонтной базой и т.д. Хуже того — наряду с нехваткой аэродромов ВВС СФ не использовался опыт Полярной авиации ГУ СМП в базировании на аэродромах Земли Франца-Иосифа (включая ледниковые купола) и даже Новой Земли, где на мысе Желания садились самолеты разных типов, начиная от разведчиков Р-5 и кончая тяжелыми ТБ-3. Кроме того, в составе Северного флота отсутствовали летающие лодки, способные противостоять машинам аналогичного назначения у потенциального противника.

За Варангер-фиордом этим силам противостояли один вспомогательный крейсер, восемь эсминцев, до тридцати сторожевиков, противолодочных кораблей и тральщиков, не считая 400 самолетов разных типов, нередко качественно превосходившие наши. Было ясно, что с началом вооруженного конфликта с партнером по договору 1939 года в Арктику подтянутся и подводные силы кригсмарине с их опытом войны в Атлантике.

Складывающуюся обстановку на будущем ТВД наши военные моряки в отличие от Кремля оценивали достаточно верно. «Между тем обстановка с каждым днем становилась все более напряженной. 17—18 июня 1941 года над полуостровами Средний и Рыбачий, над главной базой флота



Полярное, неоднократно появлялись немецкие самолеты-разведчики. Их обстреляла зенитная артиллерия флота, в воздух поднимались наши самолеты. 19 июня Военный совет Северного флота ввел повышенную оперативную готовность» (Козлов, Шломин, с. 100—101). Неслучайно главу военных мемуаров, посвященную началу войны, командующий Северным флотом А.Г. Головкин назвал «Неожиданность, которую ждали». Источник из гестапо (повторяю — из гестапо!) 17 июня назвал нашему берлинскому резиденту Короткову конкретную дату нападения — 22 июня. Было потеряно еще пять суток самого драгоценного времени, обходившегося нам в миллионы жизней! Накануне советский военно-морской атташе, только что вернувшийся из Берлина, капитан 1-го ранга М.А. Воронцов доложил нарком ВМФ Н.Г. Кузнецову: «Завтра война!»

Наконец, рано утром 22 июня, столь долгожданное нападение совершилось. Премьер-министр Англии Уинстон Черчилль моментально отреагировал на эту новость в вечернем выступлении по Би-Би-Си, одновременно подтвердив свое отношение к сталинскому режиму, отделив его от трагедии страны, чего товарищ Сталин не мог простить своему заклятому британскому союзнику до самой смерти: «За последние 25 лет никто не был более последовательным противником коммунизма, чем я. Я не возьму обратно ни одного слова, которое я сказал о нем... Но мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем. Мы обратимся ко всем нашим друзьям и союзникам во всех частях света с призывом придерживаться такого же курса... Не мне говорить о действиях Соединенных Штатов, но я скажу, что если Гитлер воображает, что его нападение на Советскую Россию вызовет расхождение в целях или в усилиях великих демократий, которые решили уничтожить его, то он глубоко заблуждается» (Черчилль, с. 171—172). Хитрый англичанин знал, что в стремлении сохранить свою



власть Великий Диктатор будет сражаться до последнего советского солдата, и поэтому Черчилль заявил: «Мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем», и, добавив от себя, сберегая драгоценную британскую кровь. Настало время рассказать о том, что происходило на северной кромке Европейского континента на границе Советского Союза и в омывающих его морях.

Глава 2

В ОБЛАКАХ, НА ЗЕМЛЕ И НА МОРЕ АРКТИКИ В 1941 ГОДУ

С самого начала осуществления плана «Барбаросса», наше сопротивление безжалостному противнику часто носило характер вынужденной импровизации при потере связи с Верховным командованием. На северном фланге советско-германского фронта все происходило совершенно иначе. Прежде чем немцы окончательно выдохлись здесь в своем «*Дранг нах остен*», так и не достигнув поставленных целей, они одолели всего 50 километров советской территории, — до Архангельска, как предела намеченного продвижения на 1941 год, оставалось больше тысячи. Так же далеки оказались немцы и от намеченных целей в море и в небе Арктики. Сыграли свою роль среди прочего особенности характера северян — на кромке суши и моря на протяжении веков даже в обычной повседневной жизни им отступать было просто некуда. Это не было учтено ни в плане «Барбаросса», ни в оперативных документах армейской группы «Норвегия», ни в уставах вермахта.

В целом развитие ситуации в мемуарах командующего Северным флотом адмирала А.Г. Головки соответствует позднейшим документам и определяется двумя обстоятельствами: первое — правильной оценкой времени начала



войны, определенного разведкой флота по сосредоточению войск противника в Финмаркене (северная Норвегия), и, второе, своевременным исполнением директивы № 1 из Наркомата военно-морского флота за подписью наркома Н.Г. Кузнецова. Кроме того, немцы сами обнаружили свои намерения, направив воздушную разведку 17 июня к главной базе флота в Полярном. При этом адмирал Головкин нередко оставлял за собой право на окончательное решение, независимо от указаний, поступающих из Москвы, что отразилось в ближайшие дни, когда мир сменился войной. В этом отношении он имел союзника в Наркомате военно-морского флота в лице наркома Кузнецова, хотя оба адмирала не всегда признавались в этом.

Уже 20 июня Головкин провел обсуждение оборонительных мероприятий на рубеже рек Титовка и Западная Лица с командованием 14-й армии (генерал В.А. Фролов). С началом войны 22 июня нарком Кузнецов приказал командованию Северного флота направить к Горлу Белого моря эсминцы, подлодки и авиацию, а в Варангер-фиорд — подводные лодки. В тот же день из Полярного началась эвакуация гражданского населения, включая семьи военных. Пока пограничники сообщали лишь о нарушении воздушного пространства страны, а разведка — об интенсивных военных приготовлениях в Киркинесе. 24 июня был сбит первый Хе-111 при бомбежке Полярного и Васпи. 27 июня батареи на полуострове Среднем открыли огонь по вражескому конвою, направлявшемуся в Петсамо. В тот же день, по Головкину, «с утра на границе против позиций наших войск отмечается оживление». Только 29 июня «на сухопутье произошло то, чего следовало ожидать. Как только армейская артиллерия начала обстрел мест сосредоточения и скопления сил противника, гитлеровцы, будто по сигналу, перешли в наступление. Повсюду завязались ожесточенные бои... Первый день, когда егерям удалось пре-



восходящими силами сбить палких пограничников и части 14 армии, ничего не решил» (Головко, с. 37—38). Однако уже вскоре обозначился наш успех, когда «135 стрелковый полк, дравшийся на границе, после прорыва гитлеровцев к Титовке, отошел не к побережью Кольского залива, а на полуостров Средний, где задержался на перешейке, соединяющем полуостров с материком. Фашистам с ходу не удалось сбить этот полк, и он оседлал склоны горного хребта Муста-Тантури, прикрывающего перешеек. Сейчас противник подтягивает свои войска и накапливает силы для нового удара» (там же, с. 40). Наша сторона также не дремала, войска у северных подножий Муста-Тантури зарывались в скальный грунт, и со временем были заменены морской пехотой, которой не было прежде на Северном флоте. Срочно сформированная из добровольцев и запасников, она прочно оседлала перешеек полуострова Средний на следующие три года, заменив обескровленные части 14-й армии. Значительная часть морских пехотинцев оказалась вчерашними заключенными: испытывая недостаток в живой силе, Головко снял их со строительства объектов флота, включая аэродромы, превратив в восные стройбаты. Затем, с усложнением обстановки, направил их на передовую, уже во флотском обмундировании. В Москве подобная самодеятельность обратила на себя внимание НКВД, но Верховный главнокомандующий на фоне общего разгрома летом 1941 года приказал не обращать на подобные детали внимания. Дело дошло до того, что Северный флот в лице Головко опротестовал директиву центра о военных действиях на Севере, предусматривающее отступление вплоть до Кольского залива. Правда, потом в Москве передумали и за подписью наркома ВМФ Кузнецова очередная директива гласила: «При любом положении на сухопутном фронте Северному флоту оставаться в Полярном, защищая этот пункт до последней крайности».



В эти дни в штабе СФ у Головки состоялась встреча с британскими адмиралами Вайяном и Майлсом, чтобы согласовать деятельность обоих флотов на Севере, включая возможность базирования английских кораблей на Кольский залив. «В круг вопросов, связанных с базированием, входили и такие: можем ли мы снабжать корабли овощами и какого качества будут овощи и нельзя ли их посмотреть; можем ли мы снабжать мазутом и какого качества мазут; можем ли мы организовать для английских матросов тюрьму на берегу (имелась в виду гауптвахта); есть ли у нас дома терпимости. На все это я отвечал соответствующим образом: из овощей будем давать то, что сами имеем; домов терпимости в нашей стране нет и не будет; тюрьму английских матросов организовывать не станем и т.п.» (Головка, с. 89). Затем дело дошло и до более важных проблем.

«Последний разговор английских представителей со мной заключался в следующем.

— Адмирал, — спросил Вайян, — какую бы помощь вы хотели получить от английских морских сил?

Не знаю, предполагал ли он такой ответ.

— У нас сейчас мало авиации, а нужно ударить по базам противника в Киркинесе и Петсамо. Прошу учесть, что такая операция может принести пользу и вам, если ваш отряд будет идти в Кольский залив. Желательно провести ее еще до прихода вашего отряда в наши воды.

Вайян ответил, что этот вопрос не в его компетенции, но лично он считает такую операцию возможной, о чем и доложит начальству» (там же, с. 90).

Последствием этого разговора стал приказ из Москвы об отзыве подводных лодок, действовавших западнее Кольского залива. Затем с постов наблюдения на Рыбачьем 30 июля сообщили: «Над Петсамо и Киркинесом идет воздушный бой. Самолеты неопознанных типов бомбят эти два пункта».



Таким образом, англичане отозвались на просьбу своего нового союзника, хотя сама операция обоилась им дорого, поскольку подход авианосной группы в составе «Фьюриес» и «Викториес» был обнаружен немецкой воздушной разведкой. В результате за потопление единственного мотобота англичане заплатили потерей 15 самолетов из 29, участвовавших в воздушных атаках. Сам Головкин считал, что «реальной помощи удар английской авиации нам, конечно, не принес... В сообщениях были указаны потери, и, поскольку потери были большие, тем самым подчеркивалось, что это жертвы, понесенные ради союзников, то есть ради нас» (Головкин, с. 91). Спустя две недели первый конвой из Англии под условным названием «Дервинг» доставил в Архангельск 15 самолетов, что, разумеется было каплей в море наших потерь.

Теперь историки спорят, много или мало это значило для нашей страны, лидер которой в шифровке своему послу в Лондоне создававшуюся ситуацию оценил так: «...Должен сказать Вам откровенно, что если не будет создан англичанами Второй фронт в Европе в ближайшие три-четыре недели, мы и наши союзники можем проиграть дело» (Мединский, с. 446). Немного позже вождь советского народа пошел на весьма интересные предложения: «Мне кажется, что Англия могла бы без риска высадить 25—30 дивизий в Архангельск или перевести их через Иран в южные районы СССР для военного сотрудничества с советскими войсками на территории СССР, по примеру того, как это имело место в прошлую войну во Франции» (Черчилль, с. 213). Как говорится, ноу комментс!

Черчилль тем временем гнул свою линию, будучи уверен, что русские выстоят. Вместо 25—30 дивизий, в Англии формировались 134 (командир майор Миллер) и 82 эскадрильи (майор Рук) вместе со вспомогательными службами общей численностью в 500 человек, входившие



в состав авиакрыла (полка) истребителей «Харрикейн» под командованием подполковника Ишервуда. Первая из них была доставлена в Архангельск морем на транспорте вместе с упакованными в ящики самолетами, откуда с аэродрома на Кег-острове первые 15 самолетов в середине сентября перелетели на аэродром под Мурманском. Еще раньше, 7 сентября, 24 самолета, взлетев с авианосца «Аргус», приземлились на аэродроме Ваенга в Кольском заливе — англичане повторили вариант, уже испытанной ими на Средиземном море при защите Мальты. Уже 11 сентября эти самолеты приступили к боевому патрулированию над линией фронта, спустя двое суток в схватке с Ме-109 сбил четыре вражеских машины и потеряв одну собственную. Следующий воздушный бой англичане провели 6 октября при налете немцев на Васенгу, когда было сбито и повреждено 12 вражеских машин. За два месяца воздушных боев соотношение побед и потерь у наших союзников составило 1: 15. Продемонстрировав русским возможности своих машин, англичане приступили к обучению наших пилотов полетам на них, из которых было сформировано три эскадрильи. К апрелю 1942 года ВВС СФ и Карельского фронта на 60 % были укомплектованы «харрикейнами» и другими типами самолетов союзников.

Началом сотрудничества на море можно считать прибытие в Архангельск 1 августа минного заградителя «Адвенчер» с грузом магнитных мин и глубинных бомб. 5 августа в Кольский залив перешли на постоянное базирование две британских подлодки «Трайидент» и «Тайгресс», успевшие к концу августа отправить на дно 16 тыс. т немецкого тоннажа. В Архангельск приходит соединение современных тральщиков под командованием капитана 1-го ранга Кромби.

Вполне заслуженно роль подводников СФ в войне в Баренцевом и Норвежских морях оценивается доста-



точно высоко. Вместе с тем во всех флотах мира результативность действий подводных лодок является особой проблемой для морских историков, требуя подтверждения с противостоящей стороны. При таком подходе на долю подводных лодок СФ на протяжении 1941 года приходится всего три транспорта общим тоннажем 5443 тонн, один корабль ПЛО (по Майстеру, даже два) и мотобот. Потери наших подводных лодок начались позднее — с января 1942-го (М-175 в Варангер-фиорде), причем в апреле — мае того же года были потеряны еще три подлодки, включая знаменитую К-23 Гаджиева, заслужившего известность своими артиллерийскими атаками. Сражавшиеся вместе с нашими «команды английских подводных лодок, действовавшие с советских баз, констатировали, что советские подводные лодки хорошо построены и содержатся в хорошем состоянии, да и с точки зрения морской практики хорошо справлялись с боевыми заданиями в суровых условиях Арктики, но в тактическом отношении оставляли желать много лучшего. Связь между русскими подводными лодками, самолетами и базами также была недостаточно хорошей» (Майстер, с. 241). Некоторые успехи наших подлодок носили сугубо арктическую специфику — например, К-22 (командир Котельников) в январе 1942 года потопил транспорт с 30 тысячами полушубков, заставив немцев мерзнуть на подступах к Мурманску (по данным Н.И. Виноградова).

На суше чем дальше немцы продвигались на восток к берегам Кольского залива, тем опасней для них становился наш плацдарм на Среднем и Рыбачьем, нависавший над их тылом. Более того, форсировав реку Титовку и выйдя на побережье Мотовского залива, части Дитля оказались под воздействием нашей корабельной артиллерии, чем не замедлили воспользоваться в пугабе Северного флота. Сначала туда отправились эсминцы «Куйбышев» и «Урицкий», которые



успешно справились со своей задачей, несмотря на атаки с воздуха, в которых участвовало до сорока пикировщиков люфтваффе. Эффект обстрела с моря по левому приморскому флангу егерей не замедлил сказаться, поскольку «со всех концов поступали жалобы немецких частей, продвигнувшихся до реки Лица, относительно действий советских военно-морских сил в Мотовском заливе» (Майстер, с. 193), вплоть до упоминаний об артобстреле с крейсера, которого в то время в составе Северного флота просто не было. Правда, немцы получили возможность обстрела наших судов, доставлявших все необходимое войскам на Среднем и Рыбачьем. На войне как на войне: преимущества одной стороны — это недостаток другой, и искусство командования состоит в искусстве использовать то и другое для достижения своих целей. Линия фронта по Западной Лице стабилизировалась в октябре (на три года!), что в ноябре признал с запозданием начальник Генштаба вермахта Ф. Гальдер: «План дальнейшего наступления на Мурманск не обещает больших успехов». К этому времени наши безвозвратные потери на сухопутье составили 37 тыс. солдат и офицеров, у немцев — до 23 тыс.: не худшее соотношение для 1941 года.

Майстер, оценивая эффект советских десантов, приходит к выводу, что «не все они давали ожидаемый результат, но они сковали германское командование и заставляли при принятии того или иного решения считаться с возможностью высадки десанта. Кроме того, значительную часть войск и артиллерии приходилось выделять для обороны побережья, что, тем не менее, не исключало многочисленных высадок десантов. Вследствие отказа германской стороны от использования своих сил в Мотовском заливе, советские эскадренные миноносцы и канонерские лодки получили возможность обстрела германских позиций и проведения десантных операций при отсутствии серьезных помех. По многим причинам германская сторона отказа-



лась от использования в этом районе торпедных катеров и подводных лодок против советских кораблей. Германская сторона не произвела ни одной десантной операции в районе северных морей; для этого отсутствовали войска, корабли и даже подходящие места для высадки» (Майстер, с. 237). С выходом немцев к Западной Лице их продвижение к Мурманску прекратилось, чем и воспользовалось командование Северного флота, отправив из Мурманска до ста пятидесяти судов различного назначения, от транспортов до обычных рыболовецких мотоботов, добравшихся до портов Белого моря, к удивлению гражданских и военных моряков, без потерь.

Несомненно, это была успешная операция на фоне последовавшей активизации сил кригсмарине, чаще напоминавшей комариные укусы, хотя и с обидными для нас потерями. Так, в походе трех немецких эсминцев 12—13 июля они потопили сторожевик «Пассат» (переоборудованный рыболовецкий тральщик с двумя 45-мм пушками) и один из двух обычных рыболовецких тральщиков у острова Харлов вблизи Гавриловской губы. Очередной жертвой противника оказалось гидрографическое судно «Меридиан» во время похода четырех немецких эсминцев 23—24 июля. Примерно при таких же обстоятельствах погиб однотипный СКР «Туман», также в бою с тремя вражескими эсминцами на Кильдинском плесе 8 августа. После безуспешного обстрела береговыми батареями СФ эсминцы начали отход, подвергаясь атакам советской авиации, которая нанесла тяжелые повреждения «Рихарду Байтцену», потребовавшие длительного ремонта на верфях фатерлянда. К концу года эти эсминцы исчерпали свои ресурсы и были отправлены вдогон «Байтцену». На смену им в декабре в Киркинес перебазировались пять эсминцев типа «Нарвик» с 152-мм орудиями (которым не могли противостоять наши «семерки»), доставившие мины с



длинными минрепами для установки на больших глубинах, характерных для Баренцева моря.

Наибольшие потери СФ в кампанию 1941 года нанесли люфтваффе, потопившие 20 июля в Полярном эсминце «Стремительный», гибель которого детально описана Головкин, причем с критических позиций: «В тот день “Стремительный” вошел в Екатерининскую гавань и встал на якорь у скалистого берега горы Вестник. Мне казалось, что, стоя под скалой, корабль находится в тени и для бомбардировщиков мало возможности при заходе с запада прицелиться и пикировать на него. Командира “Стремительного” я вызвал в штаб для уточнения его задачи. Стояла ясная солнечная погода... Раздался сигнал воздушной тревоги. Я выскочил из КП на причал и первое, что увидел — большой взрыв, вернее, много взрывов вокруг “Стремительного”. Огромный столб дыма и пламени стал подниматься над самим кораблем. Эсминец тут же разломился, над водой поднялись его нос и корма. В течении двух-трех минут корма затонула. Носовая часть минут двадцать оставалась на плаву. Люди оказались на воде в слое мазута...

Потери в людях переживаются особенно тяжело. Всего погиб 121 человек (при численности экипажа свыше двухсот моряков. — В.К.). Были контуженные... Мы получили горький урок. Противник перехитрил нас. Его самолеты, пользуясь данными разведки, подошли со стороны солнца и вошли в пике. Наши посты ВНОС обнаружили их поздно. Да и постов было мало. Береговые зенитчики и зенитчики корабля успели сделать лишь по несколько выстрелов. Конечно, противовоздушная оборона была слаба... К самолетам мы стали относиться с некоторым пренебрежением. Это пренебрежение и проявилось в тот злополучный день 20 июля. “Стремительному”, как только прошел вражеский самолет-разведчик, надо было переменить место стоянки. Я должен был понять место и дать командиру такое при-



казание, коль он сам не догадался это сделать» (Головко, с. 53—55).

Несомненно, подобная участь угрожала ледоколам Главсевморпути «Сталин» (капитан Понамарев) и «Ленин» (капитан Хромцов), проходившим ремонт и установку вооружения на судоремонтном заводе этой организации в Росте, тогда пригороде Мурманска, но из Берлина вовремя поступил приказ не бомбить этот завод, поскольку немцы сами намеревались использовать его с захватом Мурманска. Главное управление Северного морского пути (ГУ СМП) даже в военных условиях оставалось самостоятельной организацией, у которой с Северным флотом из-за этого были сложные отношения, тем более что Головко знал о симпатиях Сталина к Папанину, тогда его начальнику. Военная обстановка в Мурманске описана многими участниками событий, из которых в качестве иллюстрации мы используем самую незначительную часть. Так, механик «Ленина» Чиженко вспоминал, что «во время стоянки в порту Мурманск ледокол находился в полной боевой готовности и огнем своих орудий отражал налеты фашистских самолетов, которые сбрасывали бомбы на город и на суда, находившиеся в Кольском заливе. В один из таких налетов на ледокол устремились три самолета с целью вывести из строя корабль. На верхнем мостике ледокола находился командир ледокола Хромцов, который, умело управляя и маневрируя кораблем, умело избегал попадания бомб, а также совместно с командиром артиллерии вел огонь по фашистским самолетам» (Николаева, Хромцова, с. 104).

Из судового журнала «Ленина»: «В 02 ч. 40 мин. внезапным налетом от норда вражеских пикирующих бомбардировщиков в количестве 6 самолетов подверглись бомбежке и пулеметному обстрелу. Две бомбы из сброшенных самолетами взорвались в воде по левому борту в 2—3 кабельтовых.. В 09 ч. 55 мин. снова воздушная тревога..



В 15 ч. 45 мин. в воздухе появились вражеские самолеты, по которым стреляют зенитные орудия. Дано несколько залпов из орудий ледокола. В 21 ч. 45 мин. переход на другую якорную стоянку.

23 / VII 41. На рейде СРЗ Роста. Кольский залив.

... В 00 ч. 35 мин. появились с юга 9 вражеских самолетов, по которым открыт огонь как с береговых батарей, так и с нашего корабля. В 01 ч. 05 мин. появился второй эшелон вражеских самолетов с юго-запада в составе 5 бомбардировщиков и 5 истребителей. По ним также открыт огонь...» (там же, с. 104) и т.д. и т.п. практически ежедневно на протяжении почти двух месяцев. Оставаться в Мурманске было крайне опасно, тем более что на трассе Севморпути без ледоколов было невозможно обойтись.

Для подготовки их к навигации один из видных руководителей Главсевморпути А.И. Минеев накануне войны с этой целью направился в Мурманск, где ему, однако, неожиданно пришлось решать совсем иные задачи. «По прибытии в Мурманск, — писал он впоследствии, — я получил от начальника ГУ СМП закрытый телеграфный приказ — выводить ледоколы в Арктику вдоль берега материка якобы под защитой береговых батарей. Решение было явно ошибочным. Однако, отменить его в Мурманске было некому. Пришлось обратиться по этому поводу к командованию Северного флота. Добрался до Полярного, где находилось командование Северного флота. Через некоторое время меня принял командующий контр-адмирал А.Г. Головкин. У него уже находился начальник штаба С.Г. Кучеров. Докладываю о приказе Главсевморпути выводить суда под берегом. Головкин, пристально глядя на меня, спрашивает:

— А вы с этим согласны?

— Нет.

— В самом начале войны мы рискнули отправить в Архангельск несколько гражданских судов и ни одного



не потеряли, теперь же под берегом все время шныряли корабли противника, и плавание здесь было по крайней мере рискованным. Что вы предлагаете?

— Самое главное, по-моему, выйти из залива и незаметно оторваться от берега. А в море, вдали от обычных путей, только случай может подвести, — сказал я.

— Правильно, — подтвердил командующий.

— Ну а дальше что? — спрашивает, не глядя на меня, Кучеров.

— Дальше суда последуют в направлении Земли Франца-Иосифа. Пройдя половину расстояния между Землей Франца-Иосифа и Новой Землей, свернут на восток и, миновав меридиан мыса Желания, направятся на Диксон.

Командующий пригласил начальника оперативного отдела флота капитана второго ранга Румянцева. Приказание было лаконичным:

— Приготовьте документы для вывода ледоколов. Минеев вам поможет. По готовности доложите.

Через час документы были готовы. Снова пришли к Головки. Румянцев разложил перед командующим документы и начал доклад. Но Головка движением руки остановил его и заметил:

— Основная задача — скрытно оторваться от берега и выйти из района действия вражеских воздушных разведчиков. Как вы думаете, Степан Григорьевич?

Кучеров успел просмотреть документы и сразу ответил:

— Все как надо, Арсений Григорьевич! Если у вас нет дополнительных соображений, я подписываю.

— Ну, кажется, все. Возвращайтесь на свой корабль. — Головки повернулся ко мне. Наберитесь терпения и ждите первого тумана. Как только придет туман, ваши корабли должны исчезнуть из Кольского залива.

Ожидание длилось... полтора месяца. Все время было безоблачно и солнце неумоимо ходило вокруг горизонта,



то поднимаясь над ним, то опускаясь к самому морю. Над ледоколами летали фашистские разведчики. Чтобы не попасть под бомбовой удар, приходилось то и дело переходить с места на место.

Но всему в свое время приходит конец. Кончилась и ясная погода. В ночь на 16 августа залив и окружающие горы потонули в густом тумане. На борт ледокола прибыл командир конвоя. Проинструктировал нас, осведомился, нет ли на борту посторонних, и отбыл. Вслед за этим в клюзе зарокотала якорная цепь. Судно пришло в движение. На траверзе Васengi к нам присоединились корабли конвоя.

В море туманило. Часов в пять начало светлеть, но горизонтальной видимости по-прежнему не было. Потом туман остался за кормой. В 30—35 милях от берега, посоветовавшись с капитаном ледокола П.А. Пономаревым, я разрешил конвою возвращаться в залив. Пожелали друг другу благополучного плавания и разошлись. Через пятеро суток ледоколы прибыли в порт Диксон. Это был первый урок военного времени» (Минеев, с. 93—95).

Так полярникам пришлось осваивать основы военного дела в условиях, как показали события, несомненно рискованных, хотя стоянка в Мурманске была гораздо опасней, чем прорыв на просторы арктических морей и переход до Диксона, куда ледоколы пришли 21 августа, в самый разгар навигации. Отметим, что Головки еще раз рисковал, соглашаясь с предложением Минеева, действовавшего вопреки указаниям Папанина, который также не оставался со своими связями без дела.

В сентябре 1941 года две летающих лодки Главсевморпути с экипажами И.И. Черевичного (штурман В.И. Аккуратов) и В.Н. Задкова (штурман В.П. Падалка) доставили в США делегацию военпредов во главе с М.М. Грозовым для переговоров о закупке американского вооружения. При этом в процессе подготовки полета Черевичный вопреки



первоначальному варианту полета через Шпицберген и Англию, находившихся в зоне военных действий, предложил и, главное, осуществил вариант полета в противоположном направлении через мирные Чукотку и Аляску. Последствия этой сугубо полярной «самодеятельности» в изложении Папанина выглядели так: «Не успел я порадоваться успешно завершённому делу, как раздался телефонный звонок:

— На каком основании вы нарушили постановление и изменили маршрут? — услышал я сердитый голос председателя ГКО.

Я объяснил, почему мы предпочли полет над Советской Арктикой, и добавил:

— Задание выполнено успешно и в срок, что тот нас и требовалось...

— Это хорошо, но нельзя так своевольничать, — голос Сталина уже не был таким сердитым» (Папанин, с. 237).

Определенно, Папанин не терял времени даром, и в частности, он много сделал для защиты как самой трассы Северного морского пути, так и полярных станций, начиная с новоземельского рубежа, который первый директор Всесоюзного Арктического института Р.А. Самойлович (оказавшийся среди жертв Большого Террора) считал Гибралтаром Советской Арктики, чего пока не усвоили в должной мере наши военные.

Это недоразумение решил устранить будущий контр-адмирал с неполным церковно-школьным образованием начальник ГУ СМП И.Д. Папанин, напрямую обратившись к наркому ВМФ Н.Г. Кузнецову:

«У меня есть одна к вам просьба.. выделите несколько орудий и прикажите их установить на Новой Земле, на Диксоне и еще нескольких островах, я позднее скажу, каких именно. Нам надо заранее принять меры, фашистские надводные и подводные пираты могут напасть на арктические станции и корабли.



Кузнецов ответил:

— Пока, к сожалению, помочь ничем не могу» (Папанин, с. 227).

Тогда упрямый Папанин отправился к другому военному деятелю — начальнику артиллерийского управления РККА Н.Д. Яковлеву со своими предложениями: «Вскоре полученные орудия были отправлены на мыс Желания и на Диксон. Почему мы выбрали эти пункты? Мыс Желания занимает самую северную оконечность Новой Земли, и пути кораблей, огибающих ее с севера, неизбежно проходят мимо. Там круглый год действовала полярная станция. Орудие там установлено и тщательно замаскировано.

Диксон также нуждался в крепкой обороне. Правда, он находился в далеком тылу, в устье Енисейского залива, но занимал важное стратегическое положение; здесь находился базовый морской порт, радиоцентр, авиапорт, полярная станция. Через Диксон шли суда к Игарке и Норильску» (Папанин, с. 228). Вскоре Кузнецов передумал и распорядился на два 130-мм орудия, отправленных на Диксон. Опять странная закономерность — каким образом внешне ограниченный, необразованный выходец из низов, хотя с опытом работы в ЧК, оказался прозорливей иных адмиралов? По мнению автора, по единственной причине: курируя операцию с походом «Комет», Папанин отчетливо представлял характер информации, полученной немцами, что недооценили военные моряки. Понадобился, однако, целый год, чтобы его предвидение оправдалось в полной мере.

Между тем выведенные на СМП ледоколы сразу приступили к работе, тем более что навигация началась без их участия, когда под прикрытием авиации в первой декаде июля несколько пароходов в сопровождении л/п «Сибиряков» и «Садко» через Югорский Шар ушли в Карское море с импортными грузами. Одновременно намечались



морские грузоперевозки по Енисею с грузами для строившегося Норильского горно-металлургического комбината. Непростой задачей, осложненной военной обстановкой, оказались рейсы по снабжению полярных станций и обеспечению деятельности различных экспедиций. Война пока еще не пришла в Карское море, отчетливо смешав первоначальные планы. Одним из новых решений стал перевод штаба морских операций со «Сталина» на остров Диксон. Всего пять грузовых судов доставили необходимые грузы для НГМК, а затем были переведены на восток для внешнеторговых операций — все они через бухту Провидения затем отправились в США. Пока война не сказалась на объеме грузоперевозок, но тем не менее ледокольный флот понес в сентябре первую потерю — ледокольный пароход «Садко» (капитан Карельский).

Это судно получило задание выполнить рейс с Диксона на Землю Франца-Иосифа, но 11 сентября у островов Известий ЦИК потерпело аварию, при обстоятельствах, описанных старпомом ПА.Ф. Пинежаниновым следующим образом: «На карте, которой мы пользовались, на нашем пути были редкие глубины порядка 35—40 метров. Для проверки глубин капитан приказал измерять глубины с кормы лотом Томсона через каждые 15 минут, так как эхолот не работал... После очередного измерения глубины в 21 ч. 45 мин. судно в 21 ч. 55 мин. выскочило на неизвестную скалистую банку... Мне поручили проверить, нет ли поступления воды в трюма и жилые помещения... Спустившись вниз, я обнаружил, что вода заливает нижние жилые помещения... палубу второго дна разорвало и в образовавшуюся большую пробоину хлынула вода. Команда успела перебежать из машинного отделения вверх по трапу... затопило динамо-машину, погас свет, скала, пробившая второе дно, поднималась все выше и поднимала котел № 4, чем разорвала трубу подачи пара на главную машину, и в это большое отверстие вырвался



пар под большим давлением из котлов... Днем 12 сентября ветер изменился на южный и переходил в шторм. Через верхнюю палубу перескатывались волны, экипаж пересбрался в ботдечные помещения... Начальник морских операций М.П. Белоусов на ледоколе «Ленин» немедленно вышел нам на помощь, и к вечеру 12 сентября ледокол остановился от нас в 1,5 милях в ожидании улучшения погоды. К ночи шторм усилился, волны стали заходить на шлюпочную палубу» (Николаева, Хромцов, с. 109).

Картина аварийного судна с борта «Ленина» выглядела в высшей степени опасной, но в условиях шторма помочь ему было невозможно и оставалось ждать, пока шторм начнет стихать. Обратившись к старинному морскому опыту для укрощения гребней волн, Хромцов, капитан «Ленина», приказал травить в море масло, и только в шесть часов первая шлюпка отправилась к «Садко». Еще спустя час на борт «Ленина» стали поступать моряки с «Садко», эвакуация которых закончилась к 21 часу. Потерей «Садко», однако, потери не ограничились — трибунал присудил капитана к высшей мере.

К осени отчетливо обозначилась разница в использовании наших северных портов. «Архангельский порт имеет сейчас и будет иметь в ближайшем будущем особо важное значение. Это на западе самый близкий к линии фронта свободный морской порт. Мурманск еще ближе, но он всего в 40 километрах от фронта, и вражеская авиация бомбит город регулярно. Мы заключили соглашение с Рузвельтом и Черчиллем. Через Атлантику идут в Архангельск корабли с грузами. Надо организовать их приемку, быструю разгрузку и немедленную отправку на фронт. Это очень важно» (Папанин, с. 238). Тогда же на эту работу был направлен Папанин в качестве уполномоченного Государственного Комитета Обороны, которому с ходу пришлось включаться в работу вместе со своими помощниками.



В первую очередь это было связано с распирением порта с учетом крупнотоннажных заморских кораблей с большой осадкой, тем более что «до войны единого портового хозяйства в нем не было, порт делился на отдельные участки, тянувшиеся на многие километры, каждый имел своего хозяина. Основной район порта Бакарица был расположен на левом берегу реки... в 50 километрах от устья реки... Моста через Северную Двину тогда не было, поэтому летом с Бакарицей, Левым берегом и железнодорожной станцией Архангельск был связан парходами и паромами. Город располагался на правом берегу реки. Близ его центра находился еще один портовый участок — Красная пристань. Он обслуживал только пассажирские парходы и катера пригородного сообщения. Второй основной район порта находился в устье Северной Двины и назывался Экономия. Это была перевалочная база для лесоматериалов... Железнодорожной связи с Экономией не было. И наконец, важный район порта находился уже на берегу Двинского залива, там где позднее вырос город Северодвинск» (Папанин, с. 243).

Картина глазами нового хозяина выглядела удручающей, тем более накануне наступления зимы. Порт мог одновременно принимать не более пяти судов с осадкой не более шести метров. Причалы, средства механизации на них, железнодорожные пути находились в запущенном состоянии. Левый берег был приспособлен лишь для погрузки угля, а Экономия вообще не могла принимать суда с военными грузами. В Молотовске у судостроительного завода продолжал строиться причал. «Предстояло незамедлительно увеличить причальный фронт, перестроить причалы так, чтобы они могли принимать и быстро обрабатывать большие парходы с грузами: произвести реконструкцию железнодорожных путей в порту; построить новые порты в устье Двины и на Экономии, оснастить все районы механизмами, резко увеличить число грузчиков, машинистов кранов, механиков» (там же, с. 244).



Добившись постановления ГКО «Об Архангельском порте», Папанин много сделал, выражаясь его словами, «в превращении захолустного порта в механизированный международный», начав с причалов, складских помещений и железнодорожных путей в Бакарице, Экономии и будущем Северодвинске., мобилизовав всю наличную рабочую силу от студентов (точнее, студенток) до заключенных. Много сил потребовали дноуглубительные работы на фарватерах Северной Двины к новым причалам, с которыми надо было успеть до замерзания реки. С окончанием строительства железно-дорожной ветки от Экономии до Жаровихи встал вопрос о переброске поступающих грузов (включая такие тяжеловесы, как танки) на левый берег к действующей железнодорожной магистрали. Одними зека и мобилизованными студентками здесь было не справиться, но полярный опыт Папанина здесь пригодился, когда он привлек к решению этой проблемы не только изыскателей-портовиков Г.Я. Наливайко и строителей-железнодорожников из системы НКВД, но еще и ученых Н.Н. Зубова и М.М. Сомова. Последние выполнили необходимые расчеты для определения прочности ледяной переправы, полученной методом наращивания льда на Двине, поливая его водой на морозе. Затем на намороженный лед укладывали рельсы дороги-временки, по которым мотовозы один за другим переправляли тяжеловесы-танки к Исакогорке на левом берегу. На союзников сильное впечатление произвело размораживание доставленных морем танков, ставших похожими на айсберги, струей пара с паровозов. Несомненно, Папанин со своей народной сметкой и талантом организатора оказался на месте, заслужив среди подчиненных известность в качестве министра авралов.

Вскоре стало ясно, что Архангельск с Молотовском не в состоянии справиться с потоком грузов, поступающих морем, и, когда 5 ноября английская миссия поставила



вопрос о возможности заходов конвоев с грузами в Мурманск, Головко согласился с этим предложением. Прошло два месяца, и 17 января 1942 года адмирал отметил в своем дневнике: «Конвои, как и следовало ожидать, пошли на Мурманск. Первый конвой из 9 транспортов пришел 12 января и до сих пор разгружается. Разгрузка организована плохо. Оборудование из Мурманска вывезли в первый месяц войны, подготовка же к приему конвоев здесь не велась» (Папанин, с. 93).

Мурманском пришлось заниматься также Папанину, куда через Обозерскую и Беломорск он добрался по новой железной дороге, построенной на костях зека, используя опыт Архангельска в полной мере. Первые впечатления не давали оснований для оптимизма: «Густой пар поднимался от Кольского залива. Высоко в небе полыхало полярное сияние. Где-то вдали бухали зенитки, озаряя горизонт багровыми вспышками. Ни одного огонька на пустынных улицах Мурманска. Настороженная тишина: рядом фронт» (там же, с. 265). Ситуацию в Мурманске Папанин увидел иначе, чем Головко: «Мурманский порт был закрыт. Портовые механизмы демонтированы и вывезены. Оставался один плавучий кран да несколько разобранных паровых кранов. Железнодорожная сеть в порту была развита слабо. Причалы находились в плачевном состоянии и требовали капитального ремонта. Не было ни общежитий для рабочих, ни столовых, ни запасов спецодежды, ни продуктов питания. Короче говоря, картина еще плачевнее, чем в Архангельском порту, когда я увидал его впервые. Но шла война и раздумывать было некогда. Надо было незамедлительно браться за работу» (Папанин, с. 263).

Персонал портовиков был пополнен за счет старших возрастов, непригодных для фронта, мобилизованных туляков и рязанцев. Новым пополнением Папанин остался доволен: «Они составили основной костяк кадровых рабо-



чих порта — бригадиров, стивидоров, грузчиков, показавших образцы работы по-фронтовому. В 1942 году в порту трудились постоянно 4700 человек... Работы велись под частыми, а то и непрерывными бомбежками, Поэтому одной из наших первых забот стало устройство бомбоубежищ. В основном районе порта в гранитной скале было построено убежище на тысячу человек, а во всех районах порта — девять капитальных убежищ на 1750 человек. Но в первые дни по всей портовой территории мы построили самые примитивные убежища — вырыли траншеи и щели, защищавшие от осколков» и т.д.

Только в порту пришлось проложить более 8 километров железнодорожных путей. Особой проблемой стала проблема порталных кранов — часть вернули из Архангельска, несколько прибыло из-за рубежа, что-то нашли на бывшем Мончегорском никелевом комбинате. Особый случай описан Папаниным для 60-тонного тяжеловеса, полученного с иностранного судна, — за него пришлось расплатиться также мехами пушного зверя жене заокеанского владельца. Само собой — размещение людей в разбомбленном и сгоревшем городе. Среди мер по решению жилищной проблемы Папанин упоминает о 52 землянках, способных вместить 1300 человек. К своим заслугам Папанин относит решение ГКО «принять предложение тов. Папанина о введении для работников Мурманского порта питание по нормам военнослужащих».

На войне — как на войне. Неслучайно в книге Папанина, не склонного в целом драматизировать ситуацию, вдруг появились такие строки: «Да, мы жили в аду. И хотя мы не могли не страшиться налетов (это всегда страшно, и врет тот, кто ничего не боится), мы работали в этом аду — изо дня в день, из месяца в месяц. Нервничали и мы, и капитаны союзнических судов, спешивших уйти обратно» (Папанин, с. 272). Да — на войне, тем более у границ Арктики, когда



жизнь военных и гражданских проходит в одних и тех же экстремальных условиях, детальнее описанных в главе 10 «Жизнь в северных портах».

Разумеется, в военной Арктике особая роль принадлежала ледоколам, но накануне войны никто не мог предполагать, что к месту своей главной работы им придется добираться в кругосветных плаваниях, как это произошло с «Красиным», а позже и с «Микояном». Добравшись в конце навигации 1941 года по Севморпути до бухты Провидения (Чукотка), в ноябре 1941 года «Красин» за десять дней перешел в порты западного побережья США, где возможности ремонта оказались ограниченными. Последовал переход Панамским каналом в Балтимор на восточном (атлантическом) побережье, где кроме ремонта ледокол получил противоминное оборудование. Позднее в составе трансатлантического конвоя PQ-15 из 23 транспортов с охранением из канадского Галифакса перешел в Глазго (Шотландия), где на ледоколе поставили эрликоны для защиты от нападений с воздуха и пушки против подводных лодок. В составе конвоя PQ-15 5 мая 1942 года достиг Мурманска, испытав по пути все опасности, с которыми сталкивались союзные конвои, включая гибель трех транспортов и подлодки эскорта, потопленной по ошибке.

Приключения другого ледокола — «Микоян» — на пути в Арктику напоминают Одиссею и достойны отдельного повествования. Накануне вступления вермахта в столицу черноморских корабелов Николаев летом 1941 года корпус ледокола оттащили на буксире в кавказские порты, где его окончательно довели до кондиции. На Черном море, при превосходстве немцев в воздухе, оставаться ледоколу было просто опасным. Но это было только началом. Мало того, что проход «Микояна» (капитан 2-го ранга Сергеев) через Босфор и Дарданеллы фиксировался из окон немецких дипломатических представительств в Стамбуле — ему предстоял



прорыв через гущу островов Эгейского моря, занятых противником. Как это удалось, знает только Господь и, видимо, некоторые наши разведчики, — но удалось. Потом было перевооружение на английских базах Ближнего Востока, поход вокруг Африки и Южной Америки через объятый войной Тихий океан к берегам Чукотки, куда он успел вовремя — предстоял переход тихоокеанских эсминцев по Северному морскому пути в Кольский залив (экспедиция особого назначения ЭОН-18), уже под командованием ледового капитана Ю.К. Хлебникова, с чем ледокол успешно справился, на заключительном этапе нарвавшись на вражескую мину у Капина Носа и потеряв двух комендоров... После ремонта в Молотовске еще долго занимался ледовой проводкой на Севморпути.

Словно оправдывая поговорку «что русскому здорово, то немцу смерть», зима 1941/42 годов на Белом море выдалась особенно суровой и такими же здесь были и ледовые условия. С окончанием навигации на трассе Северного морского пути только ледокол «Ленин» провел через льды Белого моря в Молотовск и Архангельск двадцать наших и десять иностранных транспортов, восемь гидрографических судов и одно госпитальное, земснаряд, 13 тральщиков и даже английский сторожевик.

Для наших полярников, военных и гражданских, кончался первый военный год. Через полгода знаменитый сталинский приказ, названный в народе «Ни шагу назад!», они встретили с двойственным чувством — страна на грани поражения, но здесь, на Севере, уже давно никто не отступал, приказ для этих людей просто опоздал. Но в новогоднюю холодную и голодную ночь Нового 1942 года в заваленных снегом промерзших окнах, на дальних зимовках и на скользких палубах обледеневших кораблей, с трудом пробиравшихся через замерзавшее море, они только выполняли свой долг, просто потому, что не могли



поступать иначе. Это была их неласковая земля и такое же неласковое море, куда они не пустили врага, — это было главное, что они сделали в кровавом 1941 году, который стал мерой народного подвига и прозорливости руководства страны. После московского поражения немцев здесь, на Севере, стало чуточку легче, и в эту первую восточку будущей Победы военные и гражданские полярники на суше и на море внесли свой достойный вклад.

Глава 3

СОЮЗНЫЕ КОНВОИ PQ 1941—1942 ГОДОВ

Меньше всего следует считать поставки в нашу страну от союзников в военные 1941—1945 годы разновидностью благотворительности. Не пытаясь подменить поиск истины былыми пропагандистскими штампами, лишь отметим, что северные конвои были вызваны реальными требованиями коалиционной войны: оказывая нам поддержку военной техникой, продовольствием и снаряжением, наши заморские союзники одновременно перекладывали на Красную Армию главную тяжесть в противостоянии вермахту в условиях, когда многие специалисты предрекали ее поражение. Однако представитель американского президента Гарри Гопкинс (второе «я» президента, по утверждению американских историков) уже при первом же посещении Москвы летом 1941 года пришел к противоположному выводу: «Я очень уверен в отношении этого фронта... Здесь безграничная решимость победить». Что это — успех советской пропаганды или умение ближайшего помощника и друга Рузвельта сквозь кошмар крушения советской военной машины разглядеть необычайную стойкость народа, способного преодолеть все последствия нелепого договора 1939 года «натуре вопреки, наперекор стихии»? Интересно,



кому все-таки поверил проникательный американец — Великому Диктатору или советскому народу? Важно, что он донес свою точку зрения заморским демократиям, волей истории оказавшимся в наших союзниках.

Первый же конвой из семи транспортов доставил в Архангельск (операция «Дервиш») в августе 1941 года боевую технику (15 самолетов), боеприпасы, а также дефицитное сырье (каучук). В Адмиралтействе комплектованием конвоев занимался капитан 3-го ранга Питер Квелин, по инициалам которого конвои в наши порты получили обозначение PQ, а в обратном направлении QR. Учитывая наши огромные потери на фронте, особое внимание в поставках уделялось технике (танки, самолеты, автомобили) и боеприпасам, а со временем — жидкому горючему и продовольствию. Однако, наряду с военной техникой, среди грузов даже первых конвоев значительное место занимали также современные станки и инструменты, новейшие ферросплавы, редкие и цветные металлы, прочные сорта стали, пороха и многое другое, необходимое для военного производства, в чем наша промышленность испытывала острую необходимость. Это не говоря о новых видах военной техники, которую наша промышленность тогда не производила (бронетранспортеры, радиолокаторы и др.).

Кроме того, союзники доставили в Архангельск одним рейсом на борту лайнера «Эмпресс оф Канада» почти тысячу наших горняков со Шпицбергена под надежной охраной эсминцев, на обратном пути забрав норвежцев, не пожелавших мириться с оккупантами. В ноябре 1941 года восемь транспортов конвоя PQ-3 доставили нам уже 200 танков, помимо самолетов, противотанковых ружей и т.д. В 1941 году разгрузки в Мурманске из-за частых бомбежек (передовые аэродромы противника находились в пределах 15—20 минут полетов) практически не было, а под угрозой захвата вражескими войсками его портовое оборудование



перебрасывалось в Архангельск. Всего к завершению обороны Москвы 55 британских, американских и советских транспортов доставили 699 самолетов, 466 танков и много других важнейших грузов, частично восполнявших потери нашего зимнего наступления. Некоторые из этих танков замыкали колонну на известном параде 7 ноября в Москве, позднее эта часть пленки была вырезана. Важно отметить, что авиационная техника союзников существенно превосходила в начальный период напуг устаревшую, чего нельзя сказать о танках, но в сложившейся обстановке было «не до жиру, быть бы живу». Эффект нашей победы под Москвой, которую пресса союзников часто объясняла поставками по ленд-лизу по северному маршруту, имел для них также важное значение после кошмара Перл-Харбора и Сингапура, порождая надежды на будущее: определенно, участникам антигитлеровской коалиции предстояло или всем вместе победить, или всем вместе потерпеть поражение. А спорам о том, чей вклад в Победу оказался больше, предстояло разворачиваться после 1945 года, на фоне идеологического противостояния обеих сторон. Последнее обстоятельство порождало немало проблем как во время войны, так и по ее окончании.

Забегая вперед, отметим, что из трех основных направлений грузопотоков по ленд-лизу (дальневосточное, южное через Иран и северное по арктическим морям) на последнее приходилась лишь четверть от общего тоннажа, но оно позволяло наиболее быстро доставлять грузы и технику на фронт. Почти половина доставленных конвоями самолетов поступала в распоряжение Северного флота и 14-й армии, защищавших Кольский полуостров и Мурманскую железную дорогу, на которой возникали свои проблемы, когда финские войска, захватив Петрозаводск, перерезали ее. Для ликвидации этой опасности пришлось силами военных и местного ГУЛАГа срочно соединять Мурманскую железную



дорогу с магистралью Москва — Архангельск постройкой путей от Беломорска к стапции Обозерская.

Важность именно северных портов страны в системе конвоес заставила Сталина направить сюда в качестве представителя Государственного Комитета Обороны (ГКО) И.Д. Папанина, который по своей прежней деятельности в Главсевморпути хорошо знал местную обстановку. Поскольку ему предстояло иметь дело с Северным флотом, а также британскими и американскими военными моряками, пришлось ему присвоить звание контр-адмирала. Полярный опыт Папанина также оказался весьма кстати, особенно на Белом море, в котором особая роль принадлежала ледоколам. Вскоре, однако, выяснилось их слабое место для военных условий — при работе во льду при нападении с воздуха они были лишены свободы маневра. В первых числах наступившего Нового 1942 года в Белом море это испытал на себе флагман «Сталин», потерявший затем на ремонт в Молотовске почти два месяца. Вскоре начались первые потери в конвоях — жертвой подлодки U-134 (командир капитан-лейтенант Шендаль) стал английский транспорт «Вазиристан» в конвое PQ-7, потопленный немцами у кромки льдов. Размах конвойных операций был не по зубам нашему Северному флоту, поскольку «оперативные планы, разработанные перед войной, не предусматривали использование молодого Северного флота в океане. Поэтому его силы и боевые возможности не полностью соответствовали тем задачам, которые встали перед ним в развернувшейся войне» (Головкин, с. 53). Поэтому с самого начала конвоев корабли Северного флота включались в эти операции в акватории Баренцева моря лишь восточнее меридиана острова Медвежий. Поначалу лишь сравнительно небольшая часть судов и кораблей приходила к нам непосредственно из портов Великобритании. Вскоре воздушная угроза и подводная угроза заставила формировать конвои в Исландии, откуда они направлялись к



Ян-Майену в стремлении избежать воздушных разведчиков люфтваффе. Затем их путь лежал к острову Ян-Майен, далее к Медвежьему, на пути к которому их ожидали «волчьи стаи» немецких подводных лодок, к которым вскоре присоединялись самолеты 5-го воздушного флота из Северной Норвегии. Нарастающее воздействие вражеских сил продолжалось вплоть до наших портов Мурманск, Архангельск и Молотовск (современный Северодвинск).

Английский опыт в организации конвоев пригодился, особенно с возрастанием количества транспортных судов, требовавших эскорта из военных кораблей для непосредственного сопровождения (поначалу вооруженные тральщики, позднее замененные корветами и эсминцами), так и дальнего прикрытия, куда у союзников включались крейсера и даже линкоры. Особое место в составе конвоев занимали суда-спасатели, поскольку в холодной воде люди в спасательных жилетах могли продержаться считанные минуты. Даже выживание в шлюпках и на спасательных плотках в условиях арктического моря оставалось проблемой.

Хотя традиционно немцы против конвоев использовали подлодки, но, поскольку Гитлер объявил Норвегию «судьбоносной зоной», в январе 1942 года сюда был переведен «систершип» «Бисмарка» линкор «Тирпиц», за которым последовали «карманные линкоры» «Шерр» и «Лютцов», тяжелый крейсер «Хиппер» и легкий «Кельн», к которым позднее присоединилась 8-я флотилия эсминцев. Эти силы дополнялись самолетами 5-го воздушного флота (командующий генерал-полковник Штумпф). В совокупности они к лету 1942 года многократно превышали скромные возможности нашего Северного флота. Тем не менее в марте 1942 года конвой PQ-12 доставил еще 200 самолетов, 160 танков, 180 бронетранспортеров, 24 пушки, сотни грузовиков, много станков, дефицитное оборудование, сырье и продовольствие при минимальных потерях.



Еще более показательны события вокруг конвоя PQ-13 из 21 транспорта, не считая военного эскорта. Первоначальный успех сопутствовал англичанам, которые в начале проводки обратного конвоя QR-9, 24 марта, утопили первую немецкую подлодку U-655 (командир капитан-лейтенант Думрезе) в арктических водах со всем экипажем. В отместку немецкие пикировщики отправили на дно два союзных транспорта. Поскольку погода препятствовала дальнейшему использованию авиации, командование кригсмарине для разгрома союзного каравана направило три эсминца типа «Нарвик» со 150-мм орудиями. По пути эти корабли пустили ко дну еще один союзный транспорт, приняли на борт часть моряков с потопленных ранее авиацией судов, но в конце концов сами оказались под огнем британского крейсера «Тринидад» из эскорта конвоя, также получившего пробоину в корпусе 18 на 6 метров от собственной торпеды. Немцы в этих боестолкновениях потеряли флагман Z-26, а остальные «Нарвики» вернулись в свои базы. Теперь за дело принялись немецкие подлодки, которым удалось уничтожить еще два транспорта и тральщик. Хотя по прибытии остальных судов конвоя в Мурманск еще два транспорта были потоплены вражеской авиацией, PQ-13 доставил в Россию 159 самолетов, 173 танка и 134 бронетранспортера, не считая других грузов. Потери противника — две подлодки и четыре самолета.

Настроение, с которым шли в море участники конвоев, хорошо отразил норвежский поэт Нурдаль Григ, позднее сам сложивший голову в борьбе с фашизмом:

Железным городом движется конвой через море,
Плывут его серые улицы, а рядом — смерть и горе.
Может быть, смерть близко, может быть — день пути,
Ночь спустилась на город, и нервы напряжены.



Надо стоять вахту, следить за работой машин,
В рубке прокладывать курс под рокот морских глубин,
Чувствовать одиночество, глаз всю ночь не сомкнуть,
И делать так, чтобы город мог продолжать свой путь.

В составе трех конвоев с 14-го по 16-й в наши порты отправились еще 83 транспорта, из которых часть (до 14 судов) вернулась в Исландию из-за тяжелой ледовой обстановки. В это время советская сторона стала высказывать свои претензии по поводу оставления конвоем поврежденных транспортов, нередко добивая их после снятия экипажей. В противовес такому поведению союзников, в нашей прессе получил освещение эпизод с советским транспортом «Старый большевик», получившим повреждения в конвое PQ-16. По воспоминаниям радиста экипажа этого судна В.П. Миронова, которого при воздушной атаке 25 мая и попадании немецкой бомбы выбросило из рубки, «Бомба попала в полубак с правого борта, снесла пушку вместе с орудийным расчетом, разворотила правую скулу полубака, который окутался черным дымом. Передний трюм был загружен взрывчаткой... Экипаж начал садиться в шлюпки. Одновременно капитан отдает распоряжение старпому Троицкому и боцману Пилько уточнить обстановку под полубаком... Вернувшись, старпом сказал капитану, что надо пойти на риск и попытаться потушить пожар... Выносили ящики со снарядами, к которым побирался огонь... С эсминца заморзили: "Предлагаем экипажу покинуть судно и перейти на борт эсминца". Капитан ответил, что покидать судно мы не будем. Тогда с эсминца спросили, в чем мы нуждаемся. "Только в воде и в снятии раненых", — ответил капитан... Шлюпка, спущенная с эсминца, забрала трех раненых... Подняв на борт раненых и шлюпку, эсминцу дал ход и мы остались наедине с морем, фашистской авиацией и пожаром... Пожар начал затухать, стало меньше



дыма, и работать стало значительно легче. Капитан дал ход вперед, и мы поплы на сближение с караваном...

В перерывах между налетами экипаж готовился к очередным атакам. Подмстались настрелянные гильзы, подносили ящики с патронами. Женщины-буфетчицы, дневальные набивали в кают-компания пулеметные ленты, вахтенные внимательно следили за воздухом и горизонтом... Наконец на горизонте показались корабли и транспорты конвоя... "Старый большевик" нагнал караван и занял свое место в строю. Приветствуя теплоход, все суда каравана подняли флажной сигнал "Молодцы"... Мы собрали останки моряков орудийного расчета правой пушки — половину туловища с головой лейтенанта Пискуса и отдельные части тела других моряков, разбросанных по судну, завернули в брезент и под оружейные выстрелы захоронили в водах Баренцева моря» (по Быстровой, с. 123—124). За этот подвиг капитан теплохода И.И. Афанасьев, стармех Н.И. Пугачев и рулевой В.А. Аказенок стали Героями Советского Союза.

Несмотря на потери пяти транспортов из 35, в Мурманск были доставлены 321 танк, 124 самолета, 2507 автомашин. К этому времени, однако, выяснился еще один неприятный результат для нашей стороны — непригодность наших новых эсминцев проекта 7 («семерки») для условий Баренцева моря, когда по свидетельству самого командующего Северным флотом, в штормовых условиях «на "Гремящем" погнулись пиллерсы под верхней палубой. Это грозило нарушить целостность самой палубы, которая стала прогибаться и провисать» (Головко, с. 97). Судя по последнему источнику, подобные ситуации с нашими «семерками» повторялись неоднократно (весной 1942 года с «Громким», осенью того же года с «Сокрушительным» и т.д.). Что касается ограниченной автономности наших эсминцев, об этом было известно заранее, поскольку они строились для внутренних морей, и не предназначались для



дальних конвойных операций. Взгляды товарища Сталина на роль вооруженных сил отчетливо проявлялись не только на суше.

Англичане между тем приспосабливались к условиям нового морского театра военных действий. С учетом воздушной угрозы они включили в конвой PQ-15 из 26 транспортов специальный корабль ПВО «Ольстер Куин» и катапультное судно типа САН «Эмпайр Морн», позволявшее запускать истребитель. После боя дальнейшая судьба пилота такого самолета, по мнению авиаторов, определялась сочетанием трех факторов: благоволением Господа Бога, квалификацией укладчиков парашюта и действиями спасателей. Усложнение организации конвоев сопровождалось целым рядом ЧП. Линкор «Дьюк оф Йорк» при маневрировании разрезал пополам эсминцеу «Пенджаби», эскортные корабли по ошибке потопили польскую подводную лодку «Ястржеб» из состава конвоя, успев, однако, спасти ее экипаж, и т.д. В этом конвое было потеряно три транспорта.

Торпедоносцы «Хейнкель» атаковали конвой на бреющем полете, что мешало обнаружить их приближение радиолокаторами, применив тактику «золотого гребня». Строй фронта при атаке конвоя с поперечных курсов позволял захватить обширную акваторию одновременно при положении транспортов лагом (бортом) к атакующим самолетам. Тем не менее это новшество при первом применении принесло противнику ограниченный успех: в первых числах мая были потоплены два транспорта и один эскортный корабль. Зато успех ожидал немцев при атаках крейсеров, возвращавшихся в Англию при сочетании нападений из-под воды и с воздуха, о чем пойдет речь ниже.

Крейсер «Эдинбург» (командир капитан 1-го ранга Фолкнер, опытный моряк, простой и приветливый человек, по мнению советской стороны) был флагманом эскорта в конвое QR-11 из 13 транспортов. Это был испытанный



корабль, с опытным экипажем, участвовавшим в погоне за «Бисмарком», в походах на Мальту, уже усвоившим уроки северных конвоев. В эскорт входили шесть британских эсминцев, четыре корвета и вооруженный траулер. Командовал этим соединением контр-адмирал Бонхэм-Картер, по советским источникам, предвзято относивший к советским морякам и возможностям Северного флота. До острова Медвежий конвой должны были сопровождать наши эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный» вместе с отрядом английских тральщиков с наших баз. В последний момент перед выходом в море на «Эдинбург» был доставлен особый груз в аккуратных деревянных ящиках, довольно тяжелых, так что их пришлось поднимать специальным краном. Когда один из таких ящиков упал с поддона и разбился, команда крейсера увидела прямоугольные слитки золота, каждый весом примерно двенадцать килограммов. Золото грузилось в артиллерийский погреб.

В литературе общий вес драгоценного груза оценивается по-разному — в пределах от десяти до пяти тонн. Сверх экипажа в 850 человек на «Эдинбурге» отправлялись на запад еще около трехсот человек, что не могло не отразиться на его боеспособности. Другим неблагоприятным фактором в судьбе конвоя стала обстановка на крайнем правом приморском фланге советско-германском фронта, где развернулись ожесточенные бои, требовавшие привлечения авиации и сил Северного флота. В частности, наши дальние истребители Пе-3 (использовавшиеся для прикрытия конвоев) понесли большие потери, штурмуя вражеские позиции в качестве обычных пикировщиков.

28 апреля конвой вышел из Кольского залива, и вскоре Бонхэм-Картер приказал командиру «Эдинбурга» опередить тихоходный конвой, выбрав не лучшее время — шестерка истребителей Пе-3 уже повернула на свои аэродромы. Немцы обнаружили это с воздуха и направили



к «Эдинбургу» свои подводные лодки, одна из которых, U-456 (командир капитан-лейтенант Тейчерт), во второй половине дня 30 апреля поразила «Эдинбург» двумя торпедами. Последствия этой атаки матрос-шифровальщик с «Эдинбурга» А.П. Кеннеди описал следующим образом:

«Жилая палуба выглядела типично для вахтенной жизни в условиях плавания: одетые в случайную одежду, большинство людей спали везде, где могли найти свободное место — на палубе, на япиках, так как подвесные койки можно было устанавливать только на ночь... Те, кто не спал, сидели за столом и пили чай... В 16 час. 13 мин. возникла ужасная вспышка, два страшных удара слились в один, погас свет... В тусклом свете из палубного люка я увидел сквозь густой дым громадную широкую трещину в переборке посреди корабля, которая шла от подволока до палубы. Казалось, прошел целый век, а мы еще все сидели за столом. Затем волна шока прошла, и мы, как наэлектризованные, начали бегать по большой жилой палубе и будить людей. Это невероятно, но многие спали, несмотря на грохот взрыва, вероятно, от изнеурения... Пробоина была такой величины, что в нее мог пройти автомобильный фургон. Соседняя жилая палуба, которая испытала на себе всю силу взрыва, представляла собой сцену кровавой бойни. Многие были убиты сразу, им, пожалуй, повезло, потому что остальные погибли медленной смертью, упав в расположенные ниже топливные цистерны. На нашей палубе все проснулось и, к счастью, не пострадало. Вода еще не начала поступать... Все сохраняли спокойствие, никакой паники не было.

Оказавшись на палубе, я обнаружил, что вторая торпеда разрушила шестьдесят три фута кормы, оторвав рули. Квартердек загнулся вверх, обернувшись вокруг башенных орудий. Орудийные стволы прошли сквозь него, как нож сквозь масло. Третья торпеда прошла мимо. Из четырех винтов два были потеряны, но два действовали, что позволяло нам двигаться. Аварийные партии действовали очень эффективно, так как



тренировались на случай подобной аварии несколько недель назад. Капитан 3-го ранга Джефрис отдал несколько необходимых, но дуперездирующих приказов о задраивании помещений вблизи мест взрывов для спасения корабля. Этим практически сводилась на нет надежда на спасение людей, оставшихся в этих помещениях... Было ясно, что наше положение тяжкое. Корабль был неуправляем, и хотя поступление воды было ограничено, оно все же продолжалось» (по Шигину, с. 301—302).

В этом свидетельстве самое главное — поведение людей, только что испытавших шок от перспективы близкой гибели. Поскольку корабль держался на плаву, им оставалось исполнять свои обязанности. «Было холодно, — продолжает свои воспоминания рядовой матрос Кеннеди, — так как электрическое отопление не работало и внутри корабля было 18° по Фаренгейту. (—8 °С. — В.К.). Вскоре было выработано что-то вроде распорядка дня. Мичманские ванны были вычищены и заполнены горячим супом и какао, которые вместе с горячими булочками с сосисками были все время в наличии. Со склада выдавались сигареты и продукты, обеспечивалось приготовление импровизированных блюд. Я был поражен всеобщим спокойствием, особенно среди раненых в ангаре, число которых увеличилось за счет экипажа “Эдинбурга”. Мне повезло, потому что мой рундук находился на незатопленной жилой палубе, поэтому у меня было много сухой одежды. Я раздал ее своим нуждающимся друзьям» (по Шигину, с. 303). К этому времени командование конвоя вызвало к торпедированному крейсеру свои эсминцы, к которым присоединились советские «Гремящий» и «Сокрушительный». Правда, у них заканчивалось топливо и они спустя час повернули к своей базе, договорившись о возвращении, а спустя некоторое время их заменили наш сторожевик «Рубин» и четыре английских тральщика. По каким-то причинам наши эсминцы так и не вернулись.



Казалось, положение стабилизировалось, но это было обманчивое, чисто внешнее впечатление, потому что из Северной Норвегии к подбитому крейсеру из Киркинеса на севере Норвегии устремились «Нарвики». Их артиллерия по калибру практически не уступала главному калибру «Эдинбурга», не считая, разумеется, торпедных аппаратов. 1 мая около 15 часов немецкие эсминцы вышли на конвой QR-11, вступив в бой с эскортом, потопив один транспорт под советским флагом («Циолковский»), экипаж которого был спасен кораблями эскорта. Поняв, что расправиться с транспортом из-за активного сопротивления эскорта не удастся, командир соединения немецких эсминцев капитан 1-го ранга А. Шульце-Хенрикс решил отыгаться на подбитом «Эдинбурге», направив к нему все три своих корабля.

В 6 час. 17 мин. следующего дня флагман Шульце-Хенрикса эсминец «Герман Шеманн» в тумане наткнулся на охранявший «Эдинбург» тральщик «Харриер» и завязал с ним перестрелку, тем самым предупредив Фолкнера и Бонхэм-Картера. На «Эдинбурге» вести огонь могла только вторая носовая башня, которая вторым залпом добилась попадания в «Шеманна» и вывела его из строя. Два оставшихся немецких эсминца бросились в торпедную атаку на противника, поразив его еще одной из семи выпущенных торпед. Теперь участь «Эдинбурга» была решена, хотя экипажи двух немецких эсминцев были заняты спасением тех, кто остался в живых на «Шеманне». Два немецких эсминца подобрали 224 человека, оставив на плотках и в шлюпках еще 56 человек, которые позднее были спасены своими подводными лодками. В 9 ч. 30 м. 2 мая «Шеманн» затонул, а спустя 20 минут за ним последовал и «Эдинбург», предварительно передав оставшихся в живых на свои тральщики. Всего на британском крейсере погибло 57 моряков, помимо 23 раненых, переданных на корабли эскорта.



По Кеннеди, когда крен на крейсере превысил 17°, «контр-адмирал Бонем-Картер приказал Фолкнеру снимать экипаж. 440 человек перешли на “Госсхаммер”, остальные 350 на “Харриер”. Последними крейсер покинули командир и контр-адмирал. 800-тонные тральщики оказались настолько перегруженными, что все личные вещи и ценное оборудование пришлось оставить на борту обреченного крейсера — с собой офицеры взяли только бинокли, вахтенный журнал и списки личного состава...

Когда я вышел на палубу, эвакуация шла полным ходом. Крейсер настолько погрузился, что его палуба находилась почти на одном уровне с палубами тральщиков. Первыми грузили раненых... Паники не было. Все организованно выстроились вдоль лееров, и как только освобождалось место, по очереди прыгали на палубу тральщика. Их команды помогали переправе... Потом мы все спустились вниз, приняли по рюмке крепкого рома, и, к счастью, не атакуемые ни подводными лодками, ни самолетами, со скоростью девять узлов направились в Кольский залив» (по Шигину, с. 309—311). Когда корабли пришли в Полярный, Бонем-Картер первым делом, посетив «Рубин», выразил его командиру капитану 3-го ранга А.В. Жукову благодарность. Ни один из британских моряков демонстративно не пожелал общаться с экипажами «Гремящего» и «Сокрушительного». Причина, по которой они не вернулись к обреченному «Эдинбургу», за прошедшие десятилетия так и не получила объяснения. О золоте в погребах боезапаса одной из башен главного калибра «Эдинбурга» забыли на десятилетия. Удивительно, но описанная история спустя две недели повторилась с другим английским крейсером.

Залатав в Кольском заливе пробоину, полученную от собственной торпеды в бою 29 марта, легкий крейсер «Тринидад» 13 мая покинул Кольский залив в сопровождении солидного эскорта из британских эсминцев. Командова-



ние Северного флота выделило для прикрытия с воздуха шестерку «харрикейнов», которых позднее должны были сменить дальние истребители Пе-3, но не сменили — по каким-то причинам они оказались у побережья Северной Норвегии. Разумеется, противник воспользовался этим обстоятельством, и с утра 14 мая над англичанами зависли немецкие разведчики. К исходу суток экран радиолокатора на «Тринидаде» буквально не вмещал скопления немецких пикировщиков Ю-88 и торпедоносцев Хе-111, применивших новую тактику под названием «золотые клещи». В то время как «юнкерсы» отвлекали внимание зенитчиков, пикируя с высоты, «хейнкели» выходили на свои жертвы почти на бреющем, сбрасывая торпеды в упор, — это было так называемое топмачтовое бомбометание. За сорок минут немецкие самолеты предприняли, по подсчетам участников боя, больше двадцати налетов. Пока зенитчики на палубах и надстройках английских кораблей отбивали атаки торпедоносцев, вывалившийся из-за облаков одинокий пикировщик сбросил на «Тринидад» четыре бомбы, из которых две попали в цель, вызвав на корабле пожар и большие разрушения. Спустя два часа положение стало угрожающим и адмирал Бонем-Картер отдал приказ покинуть корабль, последним перейдя на эсминец «Сомали». Другой эсминец — «Матчлесс» — тремя торпедами добил несчастливый корабль под флагом несчастливого адмирала... Немцы продолжали преследовать английские корабли до вечера 15 мая на удалении в 350 миль от берега, используя наступление полярного дня, что сулило новые трудности в организации конвоев.

Складывающаяся военная и политическая обстановка требовала от Черчилля их продолжения и наращивания северных конвоев, несмотря на то, что руководство Адмиралтейства считало их гирей на шее, пользуясь каждым поводом, чтобы под любым предлогом избавиться от них,



тем более что операции в Атлантике и на Средиземноморье более отвечали его интересам.

Все отмеченное во многом определило в ближайшем будущем самое неблагоприятное развитие событий для союзников на севере Атлантики и в арктических морях, где проходили северные конвои в Россию. На фоне непрерывного нарастания потока транспортов в северных конвоях — 19 в феврале, 43 в марте, и 74 в апреле, в целом с допустимыми потерями, неожиданной оказалась судьба 17-го конвоя, на котором в Россию направлялись 297 самолетов, 594 танка, 4246 грузовиков и 156 тыс. т других грузов.

Разгром этого конвоя нередко вспоминают как пример просчета разведки в деятельности британского Объединенного разведывательного центра (ОРЦ) морской разведки Великобритании, готовившего необходимую информацию для командования Королевского флота. Однако ОРЦ тут же довел до сведения первого лорда Адмиралтейства адмирала Паунда подготовленный немцами «План атаки очередного конвоя».

1) Воздушной разведке произвести обнаружение следующего на восток каравана, когда он достигнет острова Ян-Майен. Затем будут произведены бомбовые удары.

2) Карманные линкоры и шесть эсминцев направляются к Альтен-фиорду, а «Тирпиц» и «Хиппер» — в район Нарвика. Ожидается, что оба соединения могут приступить к выполнению операции, когда караван подойдет к шестому градусу восточной долготы. Совместная атака двумя группами надводных кораблей при поддержке подводных лодок и самолетов будет осуществлена, когда караван подойдет к меридиану острова Медвежий. Оценка информации АЗ». Последнее означало абсолютную надежность источника, одновременно при неполноте сведений, прежде всего времени начала операции.

Этот план операции «Ход конем» командующий адмирал Шниевинд составил на борту «Тирпица» 14 июня на



основе данных своей разведки, в момент формирования конвоя в Хваль-фиорде (Исландии). Читателю предстоит убедиться как в надежности информации, так и в допущенных промахах обеих сторон при ее использовании, когда разведданные подгонялись под заранее принятое решение на более высоком уровне, но об этом ниже. А пока остановимся на хронологии этой операции в целом.

Конвой в составе 36 транспортов (коммодор Дж. Даудинг держал свой флаг на транспорте «Ривер Афтон») покинул Хваль-фиорд на западе Исландии 27 июня в сопровождении шести тральщиков временного охранения. 30 июня к ним присоединились силы непосредственного охранения (шесть эсминцев, четыре корвета и две подводных лодки) под командой коммендера (капитана 3-го ранга) Дж. Брума. Ближнее прикрытие до острова Медвежий обеспечивалось крейсерской эскадрой (четыре единицы, включая «Тускалузу» и «Уичиту» под звездно-полосатым флагом) контр-адмирала Гамильтона, а дальним до острова Ян-Майен (линкоры «Дьюк оф Йорк» и американский «Вашингтон», а также авианосец «Викторис») командовал адмирал Тови. Для предотвращения выхода сил кriegсмарине на просторы Баренцева моря из норвежских баз у Нордкапа была развернута завеса из подводных лодок в составе восьми английских, одной французской (силы Свободной Франции) и четырех советских.

Этой, казалось бы, всесокрушающей союзной армаде, нацеленной на советские порты, на берегах Баренцева моря противостояли силы немцев 5-го Воздушного флота (командующий генерал-полковник Шмундт) из 103 бомбардировщиков Ю-88, 7 торпедоносцев «хейнкель», 30 пикировщиков Ю-87, не считая 30 воздушных разведчиков, включая дальние четырехмоторные ФВ-200. Из кораблей кriegсмарине навстречу RQ-17 приказом от 1 июля были брошены 11 подводных лодок, а 3 июля «Тир-



пицу» и «Лютцев» с пятью эсминцами начали выдвижение на север. При этом «Лютцев» и некоторые эсминцы получили повреждения корпуса при касании скального грунта, и далее в операции не участвовали, причем «карманный линкор» «Лютцов» с его шестью 280-мм орудиями главного калибра позднее заменили тяжелым крейсером «Хиппер» (восемь 203-мм пушек). Поскольку эскадренный бой надводных кораблей так и не состоялся, эта замена никак не отразилась на последующих событиях.

1 июля конвой PQ-17 был обнаружен дальним разведчиком ФВ-200, о чем известили Адмиралтейства. Практически одновременно немецкие подлодки установили контакт с конвоем в шестидесяти милях восточнее острова Ян-Майен. Они следили за конвоем практически непрерывно, на что охрана конвоя отвечала время от времени глубинными бомбами. На следующий день караван подвергся первой и безуспешной атаке двумя торпедоносцами Хе-115. Один из них был сбит зенитным огнем и совершил вынужденную посадку на воду. На глазах изумленных англичан второй «приводнился» рядом и принял на борт аварийный экипаж. 4 июля одиночный торпедоносец добился попадания в один из транспортов, который пришлось затопить. На нем погибли три моряка, а остальные перешли на спасатель «Замалек». В это время конвой PQ-17 находился на меридиане немецкой авиабазы «Банак» в расстоянии всего 300 миль, и в дальнейшем плавании к востоку должен был от нее удаляться.

Дальнейшие события по рейсовому донесению капитана советского танкера «Азербайджан» В.Н. Изотова развивались следующим образом: «В 2 ч. 50 мин. на судно № 81 (транспорт «Кристофер Ньюпорт». — ВК.) были сброшены бомбы, был виден и слышен небольшой взрыв в районе спардека. Судно вышло из колонны и встало лагом. Видно было, как команда спускала шлюпки. Когда



мы проходили мимо, были видны следы разрушения... в районе спасательного бота, которого на месте и не было, было повреждено левое крыло мостика. Никакого пожара, крена или заметного погружения судна в воду не было, судно стояло как невредимое, но команда спешно покидала судно, садясь на шлюпки. Оставленное судно долго было видно в таком же положении, как оно шло раньше в караване... Считаю, судно было брошено совершенно здоровое. С командора и судов эскорта не было никаких запросов на оставляемое судно, о степени серьезности его повреждения и возможности продолжения следования дальше. Команда пересела на спасательное судно («Замалек». — В.К.). В 3 часа к месту оставленного судна по распоряжению командора пошла подлодка № 615, шедшая в конвое, а в 3 ч. 20 мин. был слышен сильный взрыв, очевидно, лодка взорвала судно. Судно было брошено в широте 75° 40' сев. и долготе 19° 51' вост.» (Конвои, с. 247—248).

На исходе суток сам «Азербайджан» получил торпеду, хотя его судьба сложилась иначе. Поскольку это судно благополучно добралось до родных берегов, цитированный документ приобретает особую ценность для оценки событий в судьбе конвоя PQ-17, особенно в сочетании со свидетельствами других участников конвоя. Последствия одной из воздушных атак для «Азербайджана» Изотов описал следующими словами: «В 18 час. 20 мин. судно сильно вздрогнуло, послышался сильный взрыв, вся кормовая часть судна от грот-мачты скрылась за массой масла (груз танкера. — В.К.) и дизтоплива, взлетевшего вверх в огромный столб, высотой выше мачты, сверху охваченный огнем. Судно рыскнуло влево и быстро начало крениться на правый борт и кормою погружаться в воду. Судно торпедировано с торпедоносцев... Приказал осмотреть место повреждения, одновременно приказал спустить шлюпки, так как по силе взрыва и месту предполагал, что повреждена



машина» (Конвои, с. 349). По результатам осмотра Изотов решил продолжать путь, вернув часть команды со шлюпок, и, чтобы не терять время в стремлении догнать конвой, не стал поднимать две шлюпки, отметив также место торпедирования: 76° 00' с.ш., 25° 15' в.д. в 50 милях на юго-восток от острова Надежды вблизи Шпицбергена.

«Перед дачей хода подошли спасательные суда и спасательные шлюпки для снятия нашего экипажа, так как они считали, что мы бросим судно. Когда мы сообщили, что судно бросать не будем, а пойдем дальше, они не верили, и требовали от меня, чтобы я им подтвердил... В стороне уже был брошен командой торпедированный... американский пароход. Всего кроме нас было торпедировано во время палета два судна» (Конвои, с. 250).

Во второй половине дня 4 июня боевые расчеты второго советского танкера «Донбасс», счастливо избежавшего участи «Азербайджана», сбили два вражеских самолета. Отчет капитана М. Павлова отметил детали боя: «На воде показались следы идущих на нас торпед, первая шла по направлению 7 и 8 танков. Дали полный ход, кормовое орудие и пулеметы открыли огонь по торпед, разрывы были у самой торпеды, взяли право на борт, и торпеда прошла у самого ахтерштевня. В это время замечен след второй, идущей прямо на нос. Взяли лево на борт, и торпеда прошла в метре от носа теплохода» (Конвои, с. 222).

Свои впечатления от палета сложились у командира непосредственного охранения комендера (капитана 3-го ранга) Брума с борта флагмана эсминца «Кеппел»: «В течение двух минут конвой перешел от мирного бытия к сумасшедшему дому и обратно к покою. Лишь на зеркальной глади моря остались три дымящиеся судна и три оранжевых костра, которые еще недавно были самолетами... Я обнаружил “Нэварино” и “Уильям Хупер”, брошенными командами и тонущими за кормой конвоя.



Приказал “Хэлсиону” и “Бритомарту” потопить их артогнем. Я не знал количества погибших, но три спасательных судна подобрали уцелевших быстро. Мы видели, что русский танкер “Азербайджан” получил тяжелое попадание, но продолжал сражаться. Подойдя поближе, я обнаружил, что он “пробит, но счастлив” и может идти со скоростью в 9 узлов. “Ледбюри” подобрал четверых нацистских летчиков с резиновой шляпки» (Конвои, с. 206).

Немцы на допросе показали, что метеорологи им обещали туман, и отпор зениток конвоя оказался для них неожиданностью. Брум, проходя на своем «Кеппеле» мимо торпедированного «Азербайджана», с удивлением обнаружил, что его «экипаж смеялся и пел. Пара шикарных дам приветливо помахала мне руками» (там же, с. 208). Много ли моряку надо в дальнем вояже и опасностях войны!..

Между тем отчет Изотова в самом ближайшем будущем отмечает нарастание угрозы со стороны противника с непонятным усложнением обстановки: «В 19 ч. 30 мин. торпедоносец пытался приблизиться к судну, но метким огнем из орудий был отогнан. В 20 час. 30. мин. суда конвоя заметно стали удаляться и начали расходиться из конвойного строя в обе стороны веером... В 21 час. 00 мин. военная эскадра в составе четырех крейсеров и 9—10 эсминцев, охранявших конвой, прошла с правой стороны конвоя... В 21 час 30 мин. слева прошел обгонявший эсминец, шедший со стороны брошенных судов. В 22 час. 00 мин. самолеты продолжали летать на горизонте крутом судна. Передали лампой по Морзе обгонявшему нас эсминцу: “Пожалуйста, охраняйте меня до тех пор, пока мы не соединимся с конвоем”. На это эсминец ответил: “Конвой не будет вновь формироваться, очень сожалею, спасайтесь самостоятельно, советую вам держать на север, как позволит лед. Всего хорошего”» (Конвои, с. 252).

Изотов не пишет о своей реакции на это известие, несомненно потрясшего его, как и других участников каравана



RQ-17, включая командиров конвойных кораблей. Не случайно Гамильтон радировал командирам крейсеров: «Я знаю, что вам всем так же тяжело, как и мне, оставлять эти прекрасные суда» (Скофилд, с. 104). Командир эсминцев Брум прямо написал позднее: «Я не хотел приказывать этим прекрасным торговым судам двигаться дальше совершенно без защиты. Но как только сигнал взлетел на мачту, исправить что-либо было уже нельзя. Конвой RQ-17 прекратил существование... Ошарашенные корабли начали репетовать сигнал» (Конвой, с. 227).

Получив приказ, коммодор (начальник) конвоя Даудинг на «Ривер Афтон» не поверил самому себе и заставил радиста получить приказ повторно, одновременно тщетно пытаясь отыскать в поле зрения биноклей хоть какие-нибудь признаки появления вражеской эскадры. Большинство капитанов транспортов просто стремились уйти подальше от места, в котором назревало настоящее избиение практически незащищенных судов, в лучшем случае способных огрызаться лишь собственными ограниченными огневыми средствами. Экипаж «Азербайджана» до захода во льды во второй половине дня 5 июля (где они надеялись укрыться от подводных лодок) по крайней мере дважды открывал огонь по атакующим воздушным целям, одновременно не прекращая прослушивать эфир, переполненный сигналами SOS и другой самой мрачной информацией. Маневр танкера явно пытались повторить и другие суда распавшегося конвоя, судя по силуэтам, то и дело возникавшим с разных направлений. К 18 ч. танкер догнали несколько кораблей бывшего непосредственного охранения, с одного из которых просигналили: «Линкор “Тирпиц” торпедирован двумя торпедами с советской подводной лодки. Поздравляем». Хотя эта информация оказалась неверной, главное заключалось в другом — немецкая эскадра ретировалась в норвежские базы, как только позволила себя обнаружить. Приказ



Гитлера не рисковать крупными надводными кораблями выполнялся самым пунктуальным образом.

Все последовавшее было описано в литературе так: «В воздухе и на море началась охота, которая вскоре превратилась в избиение. Первой жертвой стал “Эмпайр Байрон”, торпедированный подводной лодкой 5 июля. К северу от него группа из четырех судов “Эрлстон”, “Вашингтон”, “Болтон Кастл” и “Паулус Портпер” стали жертвами пикировщиков и подводных лодок. Позднее “Папкрофт”, следовавший в одиночестве, также пошел на дно. Вскоре после полудня подводная лодка перехватила и потопила судно коммодора “Ривер Афтон”. Чуть позднее были потоплены “Карлтон”, “Фейрфил Сити” и “Дэниель Морган” укрылись в полосе тумана, но к вечеру вышли из него и тут же были замечены немецкими самолетами. Три Ю-88 немедленно спикировали на первое судно, накрыв его бомбами, и оно тут же начало погружаться. “Морган” яростно отбивался и успешно уклонился от девяти серий бомб. Его орудие сбило два самолета, но потом его заклинило. Однако, последовали еще две атаки, и от близких разрывов разошлись швы корпуса. Судно начало принимать воду и экипаж покинул его. Подводная лодка поднялась на поверхность, чтобы добить его. Допросив моряков и указав им курс на ближайшую землю, лодка отправилась искать новые жертвы. Группа, состоящая из тральщика “Саламандер”, танкера “Олдерсдейл”, транспорта “Оушен Фридом” и спасательного судна “Зафаран” была атакована самолетами. Танкер и спасательное судно были потоплены. К счастью, “Саламандер” сумел спасти экипажи сразу после завершения атаки. Еще одной жертвой воздушной атаки стал “Питер Керр”. Подводные лодки потопили “Хоному”. В первые сутки побоища немцы потопили двенадцать судов, доведя общий счет потерь до 12. Это уже вдвое превышало потери любого конвоя, отправленного в Россию.



Но конец был еще далеко. На следующий день немецкие самолеты снова начали обыскивать Баренцево море. Они натолкнулись на идущий в одиночку «Пан Атлантик». Через несколько минут судно горело и тонуло» (Скофилд, с. 106—107). Немецкие подводные лодки, предположив, что уцелевшие транспорты ушли к Новой Земле, направились туда же. С 6 по 8 июля они потопили «Хартбюри», «Олопану», «Джон Уотерспун» и «Алкоа Рейнджскр». Все эти суда направлялись на юг, в Белое море.

Везение сопутствовало советскому танкеру «Донбасс» с грузом льняного масла, капитан которого М. Павлов в своем рейсовом донесении отметил те же события, что и Изотов. Расставшись с «Азербайджаном» у кромки льдов, Павлов продолжил путь далее самостоятельно, испытав несколько атак с воздуха, во избежание которых старался заходить в скопления тумана. 5 июня он стал свидетелем гибели флагмана конвоя транспорта «Ривер Афтон», вблизи которого наблюдал всплытие немецкой подводной лодки. 6 июня Павлов принял на борт своего танкера 51 человека со спасательных плотов американского судна «Дэниел Морган». Американцы помогли своим спасателям в несении вахт, а артиллеристы из военной команды отремонтировали носовое орудие и в дальнейшем выполняли обязанности расчета под командой лейтенанта Е.В. Мортон. 8 июля «Донбасс» благополучно достиг Иоканьги, откуда перешел в Архангельск. Руководство Архангельска и представитель ГКО И.Д. Папанин представили к наградам экипажи обоих советских танкеров, не забыв и американца Мортон с его комендорами.

Досталось и остаткам PQ-17, прорывавшимся в Архангельск из Маточкина Шара во главе со спасшимся коммодором Даудином, которого снял с маленького спасательного плотика корвет «Лотус» недалеко от устья Маточкина Шара. По пути на юг они спасли многих моряков с погибших



транспортов, ожидавших своей участи на спасательных плотках и шлюпках, но сами подверглись атаке «хейнкелей» уже у входа в Горло Белого моря, в напрасном ожидании прикрытия истребителями. «В результате близкими разрывами были потоплены еще два судна — “Хузиер” и “Эль Капитан”. На “Самюэле Чейзе” в котлах полопалось множество трубок, компасы выбросило из нактоузов, но стойкий экипаж сумел спасти судно. Маленькое спасательное судно “Замалек” почти выбросило из воды близкими разрывами. Если бы “Замалек”, переполненный спасенными моряками, был потоплен, потери в людях были бы ужасными... Два корабля ПВО мужественно защищали своих подопечных, так как лишь их тяжелые зенитки могли отбить атаку с большой высоты. О меткости их огня говорит то, что четыре немецких самолета были сбиты» (Скофилд, с. 108). Достигнув Архангельска, Даудинг вместе с «Оушпен Фридом» и «Самюэлем Чейзом» обнаружил здесь, кроме спасателя «Рэтлина», еще «Донбасс» и «Беллингхэм».

16 июля Даудинг во главе отряда из трех уцелевших корветов, охранявших прежде PQ-17, вышел к Новой Земле в поисках транспортов, переживших разгром. Спустя трое суток в губе Белушьей они обнаружили двенадцать моряков с «Олопаны», а в заливе Моллера наткнулись на «Уинстон Сайлем» и «Эмпайр Тайд», буквально набитый спасенными моряками в количестве 240 то ли душ, то ли тел. На следующий день в Маточкином Шаре его ожидала встреча с пятью судами, среди которых оказался и многострадаальный «Азербайджан». «Тогда считать мы стали раны, товарищей считать»...

«Общее количество уцелевших транспортов достигло 11. Из 35 транспортов и 1 танкера, начавших переход, два судна вернулись назад, 13 транспортов и 1 спасательное судно были потоплены самолетами, 10 были потоплены подводными лодками. Немцы потеряли всего шесть самолетов.



Позднее стало известно, что немцы использовали 202 самолета для атак конвоя PQ-17, в том числе 130 бомбардировщиков, 43 торпедоносца и 29 разведчиков. Из 156 492 т грузов до цели дошли только 57 176 т. Погибли 430 танков, 210 самолетов и 3350 автомобилей» (Скофилд, с. 110). Не считая подобранных в море и оказавшихся в немецком плену, погибло 153 моряка, о которых смело можно сказать — «срама не имеют», наравне с уцелевшими.

Как часто случается, ошибки высшего командования самоотверженно пытались исправить рядовые и командиры нижнего звена, показавшие себя на общем фоне поражения самым достойным образом, даже если их действия были не в состоянии исправить ошибки Адмиралтейства. Таким примером являются действия лейтенанта резерва (в мирной жизни адвоката) Градуэлла в роли командира крохотного тральщика «Айршира» с экипажем из бывших рыбаков, который направился на северо-запад к острову Надежды, решив по пути «защитить одно или два судна, идущих в этом направлении, не нарушая приказа о рассредоточении», приказав пароходу «Айронклэд» следовать за собой, позже присоединив к нему транспорты «Трубадур» и «Сильвер Сод». Он смело вошел во льды, чтобы избежать атак подводных лодок, и потратил на камуфляж своих кораблей массу белил и муки, чтобы немецкие самолеты, пролетавшие всего в двадцати милях, не обнаружили их. Информация из эфира не давала бывшему адвокату, оказавшемуся неплохим военным моряком, необходимой информации, и он руководствовался лишь здравым смыслом. Приказал развернуть башни танков, находившихся на палубе, на юг, подать к ним боезапас из трюмов, погасить топки пароходов, чтобы дым из труб не демаскировал спрятавшиеся суда. Дождавшись прекращения сигналов бедствия в эфире, решил пробираться к Новой Земле, причем единственным навигационным пособием оказался карманный географиче-



ский атлас. Когда Градуэлл довел подописные транспорты до Новой Земли, их капитаны предложили ему неожиданное решение: транспорты затопить, а экипажам на «Айрпире» пробираться в Архангельск. Градуэлл холодно заметил, что подобные предложения противоречат целям похода PQ-17, и приказал готовиться к переходу в Маточкин Шар, куда прибыл 10 июля. Постепенно пролив наполнялся другими участниками конвоя PQ-17. Среди них был и танкер «Азербайджан», с пробоинами в бортах и изуродованной верхней палубой, который пришел из Русской Гавани на Новой Земле в сопровождении нашего миноного заградителя «Мурман». Всего в проливе собралось до семнадцати вооруженных кораблей и торговых судов, судьба которых определилась в ближайшие дни.

Когда участники драмы, разыгравшейся в июле 1942 года в акватории Баренцева моря, догадались, что все пережитое ими определялось приказом на высшем уровне, у них возник вопрос: как он вообще мог появиться? Много позже бывшие сотрудники Особого разведывательного центра рассказали, как первый морской лорд адмирал Паунд принимал это решение на основе доложенных ему сведений. Суть разведанных на вечер 4 июля заключалась в том, что еще утром «Тирпиц» и «Хиппер» присоединились к «Шееру» в Альтен-фиорде. Паунд настаивал: есть ли сведения о выходе «Тирпица» в море? Ему отвечали: нет. Стоит ли он на якоре в Альтен-фиорде? Очередной ответ: не знаем, но будем знать от норвежской агентуры, как только он выйдет из Альтен-фиорда. Паунд задумался, но, возможно, последним решающим доводом оказалось мнение заместителя начальника Главного морского штаба адмирала Мура: если караван не распустить сейчас же, дальше будет поздно. Тогда Паунд отдал приказ конвою рассредоточиться. Б. Скофилд писал: «Паунд давно обдумывал эту ситуацию... И давно пришел к заключению, что роспуск конвоя



будет самым правильным решением» (Скофилд, с. 101). Последний автор добавляет: «Противник быстро оценил преимущества, которые ему предоставило Адмиралтейство» (там же, с. 105). У многих критиков Паунда (и не без основания) возникла версия (правда, недоказанная) о том, что он принес конвой PQ-17 в жертву в попытке выманить «Тирпица» подальше в море, с тем чтобы нанести по нему удар силами Тови и Гамильтона. Сам Черчилль полагает, что «адмирал Паунд, вероятно, не послал бы такого настойчивого приказа, если бы речь шла только о наших собственных английских военных кораблях. Но мысль о том, что наша первая совместная крупная англо-американская операция, осуществляемая под английским командованием, привела бы к уничтожению двух американских крейсеров, так же как и наших собственных, возможно, нарушила уравновешенность, с какой он привык подходить к принятию таких чрезвычайно серьезных решений... В свете того, что стало известно в дальнейшем, решение о рассредоточении нужно признать опрометчивым» (Черчилль, с. 423).

Между тем Гитлер дал добро на проведение операции «Ход конем» лишь в 11 час. 37 мин. 5 июля, и немецкая эскадра покинула Альтен-фиорд только в 15 ч., о чем англичане в ОРЦ на тот момент еще не узнали. Вся операция «Ход конем» заняла мало времени: уже в 16 час. 33 мин. 5 июля эскадру атаковала наша лодка К-21 (командир капитан 2-го ранга Луний), хотя, судя по всему, безуспешно. Еще спустя час немецкая эскадра была обнаружена с воздуха англичанами, а в 20 ч. 30 мин. ее встретила английская лодка «Аншейкен». По результатам перехвата сообщений союзников в эфире, Гитлер, к разочарованию адмирала Шпильвиндта, в 21 ч. 30 мин. отменил операцию «Ход конем».

К тому времени обильнейшая добыча уже была в поле зрения немецких подводников и летчиков, и они не упустили своего шанса. Гибель большей части транспортов PQ-17 явилась



не только крупнейшим поражением союзников в Арктике, но и стала поводом для крупного политического скандала в «верхах», когда Сталин в письме Черчиллю от 23 июля посчитал «приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты... непонятным и необъяснимым». Объяснение последовало в Лондоне спустя пять дней, когда наш военный представитель адмирал Н.М. Харламов назвал приказ Паунда ошибкой. Побагровев, Паунд закричал: «... Как ошибка? Я отдавал приказ! А что надо было сделать?»

Вмешался в попытке сгладить конфликт морской министр Александер, объявив Адмиралтейство лучшим морским штабом в мире. Посол И.М. Майский, согласившись с этим суждением, добавил, что даже английские адмиралы порой не безгрешны. Мрачный юмор Майского заставил взорваться Паунда: «Завтра же буду просить премьера, чтобы назначил вас вместо меня командовать британским флотом!»

К тому времени у главы Британского кабинета накопилась масса поводов для личной встречи со Сталиным, среди которых первое место занимала проблема второго фронта, который он не собирался открывать в 1942 году. Думается, сэра Уинстона больше волновала другая проблема — а не повторит ли лидер Советского Союза новый вариант Брестского мира? Убедившись в несостоятельности своих опасений, он не мог не пойти на уступки со своей стороны, «ради морального значения проявления духа товарищества с русскими» (Черчилль, с. 532), и одновременно попытаться реабилитировать себя в глазах русского союзника за PQ-17. С этих позиций следует рассматривать все, что связано со следующим конвоем PQ-18.

Подготовка к очередному конвою началась с перегона 32 устаревших торпедоносцев «Хэмпден» на советские аэродромы, из которых только 23 добрались до места назначения. Что хуже, на одном из них, севшем в Норвегии,



исмцы захватили важную документацию, раскрывавшую им цели и задачи намеченной операции.

По сравнению с PQ-17 намечался ряд важных новых изменений. Так, предполагалось присутствие двух танкеров-заправщиков на Шпицбергене, впервые в северных конвоях предполагалось использовать авианосец и т.д. В конвое участвовало 40 транспортов, два корабля ПВО, оправдавших себя в PQ-17, три эсминца, 4 корвета и 4 тральщика. В усиленную эскадру охранения под командой контр-адмирала Барнетта (флагман — легкий крейсер «Сцилла», со своими скорострельными 114-мм пушками чаще исполнявший роль корабля ПВО) входили авианосец «Эвенджер», 18 эсминцев, 3 тральщика и 2 подводные лодки. Еще семь подводных лодок были развернуты вдоль норвежского побережья. Два танкера-заправщика ожидали этот конвой в одном из фиордов Шпицбергена, в готовности выйти навстречу.

В этом конвое впервые принял участие первенец американского судостроения — транспортное судно типа «Либерти» «Патрик Генри», способное доставить по назначению в своих пяти трюмах до 9 тыс. т груза, отличавшееся простотой конструкции и, соответственно, ограниченными затратами времени для своей постройки. Если «Патрик Генри» был построен за 250 дней, то в будущем этот срок удалось сократить до чуть более месяца. Тем самым события в войне на море определялись гонкой в строительстве американских «Либерти» и немецких подлодок. Построив свыше 2700 таких судов, американцы способствовали победе союзников на море, хотя моряки долго привыкали к этим судам, которые, по слухам, строились из расчета на один рейс. Их слабым местом считались сварные швы корпуса, которые моряки называли «губной помадой», хотя известны только три случая, когда этот недостаток стал причиной гибели судов. Около двухсот из них погибли в процессе военных действий, а уцелевшие бороздили аква-



торию Мирового океана еще на протяжении четверти века после войны.

2 сентября конвой PQ-18 из Лох-Ю (Шотландия) в составе 40 судов (включая шесть советских) под командованием контр-адмирала Э.К. Боддем-Уитэма тронулся на север и за Гебридскими островами попал в сильный шторм, задержавший встречу с кораблями непосредственного охранения (два корабля ПВО, три эсминец и по четыре корвета и траулера). 9 сентября их встретило эскортное соединение контр-адмирала Барнетта для сопровождения на дальнейшем пути.

Немецкие ВВС дважды обнаруживали конвой 8 и 12 сентября, причем в отсутствии Барнетта с частью своего соединения, занятого оборудованием базы снабжения на Шпицбергене, для обеспечения возвращавшегося из России конвоя QR-14. 12 сентября эсминец «Фолкнор» потопил немецкую подлодку U-88 (командир капитан-лейтенант Х. Бахман), но сутки спустя караван понес первые потери — американский транспорт «Оливер Элсуорт» и советский «Сталинград» (капитан А. Сахаров). Только с советским судном на дно ушли 18 танков, 300 т олова, 400 т порохов, боеприпасы, продовольствие и многое другое, причем из 87 человек экипажа спаслось 66. Самолеты с «Эвенджера» заставили вражеские подлодки отказаться от дальнейших атак, но 13 сентября немецкие торпедоносцы навалились на конвой всей своей мощью. По словам артиллерийского офицера с транспорта «Натаниель Грин»: «Мы заметили орду торпедоносцев над самой водой впереди конвоя по правому борту. Самолеты кружили и летели прямо на нас, и мы открыли огонь из всего, что имели. Один самолет, пересекший наш курс, получил прямое попадание из 76-мм орудия и рухнул в воду. Еще два самолета были сбиты нашими пулеметами и упали у нас слева по борту. Самолеты пролетали так близко, что из пулеметов промахнуться было просто невозможно» (Смит, с. 93). Не



менее эффективно работал скорострельный главный калибр из 114-мм орудий «Сциллы»: «Первые восемь снарядов разорвались вдалеке над водой перед правофланговым самолетом, однако, он продолжал лететь, не обращая внимания на разрывы. Внезапно самолет качнулся из стороны в сторону, и от него повалил черный дым. Затем он дернулся, словно пьяный, вправо, а его товарищ справа подпрыгнул, как тюлень. Но тут оба самолета столкнулись и рухнули в воду, подняв столб брызг» (там же, с. 93).

На войне как на войне: сбивая вражеские самолеты, англичане сами несли потери. Немцы применили тактику «золотого гребня», когда стросм фронта торпедоносцы атаковали конвой поперек, одновременно сбрасывая торпеды. Бодем-Уиттем удачно противопоставил им свою новинку в маневре — одновременный поворот всех судов в девяти колоннах навстречу угрозе: в этом случае торпеды проходили между колоннами. Однако в двух колоннах сигнал флагмана не приняли, и последствия оказались страшными. Позднее один из участников событий вспоминал, как «пять кораблей получили попадания, моряки покидали их, многие плыли в нашу сторону. Один корабль, получив попадание, взорвался, другие горели, третьи медленно тонули» (Смит, с. 102), среди последних оказался и наш транспорт «Сухона». Транспорт «Эмпайр Стивенсон» с грузом в 2000 т взрывчатки вознесся к небесам в полном смысле слова. С других судов картина его гибели выглядела в виде «колонны пламени и дыма. Когда она рассеялась, на поверхности не осталось ничего, лишь пятно нефти». Разумеется, спасшихся в подобных случаях не было, а последствия такого взрыва в полной мере испытали соседние суда: «На “Вакосту” налетела чудовищная ударная волна. Сила удара была такова, что на борту “Вакосты” полопались паро- и топливопроводы, приборы и точные механизмы выпли из строя, машины стали» (Смит, с. 106). Очередной «хейнкель»



сбросил торпеду так, что она, рухнув на крышку грузового люка, взорвалась уже внутри «Вакосты», причем, что удивительно, из экипажа никто не погиб, в отличие от самого судна. За 13 минут ценой гибели пяти самолетов немцы уничтожили восемь транспортов. Две колонны в конвое перестали существовать, а на месте их гибели остались пятна нефти, разбросанные группы людей, в шлюпках и на спасательных плотиках, в воздухе стоял запах сгоревшей взрывчатки, металла и человеческой плоти.

Учиться приходилось на ходу, и на следующий день навестившие караван немцы были встречены плотным огнем кораблей ПВО и эскорта, так что атакующие потеряли в первом же столкновении 11 машин, не потопив ни одного судна. Во второй половине дня еще 9 вражеских машин приняли холодные воды Баренцева моря, но и конвой потерял еще одно судно: транспорт «Мэри Лукенбах» с грузом 4000 т взрывчатки повторил судьбу «Эмпайр Стивенсон», но в более грандиозном варианте, напоминая извержение вулкана.

Это событие настолько потрясло свидетелей гибели транспорта, что в их рассказах присутствуют очевидные противоречия. Одни считают, что судно было потоплено врезавшимся в него самолетом, другие толкуют о торпеде, многие утверждают, что взрывом был уничтожен сам атакующий самолет или даже несколько. На соседних судах, испытывавших воздействие этого взрыва, в первый момент решили, что сами стали жертвой вражеских торпед. Часто находившаяся на верхней палубе прислуга зенитных орудий выпрыгивала за борт и позднее подбиралась спасательными судами. Когда колонна судов проходила место гибели «Мэри Лукенбах», среди многочисленных изуродованных до неузнаваемости обломков можно было разглядеть несколько автомобильных покрышек и чью-то шляпу — все, что осталось от солидного судна и его экипажа.



Реакцию на судах каравана на подобное зрелище было нетрудно представить. Когда поврежденный «хейнксель» «приводился» между колонами транспортов и его экипаж выбрался на крылья, чтобы сдаться в плен, «от носовых эрликопов нескольких торговых судов к людям на крыле протянулись трассы. Внизу под нами застучал пулемет “брен” и раздраженный голос прокричал: “Прекратите, ради Бога! Дайте им шанс!” Но трассы с торговых судов продолжали лететь, и одна за другой черные фигуры падали с крыла в ледяное море» (Смит, с. 185). На войне как на войне, особенно когда участники боя перестают контролировать себя.

Среди многочисленных свидетельств участников конвоев многие отдают дань уважения русским морякам, не забывая отметить, как профессионалы, и присущие им недостатки: «Экипажи русских транспортов отличались высокой дисциплиной и были составлены из хороших моряков. Они имели репутацию очень смелых людей и никогда не оставляли корабль, если оставалась хотя бы малейшая возможность спасти его. Русские любили свою страну, гордились своей задачей, и в то же время они постоянно находились под бдительным присмотром комиссаров... Большинство советских судов были маленькими и старыми. Они имели угольные котлы, которые не позволяли развивать высокую скорость» (Смит, с. 36). Сами союзные моряки оценивали прежде всего свою работу со сдержанной профессиональной гордостью, присущей морякам, как это сделал адмирал Боддем-Уитем: «Немцы утверждают, что мы не сможем использовать северный маршрут, но ответ предельно прост — мы сделали это» (там же, с. 257).

Не забывали участники конвоев особые, характерные события. В книге П. Смита (Смит, с. 233) приведен удивительный разговор в кубрике крейсера «Сциллы» накануне прибытия в Архангельск: «Здесь есть один цветной, который хорошо поет... Он говорит, что плавал на “Мэри Лукенбах”, —



добавил мой собеседник. Крайне удивленный, я подошел к этому человеку. Наверняка никто бы не мог спастись после того ужасного взрыва, но вот нашелся один счастливчик.

— Вы действительно с “Мэри Лукенбах”? — спросил я.

— Да, сэр! — кивнул толстяк, радостно улыбаясь.

— Но ведь с нее не спасся ни один человек, — заметил я.

— А я вот спасся, — ответил коротышка. — Я шел по палубе с чашкой кофе для старика (капитан на морском жаргоне. — В.К.), когда бух! — и я оказался в воде в полумиле от судна» (Смит, с. 233).

Окончательно судьба конвоя PQ-18 определилась у мыса Канин Нос, в котором свою роль сыграли эсминцы Северного флота. Это обстоятельство было отмечено как иностранными источниками, так и бывшим командующим Северного флота адмиралом Головко.

К 16 сентября 1942 года три немецких подлодки еще были замечены вблизи каравана из двенадцати участвовавших в атаках, но вскоре подводникам был отдан приказ переключиться на обратный конвой QP-14. Теперь на караван PQ-18 обрушились удары немецкой авиации. Соответственно, Барнетт переводил ближнее охранение конвоя на решение новой задачи. «Кроме “Эвенджера” и его боевых эсминцев, Барнетт взял с собой корабль ПВО “Алинбэнк”, танкеры “Грей Рейнджер” и “Блэк Рейнджер” и две подводные лодки. С конвоем PQ-18 остался корабль ПВО “Ольстер Куин” и его собственный эскорт из 3 эсминцев, 3 тральщиков, 4 корветов, 4 траулеров. Однако, на следующее утро конвой встретили 2 больших русских эсминца и 2 сторожевика. Эсминцы были вооружены 130-мм орудиями с углом возвышения до 45° и двумя зенитными 76-мм орудиями. Это пополнение оказалось очень кстати. Когда 18 сентября в 8.20 конвой огибал Канин Нос, его снова атаковали немецкие самолеты. 12 торпедоносцев Хе-111 зашли на конвой с правой раковины и сбросили торпеды с дистан-



ции 3000—4000 ярдов. Хотя, по мнению коммодора, суда легко могли уклониться, “Кентукки” получил попадание торпеды. Через час торпедоносцы провели еще одну атаку, но успеха не добились. Одна эта атака совпала по времени с атакой пикировщиков Ю-88. “Кентукки” получил попадание бомбы, которая и решила его судьбу. Истребитель “харрикейн” с САМ — судна “Эмпайр Морн”, который до сих пор был пассивным свидетелем происходящего, поднялся в воздух и сумел сбить 3 немецких самолета, а еще один повредил. Пилот благополучно сел на русском аэродроме... При отражении атак очень большую роль сыграли русские эсминцы. Вечером 19 сентября конвой подошел к бару Двины, но прежде чем корабли вошли в порт, начался сильный шторм, который бушевал весь следующий день. Кораблям пришлось искать защищенную якорную стоянку, но в это время появилась группа Ю-88 и в течение часа бомбила конвой. К счастью, немцы успеха не добились. 21 сентября три судна вошли в порт, которые ранее сели на мель и оставались под охраной “Ольстер Куин”. Немцы попытались отомстить за свои потери и предприняли последний налет, атаковав сидевшие на мели транспорты. Но и здесь удача им не улыбнулась.

Из 40 судов, которые 2 сентября покинули Лох-Ю, 13 погибли, несмотря на значительно более сильный эскорт, который сопровождал этот конвой. Но следует отметить, что до сих пор ни один из конвоев не подвергался таким сильным и продолжительным воздушным атакам, в которых участвовало до 100 торпедоносцев и такое же количество горизонтальных и пикирующих бомбардировщиков» (Скофилд, с. 136—137).

На подходах к Горлу Белого моря конвой прикрывали до 20 дальних истребителей Пе-3 под командованием полковника Житькова, который использовал свои экипажи с расчетом непрерывного присутствия своих машин над



конвоем. Описание этого сражения глазами советских летчиков приведено со ссылкой на участвовавшего в нем К.С. Усенко: «С рассветом 19 сентября подполковник А.В. Жатьков сразу же направил четверку истребителей Пе-3 бис во главе с майором С.С. Кирьяновым на поиск союзного конвоя. Он обнаружил его в 40—50 километрах севернее мыса Канин Нос... Время нахождения над конвоем определено 2 час. 30 мин.

Только отразили атаку торпедоносцев, как из-за облаков вывалилась новая группа фашистских бомбардировщиков Ю-88. Вода вокруг транспортов забурилась, покрылась многочисленными всплесками от взрывов авиабомб... Все корабли охранения и зенитные орудия с транспортов и боевых кораблей ведут интенсивный огонь по вражеским самолетам, которых оказалось много. Майор Кирьянов бросается на перехват бомбардировщика Ю-88 и сразу же сбивает одного, а ведомый повреждает второго. В это время наша четверка выскакивает на союзный конвой и проходит по его окраине, а четверка Кирьянова вдоль конвоя с обратной стороны. Мы совместно вступаем в защиту кораблей, просматриваем воздушное пространство и водную поверхность и обнаруживаем снятие экипажа с поврежденного транспорта («Кентукки». — В.К.) на сторожевой корабль. Противника над конвоем мы не находим, и внимательно наблюдаем, чтобы он не подошел... Вскоре с юга на конвой снова выходит Ю-88, и четверка истребителей Кирьянова бросается к нему на перехват. Враг открывает заградительный огонь, а когда его нервы начинают сдавать, бросает бомбы и уходит в облака... Богомолов идет в атаку по торпедоносцам, а мне приказывает атаковать немцев, нападающих на конвой с севера. Новая группа торпедоносцев следует на боевом курсе, а наши корабли ведут по ним огонь из орудий главного калибра. Перед торпедоносцами встают многометровые столбы воды, вздыбленные страшной силой



взрывов тяжелых снарядов. Напряженность боя нарастает. Мы стараемся угадать пути движения торпедоносцев, чтобы перехватить их по выходе из атаки. Вот они уже перед концевыми кораблями охранения, один из них цепляется за водяной столб, круто разворачивается и с креном ударяется о воду. Остальные гитлеровцы начинают сбрасывать торпеды, их стрелки ведут обстрел судов конвоя, и вдруг в воду сваливается следующий фашистский торпедоносец.

Пара истребителей Пе-3бис майора Богомолова атакует выходящих из боя «хейнкелей». Я занимаюсь вторым звеном торпедоносцев... Перед носом моего самолета проносятся вереры трассирующих пуль, выпущенных немецким стрелком. Осмотрелся и вижу, что над кораблями торпедоносцев нет, а очередная атака фашистов отражена... Вскоре к нам подходит четверка капитана И.С. Щербакова. Она заступает нам на смену и начинает вести патрулирование, а наша четверка истребителей идет на аэродром Ягодник» (Быстрова, с. 144—146). Интересно, что почти все источники отмечают большое число случаев, когда взрыватели немецких торпед не срабатывали.

Поскольку англичане по поводу описанных событий полагают, что «значение этого маленького столкновения чудовищно преувеличено» (Смит, с. 220), остается предоставить слово советской стороне в лице командующего СФ адмирала Головки: «...Гитлеровцы наметили, как выяснилось, главный удар по конвою. Соблазн для них был велик. Общее количество судов конвоя теперь около восьмидесяти — целый флот. Из них 28 транспортные суда с грузами. Больше 100 тыс. т. Как же противнику, столько ждавшему, столько ходившему вокруг да около, упустить такой случай?

Мы в свою очередь подготовились к встрече, к отпору прежде всего кораблями. “Урицкий”, “Куйбышев” также вступили в охранение конвоя. Сейчас в нем у Канина Носа и наши, и английские корабли плюс слабое воздушное при-



крытие — самолеты, выпускаемые катапультами с палуб больших транспортов. Еще на рассвете над конвоем для защиты с воздуха подняты аэростаты заграждения, создающие поразительное зрелище. Даже на аэрофотоснимках конвой выглядит огромным плавучим городом. Он следует несколькими колоннами, с двух сторон прикрытый миноносцами и другими кораблями... Конечно, удар по конвою немецко-фашистское командование задумывало как одновременно комбинированную атаку подводными лодками и самолетами. Однако авиация противника запоздала. Наши корабли бомбометанием отогнали подводные лодки противника и вынудили их отстать. Второй фашистский самолет-разведчик появился над конвоем в десять утра...

Немедленно по радио было передано сообщение по флоту и открыт огонь из всех боевых средств: зенитных пушек, пулеметов, орудий главного калибра, что больше всего удивило англичан — они впервые видели стрельбу из орудий главного калибра по низко летящим самолетам. Концевые корабли конвоя первыми открыли огонь, усиливая его по мере приближения торпедоносцев. "Гремящий" открыл огонь из орудий главного калибра всем бортом, а также из 76-миллиметровок с дистанции около 70 кабельтовых. Большинство торпедоносцев вынуждено было сбросить торпеды на большом расстоянии даже от концевых транспортов...

Первая воздушная атака (торпедоносцев и бомбардировщиков одновременно) была отбита, но в ходе ее противнику удалось подорвать торпедой одно из транспортных судов (американский транспорт "Кентукки")... Следующие воздушные атаки были раздельными. Сперва напали бомбардировщики. Их попытки перейти в пикирование потерпели неудачу: интенсивный огонь с кораблей и транспортов заставил фашистских летчиков отказаться от атаки.

Тогда на смену бомбардировщикам снова пришли торпедоносцы. Они устремились в атаку с того же направления



(с кормы) двумя эселопами (в первом двенадцать, во втором шесть самолетов). Результат оказался плачевным для них. Эффект дистанционной 130-миллиметровой гранаты, впервые примененный нами в этом бою, был таким, что ни один вражеский самолет не сумел достичь дистанции сбрасывания торпед. В общей сложности бой у Канина Носа продолжался два часа двадцать пять минут... а вражеская авиация потеряла 15 самолетов. Два из них сбиты артиллеристами "Гремящего", два — артиллеристами "Сокрушительного", и один — артиллеристами "Куйбышева". Массированный, комбинированный (пусть гитлеровцы называют как хотят) удар по конвою был сорван отличными действиями наших кораблей... Из 40 транспортных судов достигли конечного пункта 27. Потери: до начала сопровождения нашими кораблями — 12 транспортов, из них 9 были лишь подорваны торпедоносцами и подводными лодками противника, но добиты и уничтожены эскортными кораблями; и в операционной зоне Северного флота — один транспорт, также добитый английским эскортным кораблем. Цифры говорят сами за себя. (Отметим, что в зоне ответственности Королевского флота караван находился 15 суток, а Северного флота — только двое, что определялось его возможностями. — В.К.)... Своевременным развертыванием сил по маршруту конвоя в местах, куда нацеливает удар противник, и своевременным изменением курса потери конвоя можно свести к минимуму, даже в самых невыгодных условиях для атакующей стороны. Интересно, что скажут на все это противники союзных конвоев в северные советские порты» (Головко, с. 138—142). Они и сказали, прервав движение северных конвоев на целых восемь месяцев, не прекращая, однако, поставок через Иран и Дальний Восток, не считая так называемых «капельных рейсов» одиночными судами. Перерыв на Севере, очевидно, находился за пределами компетенции командующего Северным флотом.



Особое место в событиях 1942 года занимает гибель эскадренного миноносца СФ «Сокрушительный» при защите конвоя QP-15, возвращавшегося на запад. В нашей литературе по поводу этого конвоя лишь упоминается, что входившие в него 26 транспортов и 11 кораблей эскорта в сильный шторм рассеялись. По зарубежным источникам следует, что немцы на его пути развернули у Медвежьего очередную завесу из 8 подлодок, «однако затяжные шторма расстроили планы как немцев, так и англичан» (Скофилд, с. 150). Правда, немцы потопили два транспорта, остальные благополучно добрались до Исландии.

Для Северного флота эта проводка обошлась гибелью эсминца «Сокрушительный», хроника которой четко прослеживается по дневнику Головки, начиная с первой радиограммы с аварийного корабля около 13 часов 20 ноября: «Отвернул от конвоя, лег на курс 190, ход пять узлов». Тут же комментарий Головки: «Почему такой ход? Что-нибудь стряслось с котлами? Или сдают крепления? Предполагать беду не хочется, но майская история с «Громким», у которого на волне оторвало нос, не выходит из головы. Полтора часа гадаем — в чем дело. Около 15 часов 30 минут приносят радиограмму, подписанную Курилехом (командир корабля. — В.К.): «Авария надводного корабля, широта 73 градуса 30 минут, долгота 43 градуса. Имею повреждения, хода дать не могу». Такая же информация поступает в 17 часов с конкретным указанием: «Нуждаюсь в помощи»» (Головки, с. 144). Командующий Северным флотом не просто правильно оценил ситуацию, но верно предвидел будущее: «Громкого» мы спасли, а вот на спасение «Сокрушительного», учитывая место, время года и условия, в которых произошла авария, надежды мало. Хорошо, если спасем людей... Курилех сообщил, что «Сокрушительный» более шести часов не продержится, так как затопляет корму, вернее то, что теперь следует



считать кормой... Уже полдень, а корабль держится на плаву. Радиogramмы продолжают поступать, причем тон донесений очень спокойный» (там же, с. 145).

На самом «Сокрушительном», со слов уцелевших, приводимых В.В. Шигиным в книге «Загадка золотых конвоев», события развивались так. Комендор А.В. Табалдыкин, находившийся в 5-м кубрике вместе с 10—12 моряками, около 14 часов 22 ноября, «услышав жуткий треск и увидев, как корму тут же повело в сторону, я понял, что нельзя терять ни секунды, и выскочил через 4-й кубрик в тамбур... Еще мгновение — и корму эсминца оторвало по 173-й шпангоут. Корма перевернулась и затонула. Вскоре раздался сильный взрыв глубинных бомб, остававшихся на ней... Корабль потерял ход, но механизмы продолжали работать... Еще сутки корабль дрейфовал на север. Корабль имел крен на левый борт (примерно 10°) и вскоре стал обрастать льдом. Все способные выпли на палубу по авралу. Они стали скалывать лед и сбрасывать за борт все, что было не нужно: якоря, цепи, торпеды... Работами на верхней палубе руководил главный боцман Сидельников... На вторые сутки пришел на помощь эсминец «Разумный», но все попытки взять оставшуюся на плаву часть корпуса «Сокрушительного» не увенчались успехом. Тогда «Разумный» воткнулся в полубак аварийного эсминца, и моряки «Сокрушительного» стали прыгать к нему на борт. Удачно прыгнул только краснофлотец Петров. Несколько североморцев упали между кораблями и погибли» (по Шигину, с. 278).

Матрос Никифоров вспоминал, что помимо двух электриков из румпельного отделения среди погибших с кормой оказалось четверо недавно прибывших на корабль «молодых матросов, которые так укачались, что не могли встать с коек и попытаться перебежать на уцелевшую часть корабля... Один из них успел выскочить на палубу, но корма к этому времени уже отошла на 7—8 метров, и он успел лишь нам



помахать рукой... После того как оторвало корму и корпус “Сокрушительного” стал на 26 метров короче, верхняя палуба покалеченного корабля немного ушла в воду. Качка прекратилась...» (по Шигину, с. 280).

Отметим, что «Разумный» подошел к аварийному эсминцу 21 ноября в 17 ч. 55 мин., а спустя 20 минут подошли два старичка «новика» времен Первой мировой — «Куйбышев» и «Урицкий», зарекомендовавшие себя в условиях зимнего Баренцева моря гораздо лучше «семерок» предвоенной постройки, не говоря о бывших рыболовецких траулерах, превратившихся в сторожевики и тральщики.

По рассказу Никифорова, с подошедших эсминцев на «Сокрушительный» пытались передать буксирный конец, однако толстый пеньковый канат, не выдержав нагрузки, лопнул. То же произошло и с якорной цепью. «Убедившись, что эсmineц не взять на буксир, командир дивизиона приказал приступить к спасению личного состава, испытывая все возможные средства, начиная со шлюпок. Судя по его рассказу, офицерский состав “Сокрушительного” практически не вмешивался в происходящее, и спасением экипажа аварийного эсминца руководили командиры пришедших на помощь эсминцев. В конечном результате остановились на двух рискованных способах спасения людей.

Первый заключался в использовании подвижных беседок, перемещавшихся по концам, связывавшим корабли, что требовало от обоих “новиков” настоящей цирковой эквилибристики на вздымавшихся волнах, которые пытались успокоить, сливая за борт соляр. Этим путем были переправлены на “Куйбышев” и “Урицкий” и офицеры “Сокрушительного”, между которыми Никифоров отметил споры о первенстве. “Этот позорный случай, — отметил Никифоров, — произошел в присутствии большого количества краснофлотцев — дисциплинированно выстроившихся



на палубе, и удивительно, что спорщиков возмущенные матросы не выбросили за борт. За эти художества они... впоследствии угодили в штрафной батальон”.

Поскольку командир корабля капитан 3-го ранга Курилев сказался больным, матросы на руках перенесли его на полубак, посадили в беседку и переправили на “Куйбышев”. Этим они оказали командиру “медвежью услугу”, и впоследствии за преждевременный уход с гибнущего корабля трибунал вынес ему самый суровый приговор» (по Шигину, с. 287). Когда концы стали лопаться, пришлось прибегнуть к более суровому способу.

Этот второй способ заключался в переправе людей связками по девять человек в спасательных кругах по бующему морю. Никифоров был спасен именно этим способом: «До меня за бортом в море уже находилось трое, я прыгнул четвертым. Оставшиеся пятеро готовились на палубе к переправе на палубе. В воде поругивались, вода-то холодная, около 0°... Наконец все девять человек в воде, и нас потянули к кораблю-спасателю. Волна такая высокая, что его и вовсе не видно. Настроение несвеселое, но страха я не испытывал... Веревки вмиг обрезали, и меня, как мешок, спустили по трапу в жилую палубу» (по Шигину, с. 290).

Переправив этими способами на «Куйбышев» 179 моряков, а на «Урицкого» еще 11 (не считая одного спасенного «Разумным»), спасатели на остатках топлива, только-только чтобы вернуться в Полярный, покинули «Сокрушительный». На корабле осталось 15 моряков во главе с командиром минно-торпедной части старшим лейтенантом Аскаревым. Прибывшие к месту аварии тральщики ТЩ 36 и ТЩ 39 ничего не обнаружили.

Возвратимся, однако, к конвоям PQ, точнее, к их закономерностям на протяжении 1941—1942 годов, включая «Дервин». Во-первых, наблюдается отчетливое возрастание количества транспортов в конвоях, с 7 в «Дервин» до



39 в PQ-18. Во-вторых, одновременно возрастают потери в транспортах с одного в PQ-7 до 23 в PQ-17, всего до 50 во всех конвоях PQ. В-третьих, отчетливое нарастание немецких потерь: от двух подводных лодок при атаках на конвой PQ-13 до трех в PQ-18 помимо 20 самолетов: всего при атаках конвоев PQ немцы потеряли только шесть подводок. В-четвертых, возрастает количество американских транспортов в конвоях с одного в PQ-11 до 20 в PQ-16 и PQ-17. В-пятых, вне всякого сомнения, указанные перевозки советская сторона собственными силами не смогла бы осуществить. В-шестых, конвой PQ наряду с транспортами понесли большие потери в кораблях эскорта, включая два крейсера, подлодку и два эсминца. В-седьмых, потери в обратных конвоях QR в транспортах примерно вдвое были меньше, чем на пути в советские порты.

Сходные изменения наблюдаются также среди эскортных сил, а также у нападающей стороны, усилия которой (несмотря на отдельные успехи) не остановили непрерывного наращивания союзной помощи сражающейся России. Что касается перерыва в этом процессе, то он был вызван не противодействием немецкой стороны, а определялся другими причинами.

После боя у Канина Носа в регулярной проводке союзных конвоев наступил длительный перерыв в связи с событиями на Средиземноморском театре военных действий, более важных с точки зрения британского Адмиралтейства. Возникшая ситуация с северными конвоями требовала поисков новых вариантов доставки военных грузов в наши северные порты. После того как в июле 1942 года в Архангельск прорвались четыре британских эсминца с грузом боеприпасов и новыми орудийными стволами взамен расстрелянных на кораблях ПВО «Паломарес» и «Позарика» из эскорта PQ-17, настала очередь транспортных судов прорываться поодиночке.



Из Исландии в августе вышли советские транспорты «Фридрих Энгельс» и «Беломорканал», оказавшиеся в Баренцевом море в разгар операции «Вундерланд» (описана в следующей главе), и тем не менее успешно завершившие свое плавание. Эти одиночные рейсы в условиях радиомолчания сопровождались приключениями, требовавшими неожиданных самостоятельных решений, без надежды на помощь со стороны. Так было на «Фридрихе Энгельсе» (капитан К.В. Касьянчук) при встрече в тумане с вражеским сторожевиком у берегов Шпицбергена, его успешном расхождении с «Шеером» при заходе на Диксон и т.д. Состояние экипажа в этих «приключениях» один из моряков определил «как в очереди на прием к зубному врачу». Тем не менее сами участники капельных рейсов не считали, «что идти в одиночку было опаснее, чем в сопровождении конвоя. Для нас, первыми открывшим движение “по каплям”, скорее наоборот: фашисты ждали более крупную добычу, да и обнаружить идущее в тумане судно им было гораздо труднее, чем конвой, занимающий пространство в десять—пятнадцать квадратных миль».

Подобными событиями отмечен и рейс парохода «Беломорканал» (капитан С.В. Куницкий), включая посадку на мель, расхождение с вражескими силами у Новой Земли и в Карском море, потребовавшими изменения маршрута вместо Диксона на бухту Кожевникова в море Лаптевых и т.д.

В проведении этих рейсов нашим судам везло больше, чем направлявшимся в наши порты из Исландии. Из 23 транспортов под красным флагом, отправленных на запад с конца октября до конца года, погиб только танкер «Донбасс» (капитан В.Э. Цильке). Счастливо избежавший гибели в несчастном конвое PQ-17, 5 ноября он наткнулся на отряд немецких эсминцев, отбивался до последнего снаряда, и после ожесточенного боя лишь четырнадцать моряков из его экипажа (включая капитана) оказались в плену.



В ноябрьских рейсах из Исландии из 13 транспортов три вернулись в обратном. Судьба остальных распределилась поровну — половина пришла в советские порты, половина погибла. Таким образом, наблюдается большая разница в потерях у судов в направлении к Исландии и во встречном направлении. Скорее всего, это объясняется активностью немецкой разведки на этом острове, где для нее сложилась благоприятная обстановка.

Едва ли не самая тяжкая доля из их числа выпала нашему пароходу «Декабрист» (капитан С.П. Беляев) ... После потопления вражескими торпедоносцами у острова Надежды (Шпицберген) до суши добралась лишь одна шлюпка (из четырех) с девятнадцатью моряками, которые за исключением троих, один за другим погибали на негостеприимном арктическом побережье. Оставшиеся в живых, пережив зиму, были вывезены немецкой подводкой, проводившей разведку перед созданием немецкой метеостанции на острове.

Особое положение в военно-морской истории Великой Отечественной войны занимает участие судов Морфлота в составе союзных конвоев на Северном ТВД. Количество наших судов было недостаточно для перевозки грузов от союзников, которые приступили к организации специальных конвоев по опыту еще Первой мировой войны. Первое же советское транспортное судно «Чернышевский» (водоизмещением 3600 т) принявшее участие в конвое зимой 1941—1942 годов в конвое PQ-7 из 11 транспортов, оказалось самым малым среди остальных. В дальнейшем количество наших судов в союзных конвоях существенно возрастало до пяти (PQ-16), и лишь однажды — до шести в PQ-18, из которых два («Сталинград» и «Сухона») были потоплены противником в сентябре 1942 года. Это были первые потери наших судов на пути в советские порты, хотя ранее наши суда в таких плаваниях лишь получали повреждения («Старый большевик» из PQ-16 и танкер



«Азербайджан» в PQ-17). Главная претензия союзников к нашим судам состояла в их тихоходности, поскольку они задерживали движение караванов.

Однако первая гибель нашего транспорта при плавании в союзные порты произошла еще в марте 1942 года — это была «Ижора», отставшая от конвоя QR-8, направлявшаяся на запад. Видимо, не случайно позднее ее судьбу разделили «Киев» (в конвое QR-10), «Циолковский» (QR-11), «Родина» (QR-13) и «Кузнец Лесов» (QR-15). К отмеченным пяти, со стартом так называемых «капельных рейсов» (плаваний в одиночку без связи в эфире и прикрытия военными кораблями) к началу 1943 года добавились еще три судна (танкер «Донбасс» и сухогрузы «Уфа» и «Красный партизан»). Для подобного рейса предназначался и транспорт «Шюрс», погибший на немецкой мине в Печорском море в октябре 1942 года. В подобном плавании, но уже направляясь в советские порты, при воздушном налете погиб транспорт «Декабрист», и в итоге количество погибших наших транспортов в походах между нашими и союзными портами составило всего 11 судов из 27 участвовавших к сентябрю 1942 года. Если же учесть 20 участников капельных рейсов с их минимальными потерями, всего перевозку грузов от союзников проводили 47 наших судов, из которых погибло менее четверти. Очевидно, взаимодействие с союзниками позволило нам максимально использовать ограниченные возможности нашего транспортного флота на Севере, где не случилось чего-либо похожего на Таллинский прорыв на Балтике или массовой гибели судов от авиации противника, как на Черном море. Вместе с тем перевозка грузов по ленд-лизу нашими 47 судами на фоне других участников этой грандиозной морской транспортной операции на Севере в 1941—1945 годах в количестве 738 транспортов, доставивших свыше 4 млн т вооружений, топлива и продоволь-



ствия, не выглядит внушительной, отражая наши реальные возможности того времени. Кстати, и наши потери в судах оказались существенно выше, чем у иностранцев, где они составляли, по официальным данным, лишь до 7 %. Определенно союзные моряки больше ценили достоинства наших экипажей, чем судов. Руководство страны — наоборот.

Ближний каботаж, традиционный для Севера, также отличался своими особенностями, прежде всего из-за плохих транспортных условий на суше, которые оставались такими же и в военную пору. Как правило, в каботажных плаваниях использовались сравнительно небольшие суда, несопоставимые по размерам и тоннажу с участвовавшими в союзных конвоях, а грузопоток в каботаже оставался в сравнении с дальними морскими перевозками небольшим. В частности, снабжение морской пехоты, удерживавшей в 1941—1944 годах важнейшие позиции на полуостровах Средний и Рыбачий, проводилось в основном мотоботами и сравнительно небольшими судами, мобилизованными из рыболовного флота.

Тем не менее события каботажного плавания по-своему показательны для сопоставления в рамках происходившего на ТВД в 1941—1945 годах, тем более что они при активном противодействии противника проходили как в одиночку, так и в составе конвоя. Неудивительно, например, что первые потери произошли в Белом море на морских коммуникациях, соединяющих Архангельск с Кандалакшей, по которым происходила переброска войск на Карельский фронт. Здесь 18 августа 1941 года вскоре после отхода из Кандалакши подорвался на mine грузопассажирский пароход «Поморье», водоизмещением около 1000 т, с которым погибло 60 человек экипажа и пассажиров. 18 октября немецкая подлодка U-132 потопила пароход «Аргунь» у маяка Городецкий в Горле Белого моря, при воздушном налете та же участь постигла у мыса Харлов



10 июля 1942 года пароход «Випера», дедвейтом 3500 т, в сопровождении двух кораблей эскорта направлявшегося из Кольского залива в Архангельск на установку дополнительного оборудования. Видимо, к потерям в каботажных операциях следует отнести и гибель спасательного буксира «Шквал» от немецкой мины.

Результаты конвоев PQ в 1941—1942 годах в количественных показателях выглядят весьма солидными, даже несмотря на значительные потери. В них участвовало 739 транспортов, из которых противник пустил на дно 62, или 7,8 % от общего количества. В обратных конвоях QR из 739 транспортов было потоплено 28, или 3,8 %. Этими конвоями в наши порты было доставлено 24 400 автомашин (ушло на дно с погибшими транспортами 8422), 3276 танков (потеряно 1226), 2665 самолетов (соответственно, 656), 614 664 т боеприпасов и военного имущества (утрачено 232 433 т), жидкого горючего 69 483 т (из которого ко дну пошло 7373 т), не считая продовольствия, в котором наша страна испытывала серьезные затруднения, в связи с потерей территорий, производящих основную массу сельхозпродукции. Читатель сам в состоянии оценить приведенные цифры, сравнив их с потерями на советско-германском фронте по известному изданию «Гриф секретности снят».

По случаю наступающего Нового 1943 года выдающийся американец, знавший о войне на суше и на море не понаслышке, прислал советскому народу, изнемогавшему в схватке с фашизмом, свои поздравления, в котором были такие слова: «Вы спасли мир от сил варварства в 1942 году, оказывая сопротивление одни, почти без помощи. К концу года были предприняты наши первые усилия...» Эти слова полностью относятся и к нашим морякам и полярникам начала Великой Отечественной, а также к участникам союзных конвоев независимо от флага.



Глава 4

ВОЕННЫЕ ЧУДЕСА В СТРАНЕ ЧУДЕС

«С момента начала войны между Японией и США возник проект установления регулярного судоходства и осуществления рейсов военных кораблей и торговых судов по Северному морскому пути между Японией и Германией, чтобы таким образом противодействовать блокаде союзников. Для этого немецкие военные корабли должны были оказать давление на советский флот в Карском море» (Майстер, с. 199). Попытка осуществления подобного замысла на практике вылилась в операцию «Вундерланд» («Страна чудес»). Словно оправдывая свое название, эта операция выглядит классической авантюрой по совокупности причин:

1) немцы не располагали прогнозом ледовой обстановки, когда возможности боевых кораблей в ледовых условиях становились непредсказуемыми,

2) у них практически отсутствовала радиоразведка в акватории Карского моря, поскольку специалисты кригсмарине еще не расшифровывали наши коды, применяемые в ГУ СМП,

3) наконец, удаленность Карского ТВД от немецких баз в Северной Норвегии.

Единственный плюс для кригсмарине — советское командование, несмотря на весь предшествующий опыт осуществления плана «Барбаросса», пребывало в уверенности в невозможности подобной авантюры, что на языке военных называется неверной оценкой возможностей противника. Стратегические просчеты обеих сторон предстояло исправлять на тактическом уровне нашим морякам и полярникам нижнего звена, что привело к целой серии таких чудес, которые до настоящего времени не получили своего объяснения.



Правда, в окончательном виде «Вундерланд» ставил целью лишь парализовать советское судоходство на западном участке Северного морского пути путем уничтожения транспортных судов с востока, как предполагали немцы, с грузами от союзников. Разведка кригсмарине не смогла подтвердить или опровергнуть японскую информацию о прохождении Берингова пролива 1 августа мощным конвоем в составе четырех ледоколов и 19 транспортов, но ожидала появления этих судов спустя три недели или месяц в Карском море. Какой-то умник из разведки кригсмарине посчитал Амдерму возможной заменой Мурманска и Архангельска из-за близости ее к Воркутинской магистрали и удаленности от воздействия бомбардировщиков люфтваффе. Немцы даже предполагали, что этот арктический порт с его ограниченными возможностями соединяется железнодорожным путем с Воркутинской магистралью, что можно было легко проверить воздушной разведкой, — по каким-то причинам не проверили.

Подводным лодкам отводилась вспомогательная роль, в основном в качестве ледовых разведчиков и отвлекающих сил, поэтому их было выделено всего три: U-601 (командир капитан-лейтенант Грау), U-251 (капитан-лейтенант Тимм) и U-255 (капитан-лейтенант Хармс). Непосредственно «Вундерланду» в прилегающих водах на западе предшествовала целая серия отвлекающих маневров, с целью до последнего момента скрыть ее главную задачу, что в значительной мере немцам и удалось. В частности, U-601 в поисках разбежавшихся судов конвоя PQ-17 27 июля уничтожила артиллерийским огнем две летающие лодки на рейде полярной станции Малые Кармакулы и частично разрушила саму полярную станцию. Получив приказ на передислокацию к мысу Желания, Грау вблизи Белушьей губы еще 1 августа утопил транспорт «Крестьянин» с грузом угля, с которым погибло пять человек, дав возможность остальным добраться на шлюпке до жилых мест.



Совсем иначе развивались события в Печорском море при нападении U-209 (командир капитан-лейтенант Х. Бродда) на караван барж у острова Матвеев 17 августа, когда были потоплены две баржи с грузом обмундирования и людьми и уничтожены суда-буксировщики, направлявшиеся из Хабаровска в Нарьян-Мар. Особо в документах Архангельского архива со слов спасшихся отмечено следующее: «Всплывшая на поверхность подводная лодка в упор расстреливала из пулеметов спасавшихся впласть людей. Всего погибло 305 человек, из них: судовой команды — 17 человек, пассажиров из местного населения — 17 человек, вольнонаемного состава лагеря — 23 человека, заключенных — 245 и освобожденных от заключения 3 человека. Спасено 23 человека, из них 2 заключенных» (Северные конвои, 2000, с. 264).

Необходимо отметить, что подобные действия экипажа немецкой подводной лодки имели место еще до появления известного «приказа “Лакопия”» от 17 сентября 1942 года по подводным силам кригсмарине, объявившего, что «спасение людей противоречит основополагающим правилам ведения войны, в которой корабли и команды противника подлежат уничтожению». Как известно, в любой войне среди командиров противостоящих сторон существуют примеры как прямого одичания, так и определенного стремления к ограничению такового по отношению к противнику. Немецкие подводники в этом отношении не были исключением, хотя вместе с остальными участниками руководствовались правилами неограниченной войны на море. Несомненно, капитан-лейтенант Бродда должен был бы предстать перед судом как преступник, но его подлодка со всем экипажем спустя десять месяцев была утоплена американскими ВМС у берегов Гренландии. Вместе с тем морская война в Арктике, оставаясь неограниченной, дает примеры, когда немецкие подводники избегали предна-



меренного истребления спасавшихся людей. Тем не менее в сентябре 1943 года появился приказ о потоплении судов-спасателей, хотя такие случаи были известны еще со времен PQ-17 («Зафаран»).

В августе 1942 года активность немецких подводных сил у берегов Новой Земли возрастала с каждым днем. 20 августа Т-39 и Т-58 (вооруженные рыболовецкие тральщики) отогнали U-209 и U-456 (капитан-лейтенант Тейчерт) от входа в Белую губу. Видимо, эти лодки позднее безуспешно атаковали у полуострова Гусиная Земля СКР-18 (ледорез «Литке», командир С.В. Гудин). Такая активность подлодок противника у западного побережья Новой Земли не могла не привлечь внимания наших военных, особенно после атаки утром 25 августа U-255 (командир Хармс) полярной станции на мысе Желания. Это нападение произошло настолько неожиданно, причем в условиях скверной видимости, что наши полярники не поняли, происходил ли обстрел с надводного судна или подводной лодки, хотя станции был причинен минимальный ущерб. Неудивительно, что «предприимчивый командир подводной лодки при возвращении заработал себе этим хороший выговор» (Майстер, с. 209). Эти опасения в руководстве кригсмарине были тем обоснованней, что «Шеер» 18 августа с трудом избежал встречи с советскими судами, совершавшими одиночное плавание из Исландии, у северных предслов Новой Земли, в значительной мере благодаря радиолокатору, которыми не обладали советские суда.

Тревогу должно было вызвать у нашего командования исчезновение в Карском море 19 августа транспорта «Куйбышев», сообщившего открытым текстом время прибытия к Диксону и потопленного U-601. Это судно не успело сообщить о нападении подводной лодки, и место его гибели на мелководье было обнаружено позднее по мачте, возвышавшейся над морем, и шлюпке с трупами двух моряков на одном из островов поблизости. Несомненно, признаки



нарастания угрозы нападения уже вырисовывались, но не получили должной оценки с нашей стороны.

Только 24 августа Папанина (представителя Государственного Комитета Обороны) посетил старший морской офицер военной миссии Великобритании Монд. «По сведениям нашей разведки, — сказал Монд, — несколько дней назад фиорды Северной Норвегии тайно покинул “Шеер”. Наши самолеты потеряли его из виду, и мы не знаем, где он находится сейчас.

Я немедленно поставил в известность командование Северного флота и отправил на Диксон А.И. Минееву (начальнику морских операций западного сектора Севморпути. — В.К.) телеграмму, в которой сообщал, что, возможно, на арктических коммуникациях появится вражеский рейдер, и требовал принять меры предосторожности. Штаб сразу же оповестил об этом все суда в море и береговые полярные станции» (Папанин, с. 289). Поскольку наметилось очевидное опоздание в принятии мер с нашей стороны, его объяснение у представителей гражданского и военного ведомств существенно расходится.

По объяснению командующего Северным флотом адмирала Головки, после атак немецких подводок 21 августа у Белушней губы (Новая Земля) «сутки спустя мы предупредили руководителей Главсевморпути о возможном появлении надводного вражеского рейдера у Новой Земли» (Головки, с. 124—125). Правда, Головки тут же приводит важное уточнение: «Сведения о том, что крупный надводный корабль противника находится уже в районе внутренних арктических коммуникаций, флот получил только спустя полутора суток после появления его там» (Головки, с. 124—125). Авторы монографии «Краснознаменный Северный флот» вообще не касаются проблемы предвидения действий немецкой стороны, как и крупнейший специалист по истории Арктики советского времени М.И. Белов в четвертом томе



«Истории открытия и освоения Северного морского пути». Получается, что в истории с рейдом «Шеера» прав оказался И.Д. Папанин, предвидевший подобный разворот: «Николай Герасимович, — просил я наркома Военно-Морского флота адмирала Кузнецова, — отмените приказ о демонтаже батареи, оставьте пушки на Диксоне.

— Эти пушки нужнее на передней линии обороны, а у вас они год без пользы стоят.

Я понимал, что Кузнецов действует в интересах фронта, но согласиться с ним полностью не мог. Штаб Северного флота прислал на Диксон отряд артиллеристов-монтажников, подогнал туда СКР «Дежнев» и баржи, и моряки начали готовить пушки к отгрузке» (Козлов, Шломин, с. 283). Все дальнейшее является иллюстрацией того, как адмирал с церковно-приходским образованием (но на своем месте), оказался провидцем там, где спасовали его несомненно более образованные и, главное, обладавшие воспитан опытом оппоненты. Как обычно, ошибки руководства исправляют, не жалея себя, рядовые: так было на суше в 1941-м, повторилось в конвое PQ-17, так же получилось в Карском море в августе 1942 года.

Тем временем немцы продолжали отвлекать внимание наших военных от Карского моря, где предстояло развернуться основным событиям операции «Вундерланд», для чего приступили к бомбежкам Архангельска, результаты которых в документах обкома ВКП(б) отражены следующим образом: «При воздушном налете противника на город Архангельск ночью с 24 на 25 августа сброшенными зажигательными бомбами вызван ряд пожаров, которыми уничтожены Капальная и Трикотажная фабрики, 65 домов, 23 других строения. Кроме того, фугасными бомбами причинены серьезные повреждения телеграфной, телефонной и трамвайным линиям. Убиты 51 и ранены 102 человека. Благодаря принятым мерам большинство очагов пожаров



ликвидированы в начале их возникновения и наиболее крупные пожары были потушены к 6 часам утра 25 августа» (Северные конвои, 2000, с. 264—265).

Рядовые архангелогородцы воспринимали бомбежки эмоционально, однако не теряя рассудка, что важно для военных условий. Вечером 24 августа молоденькая учительница Зина Щеголихина приготовилась высаживаться с рейсового пароходика на Красную пристань в центре Архангельска: «А там вдруг из громкоговорителей несется: “Воздушная тревога! Воздушная тревога!” Быстро появляется трап. Пассажиров торопят с выходом, предлагают немедленно пройти в бомбоубежище... Первые, кто открыл туда дверь, отпрянули. Бомбоубежище была загажено и оттуда шла ужасная вонь. Тогда нас заставили лечь с правой стороны управления порта. Здание дрожит, около нас падают осколки зенитных снарядов. Страшно. Земля сырая. Кто-то пытается встать, но нас опять заставляют лечь. Кажется, здание рухнет и погребет всех под собой. Но, удивительно, многие считают, что эта тревога учебная.

Вдруг стало светло. Это зависли яркие “фонарики”, осветительные и зажигательные бомбы. Они медленно пускались на город. В глубине города вспыхнуло огромное пламя, а потом раздался страшный взрыв. По-моему, это территория канатной фабрики. Через несколько минут в разных частях города появляются новые очаги пожаров и слышны глухие разрывы фугасных бомб... Там мой дом! Вдруг разбомбили?

Лишь около четырех часов утра объявили отбой воздушной тревоги. После шестичасового лежания на земле едва стою на ногах, но тревога за родных заставляет спешить... Не успела дойти до дома, как загудели сирены, и снова воздушная тревога. Опять гул самолетов, хлопки зениток. Улица опустела. Дежурные опять пытаются задержать меня... Подхожу к калитке. Постояла с закрытыми глазами, наконец, вошла во



двор. Там, дрожа от страха, сидят на узлах мама и сестра... За нашим домом сгорело много построек. Исчезли многие дома на улице Холмогорской» (Барашков, с. 114). Кинооператор Владислав Микоша, снимавший борьбу горожан с пожарами, стал свидетелем другой сцены: «Мое внимание привлек Дом профсоюза моряков, на нем во весь фасад висел огромный портрет Сталина. Из окружавших окон языки пламени со всех сторон набросились на его лицо, и оно, к моему ужасу, будто бы от страшной боли в судорогах, наморщив лоб и брови, стало корчиться, а рот из-под охваченных пламенем усов зывал о помощи» (там же, с. 115).

Между тем в самом центре Карского моря операция «Вундерланд» приближалась к своей кульминации. Поскольку боевое столкновение сторон происходило на фоне очевидных взаимных упущений, в мемуарах и позднейших исследованиях эти события представлены в очевидной попытке представить свои действия в выгодном свете.

«Шеер» оставил Нарвик еще 15 августа с эскортом из четырех эсминцев, с которыми расстался у острова Медвежий. Отсюда он направился к северным пределам Новой Земли, где спустя трое суток встретился с У-601, сообщившей командиру «Шеера» капитану 1-го ранга Мендсен-Болькену сведения о ледовой обстановке. Продолжив поход в центральную часть Карского моря и встретившись с многочисленными ледовыми полями, к своему удивлению, он убедился в отсутствии активного судоходства. Молчал и эфир на волнах советских станций. Ничего не подозревавшее советское руководство между тем отправило с Диксона еще 18 августа конвой из восьми транспортов и двух танкеров в сопровождении двух ледоколов («Красин» и «Ленин» с английским танкером «Хопмаунт») в направлении пролива Вилькицкого без какого-либо воздушного или военного сопровождения. Уже 20 августа немецкий корабельный воздушный разведчик «Арадо» обнаружил конвой в районе острова Кравкова,



и в другой ситуации судьба конвоя могла бы оказаться трагической. Однако немцы неверно определили направление его движения, а кроме того, явно путались в оценке непривычной обстановки, прежде всего ледовой, так что практически трехдневные воздушные разведки не привели к конкретному результату. Кроме того, Мендсен-Болькен получил от своего командования сведения о приближении каравана с востока, и, казалось бы, все его усилия должны были бы быть направлены к проливу Вилькицкого, чего, однако, не произошло по совокупности опять-таки сугубо арктических причин, включая туман, не позволявший немцам определить даже собственное местоположение. В результате они теряли драгоценное время вместе со своим воздушным разведчиком, который, потерпев аварию, был уничтожен огнем с борта «Шесра». По сути, немецкое руководство на исходе августа должно было расписаться в неготовности в использовании крупных надводных кораблей в условиях Арктики, но им повезло — у острова Белухи в архипелаге Норденшельда в полдень 25 августа с улучшением видимости сигнальщики «Шесра» увидели одинокое советское судно.

Практически одновременно на Диксоне с «Сибирякова» было принято сообщение о встрече с неизвестным военным кораблем, текст которого в разных изданиях несколько отличается, оставаясь однозначным по сути: в Карском море — противник, что однозначно раскрывало суть операции «Вундерланд». Первым переговоры противников опубликовал Е.М. Сузюмов, находившийся в это время на Диксоне в штабе морских операций: «В 13.17 Диксон и другие арктические радиоцентры приняли от “Сибирякова” тревожную радиogramму. Радиист сообщал, что впереди обнаружен неизвестный крейсер, и просил следить за ними.

В 13.27 было получено новое сообщение: “Крейсер запрашивает состояние льда”; “Сибиряков” повернул к берегу...



В 13.34 с “Сибирякова” передали, что крейсер идет его же курсом, гонится за ним, запрашивает клотиком состояние льда, предлагает спустить флаг.

В 13.38 с “Сибирякова” сообщили, что крейсер назвал себя “Сисияма”...

В 13.47 радист “Сибирякова” передал: “Ну, началась канонада”.

В 13.48 новое короткое сообщение: “Нас обстреливают”.

В 13.55 связь с радиостанцией “Сибирякова” оборвалась».

В этом коротком репортаже отражена вся суть безнадежного сражения старенького ледокольного парохода (вооружение четыре 76-мм и две 45-мм пушки) против своего грозного противника.

Сведения немецкой стороны в основном подтверждают эти события, одновременно сообщая важные детали: «“Сибиряков” немедленно повернул к берегу острова Белуха и очень удачно замаскировался с помощью дымовых шашек, одновременно открыв огонь по немецкому крейсеру из всех орудий. “Адмиралу “Шсеру” удалось вторым залпом попасть в цель. Всего было произведено шесть залпов из 280 мм орудий, из них половина — обеими башнями. В советский ледокол попало, видимо, четыре снаряда, и он после некоторого маневрирования потерял ход. “Адмирал Шсер” в 12.45 прекратил огонь... а “Сибиряков” продолжал стрелять, охваченный пламенем, но не добился попаданий. Наконец, в 13.15 русское судно затонуло на ровном киле; “Адмирал Шсер” спустил шлюпку, которая спасла 21 человека» (Майстер, с. 205).

По рассказу спасшегося боцмана А.Т. Поплавского, «они накрыли нас своими снарядами. На корме орудия и расчеты снесло. На носу загорелось горючее. На корме были артиллерийские погреба, под самой деревянной палубой



хранились снаряды. И они не взрывались, а просто летели оттуда. ... На правом борту собралась группа людей. Я подошел туда, там оказался и капитан Качарава. Был он сильно ранен... в одной тельняшке. Нашел фуфайку, надел на него и нагрудник... Я смотрю — дело безвыходное. Или здесь гореть, или что-то надо делать. Вокруг всего судна горел бензин... Горит радиорубка. И из машинного отделения тоже пламя. Все это рядом со шлюпкой... Всего в шлюпке оказалось девятнадцать человек — половину из них пришлось спускать только на носилках. Кто был легко ранен, сам сходил. Не помню, ставили ли мы штормтрап. Мы ведь от воды недалеко были, скорей всего, что спускались по концам... Когда катер «Шеера» подходил к нам, то задача у нас стала такая — ликвидировать все документы, которые были с собой. Уговорились не говорить, что с нами капитан... Когда подошел катер и стал нас забирать, в это время «Сибиряков» начал тонуть. ...Насчет того, что носовая пушка еще долго вела огонь — это так... Носовые пушки были дальше от разрушений, поэтому они стреляли дольше» (Правда Севера, 11 ноября 1986 года).

В безнадежном бою экипаж «Сибирякова» и его командование сделало самое главное — ценой собственной гибели раскрыло операцию «Вундерланд», тем самым обрекая ее на провал. Отметим, что моряки «Сибирякова» вели огонь и радиопередачу вплоть до гибели судна, а в плену не выдали своего раненого капитана Качараву, лишив тем самым противника источника важнейшей информации.

Сообщение о гибели «Сибирякова» и присутствие «Шеера» на трассе Севморпути вызвало переполох у всех, кто отвечал за возникшую ситуацию, тем более что реально противопоставить немецкому «карманному линкору» было просто нечего. Тут же после гибели «Сибирякова» Папанин (понимая, чем для него может обернуться разгром каравана в Карском море) напрямую обратился к Сталину с жалобами



на отсутствие защиты со стороны Северного флота. Соответственно, 26 августа, по Головки, «в 20 часов 36 минут я доложил о мерах, принимаемых нами для защиты арктических коммуникаций... 27 августа в 1 час 5 минут командир наблюдательного поста Новый Диксон... доложил: "В трех милях на запад с моря приближается неизвестный военный корабль"» (Головки, с. 128—129). Таким образом, защита Северного флота просто не успевала, и полярникам Диксона оставалось полагаться на собственные силы. Приказ о вывозе орудий тем самым терял силу, хотя батарея 130-мм пушек была уже погружена на баржу, а две 152-мм пушки-гаубицы старшего лейтенанта Н.М. Корнякова в готовности для погрузки на СКР-19 (он же «Дежнев») находились на причале. К моменту появления «Шеера» полярники успели эвакуировать детей и женщин на промысловое становище на реке Лемберовка, подготовиться к уничтожению документов Штаба морских операций и привести в боевую готовность ополчение из 60 стрелков с двумя пулеметами. В любом случае, силы атакующих и обороняющихся были несопоставимы ни по численности, ни по огневой мощи.

В создавшемся положении командир «Шеера» имел все основания попытаться «захватить остров Диксон внезапно, чтобы взять там пленных и ценные военные материалы» (Майстер, с. 206). Правда, непонятно, о какой внезапности могла идти речь, если вечером 25 августа немцы перехватили текст предупреждения с Диксона: «Всем, всем. В районе берега Харитона Лаптева появился вспомогательный крейсер противника». Почему-то Майстер считает, что «русские не могли себе представить ясно судьбу ледокола («Сибиряков». — В.К.) и действия немецкого «вспомогательного крейсера» (Майстер, с. 205). Единственно, в чем ошибались на Диксоне, это в оценке противника, принимая «карманный линкор» за вспомогательный крейсер. Важным недостатком замысла Мендсен-Болькена было отсутствие



воздушного разведчика и надежной морской карты, тем не менее для осуществления своих намерений он собирался высадить на остров 160—180 десантников.

Для этого «сразу же после полуночи 27 августа был совершен прорыв во внутренний рейд порта Диксон. Русская радиостанция, находившаяся там, сообщила немедленно о том, что приблизился немецкий крейсер, но “Адмирал Шеер” заглушал передачу. Видимость опять ухудшилась, что очень мешало опознавать советские корабли, стоявшие в порту. “Адмирал Шеер” открыл огонь по советскому ледоколу “Таймыр” и по танкеру “Валериан Куйбышев”. Оба советских судна были вооружены и открыли ответный огонь, при этом танкер вел точный и быстрый огонь, а “Таймыр” ставил дымовую завесу. Затем открыла огонь еще одна, до сих пор неизвестная береговая батарея, находившаяся на континенте напротив острова Диксон, так что “Адмирал Шеер” был вынужден два часа спустя прекратить бой. В оба русских судна имели место попадания, вследствие которых танкер взорвался и затонул. В немецкий крейсер попаданий не было, однако удачное задымление “Таймыра” помешало продолжить действия в районе порта, и из-за этого пришлось отказаться от высадки десанта. Советская береговая батарея выпустила около сорока снарядов, которые ложились рядом с целью. “Адмирал Шеер” прошел вдоль острова, лег на обратный курс и с запада повернул на север, обстреливая при этом расположенные на острове Медвежьим гидрографические знаки, маяки и радиопеленгаторы. Вслед за этим он обстрелял радиостанции и другие здания на острове, используя при этом всю артиллерию; в это время советская береговая батарея снова начала действовать, но она не добилась попаданий... Всего немцами было выпущено 77 снарядов тяжелой, 153 средней и 226 снарядов зенитной артиллерии. Советская береговая артиллерия стреляла с расстояния 13 км, однако снаряды падали от 500 до 2000 м



от цели. Огонь, видимо, велся из 130-мм орудий» (Майстер, с. 206—207).

С советской стороны описанные события выглядят существенно иначе. Никакого прорыва на внутренний рейд Диксона не было. Корабль противника лег на обратный курс, обходя остров Диксон с запада, оказавшись к 3 ч. севернее острова, причем избегая обстрела нашими тяжелыми орудиями на почтительном расстоянии. Командование «Шесера» не смогло правильно опознать наши суда, вооруженные лишь 76-мм пушками для защиты от нападения подводных лодок, не способные нанести существенный вред закованному в броню противнику. Между островом и материком находились три судна, из них наибольшее — ледокольный пароход «Дежнев» водоизмещением 7300 т, после вооружения (по четыре орудия калибра 76 и 45 мм, не считая двух пулеметов и стеллажей для глубинных бомб) превратившийся в СКР-19. Вооружение других судов — пароходов «Революционер» и «Кара» — не меняло сложившегося соотношения сил, но само присутствие последнего судна несло опасность для обороняющихся из-за груза в 250 т взрывчатки, о чем немцы, к счастью, не знали. Обладая командир «Шесера» этой информацией, нападение на Диксон имело бы совсем иной исход — но он не обладал... Смелость при отсутствии разведанных превращается в наглость.

Наибольшие потери достались СКР-19, на котором в артиллерийской дуэли с «Шесером» погибло пять моряков и еще два скончались позднее, не считая многочисленных раненых. Опасаясь затопления от вражеских снарядов, наши моряки отвели судно на мелководье, где оно легло на грунт. По словам командира СКР-19 А.С. Гидулянова, после боя его корабль представлял собой сплошное «исковерканное железо. Местами вздыбленная палуба. Зияющие пробоины в борту. Убитые, раненые. Но никакой паники... Исключительно оперативно, без суеты, доктор Ю.Б. Брен,



развернув в кают-компании лазарет, оказывает помощь раненым. Вся боцманская и аварийная команды... деловито занимаются исправлением повреждений». Много позже поэтесса отдала должное и заступникам Диксона, и опростоволосившимся адмиралам:

И мальчик мой, припав к орудию,
Кровь сплевывая вместе с матом,
Ты знал: на страшной жатве трудимся
За посевную в сорок пятом!..

...

И на обледенслой палубе,
Грызя зубами лед соленый,
На миг увидел ты, как падает
Отвесно — счастья луч зеленый.

«Счастья луч зеленый» по праву достался и артиллеристам старшего лейтенанта Корнякова, чьи пушки были практически подготовлены для погрузки на «Дежнев», а не для боя. По воспоминаниям ее командира, «наша батарея находилась на причале, тракторов исправных не было, поэтому два своих орудия мы развернули на узкой (15 на 40 метров) площадке, соединяющей главный причал с берегом. На этой непригодной для огневой позиции площадке нельзя было даже укрепить сошки орудий... После первых же выстрелов станины орудий проломили бревна основания узкоколейки. Поэтому перед каждым выстрелом надо было поджать вперед, подложить сзади станины какой-либо лесоматериал, и только тогда ЗИС-5... накатывал орудие». Останавливаясь на сугубо технических деталях, сам Корняков вместе со своими батарейцами, не растерявшись, действовал сугубо по обстановке, не оставив в своих воспоминаниях места для переживаний. Артиллеристы в своих действиях были настолько стеснены, что часть



ранений (к счастью, на батарее не оказалось погибших) была получена при откатах пушек. В таких условиях мог действовать только настоящий воин!

По опыту встречи с «Сибиряковым» немецкие моряки догадывались о характере сопротивления, которое могло ожидать их на Диксоне, не имея представления о характере обороны острова. Наиболее неприятным сюрпризом для них оказались именно 152-мм пушки батареи Корнякова. На мостике «Шесера» великолепно знали о том, что орудия этого калибра решили участь их «систершип» «Адмирала Шпес» в знаменитом бою у Ла-Платы в Южной Атлантике в декабре 1939 года, о чем руководство кригсмарине каждый раз напоминало командирам надводных кораблей, отправляя их в дальний поход. Понятны трудности командира «Шесера» в принятии решения, оказавшегося в дымовой завесе под всплесками наших снарядов, в калибре которых он, как опытный профессионал, не мог ошибиться. И когда над островком Конус в проливе между Диксоном и материком с его топливной базой после падения немецкого снаряда к небу поднялся столб угольной пыли и дыма, Мендсен-Болькен мог считать свою задачу выполненной.

В рассказах старых полярников присутствует еще фактор дезинформации, возможно, сыгравший свою роль. Об этом рассказано в книге Н. Елагина «Побратимы Арктики» со слов известного полярного летчика А.Т. Стрельцова: «Весь день 26 августа опять летали, ночевали в Усть-Тарее на реке Пясинс. ...На исходе светлой ночи взлетели и пошли на Диксон. Вдруг радист зовет меня и протягивает листок радиогаммы. Читаю, и в толк взять не могу: "Командиру авиаотряду капитану Стрельцову. Срочно сообщите, когда намерены быть в Диксоне. Начальник штаба морских операций Западной Арктики Минеев"».

Мать честная! Совсем они там с ума посходили — можно ли давать такой текст в открытую, когда идет война, и враг



не дремлет! Да еще зачем-то понадобилось упоминать мое воинское звание, авиаотряд упоминать!.. Извертели листок в руках, покумскили, хотели было ответить пиффровкой, как полагается, но подумали: раз начальство тебя раскрывает, значит — время не ждет... Ну и отбили открытым текстом, что через сорок минут предполагаем быть на Диксоне. И подпись — капитан Стрельцов.

Подлетаем к Диксону и глазам своим не вверим: все в черном дыму, повсюду следы разрушений, огромные воронки от снарядов, горят какие-то постройки, полыхает угольная база на острове Конус.

Летчики тут же получили задание проследить следование «Шесера», не приближаясь к нему на дистанцию огня, что и выполнили. Сам Стрельцов так резюмирует описанный эпизод: «Выходит, желая напугать гитлеровцев, Диксон пошел на военную хитрость. Рассчитывая на то, что немцы внимательно прослушивают эфир, Минсев вселел открыто передать «сверхсекретную» депешу... Видимо, Мендсен-Большен все так и воспринял... Этот момент и стал кульминацией провала всей операции “Вундерланд”!» (там же).

Ее итоги обе стороны оценили каждая по-своему. Немецкий адмирал Ф. Руте считал, что «“Шеер” потопил мужественно и искусно сопротивлявшийся большой ледокол (очевидно, старенький «Сибиряков» водоизмещением 1400 регистровых тонн. — В.К.), и повредил еще один ледокол (“Дежнев”. — В.К.), а также ряд других судов при обстреле им крупной базы Диксон 27 августа». Реально потери нашей стороны — ледокольный пароход «Сибиряков» и поврежденный «Дежнев» (отремонтирован через две недели), не считая нескольких сбитых радиомачт и знаков гидрографической обстановки, а также сгоревшего угольного склада на Конусе. Как написал великий сатирик М.Е. Салтыков-Щедрин по поводу одного медведя — от него зверства ждали, а он чижики съел.



«Преклоняюсь перед мужеством и героизмом полярников — экипажа и персонала научной станции на борту “Сибирякова”, экипажей “Дежнева” и “Революционера”, артиллеристов и портовиков Диксона, — отметил позднее адмирал Головкин. — Все они исполнили свой долг советских патриотов. Отпор, который они дали, сорвал планы гитлеровцев» (Головкин, с. 127—128). Правда, по мнению штатского историка, отпор должен был дать Северный флот — но чего на войне ни случается! У полярников и в мирной жизни отступать некуда, да и куда им было бежать со своего Диксона?..

Вскоре именно так и произошло с персоналом полярной станции на острове Уединения, к счастью, без потерь в людях. Кроме пяти зимовщиков на острове находились строители, занятые постройкой гидрографических знаков, завезенные «Сибиряковым» в его первом рейсе с Диксона, еще до появления «Шеера» в Карском море. Станция (начальник аэролог П.И. Жуковский) вела обычную работу по обеспечению метео- и ледовой обстановкой Штаб морских операций на Диксоне. Естественно, немногочисленное население станции после событий в Малых Кармакулах, мысе Желания и на Диксоне находилось в состоянии напряженного ожидания. Между тем крохотный мотобот «Мурманец» (капитан Котцов), закончив операции по спасению участников конвоя PQ-17, после ухода «Шеера» был направлен в Карское море в качестве ледового патруля. Выполняя свое задание, 6 сентября он посетил полярную станцию на острове Домашнем, где зимовали всего два человека во главе с известным полярником Б.А. Кремером, что для крохотной зимовки стало важным событием, тем более что экипаж бота ввел оторванных от Большой земли зимовщиков в курс происходивших событий, а главное, поделился с ними своими скромными запасами продовольствия, в которых они испытывали отчаянную нужду. Это не говоря



о контактах с людьми из Большого мира, что нетрудно понять. Расставаясь с зимовщиками Домашнего, моряки сообщили о намерении посетить полярную станцию на острове Уединения. Каково же было удивление Кремера и его товарища по зимовке, когда спустя сутки они услышали в эфире открытым текстом отчаянные вопли радиостанции острова Уединения: «Всем, всем! К нам приближается неизвестное судно типа шхуны. На наши вызовы не отвечает». Затем последовал текст с рации «Мурманца»: «Немедленно прекратите работу в эфире». Даже по этим отрывочным сведениям представить происшедшее было несложно — у радиста с «полярки» острова Уединения элементарно сдали нервы, потому что представить, что немцы решили использовать в Карском море для активной деятельности крохотное невооруженное суденышко, можно было только при очень большом, а то и больном воображении. Тем не менее, поскольку радиостанция острова Уединения своей работой раскрыла присутствие поблизости еще одного судна, Котцов принял обоснованное решение покинуть остров. А последствия паники в эфире сказались уже спустя менее суток и, по воспоминаниям А.И. Минеева, оказались весьма болезненными, хотя без потерь в людях: «Утром 8 сентября в 5 ч. 30 мин. начался обстрел станции. Море было чисто, а на станции рвались снаряды. Вражеский подводный корабль, привлеченный паническими сигналами, открыл огонь по станции, ориентируясь по верхушке радиомачты, которая была видна с моря...

С началом обстрела радист... сообщил о нападении на станцию вражеского корабля... На подводной лодке ршили прервать работу радиостанции и перенесли огонь на радиомачту. Выпустив по станции около сотни снарядов, подводная лодка (U-251, командир капитан-лейтенант Тимм. — В.К.) покинула район острова. Обстрел причинил станции довольно значительный урон. Были разрушены



жилой дом и радиорубка. Другие объекты не пострадали. Радиомачта и баня встряка, хорошо видимые с моря, не имели повреждений... Жертв не было, никто даже не был легко ранен. Связь не прерывалась. После разрушения радиорубки радист перешел на резервную радиостанцию и немедленно восстановил связь с мысом Челюскина. Бригада строителей, оставшихся на острове, из имевшихся материалов быстро восстановила жилой дом и радиорубку. Вскоре жизнь станции вступила в нормальную колею. Теперь, правда, ее персонал чаще наблюдал за морем, опасаясь появления непрошенных гостей. Вся жизнь станции стала более настороженной» (Минеев, с. 50).

Во-первых, события на наших полярных станциях Новой Земли и Карского моря показали, что немцы в полной мере оценили их значение, приравняв их к военным объектам. Во-вторых, принятые нами меры по созданию запасных складов продовольствия и оборудования (включая и резервные радиостанции) оправдали себя, хотя наблюдение за появлением противника оставляло желать лучшего. Несомненно одно — дополнительная нагрузка, вызванная военными событиями, сильно усложнила и без того непростую жизнь полярников, и, таким образом, наравне с остальным народом, они принимали самое активное участие в войне, в таких условиях, о которых большинство населения Большой земли не имело представления. Война оставалась войной даже в Арктике.

Между тем караван, о котором японская разведка любезно информировала своих немецких коллег, добрался до Карского моря, в сентябре, когда немцы покинули его. Основу каравана составили эсминцы Тихоокеанского флота во главе с лидером «Баку» под усиленным ледокольным сопровождением, перебрасываемые на пополнение Северного флота под названием Экспедиции особого назначения 18 (ЭОН-18). Практически она имела двойное подчине-



нис: от флота — капитан 2-го ранга В.Н. Обухов, от ГУ СМП ЭОН-18 был опытный полярник А.В. Остальцов, а проводка во льдах проходила под руководством капитана Белоусова. Экспедиция первоначально включала четыре корабля, из которых один пришлось исключить из-за аварии. Эти корабли оставили Владивосток 15 июля и в середине августа вышли из бухты Провидения в составе большого каравана из портов западного побережья США, выйдя в ледовитые моря под проводкой «Микояна» и «Кагановича». Транспорт ЭОН-18 была «Волга». Всего пройдено 7327 миль, из них около тысячи во льдах. Следует отметить, что «Микоян», построенный в Николаеве, в конце 1942 года пришел в Арктику, вырвавшись из Черного моря через турецкие проливы и мимо занятых противником островов Эгейского моря. Затем через Суэцкий канал в обход мысов Доброй Надежды и Горн с юга и пересечением Атлантического океана, этот ледокол добрался до отечественных вод, чтобы работать на Северном морском пути. На завершении этих операций у Капина Носа на двух минах подорвался ледокол «Микоян», но своим ходом добрался до Белого моря, потеряв двух человек из артиллерийского расчета.

Если в начале войны немцы ограничивались постановкой мин у побережья Кольского полуострова и Горла Белого моря, причем с эсминцев, то с завершением операции «Вундерланд» кригсмарине решило распространить минные постановки дальше к востоку, включая прибрежные воды Новой Земли. Однако первая попытка в этом направлении с привлечением минного заградителя «Ульм» закончилась гибелью этого корабля вблизи острова Медвежий при столкновении с отрядом эсминцев союзников в конце августа 1942 года.

В сентябре—октябре немецкие эсминцы повторили постановки у берегов кольского побережья и в Горле Белого моря, а конце сентября тяжелый крейсер «Хиппер» в операции «Царица» выставил первую сотню неконтактных



якорных мин у западного побережья Новой Земли. Затем с привлечением подводных лодок были заминированы проливы Маточкин Шар и Югорский Шар, где позднее произошел целый ряд подрывов наших судов, включая отмеченные выше. В обозримом будущем минирование морских арктических коммуникаций было силами подводных лодок кригсмарине продолжено на основе опыта, полученного в навигацию 1942 года.

Что касается самой навигации на западном участке Северного морского пути, испытав первый шок, наши полярные моряки пришли в себя удивительно быстро. При некотором падении числа грузоперевозок и их смещении на восток, было очевидно, что у противника явное несоответствие брошенных в Карское море сил и результатов. Теперь первостепенное значение приобретала увязка планов ГУ СМП и СФ, что было ясно рядовому матросу, тем более что сам по себе прорыв немцев в Карское море и успешное возвращение было невозможно объяснить рядовому участнику событий, проявившему себя в высшей степени достойно, и определенно учесть при планировании навигации 1943 года.

Глава 5

ЖАРКОЕ ЛЕТО 1943 ГОДА В КАРСКОМ МОРЕ

В мирное время началу арктической навигации предшествует составление прогноза ледовой обстановки на основе полученных полярными станциями и воздушной разведкой сведений, которые приобретают самое непосредственное военное значение, как это стало ранее с погодой для военных летчиков. С конца арктической зимы самолеты Полярной авиации утюжили низкое полярное небо над ледовыми полями, сокращенный до предела



персонал полярных станций буквально изнемогал, чтобы продолжать комплекс наблюдений, рассчитанный по нормам военного времени на совсем другое количество наблюдателей, а специалисты ломали голову над картами с нанесенной обстановкой, пытаясь найти в них закономерности будущего природного процесса. Вблизи Новой Земли ледовая обстановка складывалась вполне благоприятной, как и в акватории между Новой Землей и Ямалом. Однако получить аналогичные сведения для северо-востока Карского моря оказалось сложнее, хотя данные по проливу Вилькицкого обещали раннее вскрытие зимнего ледяного покрова. В целом прогнозы ледовой обстановки на западный участок Северного морского пути позволили начать конвойные операции раньше обычного, чтобы в известной мере упредить действия противника. Отметим, что немцы подобного рода сведениями не располагали, хотя по походам «Комет» и «Шеера» убедились в значении ледовой обстановки для военно-морских операций, особенно для подводных лодок с их слабыми корпусами и особенностями поведения торпед. Ни один из военно-морских источников не упоминает о серьезности намерений немцев получить сведения для составления ледового прогноза в Карском море. Совсем немного они могли узнать из радиоперехвата, а также собственных секретных метеостанций на Шпицбергене, Восточной Гренландии и в Норвегии. Однако развитие погодного процесса восточнее для них оставалось за семью печатями. В любом случае немецким подводникам предстояло нередко действовать наобум и с повышенным риском в непривычной для них обстановке.

18 июня к Карским Воротам вышел первый советский конвой, а 25-го последовал второй. Охрану транспортов обеспечивали корабли Беломорской военной флотилии под командованием контр-адмирала С.Г. Кучерова в составе пяти эсминцев и шести дальних истребителей Пе-3.



Адмирал Головкин следующим образом характеризовал своего подчиненного: «Энергичный и настойчивый, Кучеров был хорошим начальником штаба. Предпочитал докладывать на усмотрение старшего начальника, но в работе был неутомим. Он мог не спать несколько суток подряд, если того требовала обстановка. Был исключительно дисциплинирован: если даже отвергалось его предложение и принималось решение старшего начальника, он выполнял это решение как свое собственное. В любом положении он не унывал, обладал чувством юмора. К войне он относился со всей серьезностью... Штабные офицеры побаивались Кучерова. Он был высоко требователен, не давал спуска за любое упущение» (Головкин, с. 194). Перечисленные качества объясняют причины назначения на такую должность. Хотя Головкин не характеризует Кучерова в качестве военноморского тактика, свои разномастные силы он использовал по назначению в целом умело, избежав чрезмерных потерь в противостоянии с противником, в борьбе с которым изнемогали флоты ведущих морских держав.

Мощное обеспечение вполне оправдало себя, тем более что противник не ожидал столь раннего начала навигации. Все задействованные в этих операциях транспорты и ледоколы благополучно дошли по назначению, и казалось, что столь же успешно дела пойдут и дальше. В последний день июня Главный морской штаб приказал командованию Беломорской военной флотилии обеспечить переход 15 речных пароходов с Печоры на Обь, что само по себе было необычной операцией и диктовалось недостатком речного транспорта на сибирских реках, при общей загруженности железных дорог по условиям военного времени. Поскольку это было правительственное задание, для охраны этого необычного каравана привлекались четыре тральщика и в качестве спасателя буксир «Шквал». Командовал эскортом капитан 1-го ранга А.К. Евсеев. Гражданский



начальник каравана речников доложил Евсееву: «Пароходы мощностью 150—350 л.с., максимальная скорость хода 6 узлов, осадка 0,8—1,5 метра, экипажи укомплектованы не полностью, четвертая часть — женщины, опыта морских плаваний никто не имеет» (Шипко, с. 47).

Первым распоряжением Евсеева было: «Собрать всех капитанов и помощников на двухдневные курсы для обучения их сигнализации. Собрать всех кочегаров и обучить правильному режиму топки котлов, чтобы за пароходами не было дыма. Все радиопередатчики и радиоприемники опечатать. Все иллюминаторы и люки забить досками» (там же, с. 48). Несмотря на эти мероприятия, уже с началом перехода 23 июля выяснилось, что речные суда «показали исключительно плохую мореходность при большой парусности и плохо держались даже на небольшой зыби в Печорском заливе. Большинство из них не выдерживало расчетного хода в шесть узлов и давали только четыре узла». Так отмечено в отчете по итогам этого необычного похода. Хотя траление в Югорском Шаре, которым Евсеев планировал войти в Карское море, было выполнено еще 1 июля, три недели спустя немецкая подлодка U-625 (командир обер-лейтенант Бенкер) выставила там 24 (по другим сведениям — 72) донно-акустические мины, на одной из которых 25 июля подорвался флагманский тральщик Т-58. (Среди тридцати семи спасенных оказался и раненый Евсеев.) Место флагмана заступил Т-32 под командованием капитан-лейтенанта И.И. Дугладзе, который привел свой необычный караван в Хабарово в проливе Югорский Шар, где сдал раненых...

По выходе из Югорского Шара караван речных пароходов оказался во власти шторма, особенно опасного на мелководье. Однако эти же обстоятельства не благоприятствовали здесь и немецким подводникам. Теперь спасателю «Шквал» и тральщикам приходилось брать на



буксир штормующих речников, и эти связки становились совершенно неуправляемыми в случае появления противника. При этом скорость продвижения снижалась до минимальной, но по крайней мере удавалось удерживать своих подопечных носом к волне, не позволяя им опрокинуться под ударами крутых гребней на мелководье. Несмотря на описанные сложности, 3 августа необычный караван оказался у острова Белый, где в действие вступал новый план, разработанный еще в Югорском Шаре флагштурманом похода капитан-лейтенантом Н.Н. Марляном. Мелкосидящие речники на остатках топлива продолжили дальнейший путь необследованным по глубинам проливом Малыгина, где им не угрожали немецкие подлодки, тогда корабли конвоя продолжили путь на Обь в обход острова Белый с севера. Только 7 августа участники перехода встретились в Новом Порту на Оби.

Теперь спасателю «Шквал» (капитан В.С. Тимофеев) предстояло возвращение на запад, где ему хватало работы. Вечером 25 августа при входе в Югорский Шар на судне после вахты обычным порядком: боцманская команда вместе с водолазной разбирались со своим хозяйством на корме, рулевой под присмотром вахтенного штурмана приготовился к маневрам при входе в узкий пролив, аппетитные запахи доносились на палубу с камбуза, где готовился ужин.

В 18 часов 07 минут сильнейший двосенный взрыв разорвал типину, разрушив корпус судна надвое. Теперь в водовороте кипящей воды кружились деревянные обломки палубы, ящики, спасательные жилеты, бочки, тряпки. Катер с берега подобрал лишь пятерых уцелевших из пятидесяти двух спасателей, братской могилой которым стало восточное устье пролива Югорский Шар.

Спустя двое суток после гибели «Шкала» на севере Карского моря случилось еще одно событие, подтвердившее осложнение военной ситуации на Северном морском пути.



Вблизи мыса Спорый Наволок на Новой Земле немецкая подлодка U-255 (командир капитан-лейтенант Хармс) атаковала гидрографическое судно «Академик Шокальский», которое по указанию штаба морских операций на Диксоне 22 июля вышло в рейс на полярную станцию Залив Благополучия для смены зимовщиков. Всего на борту деревянной шхуны водоизмещением 500 т находилось 29 человек из экипажа и персонала экспедиции.

Встретив на пути ледовый массив, капитан «Академика Шокальскогo» И.С. Списаренко сделал попытку обойти его с севера, что и привело его к полуострову Спорый Наволок, в 10 милях от которого деревянная шхуна водоизмещением 500 т вышла на чистую воду. «Определили свое местоположение, — рассказывал о дальнейших событиях капитан, — и легли на курс к заливу Благополучия. Я спустился в каюту, снял меховую одежду, умылся и пошел ужинать. Но не успел поесть, как раздался сигнал боевой тревоги... Я тут же схватил фуражку, выскочил на мостик и на фоне берега по правому борту увидел подводную лодку, похожую на черный камень. Она сразу же открыла огонь. Скомандовал: “Лево руля, держать курсом в лед!” А в переговорную трубу прокричал радисту: “Дать радио открытым текстом: По мне стреляет подлодка в районе Спорый Наволок”. Радио заработало немедленно. Выскочив на мостик, через рупор передал все необходимые распоряжения о живучести судна и снова прибежал в рубку, к переговорной трубе, чтобы сообщить наши координаты. Радиста дозваться не мог.

Вахтенный штурман Степан Андреевич Кочнев что-то записывал в журнал и вдруг без звука упал, меня бросило на переборку, рулевого под штурвал. На миг потерял сознание, но тут же, вскочив, бросился к штурвалу... Маневрируя судном то вправо, то влево, не даю фашистам вести прицельный огонь... Боцман Александр Николаевич Юшманов, который готовил правую шлюпку и аварийный запас, вдруг выпры-



мился, всплеснул руками и безмолвно свалился на палубу... Третий механик Игнат Данилов медленно поднялся. Сбросил тужурку, стал себя опутывать и тут же упал. Что-то долго не могу получить сообщение о потоплении сейфа с секретными документами. Наконец буфетчица Бибикова примчалась на мостик: "Выбросила, и он сразу утонул..." Экипаж был занят приготовлением шлюпок. А затем стали тушить пожар... Так прошло около сорока минут. Наконец кромка льда, обходим крупную льдину справа, вторую слева. На душе становится легче: достигли желанной цели. Вдруг сильный взрыв на корме... Этим взрывом заклинило руль. Судно стало неуправляемым. А двигатель молотит на полную мощность... Судно, прижавшись скулой к большой льдине, медленно идет вправо, в сторону чистой воды и лодки. Стрельба по судну не прекращается, горят палубные надстройки. Стармех Кокушкин, намочив ватник, побежал через огонь к машине и остановил двигатель... Шлюпка носом упала в море. Ее залило водой. Приказываю вплавь добираться к льдине. Люди пытаются сойти на лед с той стороны, где к ней прижалась бортом судно. Но подводная лодка сразу же открывает пулеметный огонь... Факелом вспыхнул аммонал... тогда все стали прыгать в воду... В это время в метрах пяти от борта проходила шлюпка... Я бросился в воду и по веслу, поданному Большаковым, подтянулся к шлюпке, уцепился руками за корму и попросил быстрее грести за льдину. Отсюда мы наблюдали, как судно, быстро кренясь, перевернулось вверх килем. Его понесло ветром. На судне остались Метляев и Борщевский... Их унесло в море. После того как судно унесло, гитлеровцы не оставили нас в покое. Они не прекращали стрельбу по людям на льдине. Убили повариху Пелевину, гидрохимика Футерман, моториста Грачева... Вдруг начался сильный дрейф. С трудом подняв голову, вижу: о чудо! К нам подносит куски горящего дерева. Из последних сил поднимаюсь, вылавливаю из воды



деревянные обломки и развожу костер... стали сушиться и греться. Потом стали вылавливать из воды все, что может пригодиться.

Основная группа людей была примерно в трехстах метрах от нас. Они также развели костер. А мы отправились за шлюпкой, которая виднелась во льдах. С большим трудом перевернули ее и затем около двух часов пробирались к остальным членам экипажа. Здесь тоже не теряли время. Выловили разбитые полуобгоревшие шлюпки, в которых были топор, гвозди, кошма, брезент, продовольствие, запаянная банка со спичками... Осталось в живых девятнадцать человек. У нас было продовольствие и по две-три коробки спичек на брата. ...Кос-как обсушились, немного обогрелись, и решили плыть среди льдов на юг... 28 июля, через пятнадцать часов нападения лодки отправились в путь... На следующий день добрались до берега. Отдохнули, подхарчились. Затем пять человек... проплали вдоль берега пешком, а остальные четырнадцать на шлюпке под веслами, а когда усиливался ветер, под парусом.

Через несколько часов, чтобы забрать пешеходов и подкрепиться, вышли на берег. Вытащили шлюпку, развели костер, оставили дежурных и легли спать. Сквозь сон услышал спор. Якобы на горизонте проявилась лодка. Быстро вскакиваю на ноги: "Берите кто сколько может сухарей и отходите в горы!" Лодка полным ходом шла к нам, это было видно по буруну у носа. Тогда я скомандовал: "Врассыпную, в горы!" Спрятавшись за холмом, я увидел, как гитлеровцы подошли близко к берегу, пустили резиновую лодку, в нее стали садиться автоматчики. Когда я уходил, то успел заметить зеленую ракету и понял, что с подлодки отзывают автоматчиков. Когда я вернулся на берег, ни лодки, ни нашей шлюпки уже не было. Потом мне рассказывали, что гитлеровцы увели нашу шлюпку в море, раздавили ее там форштевнем, и пустили по ветру. А ветер был с берега, не



менее пяти баллов. Таким образом, мы лишились шлюпки, а вместе с нею продовольствия. Теперь многие засомневались, удастся ли нам остаться в живых» (по Ципко, с. 40—46).

Действительно, положение оставшихся в живых людей с «Академика Шокальского» было самым отчаянным и самое ближайшее будущее не внушало надежд, поскольку ближайшее жилье — крохотная полярная станция Залив Благополучия — находилась от них за сто десять километров и путь к нему преграждали многочисленные бурные потоки в каменных каньонах, помимо четырех крупных выводных языков ледникового покрова с многочисленными трещинами. В полном смысле слова им предстоял бег наперегонки со смертью, и большинство выдержало этот невероятный марафон. Капитан Снисаренко продолжает свой рассказ:

«Первая группа из одиннадцати человек, которую я возглавлял, вышла в 23 ч. 29 июля. Вторая группа во главе с Галкиным отправилась позднее, через пять-шесть часов. Расстояние до первого ледника (Розе современных карт. — В.К.) было шесть миль, но шли мы к нему почти девятнадцать часов, так как встречались реки, приходилось идти в обход. А на это уходило много времени и усилий. Изматывал и шторм, который разыгрался под утро. На леднике нас догнали наиболее сильные ходоки из второй группы. А я уже изнемогал. Сердце, казалось, вот-вот разорвется и выскочит. Дышать невозможно. Примерно в конце ледника я упал и сколько там пролежал, не знаю. Очнулся, а подняться нет сил.

И все же я поднялся, сделал разминку. Вижу: шторм стихает, светит солнышко, только одежда на мне очень влажная. Пошел дальше... Вот путь преградила река. По ее течению пошел к морю. Берег оказался песчаный, на нем множество плавника. Отыскал наиболее безопасное место, сделал из бревен заслон от сквозняка, развел костер и стал ждать напих, кто отстал в пути. Прошло часов восемь—десять, но никто из напих не появлялся. Тогда я пошел дальше и вскоре встре-



тился с радистом Корнеевым, который бросился ко мне со слезами радости на глазах. Оказалось, что у него разорвался сапог, из которого торчала уже побелевшая ступня. Отдал ему свои носки и кусок портянки, отрезал часть голенища и кое-как отремонтировал его сапог.

Следующую речку осторожно перешли по ледяному мостику. Второй ледник (Средний современных карт, Новопапенного на более ранних. — В.К.) преодолели сравнительно легко. Затем вновь повернули к морю, чтобы развести костер. Здесь к нам подошли Иванов, Большаков и Кокушкин. После отдыха они ушли дальше, а я остался, так как не было сил двигаться.

Не успели они далеко отойти, как на горизонте показался силуэт судна. Я усилил костер, вылез на возвышенность и поднял на шесте свой плащ. Это был «Полярник» — гидрографическое судно, высланное нам на выручку. На нем уже была первая группа Галкина. Теперь спасли нас, а вечером сняли Геворкянца, Лескинена, Котельникову, Каторгину и Бика. При входе в бухту Благополучия увидели костер, там был Васильев. Вечером 4 августа мы вылетели на Диксон. Таким образом, спаслось шестнадцать человек, а погибло одиннадцать» (по Щипко, с. 42—46).

Из свидетельства Снисаренко можно сделать следующие выводы. Первое — Диксон настолько тщательно следил за переговорами в эфире, что даже по отрывочной информации правильно установил место гибели «Академика Шокальского», без промедления направив туда помощь. Это было рискованное решение, так как дальнейшие действия немецкой подлодки оставались неизвестными, но на войне — как на войне.

Второе — из 29 членов экипажа и экспедиции, помимо 16 оставшихся в живых, двое пропали без вести с судном, погибли по трое при обстреле судна, столько же на льду, и еще трое на переходе по побережью.



Третье — вина капитана за гибель последней тройки минимальна, поскольку он не контролировал ситуации, возникшей не по его вине. В целом его действия и его подчиненных следует признать соответствующими обстановке и оправданными, а с точки зрения рядового гражданина — героическими. Наши полярники еще раз продемонстрировали повышенную живучесть и умение выходить из самых сложных возникших условий. Что касается этого эпизода военной поры в Арктике в 1941—1945 годах в исторической литературе, то действия его участников получили самую высокую оценку в работах Белова, Минеева, Щипко, Папанина и ряда других.

Между тем обстановка на морских коммуникациях в Карском море с каждой неделей становилась все напряженней, несмотря на то, что на остров Диксон прибыл Северный отряд кораблей Северного флота (командир капитан 1-го ранга Аннин), в задачу которого входила охрана наших морских перевозок от атак немецких подводников со средствами противодействия, которых оказалось недостаточно.

Из транспортов первой жертвой вражеских подводников стал пароход «Диксон» (капитан О.З. Филатов). Его экипаж получил боевой опыт при спасательных работах с судами конвоя PQ-17 в бухтах Новой Земли, а при разгрузке в Мурманске прямо у причала был поражен вражеской авиабомбой, к счастью, не взорвавшейся. Это судно вышло с Диксона 27 августа с грузами для геологической экспедиции в бухту Кожевникова под охраной двух конвоев тральщика Т-60 и сторожевика СКР-75, бывшие рыболовецкие тральщики со скоростью в пределах 10 узлов и без гидроакустической аппаратуры. «Диксон» вел на буксире портовый пароходик «Северолес-18», предназначенный для Тикси, который осложнял маневрирование. Погода на протяжении рейса оставалась переменной, временами туман



ограничивал видимость, но с приближением к проливу Вилькицкого усиливался встречный ветер, разводивший волнение. Ледовая обстановка не мешала плаванию. На исходе первых суток плавания около 21 ч. 30 мин. вахтенные отметили два страшных удара по корпусу судна, а затем два глухих взрыва справа по курсу на расстоянии около 20 кабельтовых. Спустя короткое время с СКР-75 сообщили: «За кормой следует подводная лодка противника. Усилить наблюдение». Позднее по немецким источникам было установлено, что безуспешную атаку выполнила немецкая подлодка U-354 (командир капитан-лейтенант Хеершлеб), выпустившая по «Диксону» четыре торпеды, две из которых задел корпус, но взорвались с задержкой на порядочном расстоянии от атакованного судна. Повторилась история, знакомая экипажу «Диксона» по бомбежке в Мурманске, хотя военное счастье не бесконечно...

Около полудня 28 августа у островов Мона второй штурман Слобаденюк прокричал: «Справа две торпеды идут в борт!»

Действительно, в пяти-семи кабельтовых, прыгая по волнам и оставляя за собой пенистый след, к судну неслись две торпеды, одна в направлении четвертого, кормового трюма, другая нацелилась во второй трюм ближе к носу. По команде Филатова — «Лево на борт! Полный вперед!» — удалось избежать попадания в корму. В следующий момент поднявшийся у трюма № 2 огромный водяной столб обрушился на палубу. Открывшееся затем зрелище было способно вселить ужас в самую закаленную душу: ниже мостика образовалась бесформенная масса сплетений искаженного железа из тяжеловесов, находившихся на палубе, содержимого трюма и палубных механизмов, среди которого выделялись исковерканные грузовые стрелы, вырванные силой взрыва из гнезд. С ревом и всхлипами забортная вода врывалась в гигантскую пробоину, нарушая равновесие



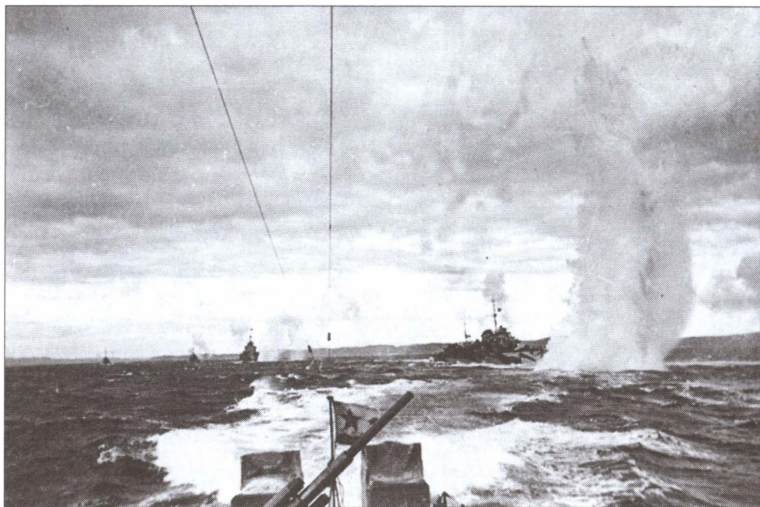
Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов



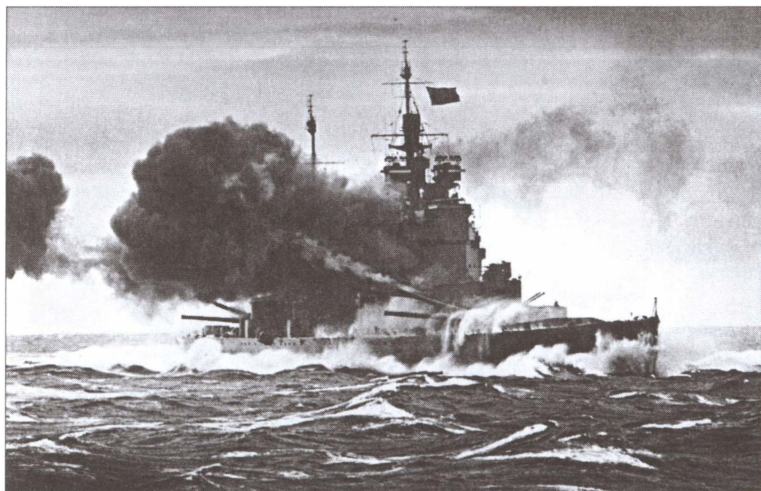
*Английский адмирал Б.Фрэнсис и вице-адмирал А.Г. Головкин
после боя у Нордкапа*



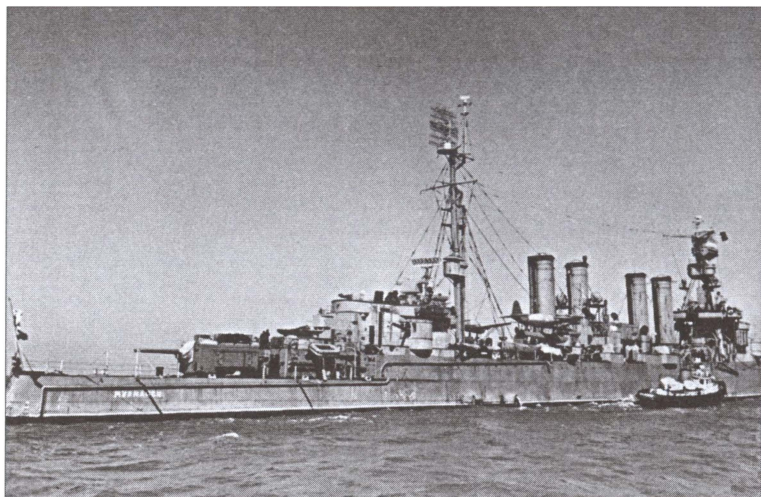
Моряки эсминца «Сокрушительный» с корабельным питомцем



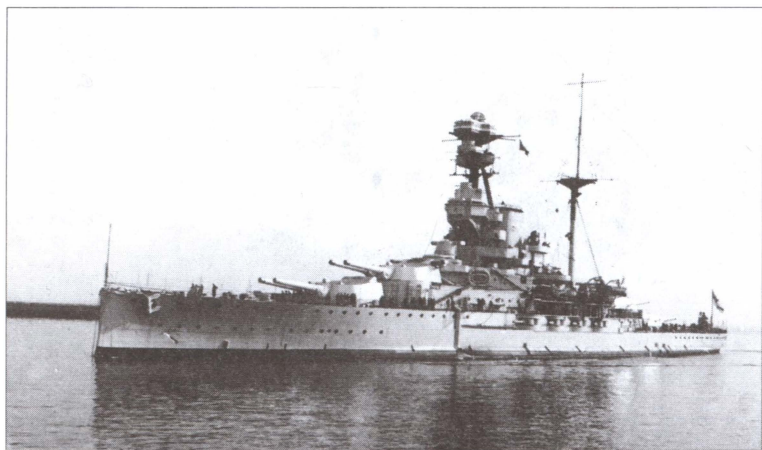
Корабли Северного флота в Баренцевом море, конвоирующие транспорт союзников, отражают воздушную атаку немецких самолетов



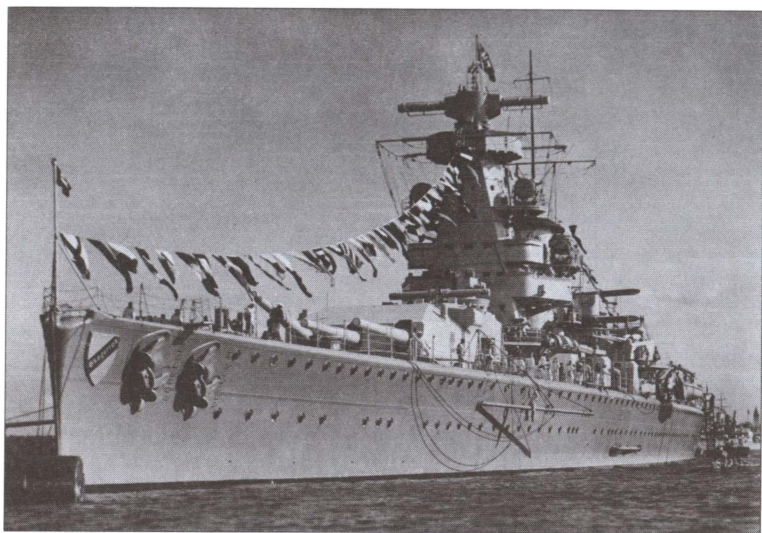
Британский линкор «Дьюк оф Йорк» ведет огонь из орудий главного калибра



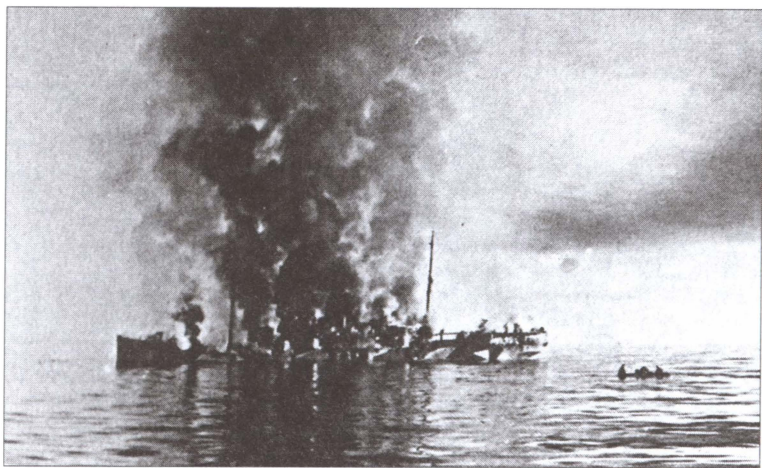
Крейсер «Мурманск», бывший американский крейсер «Милуоки»



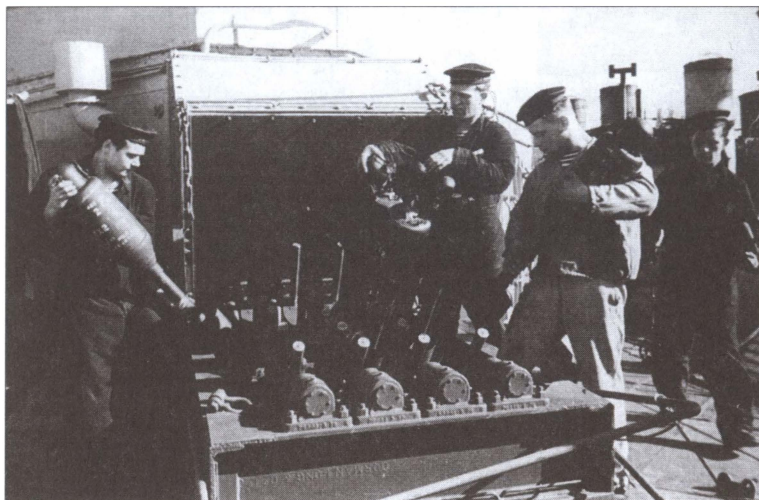
Линейный корабль «Архангельск» (бывший английский «Ройял Соверен») в составе Северного флота



Немецкий «карманный линкор» «Адмирал Шеер»



Гибель транспорта «Александр Сибиряков»



Заряжание бомбомета «Хеджехог» на эсминце «Живучий»



*Вручение гвардейского флага экипажу советского эсминца «Гремящий»
16 мая 1943 года*



Американские высшие офицеры на совещании о доставке грузов по ленд-лизу в СССР через Аляску



Советские и американские летчики у истребителя Р-63 на Аляске



Английский плакат времен Второй мировой войны «Оружие для России»



судна, которое, заваливаясь на правый борт, одновременно все глубже садилось носом. Филатов, правильно оценив размеры повреждений, вовремя отдал команду покинуть судно. Наваливаясь на весла, чтобы не быть затянутым в воронку, которая обычно образуется на месте гибнущего судна, моряки слышали грохот обрушившегося металла. Это был редкий случай, когда гибель торпедированного судна в Арктике обошлась без жертв в экипаже.

Гибель «Диксона» от торпед подводной лодки U-302 (командир капитан-лейтенант Зикель) и подрыв в тот же день транспорта «Тбилиси» на немецкой мине в Енисейском заливе на время приостановили транспортные операции в Карском море, так что на рейде Диксона в сентябре скопились десятки судов.

Оказавшись в сентябре без привычных целей в виде морских грузовых судов, немецкие подводники выбрали другие — полярные станции, которые год назад подвергались атакам от случая к случаю (Малые Кармакулы во время разгрома конвоя PQ-17 или мыс Желания во время операции «Вундерланд»). Видимо, на собственном опыте немцы оценили значение этих объектов для военных целей и сделали соответствующие выводы. В навигацию 1943 года главная роль в нападении на наши полярные станции выпала на долю U-711 (командир обер-лейтенант Ланге).

По отчетам спасшихся с острова Правды, происходившие там события 18 сентября развивались следующим образом: «На полярной станции здесь работали двое: Александр Будылин и Иван Ковалев. Они регулярно передавали в эфир закодированные сводки погоды и сведения о состоянии моря у входа в пролив Матисена. В один из сентябрьских дней у самого берега всплыла вражеская подводная лодка и снарядами расстреляла домик полярников. Будылин и Ковалев успели выскочить из горящего дома и укрыться за валунами, а когда гитлеровцы ушли, радисты



перебрались на лодке на соседний остров Нансена и сообщили оттуда о случившемся. А.И. Минеев (начальник штаба морских операций западного района Севморпути. — В.К.) выслал с Диксона самолет Черевичного, который и снял их с острова Нансена» (Папанин, с. 313).

Полярная молва сохранила диалог, состоявшийся между обоими полярниками, наблюдавшими из укрытия пожар своего жилища: «Эх, сколько добра пропадает! Это ты все жадничал, экономил вино! К праздничку, к праздничку... Вот и получили праздничек... Зря я тебя послушал». Известна склонность полярников острить в самых опасных ситуациях, что не всегда способны оценить обитатели иных широт. Одновременно в этом крохотном эпизоде Второй мировой проявилось умение полярников найти выход из любого положения. Артиллеристы на острове Нансена, лишь услышавшие отдаленную канонаду, больше всего удивились одеянию возникших невест откуда соседей: они заявили обмотанные мешковиной прямо на нижнем белье. На войне как на войне, но с поправкой на условия Арктики, которые нередко лишают людей и события внешней героики.

24 сентября сходным образом была разрушена полярная станция в заливе Благополучия на Новой Земле — та самая, к которой всего два месяца назад были устремлены все мысли и желания уцелевших моряков с «Академика Шокальского». Полярники этой станции также выжили, и с их слов, как и авиаторов-спасителей, «подводная лодка подошла в сумерки и сразу же открыла огонь из пушки. После первого же выстрела начальник станции Крымов связался с Диксоном и сообщил о нападении и попросил следить за ним. Диксон через каждый час вызывал станцию Благополучия, но она упорно молчала. На следующий день вызовы продолжались безрезультатно. Стало ясно, что подлодка сожгла станцию, и, если люди живы, то они не могут дать



о себе знать. Было решено послать два самолета: один для снятия людей, второй для барражирования. Второй самолет должен был предупредить пилота самолета, сидящего на воде, о появлении подводной лодки... Кроме того подводная лодка вряд ли осмелилась бы появиться из воды на виду у самолета, находящегося в воздухе. Выполнение задания было поручено пилотам Черевичному и Стрельцову. ...

На пути в залив Благополучия самолеты вошли в облачность и разошлись, хотя продолжали поддерживать связь... Черевичный решил сесть и снять персонал станции (как и на острове Правды — всего два человека. — В.К.)... Люди были живы и находились вблизи станции. Черевичный сел в заливе и подрулил к сожженному дому. Зимовщики встретили пилотов с огромной радостью... Черевичный еще с воздуха доложил, что станция уничтожена, но люди сняты в хорошем состоянии» (Минеев, с. 54).

В очередной спасательной операции снова присутствовали бытовые черты, по мнению некоторых, бросающие тень на героический облик советского полярника. На этот раз — из-за солидной хрюшки, благополучно пережившей и зимовку, и избежавшей последствий обстрела, и немецкого плена. Подвиги — подвигами, а есть (тем более в Арктике) хочется. Свинья же, догадываясь о грозившей ей участи, предприняла попытку побега. Когда ее все же доставили как порядочного пассажира на клипперботе к «Каталине», оказалось — она не проходит в люк. Пришлось возвращаться, забивать несчастное животное и т.д. и т.п. Описанные детали привели к нарушению сроков связи, и, как заметил один из участников описанных событий, «нужно признать, что за эту “операцию” Черевичный благодарности не получил».

Время завершения арктической навигации неумолимо приближалось, что привело к активизации военных действий на морских коммуникациях Карского моря, в связи с караваном ВА-18, выполнявшим задание Государствен-



ного Комитета Обороны по доставке с американского западного побережья оборудования для Норильского горно-металлургического комбината. Каким-то образом немецкая разведка пронюхала об этом, и командование кригсмарине отдало соответствующие приказы, нацелив на караван соединение подводных лодок (волчьей стаей, по терминологии немецких подводников) «Викинг». На рубеже сентября—октября им выпало немало работы.

Караван ВА-18 в составе транспортов «Архангельск» (капитан Г.Г. Ермилов), «Киров» (оба из Сан-Франциско с грузом импортного оборудования), «Моссовет» (капитан Ф.А. Ранцын) и «Андреев», направляясь на запад в охране минного заградителя «Мурман» и двух тральщиков ТЩ-63 и ТЩ-31 (бывшие рыболовецкие траулеры) со второй попытки (при первой 25 сентября была обнаружена немецкая подводная лодка, и караван был возвращен на рейд к островам Самуила), благополучно миновал пролив Вилькицкого. Навстречу им с Диксона для усиления конвоя были направлены еще тральщики Т-40 и Т-42, которые подошли к каравану после первых потерь.

Немного о вооружении этих бывших гражданских судов, после мобилизации превратившихся в военные корабли. На ледокольный пароход «Мурман» были поставлены три 130-мм орудия, тральщики (бывшие рыболовецкие) вооружались двумя 76-мм орудиями (выпуска 1902 года) и двумя 20-мм зенитными автоматами, а также имели два бомбомета и сбрасыватель глубинных бомб, помимо гидроакустического трала на носу и тралов для траления якорных мин. Средствами противолодочной обороны был оборудован и «Мурман». Главным недостатком конвоиров оставалась малая скорость, не позволявшая справляться с маневренными скоростными подлодками типа U-11. Транспортные суда также имели свое вооружение. Так, на «Архангельске» помимо 75-мм орудия стояло еще четыре



зенитных «эрликона» и четыре пулемета, не считая магнитного противоминного пояса.

Для сравнения приведем тактико-технические характеристики немецких подлодок серии U-11: водоизмещение 712 т, скорость в надводном положении — до 17 узлов, в подводном — почти 8 узлов. Наибольшая дальность плавания — 6,5 тыс. миль. Вооружение — 14 торпед, обычно 88-мм орудие, позднее усиленное зенитными автоматами. Могли использоваться для минных постановок. Экипаж 23 человека.

Первыми услышали приближение каравана акустики подводной лодки U-960 (командир обер-лейтенант Г. Хайнрих) со своей позиции вблизи острова Русский. В полдень 30 сентября, пользуясь снежными зарядами, подводная лодка в надводном положении приблизилась к каравану и была замечена артиллеристами с «Моссовета», которые не открыли огня из опасения поразить свой ТЩ-31. С близкого расстояния трудно было промахнуться, но первыми успели немцы — после попадания торпеды агония «Архангельска» заняла всего четыре минуты, погибло 15 человек.

При приближении к острову Кравкова на рассвете 1 октября с «Кирова» сообщили о появлении подлодки в надводном положении, позднее ее или какую-то другую наблюдали с «Мурмана». «Моссовет» даже предпринял попытку таранить показавшийся из воды перископ, но без признаков успеха. В полдень судьбу «Архангельска» разделил «Киров», экипаж которого был спасен усилиями ТЩ-63. Ранее экипаж «Архангельска» потерял 15 человек, причем несколько погибли от переохлаждения, уже будучи поднятыми на ТЩ-31. Этим потери не ограничились, поскольку позднее, уже вблизи полуострова Михайлова, от вражеской торпеды погиб ТЩ-42 (командир капитан-лейтенант В. Голубец) со всем экипажем, по некоторым сведениям, заслонивший собой «Моссовет». Ю. Майстер



весь успех нападения на караван ВА-18 приписывает одной подводной лодке, поскольку «U-960 после проведения минной операции потопила севернее Диксона из конвоя с 30 сентября по 1 октября два парохода и сторожевое судно» (Майстер, с. 220). Этот же источник считает, что «русские, проводя весьма скромные оборонительные мероприятия, были не в состоянии своевременно реагировать на быстрое перемещение направления главного удара немецких подводных сил» (Майстер, с. 219). Объективно во все времена результаты морского боя глазами противоборствующих сторон требуют подтверждения, тем более в специфических условиях Арктики и особенно для операций подводных лодок. Наши участники событий неоднократно утверждали о потоплении немецких подлодок в этих атаках.

Например, командир штурманской боевой части с ТЩ-63 лейтенант Л.М. Грищенко обстоятельства боестолкновения около 16 ч. 1 октября описывает в таких выражениях: «Ночью с “Мурмана” заметили два силуэта немецких подводных лодок. Под небом повисли осветительные заряды. Впереди по курсу конвоя замигали сигнальные огоньки — подошла новая группа немецких подводных лодок. Волчьей стаей “Викинги” обложили конвой. Теперь стреляли со всех кораблей боевого охранения. Темноту ночи пронизывала сплошная метелица трасс. Наш тральщик открыл огонь по лодке, шедшей в надводном положении слева от нас в полутора кабельтовых (всего примерно 300 метров! — В.К.). Стреляло носовое орудие. Пламя пороха слепило наводчика, но первый снаряд попал в лодку, над ее рубкой взметнулось пламя. По этому пламени “Мурман” открыл огонь из 130-мм орудий. Снаряды ложились и вблизи борта нашего тральщика. Мы отвернули слегка вправо, боясь подставить свой борт лодке на тот случай, если она даст торпедный залп. Так и случилось — слева по борту в нескольких метрах прошли две торпеды и ушли за корму. Там же раздались два



мощных взрыва. В ярких снопах пламени был виден борт 42-го тральщика. От взрыва двух торпед он затонул со всем личным составом. Куски угля из его бункера и обломки корпуса посыпались на наш тральщик. В это же время снаряд с “Мурмана” попал в выпустившую торпеду лодку, она также затонула» (Северные конвои, вып. 4, 2000, с. 145—146).

Сопоставление свидетельств Грищенко и Майстера однозначно относится к немецкой подлодке U-960, хотя, по другим сведениям, она погибла в другом месте и в другое время.

Успех противника в атаке на суда ВА-18 объясняется, прежде всего, отсутствием воздушного прикрытия — только в этом случае немецкие подлодки могли действовать в надводном положении. (Исключение — подходы к Диксону с востока, когда караван уже понес невосполнимые потери.) Это тем более странно, что Северный флот к этому времени располагал самолетами «Каталина», а в предвоенное время побережье было достаточно освоено Полярной авиацией Главсвморпути, включая проливы, ведущие в Карское море. То же относится и к сухопутной авиации. Достаточно сказать, что мыс Желания на Новой Земле многократно использовался пилотами ГУСМП в 1936—1938 годах при проведении полярной операции под руководством О.Ю. Шмидта. Практически военные игнорировали предупреждение Р.А. Самойловича, сделанное еще в 1929 году, о роли Новой Земли как Гибралтара Советской Арктики, что, возможно, связано с гибелью этого полярного исследователя в годы Большого Террора. Базирование авиации на мысе Челюскина описано в литературе по зимовке Папанина в середине 30-х годов XX века и т.д. Факт тот, что противник, которому народная волна во все времена приписывает качества «хитер и коварен», просто умело воспользовался сложившейся обстановкой, включая наши собственные просчеты, не более. Но даже на этом фоне обращает на



себя внимание избирательность атак на наиболее ценные суда каравана — логично отнести этот успех к результатам деятельности немецкой разведки на западном побережья США, откуда вышли оба потопленных судна.

Навигация 1943 года в Карском море отмечена также возрастанием угрозы от немецких мин. По Ю. Майстеру, «в общей сложности в 1943 году было произведено 14 минных операций подводных лодок... у портов Амдерма и Диксон... было поставлено приблизительно 16—20 мин... После проведения операции “Зеехунд” — минирования основного устья Оби 24 минами ТМВ, которая, по-видимому, проводилась в ночь с 17 на 18 августа 1943 г., по неизвестной причине не вернулась на базу У-639» (Майстер, с. 219). По сведениям советской стороны, всего в Баренцевом и Карском море кригсмарине было выставлено до 16 минных заграждений общим количеством 342 мины, отчего минная угроза значительно возросла, хотя наши потери в навигацию 1943 года в Карском море происходили в основном от торпедных атак вражеских подводных лодок. В частности, на подходах к Югорскому Шару мины поставила еще 20 июля У-625 (командир обер-лейтенант Беккер), на которых спустя пять дней подрывался тральщик Т-58, а 25 августа еще и спасатель «Шквал», с которого спаслось лишь пять человек при 47 погибших. В Енисейском заливе жертвой минных постановок У-636 (командир обер-лейтенант Э. Гильдебранд), выполненных 28 августа, оказался транспорт «Тбилиси» (капитан В.К. Субботин), подрывавшийся 6 сентября. Эти мины были выставлены у острова Крестовский на предельно малых глубинах порядка 12 метров, что оказалось неожиданностью. Хотя груз с этого судна был в основном спасен, единственной жертвой оказалась буфетчица Е. Бушуева, ранее дважды тонувшая на транспортах у берегов Исландии и острова Медвежий.

Минные постановки обошлись немцам гибелью подлодки У-639 (командир обер-лейтенант Вихман), которая



последний раз выходила в эфир 21 августа. Уже после операции «Вундерланд» командование Северного флота отправило к Новой Земле подводную лодку С-101. Ее отправляли настолько поспешно, что командир Трофимов не успел сдать зачетов по торпедным стрельбам и обеспечивающим с ним в поход пошел командир бригады Егоров. Прошла почти неделя ожидания, прежде чем неподалеку от мыса Желания (север Новой Земли) наши акустики услышали характерные признаки приближения противника. Егоров принял решение атаковать его тремя торпедами, установленными на глубину два, пять и восемь метров, оставаясь на глубине в 15 метров, откуда в перископ можно было наблюдать противника. Немецкая подводная лодка шла в надводном положении, и, видимо, ее офицеры, находившиеся на ходовом мостике, в последний момент увидели следы несущихся торпед — но было уже поздно.

От мощного взрыва нашу лодку качнуло гидравлическим ударом — от сдетонировавшего боезапаса на немецкой подлодке. Выждав некоторое время, Егоров подал команду к всплытию. Неспokoйное море раскачивало огромное пятно соляра в радужных разводьях, среди которого выделялись деревянные обломки, куски пробки и различные бумаги, включая дневник командира с описанием прорыва в Скапа-Флоу, главную базу Флота Метрополии, закончившимся, как известно, потоплением британского линкора «Ройял Оук» в конце 1939 года. Таким образом, это было в полном смысле документальное подтверждение победы, одновременно раскрывавшее многое в деятельности противника, от которого факт гибели U-639 был скрыт.

После многократных обращений Папанкина как начальника Главсевморпути и представителя ГКО напрямую к Сталину результаты немецкой деятельности в Карском море в навигацию 1943 года обсуждались 10 октября в Ставке Верховного главнокомандующего, поскольку отчетливо



обозначились последствия ведомственности в событиях в Карском море — Северного флота и Главсевморпути. По мнению командующего Северным флотом адмирала Головки, «практика Главсевморпути не вела к лучшему использованию наличных сил Беломорской флотилии, входившей в состав Северного флота. В Карском море участились случаи плавления судов Главсевморпути без предупреждения... само управление Северного морского пути не представляло картину движения на арктических коммуникациях. Бывало, что свои корабли принимались за неопознанные корабли противника» (Головки, с. 172). Адмирал в меру хитрил — все потери транспортов в навигацию 1943 года произошли в конвойных операциях, но был прав в другом: «Гоняться же с теми силами, какие мы сейчас имеем там, за вражескими подводными лодками — все равно, что гонять собакой зайца в пустыне Гоби» (там же, с. 176), имея в виду громадное пространство акватории, за которую он нес ответственность, и все возможности которой не были им использованы в полной мере по ведомственным причинам.

Выслушав взаимные претензии сторон, Сталин сделал свои выводы: «Мы вас вызвали не пикироваться, а дать объяснения и чтобы помочь вам. Вы говорите, что входы в Арктику нельзя закрыть всеми надводными и подводными силами... И вдруг спросил: — А воздушными?

— Это уже лучше, — ответил я. В обеспечение безопасности арктических коммуникаций первым звеном в настоящих условиях следует считать необходимое количество самолетов противолодочной обороны. Их-то и не хватает у флота» (там же, с. 176). Однако адмирал ошибался, когда считал, что в Карском море действовали до семи подводных лодок, а по последним данным до 11—13. Переводя на трассу Северного морского пути свои «волчьи стаи», Дениц, с одной стороны, имитировал бурную деятельность своих подводников в Арктике, а с другой — спасал их от



избиения союзниками в Атлантике на основе очевидного преимущества в радиолокации и гидроакустической технике. В сложившейся обстановке от «волков Деница» можно было ожидать чего угодно.

Поэтому требования Ставки по результатам совещания 10 октября отличались предельной конкретностью и реализмом: первое — вывести только ледоколы «Иосиф Сталин» и «Литке» для проводки союзных конвоев зимой 1943—1944 годов на Архангельск и Молотовск (современный Северодвинск), второе — оставшиеся суда (до полутора десятков транспортов) оставить на зимовку 1943—1944 годов на Диксоне, что требовало в короткие сроки проведения целого ряда специальных мероприятий.

Спустя всего двое суток после совещания у Сталина командующий Беломорской флотилией контр-адмирал С.Г. Кучеров с его штабом прилетел в Тикси. Получив приказ на этот полет и ознакомившись с синоптической обстановкой, многоопытный полярный пилот Иван Черевичный прокомментировал его так: «Если считаться с синоптической картой, то лететь нельзя...»

Но полетел, поскольку подобные задания и были его коньком. Свои впечатления от полета позднее он описал так: «Швырять нас начало на меридиане Усть-Таймырь: встретился атмосферный фронт. Сплошная облачность, моря не видно, болтанка, активное оледенение. Льдом сорвало антенны, куски льда, срываясь с винтов, барабанили по корпусу. У Макарова не было грузиков для выпуска антенны. Приказал старшему бортмеханику Чечину отдать для грузиков ящик с инструментами. Пока тросик с грузом не обрывало, радист успевал произнести в микрофон несколько слов, а потом привязывал новый груз. Машина шла на высоте 10—15 метров от воды. По правде говоря, я потерял счет времени. Наконец к 12 часам показалась бухта Тикси. Удача! В заливе Булункан разглядел узкую полосу



незамерзшей воды» (Папанин, с. 315). Что касается впечатлений пассажиров, то их история не сохранила.

По прибытии Кучеров развернул свой штаб на вооруженном ледоколе «Иосиф Сталин» (капитан В.И. Воронин). Выбор Кучерова объяснялся также наличием мощных средств связи на этом судне. Вместе с ледорезом «Литке» он сформировал конвой АБ-55, в охранение которого вступили уже знакомые читателю минный заградитель «Мурман» (командир Похмельнов) и однотипный с ним «Дежнев» (командир капитан-лейтенант А.С. Гидулянов). Покинув бухту Тикси 22 октября, спустя четверо суток в сложной ледовой обстановке прошли пролив Вилькицкого. В дальнейшем маршрут конвоя проходил по большим глубинам во избежание минной опасности большей частью во льдах, мешавших атакам немецких подлодок. Очень часто немецкие подводники жаловались на отказы торпедного оружия в условиях Арктики, и дело было, разумеется, не только в саботаже на немецких заводах-производителях, где из-под палки трудилось множество насильно угнанных иностранных рабочих на положении рабов. Немецкое командование плохо представляло особенности гидрологического режима у кромки льдов, где предстояло использование новых видов торпед, особенно акустических типа «Цаункениг», что привело к массовым отказам у этого вида оружия в арктических водах на будущий год.

Большую помощь конвою оказал самолет ледовой разведки М.А. Титлова, с которого регулярно поступала информация о состоянии льдов. 8 ноября АБ-55 у острова Диксон вышел на чистую воду, в связи с чем Кучеров приказал: «Всем кораблям ночью идти противолодочным зигзагом, соблюдать светомаскировку, на палубе не курить, не дымить и не искрить» (Щипко, с. 77). В дальнейшем и на подходах к Карским Воротам конвой был усилен четырьмя тральщиками, а по выходе из пролива — целым соединением эсминцев во



главе с лидером «Баку», помимо шести дальних истребителей Пе-3, обеспечивших прикрытие конвоя с воздуха. Никогда прежде подобного охранения конвоя нашими силами не было. Определенно опыт, полученный после потерь в конвое ВА-18, был учтен в полной мере, и кроме того, командование конвойных сил знало, что ожидает его в случае неудачи после совещания в Ставке 10 октября.

Вскоре начались атаки вражеских подводных лодок, которые успешно отбивались охраной конвоя. Хотя, «по сведениям штаба БВФ, за трое суток пути, от Карских Ворот до мыса Канин Нос, корабли эскорта 9 раз обнаруживали вражеские подводные лодки, провели 15 атак, потопили две и повредили три подлодки противника» (Папанин, с. 315). Однако эти сведения можно считать преувеличенными, поскольку они не подтверждены из других источников, в частности, присутствием остатков вражеских субмарин в этих мелководных акваториях. 18 ноября суда и корабли конвоя АБ-55 благополучно достигли Молотовска, чем и закончились морские операции противников в западном районе Северного морского пути.

15 транспортных судов благополучно провели зимовку на Диксоне — это была самая крупная зимовка судов за всю историю освоения Северного морского пути. Общее руководство этой зимовкой осуществлял А.И. Минсеев, в летнее время возглавлявший штаб морских операций западного участка Северного морского пути. Время зимовки было использовано для ремонта судов и обучения личного состава на специальных курсах. В частности, было подготовлено 23 штурмана малого плавания, почти столько же судовых механиков и 14 радистов, что частично возмещало потери в командном составе транспортного флота. О трудностях зимовки можно судить по отчету командира ТЩ-54 капитан-лейтенанта Ф.И. Колонистова. В нем перечислены участие экипажа в строительстве аэродрома, ремонт механизмов корабля,



элементарное жизнеобеспечение нужд корабля и экипажа. Когда на корабле закончился уголь, из-за отсутствия транспорта его приходилось доставлять силами экипажа на санях с топливной базы на острове Конус на расстоянии почти в две мили. Поскольку тральщик выполнял роль отопителя нескольких кораблей, ежедневно приходилось заготавливать снега и льда на 5—7 т воды в сутки. У борта судна была устроена специальная снеготаялка, в которой специальный змеевик топил снег, который поступал по специальному паропроводу с корабля. Вскоре сутробы вблизи корабля были израсходованы, и походы за снегом для снеготаялки удлинялись с каждым днем. Немного времени оставалось на культурный досуг, в котором большую роль играла библиотека поселка и острова. Узкоплечный киноаппарат скрашивал досуг немногочисленными фильмами, среди которых наибольшим успехом пользовались «Александр Невский» и «Большой вальс». Несмотря на сильные морозы и нехватку зимней одежды и обуви, а также неполноценное питание, серьезных обморожений, как и случаев цинги, на корабле отмечено не было.

Примерно такие же трудности пережили и экипажи остальных кораблей, чтобы быть готовыми к испытаниям четвертого года войны.

Война оставалась войной, а Арктика — Арктикой.

Глава 6

ОХОТА ЗА НЕМЕЦКИМИ ЛИНКОРАМИ В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

После потопления «Бисмарка» в мае 1941 года командованию кригсмарине стало ясно, что использовать крупные корабли на путях союзных трансатлантических конвоев при сложившемся соотношении сил чересчур рискованно, а проще



их заменить подводными лодками. С этим и был связан перевод немецких линкоров в норвежские воды, тем более что фюрер опасался здесь высадки союзников. Мощные вражеские силы в норвежских базах вместе с 5-м воздушным флотом (командующий генерал-полковник Шмундт) оказались серьезной угрозой для союзных караванов в наши северные порты, причем эти ВМС могли оперировать как в западном направлении против союзников, так и на восток, вплоть до Новоземельского рубежа и Белого моря, а возможно, и дальше. Присутствие «Тирпица» дало повод союзникам отозвать летом 1942 года прикрытие конвоя PQ-17, отдав его на растерзание немецким подводникам и летчикам. Вот почему Британское Адмиралтейство буквально не спускало глаз с угрозы, затаившейся в норвежских фиордах за 70° с.ш.

После разгрома PQ-17 каких-либо подвигов за «Тирпицем» не числилось. Зимой 1942/43 годов (в разгар боев за Сталинград) он проходил ремонт в Тронхейм-фиорде, причем с использованием кессонов при работах на корпусе ниже ватерлинии. К моменту возобновления союзных конвоев на исходе 1942 года ремонт не был закончен, и операцию «Регенбоген» (командующий вице-адмирал О. Куммец) против конвоя JW-51¹ пришлось проводить без участия «Тирпица», с привлечением лишь «карманного линкора» «Лютцев» и тяжелого крейсера «Хиппер», не считая нескольких эсминцев охранения. В этом бою (получившего среди союзных моряков название 1-го новогоднего сражения) соотношение сил было не в пользу английского охранения в составе пяти эсминцев, двух корветов и тральщика под общим командованием капитана 1-го ранга Шэрбрука, к которому позднее на выручку присоединились легкие крей-

¹ С этого времени Британское Адмиралтейство изменило систему наименования конвоев с целью дезориентировать разведку кригсмарине, причем указанная система использовалась на Северном морском театре военных действий вплоть до окончания войны.



сера «Шэффилд» и «Ямайка». «Хиппер» с двумя эсминцами набросился на корабли охранения, а «Лютцев» попытался расправиться с транспортами. Шэрбрук, несмотря на ранение, умело маневрировал своими силами и, потеряв эсминец «Акэйтес» и тральщик «Брэмбл», увел транспорты в опустившийся туман, успев утопить вражеский эсминец «Экольд» и нанести тяжёлые повреждения «Хипперу». По мнению самих англичан, хотя «германские корабли, а особенно “Лютцев”, крайне нерешительно использовали предоставленные возможности, именно действия их гораздо более слабых противников спасли конвой» (Роскилл, с. 338). В Адмиралтействе обратили внимание, что в условиях полярной ночи немецкая авиация себя не проявила.

В свою очередь, штаб кригсмарине посчитал результаты операции «крайне неудовлетворительными», уже потому, что они явились повторением событий 1940 года в устье Ла-Платы со «Шпее» и 1942 года на Диксоне с «Шее-ром». Не случайно по опыту этих боев Куммец накануне операции «Регенбоген» получил негласное указание не ввязываться в бой с крейсерами, что во многом определило его действия. Если достижения немцев в операции «Регенбоген» оказались скромными, то этого нельзя было сказать о последствиях. Узнав о результатах боя, Гитлер в ярости приказал разделить тяжёлые корабли на металл для танковой промышленности и строительства новых подлодок, потери которых росли от месяца к месяцу. Одновременно в руководстве кригсмарине сторонника надводных кораблей Э. Редера заменили на подводника К. Деница. Тем не менее в своей новой роли Дениц, дождавшись, когда фюрер успокоится, все же решил сохранить крупные надводные корабли — на всякий случай.

Деятельность нового командующего началась с проигрыша битвы за Атлантику к маю 1943 года. Спасая свои подлодки от истребления, до 13 единиц Дениц направил



в Карское море, считая, что тем самым он нарушит деятельность Северного морского пути, по которому, по его мнению, происходили поставки важных грузов из США, чего не было в действительности. Отметим, что Дениц, как и его предшественник, все же сохранил оба линкора в норвежских водах, которым предстояло претерпеть немало приключений, прежде чем они разделили участь Рейха.

В марте 1943 года «Тирпиц» перевели в Каа-фиорда (часть Альтен-фиорда за 70° с.ш.), откуда он в сентябре того же года вместе с «Шарнхорстом» (который в марте 1943 года был приведен с Балтики в Норвегию) и рядом других кораблей провел набег на Шпицберген в операции «Цитронелла». Британский морской историк С.У. Роскилл отметил, что «флот Метрополии немедленно вышел в море, однако, шансов перехватить противника, прежде чем тот скроется в Альтен-фиорде, у нас было немного. Интересно отметить, что это был единственный случай, когда орудия “Тирпица” стреляли по тому, что с некоторой натяжкой можно назвать противником» (Роскилл, с. 397). Неслучайно в исторической литературе этот поход получил кличку «бум-операции», поскольку его результаты (разрушение горняцких поселков и пленение нескольких десятков норвежских солдат) никак не отразились на военной ситуации за полярным кругом. Проблема «Тирпица» сохранялась и еще полтора года, пока умные головы в Адмиралтействе искали пути ее решения, обратившись в конце концов к идее диверсии с использованием карликовых подводных лодок («миджет») по примеру итальянцев, успешно задействовавших их годом раньше на Средиземном море. Подготовка к очередной атаке на «Тирпица» началась задолго до операции «Цитронелла», когда Адмиралтейство приказало построить несколько миниподлодок «миджет» водоизмещением по 35 т с экипажем из четырех человек. Поскольку они не обладали большой автономностью, к исходному



рубежу атаки их предполагалось доставлять на буксире обычных подводных лодок, откуда «миджеты», скрытно приблизившись к объекту атаки (в частности, преодолев систему противолодочных сетей), могли бы установить подрывные заряды, способные надолго вывести линкор из строя. В начале второй декады сентября 1943 года шесть таких буксируемых «миджетов» покинули базы Шотландии, отправившись к норвежскому побережью, пережив по пути множество приключений. Один из миджетов на этом переходе пропал без вести со всем экипажем, другой из-за многочисленных поломок пришлось исключить из операции. Освободившись от буксировщиков, остальные четыре «миджета» приступили к выполнению задания, преодолев немецкой минное заграждение, за которым их ожидал 50-мильный переход вверх по фиорду к стоянкам «Тирпица» и «Шарнхорста», причем на этом переходе еще один «миджет» Х-5 отстал от группы и также пропал без вести. Дальнейшие события развивались следующим образом.

Поскольку «Шарнхорст» ушел на артиллерийские стрельбы, назначенный для его атаки «миджет» Х-10, убедившись в отсутствии цели, вернулся к лодке-буксировщику, при возвращении в шотландскую базу в результате многочисленных повреждений в условиях шторма затонул. Два оставшихся «миджета», однако, сделали свое дело. В момент атаки «миджет» Х-6 (командир лейтенант Д. Камерон) к изумлению вахтенных «Тирпица», на какой-то момент выскочил на поверхность, после чего на линкоре была объявлена тревога и по приказу командира была предпринята попытка, подтянувшись на якорях, сменить положение корабля. Тем не менее Камерон успел погрузиться и сбросить двухтонные заряды под его днище. Затем затопил свой «миджет», вместе с экипажем поднялся на поверхность и оказался в качестве пленника на «Тирпице», где и дождался взрыва.



Сходным образом развивались события на «миджете» Х-7 (командир лейтенант Б.Г.К. Плэйс). Хотя при взрыве заряда, установленного Камероном, из экипажа Х-7 погибли два подводника, эффект заряда Плэйса, установленного прямо под турбинами «Тирпица», оказался более значительным. Результатом атаки «миджетов» у «Тирпица» оказались многочисленные течи, носовые орудийные башни главного калибра перестали вращаться, гребные валы оказались погнутыми: «Тирпиц» вышел из строя до марта 1944 года, что исключало его участие в операции «Остфронт», направленной против очередного союзного каравана JW-55 в конце декабря 1943 года, что привело ко 2-му новогоднему сражению.

В этой операции его заменил линкор «Шарнхорст». Следует отметить, что британское Адмиралтейство использовало печальный опыт PQ-17, буквально выманив немцев из Альтен-фиорда в Норвегии перспективой нападения на казалось бы незащищенный караван в условиях полярной ночи, сковавшей активность 5-го Воздушного флота немцев на фоне очевидного преимущества Королевского флота в радиолокации. Учили опытные англичане и погодный фактор, заставивший немцев из-за сильного волнения вернуть эсминцы сопровождения в береговые базы в разгар операции, тем самым ограничив возможности собственной корабельной разведки. В результате в решающий момент «Шарнхорст» оказался практически в одиночестве в своем противостоянии с мощным корабельным соединением противника.

Последовательность событий, определивших финал операции «Остфронт», складывалась следующим образом. 18 и 19 декабря 1943 года Дениц на приеме у Гитлера заручился поддержкой на проведение операции надводными кораблями против союзных конвоев при первой же возможности. Обстановка на Восточном фронте после Курской дуги и выхода Красной Армии на рубежи западнее



Днепра складывалась настолько угрожающей, что гитлеровское руководство было готово любыми способами прервать снабжение Красной Армии союзными поставками, отчего сама операция и получила свое название.

Уже позднее стало известно, что английская разведка отслеживала действия немцев буквально шаг за шагом, прежде всего, по результатам перехвата радиопереговоров и их расшифровке на основе захваченной у немцев шифровальной машины «Энигма». Англичане заранее просчитали четыре возможных варианта действий наличных сил противника: первый — самостоятельные действия немецких эсминцев, второй — участие «Шарнхорста» в их прикрытии, третий — эсминцы обеспечивают действия «Шарнхорста», четвертый — линкор действует самостоятельно. В конечном итоге развитие событий проходило по четвертому варианту.

С нашей стороны развитие событий, судя по дневнику командующего Северным флотом адмирала А.Г. Головки, выглядело следующим образом: «14 декабря... Конвой с запада идут. Позавчера из Англии вышел очередной конвой: 19 транспортов, в том числе два танкера — один с бензином в Белое море, другой с нефтью в Кольский залив. Их прикрывают, помимо корветов-конвоиров и миноносцев, две группы кораблей — крейсерская и линейных сил. Вторую группу возглавляет линкор “Дьюк оф Йорк”... на котором находится командующий флотом метрополии адмирал Фрэнсис. С чего бы? Неужели для того, чтобы лично убедиться в каких условиях осуществляется проводка конвоев через Северную Атлантику?... Прибытие линкора “Дьюк оф Йорк”, крейсера “Ямайка” и четырех миноносцев ожидается послезавтра. Через двое суток после этого должна прибыть крейсерская эскадра. Конвой придет двадцатого. Для чего же все-таки жалует сюда Фрэнсис?» (Головки, с. 196—197).



16 декабря с прибытием английской эскадры встреча двух командующих на борту «Дьюк оф Йорк» состоялась, но, покидая борт союзного линкора с грузом подарков, наш адмирал продолжал размышлять: «Все же мне пока не совсем ясно, с какой целью прибыл к нам командующий британским флотом метрополии в самый разгар полярной ночи» (там же, с. 198). Спустя несколько суток обстановка стала проясняться: «19 декабря. Вчера ночью, после получения какой-то радиограммы с моря, “Дьюк оф Йорк” и сопровождающие его корабли снялись с якоря и ушли из Кольского залива так поспешно, что Фрэзэр передал извинения через миссию, сообщив, что возвращается в Англию». Это было правдой лишь наполовину, о чем Головкин догадывался: «Куда же заторопились на самом деле англичане? Навстречу конвою, на поддержку его? Это необходимо, если вышла в море эскадра противника, базирующаяся на Альтен-фиорд. В противном случае для прикрытия вполне достаточно крейсерской эскадры и кораблей эскорта...» (там же, с. 199). Обращает на себя внимание, что Фрэзэр покинул гостеприимный Кольский залив практически в тот момент, когда Дениц и Гитлер приняли свое решение по операции «Остфронт». Англичане, благодаря своей разведке, таким образом, явно действовали на опережение своего противника. Головкин за своими заботами не придавал особого внимания появлению крейсерской эскадры теперь уже вице-адмирала Барнетта (показавшего свои возможности при проводке конвоя PQ-18), державшего флаг на тяжелом крейсере «Норфолк» в сопровождении двух легких крейсеров и нескольких эсминцев, задержавшихся в Кольском заливе с 19 по 23 декабря для пополнения топлива.

К тому времени обстановка в ночном штормовом Баренцевом море выглядела следующим образом. Когда «Шарнхорст» в сопровождении пяти эсминцев покинул Альтен-фиорд 25 декабря, британская разведка тут же



поставила в известность командующего Флотом Метрополии адмирала Брюса Фрээрэ, а британская миссия в Мурманске поделилась этой новостью с Головки. Теперь мышление советского адмирала сфокусировалось определенным образом: «... Несомненно: гитлеровцы не ведают о визите Фрээрэ и английского линкора к нам, иначе они поостереглись бы рисковать “Шарнхорстом”. Сейчас я задаю себе вопрос: действительно ли “Дьюк оф Йорк” ушел в Англию? Не подстерегает ли он “Шарнхорста” где-нибудь на пути к союзному каравану? Гадать нечего, надеяться на дядю тоже. Мы должны действовать сами, то есть прежде всего послать подводные лодки на перехват “Шарнхорста”. Поэтому я приказал Тамману (А-20) перейти с позиции у Нордкапа к Альтен-фиорду. Туда же отправил Лунина (К-21)» (Головки, с. 203).

Из-за болезни Кумметца командование операцией «Остфронт» принял на себя контр-адмирал Э. Бэй, находившийся со своим штабом на «Шарнхорсте» (командир капитан 1-го ранга Хинце). В это время завеса немецких подводных лодок у острова Медвежий обнаружила союзные транспорты, но из-за штормовой погоды не имела возможности их атаковать. Волнение усилилось настолько, что в 8 ч. 40 мин. 26 декабря Бэй приказал эсминцам сопровождения возвращаться в базу. Тем не менее немецкий адмирал считал, что общая ситуация в это время благоприятствует выполнению его задачи. На самом деле он все более втягивался в ловушку, расставленную англичанами, о чем, возможно, догадался, когда в 9 ч. 24 мин. он был сначала ослеплен вспышками осветительных снарядов с «Норфолка» флагмана Барнетта, а затем поднявшимися столбами воды от падения восьмидюймовых снарядов: англичане уже сорок минут видели его корабль на экранах своих локаторов. Определенно, англичанам везло — одним из первых снарядов они сбили на «Шарнхорсте» антенну



радиолокатора, и теперь немцам в темноте полярной ночи осталось полагаться лишь на превосходные цейссовские бинокли, которые по своим возможностям не могли заменить радиолокации. Тем не менее Бэй, выйдя из-под огня англичан, упорно продолжал идти курсом на север на пересечку союзному конвою еще почти три часа, пока снова не попал под снаряды крейсерского отряда Барнетта. При этом, по показаниям уцелевших в этом безнадежном бою, около 11 часов на «Шарнхорсте», по сведениям воздушной разведки, уже знали о присутствии в море неизвестных тяжелых кораблей в ста пятидесяти милях западнее — это мог быть только противник, но, видимо, штаб Бэя надеялся каким-то образом разойтись с ним.

Второй огневой контакт после полудня оказался более успешным для «Шарнхорста», причем огонь немцев из передних башен главного калибра был достаточно точным, судя по многочисленным накрытиям. Тем не менее крейсера Барнетта оказались непреодолимой преградой на пути к каравану, отчего Бэй после полудня принял решение на возвращение в базу генеральным курсом около 170°, в то время как с севера на него продолжали насаждать английские крейсера. Хотя «Норфолк» и получил два попадания одинадцатидюймовыми снарядами немцев (погиб один офицер и шесть матросов, вышла из строя одна из башен главного калибра), благодаря локатору он продолжал снабжать Фрээра необходимой информацией о положении немецкого линкора — и это было главным в складывавшейся боевой обстановке... Теперь, даже перехватывая радиопереговоры английских кораблей с последующей расшифровкой, штаб кригсмарине был бессилен что-либо изменить в ситуации, когда Бэй шел навстречу эскадре Фрээра и собственной гибели.

Заняв выгодную позицию, Фрээр вел себя в высшей степени свободно, поддерживая связь по радио, что позволяло немцам пеленговать его положение в ситуации, с которой



они не справлялись. Не взволновало сэра Брюса даже присутствие немецких воздушных разведчиков, на протяжении четырех часов отслеживавших движение англичан, поскольку погода не позволяла взлететь вражеским бомбардировщикам и торпедоносцам. Английский адмирал намеревался открыть огонь по немецкому линкору с короткой дистанции, с тем чтобы его снаряды нанесли противнику наибольшие разрушения, к чему были все основания, поскольку у немцев не работал радиолокатор. Все складывалось настолько удачно, что англичане занервничали, многократно перепроверяя поступающую информацию. Начальник штаба Фрэнсера так оценил складывающуюся обстановку: «Меня удивляет, что такие полные и точные данные никак не повлияли на маневрирование “Шарнхорста”». Он упорно продолжает идти прежним курсом. Если он и дальше будет так продолжать, то примерно в 17 ч. 15 мин. начнется бой».

Действительно, уже в 16 ч. 17 мин. с главного радиолокационного поста «Дьюк оф Йорк» сообщили: «Мы поймали его, сэр! Дистанция 45 тыс. ярдов, пеленг — 20°».

Взаимодействие обоих английских соединений теперь определялось по минутам. Через полчаса на экране локатора флагмана возник силуэт «Белфаста» из отряда Барнета, а пятью минутами раньше радиометристы «Дьюк оф Йорк» определили дистанцию до «Шарнхорста» почти в 30 тыс. ярдов. Английские клещи вокруг «Шарнхорста» сомкнулись... К этому времени эсминцы сопровождения флагмана перестроились для атаки противника, и Фрэнсер по переговорной трубе приказал Расселу, командиру флагмана, в 16 час. 50 мин. открыть огонь, а своим эсминцам подготовиться попарно к атаке противника с обоих бортов. ...Практически одновременно заговорили орудия «Белфаста» из соединения Барнета. Благодаря использованию локатора, уже с первых залпов английские комендоры добились



успешного накрытия противника, на котором даже орудийные башни главного калибра в момент первого визуального контакта оставались развернутыми по-походному.

Английские снаряды поднимали столбы воды всего в ста метрах от цели, причем с обоих бортов. На «Шарнхорсте» звывли сирены боевой тревоги, хотя расчеты боевых постов и всех огневых точек давно стояли на своих местах. Глаза сигнальщиков и наблюдателей, находившихся на открытых постах, слепило красным и розовым светом от разрывов осветительных снарядов англичан. Поскольку документов с «Шарнхорста» не сохранилось, по показаниям спасшихся можно установить лишь последовательность событий, но не время. Известно, что в попытке оторваться от англичан «Шарнхорст» лег на восточный курс, развив максимальную скорость, и по внутренней трансляции было объявлено: «Всем боевым постам. Сосединение противника не в силах соревноваться с нами в скорости хода и отстало... "Шарнхорст" подтвердил свою боевую мощь». На какой-то момент немецкий линкор вырвался даже из-под града английских снарядов.

Тем не менее около 17 час. крупнокалиберный снаряд с английского флагмана поразил барбет (основание) передней носовой башни А, которая вышла из строя и больше огня не вела. Старшему донесли: «Огонь и дым мешают проникнуть в башню, чтобы выяснить обстановку. Связи с башней нет». Оставшиеся три башни главного калибра продолжали вести залповый огонь. В 17 ч. 54 мин. Бэй отправил радиogramму, гласившую: «...Окружен кораблями противника». Примерно в это время «Шарнхорст» получил второе попадание в среднюю часть корпуса, причем, пробив палубу, рикошетом снаряд взорвался в котельном отделении, отчего часть котлов вышла из строя, а скорость корабля упала. В рассказах спасенных немецких моряков, видимо, этот результат приписывается торпедe. Позднее спасшиеся рассказали о том, что запомнили из передач внутренней



трансляции: «Попадание торпеды в котельное отделение правого борта. Скорость восемь узлов»; «Попадание снаряда в башню № 1 вспомогательной артиллерии, орудия выведены из строя, расчеты погибли», и так далее. Тем не менее спустя какое-то время скорость удалось поднять до 22 узлов, и эта новость приободрила немецких моряков, изнемогавших от напряжения боя. К этому времени только башня с орудиями главного калибра продолжала вести огонь, но, по английским сведениям, в 18 ч. 20 мин. она уже замолчала, полностью израсходовав боезапас. Видимо, тогда в Берлин и ушла радиограмма, сообщавшая, что «Шарнхорст» намерен сражаться до последнего снаряда, совсем как с обреченного «Бисмарка» в мае 1941-го. Теперь огонь вела лишь вспомогательная артиллерия, способная своими шестидюймовыми снарядами лишь отогнать вражеские эсминцы и тем отсрочить гибель собственного корабля, пока главный калибр «Дьюк оф Йорка» и крейсеров не довершит остальное. Однако Фрэнсис в 19 ч. 20 мин. предпочел использовать торпеды, когда его крейсера и эсминцы заняли свои позиции с обоих бортов обреченного противника, способного только огрызаться. Англичане выпустили по «Шарнхорсту» 55 торпед, из которых, по разным сведениям, поразили цель от 11 до 14: в спешке 2-го новогоднего боя было не до подсчетов попаданий.

Уже после первых торпедных попаданий финал сражения для командования корабля стал совершенно очевиден, судя по содержанию приказа: «Вниманию всех боевых постов! Уничтожить все секретные документы и оборудование. Дивизиону борьбы за живучесть подготовить корабль к затоплению!»

На верхней палубе, надстройках и замолчавших орудийных башнях ревела и грохотала вражеская сталь и взрывчатка, угрожая всему живому. Палуба была завалена искореженным металлом и обломками, многие механизмы и помещения



(включая ангар с самолетом) горели, пламя вырывалось из многочисленных пробоин. В этом хаосе смерти пробирались люди из аварийных команд в напрасной попытке исправить неисправимое. С британских кораблей в темноте полярной ночи «Шарпхорст» выглядел клочущим вулканом, в котором не могло уцелеть ничего живого. И тогда по трансляции прозвучал последний приказ: «Говорит командир! Оставить корабль! Все наверх! Надеть спасательные жилеты! Приготовиться прыгать за борт!»

Через многочисленные люки, горловины и лазы палуба стала заполняться немецкими моряками, готовыми к самому страшному. Теперь они в последний раз вдыхали морозный воздух, сдобренный морской солью, в последний раз ощущали на своем лице струи несущегося снега. Совсем как раньше тысячи других людей из других стран, под другими флагами, которым они несли смерть, — теперь настал их черед...

Окутанный дымом корпус огромного корабля все больше кренился, продолжая раскачиваться на пологих волнах, и все-таки двигался вперед. Правым бортом он практически лежал на волне, так что крыло мостика почти касалось вспененных гребней. Откуда-то сверху через мегафон разносились слова командира: «Надевайте спасательные жилеты, смелее за борт!» Он в последний раз выполнял свой долг, посылая своих подчиненных практически на верную смерть. Над погибающим кораблем время от времени с треском лопались осветительные снаряды, и в их багровом свете картина выглядела фантастической, лишенной реального смысла. Затем с увеличением крена на палубу ворвалась волна, сметая все на своем пути, увлекая в море живых и мертвых. Последнее, что видели многие из них, барахтаясь в слое липкого мазута, разъедавшего глаза и рот, теряя от переохлаждения сознание, как корпус огромного корабля, задрав корму с работающими винтами,



погружался в штормовое море, увлекая за собой сотни человеческих жизней, не считая тех, что остались на боевых постах в его стальном чреве. Только немногие счастливые сумели добраться до спасательных плотиков или намертво вцепиться в плавающие обломки.

Фрэээр позаботился о спасении оказавшихся в море немецких моряков, исключив из спасательных работ норвежский эсминец «Сторд». После того как однажды (по слухам!) польские моряки вздернули на мачте пленного командира немецкой подлодки, великодушные англосаксы вполне обоснованно полагали, что моряки стран, подвергшихся нацистской оккупации, не отличаются гуманизмом. Подоспевшие английские эсминцы вывалянными за борт специальными сетями выловили и сняли с плавающих обломков лишь 36 уцелевших из экипажа общей численностью 1986 человек. Это случилось в 19 ч. 45 мин. 26 декабря 1943 года в точке с координатами 72° 16' с.п. и 28° 41' в.д. на расстоянии 65 миль от мыса Нордкап. Весьма компетентный морской историк по поводу этого события заметил: «Стратегическая ситуация на севере изменилась еще больше в пользу союзников» (Роскилл, с. 405).

Теперь на Арктическом ТВД у немцев оставался лишь «Тирпиц», возможности которого они пытались использовать в полной мере. Наши мемуаристы и историки после неудачной атаки Лунина на К-21 при защите конвоя PQ-17 (рядовое, по сути, событие в истории любой войны!), похоже, утратили интерес к проблеме «Тирпица», изредка огрызаясь на страницах разных изданий на попытки принизить наши достижения в сражениях на просторах Арктики, обычно на уровне пропагандистских штампов, вместо солидного исследования причин и следствий. Правда, в хронологической таблице в книге И.А. Козлова и В.С. Шломина «Краснознаменный Северный флот» есть указание: «11 февраля 1944 года. Удар североморской авиации по



линейному кораблю «Тирпиц» в Альтен-фиорде» (Козлов, Шломин, с. 256). А. Ткачев в небольшой работе «Охота на “Тирпица”» приводит ряд документов, подтверждающих это событие, начиная с разведсводок о ситуации в Альтен-фиорде, и кончая результатами ремонта после нападения английских мини-подлодок, делает свой вывод: «В начале марта 1944 года предполагается перевод линкора “Тирпиц” из Альтен-фиорда в Киль... По достоверным данным 7 февраля в Альтен-фиорд (откуда, не установлено) вышло 2 морских мощных буксира с целью буксировки линкора “Тирпиц” в неустановленный порт Германии». Отметим, что присутствие этих буксиров было установлено фото-съемкой воздушного разведчика Северного флота капитана Л.И. Елькина еще 20 января. О чем-то догадывалась вездесущая английская разведка, обратившаяся к Головки, что подтверждают опубликованные Ткачевым страницы его дневника за 1944 год: «5 февраля. Англичане пристали с бомбежкой “Тирпица”. Хотят, чтобы мы его подбили и не дали возможности выйти из Альтена». 6 февраля: «Кроме всего прочего, надо выполнить обещание по бомбежке “Тирпица”. Англичане продолжают приставать с этим вопросом».

О самом налете дневник Головки сообщает предельно сухо: «ДБ-3ф — всего только два — сегодня ночью бомбили “Тирпиц”. Однако один из участников событий информировал Ткачева, что “прямого попадания не было, хотя бомбы легли близко к нему”» (Головки, с. 90), на основании чего указанный автор пришел к выводу: «Думается, именно новые течи в корпусе линкора и заставили германское командование отказаться от перевода “Тирпица” на Балтику. Германское командование тогда не подозревало, что линкор оказался в стратегической ловушке» (Головки, с. 91), из которой ему уже не суждено было выбраться. Если быть совсем точным, из одной ловушки он вскоре переместился



ненадолго в такую же, причем на двести миль ближе к британским базам.

С наступлением более подходящей весенней погоды Британское Адмиралтейство могло вернуться к проблеме «Тирпица». Узнав от агентуры из норвежского сопротивления о завершении ремонта, Флот Метрополии решил нанести удар по «Тирпицу» во время ходовых испытаний. 30 марта 1944 года Фрэзэр покинул Скапа-Флоу двумя эскадрами. В первой он держал свой флаг на «Дьюк оф Йорк», за которым следовал однотипный «Энсон», эскадренный авианосец «Викториес», крейсер и пять эсминцев. Второй эскадрой командовал его заместитель вице-адмирал Генри Мур (тот самый, что выдал «удачную» подсказку первому лорду Адмиралтейства в истории с RQ-17), и именно эта эскадра была в полном смысле авианосной: помимо эскадренного авианосца «Фьюриес» она включала еще четыре конвойных, не считая трех крейсеров. 2 апреля этот флот вышел в точку взлета самолетов в 120 милях западнее Альтен-фиорда, причем немцы не подозревали о его присутствии. Стояла ясная спокойная погода, не типичная для этих широт. Сперва истребители набросились на огневые точки «Тирпица» на верхней палубе и надстройках, а также бергсовые зенитные батареи, обильно поливая их пулеметным огнем, за ними вступили в дело бомбардировщики. «Внезапность была полная, и противник почти не оказал сопротивления. Атака бомбардировщиков была отлично скоординирована, и через минуту все завершилось. Из тела раненого титана вверх вздымались языки пламени и клубы дыма. Теперь мы знаем, что он получил не менее девяти попаданий, в том числе одно или два полутонными бронебойными бомбами. Одна такая бомба легла под самым бортом «Тирпица». Через полчаса появилась вторая волна. Как и ожидалось, фиорд был закрыт плотной дымовой завесой, а огонь противника был гораздо сильнее. Снова атака



была проведена очень быстро, и система защиты с ней не справилась. Было получено еще пять попаданий. На борту «Тирпица», который готовился уже выйти в море, воцарился хаос. Погибло более 400 человек экипажа. Однако, ни одна из бомб не пробила главной броневой палубы, которая прикрывала жизненно важные части корабля. Возможно, это произошло потому, что пилоты пикировали ниже, чем следовало. Но в любом случае надо признать, что вряд ли можно было потопить линкор имеющимся оружием. Однако, самолеты вывели его из строя еще на три месяца» (Роскилл, с. 445—446). Добавим, что в этих атаках принимали участие до 120 бомбардировщиков, — значительно больше, чем к тому времени оставалось в составе 5-го Воздушного флота немцев. Видимо, не только бомбардировщиков: воздушное прикрытие «Тирпица» оказалось настолько слабым, что англичане потеряли лишь четыре машины от зенитного огня противника. И все-таки «Тирпиц» уцелел..

В августе англичане решили повторить авианосную операцию, которую возглавил адмирал Мур, заменивший на посту командующего Флота Метрополии Фрзэра, отправленного на Дальневосточный ТВД. 24 августа с полетных палуб пяти авианосцев взлетели 77 бомбардировщиков. Однако, на этот раз в основном из-за утраты внезапности и неблагоприятной погоды, летчикам пришлось бомбить вслепую. Весь результат — только два попадания, причем одна из бомб даже не взорвалась.

Очевидно, следовало искать какое-то иное решение, причем уже в ближайшем будущем со всей очевидностью проявился русский фактор. В складывающейся на суше военной обстановке немцы просто не могли не учитывать возможности выхода Красной Армии к своим морским и воздушным базам в Северной Норвегии. Как и наши британские союзники, обратившиеся к нашей стороне с очередными просьбами. Воздушные удары, окончательно



решившие участь ужасного монстра, описаны историком в таких выражениях:

«Было решено испробовать в деле бомбардировщики “Ланкастер”, которые могли нести бомбы весом 5,5 тонн. 11 сентября 39 тяжелых бомбардировщиков перелетели на русский аэродром вблизи Архангельска (Ягодник. — В.К.). Однако состояние этого аэродрома было настолько отвратительным, что 6 самолетов были безнадежно повреждены при посадке. Заправка самолетов тоже оказалась жуткой проблемой. Только 25 сентября 28 самолетов были подготовлены к вылету. Они нанесли удар в тот же день.

Несмотря на плотную дымзавесу, бомбардировщики добились одного прямого попадания и двух близких разрывов. “Тирпиц” получил такие повреждения, что его уже нельзя было отремонтировать в Норвегии. Поэтому немцы перевели его в район Тромсе, где он мог действовать в качестве плавучей батареи... Таким образом, “Тирпиц” был выдавлен с позиции, откуда он мог угрожать мурманским конвоям» (Роскилл, с. 491). После последней бомбардировки баковая оконечность былой гордости кригсмарине напоминала вскрытую консервную банку, и, хотя до Тромсе он добирался собственным ходом, его скорость едва достигала восьми узлов. Немцы принялись намывать под его днищем грунт, чтобы былая гордость Германии в случае очередной неизбежной бомбардировки не смогла бы затонуть. После множества повреждений «великий и ужасный» «Тирпиц» едва ли представлял реальную угрозу — Адмиралтейство даже отказалось его сторожить, отправив на Дальний Восток тяжелые авианосцы «Инфатигсйбл» и «Формидейбл», не избавившись одновременно от жажды мести.

Когда-то римлян за перенесенные унижения устраивало только разрушение Карфагена. На исходе Второй мировой те же чувства владели Британским Адмиралтейством по отношению к «Тирпицу», с очередным налетом все больше



превратившимся в плавучую развалину. Ярость представителей «царицы морей» только возрастала с каждой неудачей — очередной налет «Ланкастеров» 29 октября с их шеститонными бомбами-монстрами завершился единственным близким разрывом, опять-таки из-за скверной видимости в условиях непогоды и низкой облачности. Между тем начавшееся наступление Красной Армии совсем не закончилось, и немецкие патрули на побережье могли ожидать появления русских солдат в шапках-ушанках на ближайших сопках, казалось, в любую минуту — в такой ситуации надо было спешить, несмотря на погодные условия.

Финал охоты на «Тирпица» описан следующим образом: «12 ноября в 3 ч. был получен благоприятный метеорологический прогноз. Поэтому 28 “Ланкастеры” вылетели из Лоссимута (Шотландия)... в сопровождении самолетов аэрофотосъемки. На борту “Тирпица” предупреждение было получено в 8 ч. 15 мин., боевую тревогу сыграли немедленно. С аэродрома Бардуфосс запросили истребительное прикрытие и 8 самолетов поднялись в воздух, но из-за какой-то опибки в критический момент они были отозваны. Поэтому “Ланкастеры” вышли на цель беспрепятственно, если не считать жидкой дымзавесы... Удар был нанесен смертельный, несмотря на плотный зенитный огонь. Первая бомба, сброшенная с высоты почти 5 км, попала в среднюю часть корабля, еще несколько бомб взорвались рядом, и “Тирпиц” сразу получил крен на 30° на левый борт. На линкоре начались пожары, он окутался дымом. Потом вниз полетели новые бомбы, и еще одна попала в корму. От близких разрывов крен увеличился еще больше. Последовало прямое попадание в башню С, которая взорвалась со страшным грохотом, после чего линкор перевернулся. Мачты и надстройки уперлись в дно, и “Тирпиц” замер днищем вверх. Близкие разрывы вырыли огромные кратеры рядом с кораблем, сведя на нет все меры, которые



немцы предприняли, чтобы не дать “Тирпицу” перевернуться. Из 1800 человек экипажа спасти удалось только 806, в том числе 82 человека, которые провели в перевернутом корпусе более суток. Их вытащили через отверстия, которые были прорезаны в днище корабля. Все бомбардировщики благополучно вернулись после последней атаки “Тирпица”. За два года его пребывания в Норвегии англичане произвели семнадцать атак, совершив 764 самолето-вылета, не считая атаки карликовых лодок» (Скофилд, с. 222—223). Вероятно, лорды Адмиралтейства в полной мере испытали чувство удовлетворения; что касается экипажей на судах конвоев, то для них опасность из-под воды сохранялась до конца войны. Норвежцы по-своему отметили потопление вражеского линкора — с тех пор последний тост, сопровождаемый опрокидыванием рюмки, у них звучит как «Тирпиц!», утратив былую воинственность. На протяжении последующих десяти лет нагромождение ржавеющего металла на подходах к Тромсе с моря напоминало морякам многих стран о тщетности замыслов мирового господства на морях и океанах. Потом останки «Тирпица» через доменные печи были использованы в мирных целях, подтверждая мудрость древних: так проходит мирская слава в надежде на неповторение былых ошибок в истории.

Глава 7

НЕ МЕНЕЕ ЖАРКОЕ ЛЕТО 1944 ГОДА В КАРСКОМ МОРЕ

«С началом навигации 1944 года в Арктике на Новую Землю, острова Диксон и Вайгач было переведено две трети всех кораблей Беломорской флотилии. Так, в Карской базе (на Диксоне. — В.К.) было 5 эсминцев, 21 тральщик, 4—5 сторожевых кораблей, 5 больших охотников и другие



корабли. В отличие от 1943 года, когда к востоку от Диксона допускались плавания одиночных судов без охранения, в 1944 году плавание судов в Карском море проводилось только в конвоях. Для обеспечения переходов наиболее ценных судов и конвоев организовывались в каждом случае отдельные операции по защите морских сообщений. На время проведения операции Беломорская флотилия значительно усиливалась за счет кораблей Северного флота миноносцами, тральщиками и самолетами. Если в предыдущие годы подводные лодки подвергались атакам, как правило, в целях самообороны, то теперь проводились специальные поиски, чтобы очистить район от вражеских подводных лодок» (Гриценко, с. 147).

Основной задачей Карской военно-морской базы (КВМБ) был контроль ситуации в акватории Карского моря силами примерно тридцати кораблей и катеров разных типов и двадцати самолетов. База включала также аварийно-спасательные, гидрографические и медицинские подразделения, части связи и тыла, помимо береговых батарей на островах и побережье. Теперь база давала «добро» на выход судов и полеты самолетов в зоне своей ответственности. Основной состав базы прибыл на Диксон 24 июля с конвоєм БД-3 на транспорте «Тбилиси», минном заградителе «Мурман» и судах сопровождения, приступив к «обживанию» нового места дислокации. Окончательно личный состав КВМБ был доставлен на СКР-19 (л/п «Дежнев») в сентябре. Однако, как показало развитие событий, создание КВМБ определенно запоздало, хотя первоначально наши моряки и полярники упреждали развертывание подводных сил кriegсмарине в Карском море. Это преимущество было утрачено в связи с использованием противником нового оружия в виде самонаводящихся акустических торпед «Цаункениг», с которыми англичане познакомились еще осенью 1943 года. В дни, когда разразилась трагедия конвоя



БД-5, в нашем распоряжении уже оказалась эта проклятая торпеда, способная поражать противника далеко за пределами действия гидролокатора асдика, установленного на наших эскортных кораблях. Если бы на месяц-другой раньше, но на войне — как на войне, где враг постоянно хитер и коварен...

Организации КВМБ предшествовала ледовая авиационная разведка еще в апреле—мае 1944 года, которая показала благоприятные ледовые условия в акватории Печорского моря и у западного побережья Новой Земли. В юго-западной части Карского моря наблюдались большие полыньи и участки молодого льда, тогда как севернее располагался массив мощных льдов из Центрального Арктического бассейна. В северо-восточной части Карского моря слабое развитие заприпайной полыньи не обещало благоприятных перспектив на будущее, и долго сохранялось единство ледовых массивов. Обстановка в Енисейском заливе выглядела более благоприятной. С учетом описанной ситуации происходило планирование навигации, началом которой стало освобождение судов, зазимовавших на Диксоне, где толщина зимнего льда достигала 1,5 метра, а при нагромождении льдов под влиянием северных ветров — даже до трех метров. С учетом этих условий следовало приступить к бункеровке судов как можно раньше, с тем чтобы начать их выводить из льда не позднее середины июля. Для этого понадобился ледокол «Иосиф Сталин», который покинул Молотовск 5 июля вместе с транспортами «Архангельск» и «Диксон» (суда типа «либерти», названные в память погибших судов в Карском море). После встречи с судами с Диксона произошло перераспределение караванов на запад, в Енисейский залив за углем в Дудинку. В ожидании транспортов в пролив Вилькицкого, где ожидалось сложные условия, ледокол «Сталин» сложным маневром перешел в Амдерму, где остался дожидаться судов из Архангель-



ска, проводку которых на восток начал со второй декады августа с солидным военным эскортом. Могло показаться, что на первом этапе навигации 1944 года в Карском море немцы действовали поначалу вдогон событиями, и, казалось, успех навигации обеспечен. Ситуация изменилась, когда в Карское море пришли подлодки с новыми акустическими самонаводящимися торпедами «Цаункениг», и в результате навигация 1944 года в Арктике преподнесла сюрпризы, противоречивые и поучительные одновременно.

Майстер по немецким данным так описывает результаты подводной войны в Карском море на тот период: «В августе и сентябре 1944 года возобновились действия подводных лодок в сибирских водах и в Карском море. Там действовала группа “Триф” из шести единиц. Всего эти подводные лодки, согласно их донесениям, потопили один транспорт, четыре сторожевых, одно конвойное и одно гидрографическое судно, а также эскадренный миноносец. Несколько пароходов получили повреждения. Далее подводные лодки поставили шесть минных заграждений по 12 мин в районах мыса Капин Нсс, остров Колгуев, губа Белушья, на подходах к Печорской губе и Югорскому Шару. Советская противолодочная оборона, которая усилилась большим количеством кораблей, полученных по ленд-лизу, впервые достигла успеха: 6 сентября 1944 года в районе острова Кравкова U-362 была атакована и уничтожена глубинными бомбами. Подводные лодки, действовавшие в этом районе, докладывали о многочисленных неисправностях в торпедах и промахах, что было, видимо, вызвано низкими температурами и дрейфующими льдами» (Майстер, с. 220). В целом эти сведения на основе немецких источников близки к данным советской стороны, за исключением эсминца.

Важно отметить, что, во-первых, интенсивность военных действий в Карском море по сравнению с предшествующей навигацией существенно снизилась, как и потери транс-



портного флота. Во-вторых, одновременно количественно резко возросли потери в людях, в связи с гибелью каравана БД-5. Описанное противоречие возникло в связи с применением противником нового оружия, использованного на Арктическом ТВД впервые. Советские и немецкие оценки количества подлодок в Карском море практически совпадают: У-957 (командир обер-лейтенант Шаар), У-278 (капитан-лейтенант Франзе), У-362 (обер-лейтенант Франз), У-711 (капитан-лейтенант Ланге), У-365 (обер-лейтенант Ведемаер), У-739 (обер-лейтенант Мангольд). Их присутствие в Карском море было обнаружено уже в конце первой декады августа, то есть вскоре после выхода конвоя БД-5 в море.

На исходе 10 августа 1944 года в КВМБ от промысловиков поступила информация о появлении немецкой подлодки всего в полусотне километров восточнее Диксона; вероятно, это была У-278, которая наблюдалась в этом районе тремя днями позже. На следующий день эсминцев «Урицкий» атаковал какую-то лодку вблизи Диксона. Еще утром 12 августа авиация атаковала подлодку противника в шхерах Минина, а вечером того же дня настала очередь конвоя БД-5...

Еще 8 августа транспорт «Марина Раскова» (бывший американский «Айронклед», переживший PQ-17) в сопровождении тральщиков типа АМ американской постройки с новейшим вооружением и средствами обнаружения подводных лодок оставил Молотовск общим направлением на Диксон с 6600 т генерального груза (продовольствие, стройматериалы, техническое имущество и т.д.) с 354 (пассажирами (персонал полярных станций с семьями, будущие зимовщики Нордвикстроя, включая 116 женщин и более 20 детей). Экипаж судна во главе с капитаном В.А. Демидовым — 51 человек. Сравнительно небольшая военная команда — еще 5 человек. Таким образом, на борту «Марии



Расковой» находилось всего 410 человек, и, следовательно, транспорт был перегружен и перенаселен, что типично для военного времени. По рассказу бывшего полярника военной поры Л.Э. Венцковского, «в 1944 году, когда, казалось бы, в Арктике стало спокойно, многие семьи полярников оказались на “Марине Расковой”. Руководство Главсевморпути планировало этот рейс из гуманных соображений: смена зимовщиков из-за войны не производилась уже несколько лет, их семьи недосадили и голодали на Большой земле, а на полярных станциях все же было легче с питанием, особенно учитывая местные заготовки: большое значение имел и моральный фактор воссоединения семей».

Командир бригады траления капитан 1-го ранга А.З. Шмелев возглавлял военный эскорт, состоявший из трех тральщиков типа АМ под командой капитан-лейтенантов И.О. Панасюка (Т-114), В.А. Бабанова (Т-116) и С.М. Купцова (Т-118). Это были новые тральщики, полученные из США в конце 1943 года (всего Северный флот получил десять таких кораблей) каждый водоизмещением 840 тонн, со скоростью до 16 узлов с огромной дальностью плавания более 7000 миль. Их вооружение состояло из двух 76-мм пушек, шести эрликонов для ПВО, одного реактивного противолодочного 24-ствольного миномета «мышеловка», помимо двух кормовых бомбосбрасывателей. Разумеется, солидные средства обнаружения в виде радара и гидроакустического лоатора Асдик. Полностью укомплектованные экипажи составляли 95 человек, что в наших условиях выдерживалось далеко не всегда.

Походный ордер возглавлял флагманский Т-118, за которым мателотом на расстоянии миль шла «Марина Раскова». На траверсе транспорта на расстоянии 12 кабельтовых в пределах действия асдика с обоих бортов располагались остальные тральщики, что, казалось, гарантировало надежность охранения. Если исходить из общей численности экипажей тральщиков в 85 человек (которая по условиям



военного времени не оставалась постоянной), можно считать, что в конвое БД-5 участвовало 665 человек (по другим источникам, от 632 до 636).

10 августа конвой БД-5 прошел Югорский Шар, за которым начиналось мелководное Карское море, на этот раз свободное ото льда. Сутки спустя практически на пути каравана обстрелу неизвестной немецкой подводки подверглась «каталина» М.И. Козлова. Определенно, присутствие врага в Карском море стало реальностью, хотя встреча с ним оказалась неожиданностью. Около 20 часов 12 августа, когда конвой находился на широте острова Белый в 60 милях от его побережья, у правого борта «Марины Расковой» между вторым и третьим трюмами раздался глухой взрыв, сопровождавшийся черным дымом и невысоким всплеском морской воды. Разрушение борта сопровождалось выбросом массы муки из грузового трюма, покрывшей палубу и поверхность моря вблизи судна — людей, бросившихся из помещений судна на верхнюю палубу, такая картина сбивала с толку. В таком же положении оказалось и командование конвоя, потому что характер подрыва явно отличался от привычного торпедного, что ставило в тупик даже бывалых моряков, тем более, что опытные акустики не отметили признаков подводной лодки. Командир конвоя и командир флагманского Т-118 единодушно пришли к выводу, что конвой оказался на минном поле, и в своих дальнейших действиях исходили из этого. Шмелев приказал Т-116 идти к аварийному транспорту, а Т-114 — принять меры на случай появления вражеских подводных лодок. Командир Т-114 Папасюк отправил на помощь «Марине Расковой» шлюпку и катер, а сам приступил к выполнению противолодочного зигзага. Спустя несколько минут, не добравшись до «Марины Расковой» всего на кабельтов, Т-118 испытал взрыв в кормовой части и потерял ход... И на этот раз акустики не отметили признаков подводной



лодки, а характер взрыва определили как от неконтактной мины. Тем временем Т-118 все глубже погружался кормой — спустя 15 минут с кормовых стеллажей свалились глубинные бомбы, взрыв которых окончательно добил флагмана. К этому времени часть его экипажа успели переправить на оба оставшихся корабля эскорта, причем с Т-114 семафором передали о визуальном обнаружении минных банок. Еще раньше Шмелев приказал кораблю Панасюка становиться на якорь и начать принимать спасающихся с «Марины Расковой» со шлюпок и катеров, что продолжалось почти до полуночи, когда на Т-114 было доставлено сто сорок четыре человека, в основном женщин и детей. Тем временем корабль Бабанова Т-116 принял 183 спасенных, после чего корабль практически потерял боеспособность. Между тем опустевшая «Марина Раскова» также постепенно теряла плавучесть, и Бабанов направил на спасение оставшихся во главе с капитаном Демидовым свою шлюпку. Он решил не становиться на якорь, чтобы сохранить свободу действий в сложившейся неясной ситуации. Между тем момент истины вскоре наступил, когда акустик с Т-114 успел прокричать: «Слышу торпеду!» Последовавший за этим взрыв набитого промокшими травмированными людьми тральщика подтвердил справедливость его слов, хотя и с запозданием. Панасюк и несколько человек, находившихся на палубе, были сброшены взрывом в море, позднее подобраны и сумели выжить.

Картина этого бедствия с мостика Т-116 выглядела убийственной, а главное, его командир Бабанов теперь должен был самостоятельно принимать решение, на корабле, практически утратившем боеспособность. На глазах людей, остающихся на разбросанных плавсредствах и боровшихся за свою жизнь на плавающих обломках, он приказал ложиться на западный курс, и вскоре его тральщик растворился в морской дымке. Многие из людей, оставленные им на



милость морской стихии, посчитали это бегством. К такому же выводу могло прийти и командование — определению, Бабанов рисковал вдвойне, даже спасая около двухсот беспомощных людей, заполнявших помещения его корабля, хотя с полпути он получил приказ Кучерова: «Если транспорт и АМ-18 находятся на плаву, Вам находиться около них с задачей ПЛО до прихода кораблей спасателей. Если транспорт и АМ-118 затонули, следуйте в Хабарово. Немедленно жду ответа». Бабанов наблюдал гибель Т-118 и состояние «Марины Расковой», почему и продолжил свой путь.

Брошенный транспорт, постепенно оседая все глубже в море, продержался до 2 часов 15 минут 13 мая, когда две торпеды прикончили его. Затем лодка всплыла, чтобы убедиться в результативности своей атаки, и погрузившись, покинула место разгрома конвоя, не сделав попытки догнать корабль Бабанова или взять пленных на борт. По свидетельству спасшихся, «после ухода Т-116 неподалеку от полузатонувшей “Марины Расковой” на трех вельботах, кунгасе и нескольких шлюпках осталось сто двадцать три человека. Сюда же подошел катер тральщика Т-114, переполненный людьми, спасенными после гибели корабля» (Капралов, с. 124), на котором находились 23 военных моряка, пять женщин и юнга, и, таким образом, количество выживших после атаки подлодки, по этим сведениям (не считая спасшихся на Т-116), сто пятьдесят два человека. Больше половины (до 85 человек) вместил большой кунгас с «Марины Расковой» — его судьба оказалась особенно трагичной, тогда как катеру с Т-114 повезло.

Однако прежде перед командованием КВМБ встали две проблемы: первая — как спасти погибающих, вторая — как поступить с Бабановым, действия которого требовали оценки, причем в ситуации, когда высшее командование само оказалось не в курсе. В равной степени его можно было объявить дезертиром или назначить в герои. К чести коман-



дования КВМБ, возобладал второй вариант, хотя Щипко не случайно отметил: «Не у всех, правда, было одно мнение» (Щипко, с. 98). Однако вернемся к участи оказавшихся во власти Карского моря на ненадежных плавсредствах, по каким-то причинам не снабженных водой и аварийным запасом продовольствия.

Первый успешный вылет на спасение людей состоялся 15 августа, когда каждый день для спасавшихся был проблемой жизни и смерти. Судьба катера с Т-114 с его 29 пассажирами сложилась наиболее удачно — 15 августа это суденышко вынесло к побережью Ямала. Вскоре его заметила с воздуха «каталина» В.Н. Евдокимова, который доставил спасенных в госпиталь в Белушью губу на Новой Земле. Один вид спасенных наглядно показал, что может сделать море за трое суток с людьми, не подготовившимися к испытаниям: «...Полураздетые, босые, измазанные соляром люди едва двигались. Под тентом лежали тяжело раненные... Выяснилось, что одиннадцать моряков ушли на берег в поисках людей и пищи... С трудом взлетев, Евдокимов повел гидросамолет на поиски моряков, ушедших с катера. Вскоре заметил их на северном берегу полуострова, сбросил им в мешках одежду, продукты и записку, в которой просил собраться у катера и ждать самолета» (Капралов, с. 128—127). Уже на следующий день оставшиеся были вывезены самолетом лейтенанта Беликова.

На следующий день Козлов отыскал шлюпку с Т-116, в которой находилось 25 человек. Здесь также все остались живы. Забрать с поверхности бушующего моря их можно было, только избавившись от части бензина, что и было сделано. Среди спасенных, доставленных на Диксон, оказались девять военных моряков с Т-114 и Т-116, штурман и механик с «Марины Расковой» и четырнадцать пассажиров.

К этому времени моряки Беломорской флотилии и ГУ СМП работали во взаимодействии, что вскоре при-



несло свои плоды, но каждый упущенный день оплачивался человеческими жизнями на большом кунгасе с «Марины Расковой». Вельбот, в котором оказались капитан Демидов и командир конвоя Шмелев, пропал без вести вместе со всеми моряками и пассажирами — их судьба так и осталась неизвестной.

Спасательные работы проводились с учетом метеоданных с Диксона и соседних метеостанций. Гидролог М.М. Сомов из Штаба морских операций на Диксоне разбил карту юго-западной акватории Карского моря на квадраты и, используя поступающую метеорологическую информацию, выдавал свои рекомендации по наиболее вероятному положению плавсредств в беспокойном море в зависимости от предполагаемого дрейфа. Туда в первую очередь и направлялись поисковые корабли и самолеты. Так как возможности летающих лодок «приводниться» оставались сомнительными, они продолжали разведывательные полеты, передавая свои сведения на поисковые корабли, которым предстояло забирать людей с аварийных плавсредств.

Наибольшие потери выпали на долю большого кунгаса с «Марины Расковой», который 19 августа обнаружила «каталина» Сокола. «На море шторм оказался сильнее, чем виделось с воздуха: волны были такие, что когда мы подрулили к кунгасу, нос его поднимало выше крыльев самолета. Через кормовой люк спустили на воду надувной клипербот. На нем, захватив с собой бачок с водой и продукты, отправились второй штурман и механик. С трудом выгребая, они подошли к кунгасу, и механик поднялся на его борт. Сразу же к бачку с водой поползли все находившиеся на кунгасе — их было человек шестьдесят. А в это время два человека прыгнули с кунгаса на клипербот... — бот перевернулся и стравил воздух, волнами его сразу же отнесло в сторону. Наш штурман и эти двое, оказавшись в воде, поплыли к самолету. Первый штурман и стрелок-радист, спустившись



на поплавок, вытащили их и переправили в самолет. Ветром нас отнесло от кунгаса, пришлось снова подруливать к нему почти вплотную, потому что переправочных средств, кроме спасенного волнами бота, мы не имели. Кричу людям на кунгасе: "Ближе подойти не могу! Прыгайте, плывите к самолету! Вытащим из воды!" Но прыгнул лишь один наш механик, остальные на это не решились» (Капралов, с. 130). Остаться здесь дальше было слишком опасно, хотя, как оказалось, было возможно и другое решение.

Информация Евдокимова свидетельствует, что за время с 13 по 19 августа на кунгасе погибло от голода и холода более двадцати человек, и их трупы были выброшены за борт, что позднее подтвердили оставшиеся в живых. При этом состояние выживших было таким, что с прилетом «Сокола» они не смогли воспользоваться последним средством спасения, и тем самым большинство из них, как показали последующие события, обрекли себя на гибель, чему способствовал и шторм, продолжавшийся до 23 августа.

В тот день после 16-часового полета Козлов с одобрения экипажа принял решение садиться у кунгаса. «Попали в ложбину между волнами, — вспоминал потом Козлов. — Слева стена воды обрушилась на плоскость и фюзеляж. Стойка поплавок, высотой в два с половиной метра, почти полностью погрузилась, однако поплавок вытолкнуло из воды. Сразу же выбросили плавучий якорь — самолет выровнялся и развернулся против ветра. Сразу же увидели кунгас. Когда до него оставалось метров двадцать, двадцать пять... перебросили на кунгас метательный линь. Там его подобрали, и, с большим трудом натянув, закрепили швартовочный трос. Теперь самолет был связан с кунгасом и как бы тащил его на буксире. Через кормовой люк спустили на воду клипсербот, поднимавший четырех человек. На нем... отправились механик Камирный и штурман Леонов» (Капралов, с. 131).



Они увидали жуткую картину, которую сам Козлов в полетном донесении описал так: «Нашли там 14 человек живыми и более 25 трупов. Трупы лежали в два ряда на дне кунгаса, наполненного по колено водой. На трупах лежали и сидели оставшиеся в живых, из которых примерно 6 человек были с трудом передвигаться самостоятельно. Трое из них оказали помощь по закреплению заброшенного на кунгас конца. Обессиленные люди были не в состоянии выбрасывать трупы за борт и выливать воду из кунгаса и почти примирились с мыслью о своей неизбежной гибели. По заявлению спасенных и при осмотре кунгаса было установлено, что пресной воды, а также продуктов на кунгасе не было. Последний кусок сала был съеден за три дня до нашего прихода...» (Минсев, с. 106). Соответственно, спасенных пришлось переносить на клиппербот и поднимать в самолет на руках, что заняло полтора часа, затем отпаивать их горячим чаем. Несмотря на эти усилия, уже на борту «каталины» для одного из поднятых усилия спасателей оказались напрасными. Взлететь с этим грузом уже Козлов не мог и к проливу Малыгина добирался, в буквальном смысле перепрыгивая с волны на волну навстречу тральщику АМ-60, направленному к нему от КВМБ.

Поиски плавсредств и людей с погибшего транспорта и тральщиков продолжались до 3 сентября силами четырех самолетов «Каталина», тральщиков ТЩ-60 и ТЩ-61 (бывшие рыболовецкие РТ), новейших американских Т-116 и Т-117, катеров СКА-501, БО-202, БО-210. Не считая доставленных в Хабарово 183 человек на Т-116, авиаторы Козлов, Евдокимов и Сокол подняли с воды (включая последний полет Козлова к кунгасу) и тем сохранили жизнь еще 69 человек. Таким образом, в конвое БД-5 уцелело лишь 252 из 632, согласно сохранившимся спискам личного состава, и с учетом неполноты исходных сведений число жертв близко к 380, включая большую часть женщин и всех



детей. Неслучайно в исторической литературе особо отмечено, что «это была самая тяжелая трагедия, происшедшая в Карском море в годы Великой Отечественной войны».

В мемуарной и исторической литературе гражданские моряки нередко отказываются обсуждать действия Бабанова, как это сделал А. Сомкин: «Не берусь судить, насколько оправдан был поспешный уход тральщика» (Сомкин, с. 144). М.М. Белов также отметил, что «это правильное решение по прибытии Т-116 в Хабарово было поставлено под сомнение» (Белов, с. 510). Начальник штаба морских операций Главсевморпути западного района А.И. Минсеев по указанному поводу вообще не стал высказывать своей точки зрения и т.д.

У военных возможности отмолчатся не было, причем решающее слово в этом принадлежало командованию КВМБ. Неслучайно Л. Щипко окончательное решение начальства оставил без комментариев: «После того как в поселок (Хабарова. — В.К.) прилетел вице-адмирал Степан Григорьевич Кучеров, Бабанова отпустили на поиск вражеской субмарины» (Щипко, с. 97). В.П. Пузырев также отметил, насколько «поучителен многодневный поиск, проведенный тральщиком Т-116 под командованием капитан-лейтенанта Бабанова», закончившийся потоплением немецкой подлодки только 5 сентября. Таким образом, этот морской офицер избежал сурового наказания достаточно условно, в счет будущих побед, что в перспективе вместо расстрельного приговора было единственно верным. Тем более на фоне ошибки командира конвоя, не разобравшегося в типе оружия, примененного противником. Характерно, что Головкин в своих мемуарах обошел молчанием гибель «Марины Расковой», хотя авторы монографии «Краснознаменный Северный флот» (1977) считают, что в поражении БД-5 «доля вины в случившемся легла на штабы флота и флотилии, не сумевших своевременно определить начало развертывания вражеских подводных лодок в Арктике и



оповестить об этом командира конвоя» (Козлов, Шломин, с. 189—190).

Однако нам следует вернуться к непростой ситуации, сложившейся вокруг командира Т-116, который из Хабаровова через Диксон (где он встретил часть своего экипажа, спасенного Козловым) был отправлен на дальнейшие поиски подводных лодок противника. Как оказалось впоследствии жертвой одной из них оказалось гидрографическое судно «Норд» (капитан Павлов). Очередная военная трагедия как следствие неограниченной подводной войны произошла 26 августа у острова Белуха при следующих обстоятельствах. 23 августа это судно вышло с Диксона, чтобы зажечь маяки в шхерах Минина, на полуострове Михайлова и в проливе Матисена, посетив полярную станцию на мысе Стерлигова, откуда 25 августа направилось на продолжение работы к островам Рингнес, Кравкова и Белуха. На мысе Стерлигова около 5 часов следующего дня было принята радиограмма «Всем, всем, я “Норд”, обстрелян подводной лодкой». Затем связь оборвалась. В качестве меры для аварийной ситуации в 23 часа 26 сентября в подтверждение благополучного исхода радист «Норда» должен был передать пять точек, которые услышали на полярной станции «Мыс Челюскина». Если это так, приходится признать, что кто-то из экипажа «Норда» пошел на сотрудничество с противником, что, однако, требует подтверждения. Чтобы завершить историю этого гидрографического судна, лишь отметим, что, по немецким данным, это судно было потоплено подводной лодкой U-957 (командир обер-лейтенант Шаар) после непродолжительного боя, когда было пленено четыре человека из экипажа.

На маршрут «Норда» после мыса Стерлигова ориентировался Бабанов в поисках немецкой подлодки, причем его первый поиск в последние дни августа оказался безрезультатным. На исходе второго отпущенного срока,



направляясь от островов Сергея Кирова к материку, 5 сентября 1944 года сигнальщики Т-116 сначала визуально обнаружили признаки присутствия подводной лодки, а затем эти результаты были подтверждены гидроакустическим прибором «асдик». После четырех залпов «мышсловки» и атак глубинными бомбами на поверхности спокойного моря стал обильно поступать соляр с характерными жемчужными разводьями, что свидетельствовало о серьезных повреждениях противника. Вскоре акустики подтвердили это прослушиванием металлического стука, что свидетельствовало о попытках ремонта силами экипажа.

К этому времени Бабанов практически израсходовал весь боезапас, известив командование КВМБ: «Бомб нет, лодка на грунте, травит соляр и воздух. Поставил вешу, нужен корабль с бомбами. Видимость пять миль, ясно». Спустя два часа с Диксона в район, указанный Бабановым, вышел большой охотник БО-206 (командир лейтенант Виноградов). На следующее утро в густом тумане по разводьям соляра он присоединился к Т-116, чтобы совместно продолжить бомбежку затаившегося противника, обрушив на него еще двадцать две бомбы. Всплывшие доски инструментального ящика, брезентовая сумка и другие предметы подтвердили серьезность повреждений лодки. Получив приказ, Бабанов с победой вернулся на Диксон, БО-206 продолжил сторожить врага в ожидании спасателя «Бриз» с бригадой водолазов, вплотную занявшихся изучением добычи на глубине 44 метра, начиная с пробойки во внешнем и внутреннем корпусе, а также на боевой рубке с опознавательным номером U-362. В каждую пробойку мог пройти человек. Главная добыча ожидала водолазов в самой лодке — повенская торпеда «Цаункениг» и шифровальная машинка «Энигма»: за такую добычу Бабанова не только простили, но и наградили орденом Нахимова.

Несмотря на успех с потоплением U-362, потери в последующих конвоях продолжались, но только в эскорт-



ных кораблях, следовавших от пролива Вилькицкого на запад, как это произошло при проводке каравана ВД-1 из четырех транспортов в последней декаде сентября. Вблизи острова Кравкова сначала в самом начале суток 23 августа погиб СКР-29 «Бриллиант» со всем экипажем, причем при невыясненных обстоятельствах в ночное время, предварительно сообщив о появлении вражеской подлодки. Т-120 (командир капитан-лейтенант Лысов) был оставлен для поиска спасшихся из экипажа СКР-29 и одновременно противника, а затем по приказу командира конвоя возобновил плавание к Диксону. В 10 часов 24 сентября, по данным «асдика», был обстрелян участок моря, но без видимых результатов... Прошло немного времени, и в корму корабля буквально впиалась вражеская торпеда, по всем признакам, очередной «цаункениг». От ее взрыва руль и винты оказались вывернутыми наружу, корпус испытал сильную деформацию, корабль потерял ход и его основные силовые агрегаты вышли из строя. Тем не менее в борьбе за живучесть удалось удержаться на плаву. В этом положении Лысов отправил часть экипажа на катере и понтоне к ближайшему берегу в Пясинском заливе, а сам с четырьмя офицерами и тридцатью моряками (артиллеристами и машинной командой) остался на разбитом корабле, намереваясь прикрыть артиллерийским огнем 46 своих моряков, спасавшихся на понтоне и катере, которые наблюдали повторную атаку немцев, но в своем положении ничем не могли ей помешать. По их рассказам, подводных лодок было две (по нашим данным, У-278 и У-379), причем одна из них получила попадание снаряда в рубку. Несомненно, немцы могли видеть спасавшихся, но не предприняли по отношению к ним каких-либо действий. Спустя двое суток они благополучно достигли обитаемого побережья и в первых числах октября оказались на Диксоне. Официальным образом было отмечено, что все действия Лысова



«были спокойными, разумными и уверенными. Он сделал все, чтобы спасти корабль, личный состав» (Щипко, с. 123). Столь же высокую оценку действия Лысова получили от командующего Северным флотом Головки: «Поведение капитан-лейтенанта Дмитрия Алексеевича Лысова — в традициях нашего флота. Именно так поступает командир корабля — настоящий моряк и советский патриот» (Головки, с. 221).

На исходе навигации 1944 года немецкие подводники предприняли захват нашей полярной станции на мысе Стерлигова под общим руководством капитан-лейтенанта Х.Г. Ланге, командира U-711, который свои задачи объясняет так: «Мы должны были захватить советскую радиостанцию и заменить обслуживающий персонал своими людьми, которых я дополнительно взял на борт, это были связисты-пеленгаторщики (специалисты по радиоперехвату. — В.К.). Их было шестеро, все прекрасно владели русским, они могли расшифровать сигналы радиосвязи за очень короткое время. Эти люди должны были замеснить обслугу на русской станции. Такова была цель операции» (по Хенриксену, с. 328). Судя, однако, по сведениям участников событий с нашей стороны, эта цель едва ли была достигнута.

По возвращении из плена один из сотрудников полярной станции «Мыс Стерлигова» радист Л.Э. Венцовский подробно рассказал об обстоятельствах указанной операции, и, таким образом, мы имеем свидетельство обеих сторон. Поскольку рассказ Венцовского отражает многие стороны жизни полярных станций военной поры в связи с другими событиями (включая гибель «Марины Расковой» и гидрографического судна «Норд»), а также отношений с военным персоналом, ниже он приводится в расширенном виде:

«Коллективы сотрудников Главсевморпути и поста СНИС (Служба наблюдений и связи. — В.К.) жили дружно,



питались вместе, готовили поочередно... совместно выполняли необходимые хозяйственные работы.

Однако, по нашему мнению, моряки с прохладцей относились к своим служебным обязанностям в нашем, как они считали, глубочайшем тылу. Все наши замечания они считали недостойными бывалых служивых. Разумеется, никто не думал о реальности немецкого десанта на наш сухопутный объект — по опыту предшествующих лет мы опасались лишь обстрела с моря, о чем немедленно должны были рапортовать на Диксон. Начальник полярной станции и другие зимовщики не однажды беседовали с матросами по этому поводу, но все оставалось по-прежнему. Поэтому А.М. Поблдинский (начальник полярной станции. — В.К.) был вынужден сообщить в штаб морских операций о сложившейся ситуации, с просьбой поставить в известность командование Карской военно-морской базы (я сам передавал эту шифrogramму), однако ответа не последовало...

...Весной 1944 года наш коллектив уменьшился — метеоролога А.М. Маркову по беременности, к счастью, вывезли, вместе с сыном самолетом на Диксон. Но с началом навигации ситуация на посту СНИС оставалась прежней, даже несмотря на радиogramмы о повышенной активности немецких подводных лодок в Карском море. А.М. Поблдинский снова поставил в известность Штаб морских операций западного сектора Арктики на Диксоне о неудовлетворительной службе на посту СНИС. Реакции по существу, как и прежде, не было. Мы, сотрудники полярной станции, сами старались вести наблюдение за морем, но для этого у нас просто не было физических возможностей, поскольку мы были загружены текушкой.

Г.В. Бухтияров был постоянно занят поддержанием в готовности взлетно-посадочной полосы... и причала на реке Ленивой. Оставались на нем заботы по охоте и ловле рыбы.



Летом особенно доставалось мне, радисту, и метеорологу Д.С. Маркову, потому что во время навигации, помимо обычных четырех метеосроков, было много другой работы. С Диксона постоянно поступали запросы на ежечасовые “метео” с пометкой “авиа”. Работа шла в жестком режиме, спать приходилось урывками. Д.С. Маркову — между ежечасовыми метеонаблюдениями и составлением сводок, мне — между ежечасовыми сеансами связи. Сверх того, то и дело требовалось давать пеленги то судам, то самолетам — помнитса, каждые два часа.

А.М. Поблдинский, помимо вахт и обеспечения хозяйственной жизни станции, много времени тратил на постоянный уход за пришедшим в ветхость ветродвигателем. Короче говоря, коллектив станции крутился, как белка в колесе, и на этом фоне служба наших воинов, хотя они и помогали в хозяйственных работах, по нашему мнению, не выглядела обременительной...

25 августа 1944 года на гидрографическом судне “Норд” прибыла смена поста СНИС: командир поста старшина 2-й статьи Валентин Уткин и краснофлотцы Николай Кондрашов и Николай Нагаев с новым вооружением — автоматом, двумя винтовками и ящиком гранат. Конечно, остановить этим десант с моря, да если бы еще он был поддержан корабельной артиллерией, они не могли, но их задача заключалась в другом — вовремя предупредить о появлении противника и вместе с нами отходить в глубь тундры...

Петя Марчук (маячный мастер. — В.К.) должен был обслуживать еще несколько маяков — значит, рейс “Норда” не ограничивался одним Стерлиговым... Проводил смену младший лейтенант В. Пелых (Скоморох. — В.К.), которому А.М. Поблдинский рассказал об особенностях несения службы прежним составом поста с просьбой учесть новую смену на будущее. Какое-то внушение В. Пелых сделал. Думаю, в процессе смены старый состав успел “поделиться



опытом” с новым. Три-четыре дня новички старались, а затем все пошло по-старому. Даже сообщение об исчезновении “Норда” 26 августа после встречи с немецкой подводной лодкой и гибели старой смеиы поста ничего не изменило...

В последние дни сентября с Диксона от нас потребовали обследовать береговую полосу для поиска выброшенных морем мин и других предметов с исчезнувшего “Норда”. На собаках Бухтиярову с краснофлотцем Нагаевым надо было осмотреть около 20 километров береговой полосы на восток до бухты Ложных огней, где у Бухтиярова... стояла палатка с охотничьим инвентарем. К сожалению, он забрал с собой всех станционных собак...

Из-за загруженности работой я переселился в помещение радиорубки и выходил в кают-компанию только перекусить — истекали третьи сутки подачи ежечасовых сеансов и метеосводок авиа, вторые сутки давался каждые два часа радиопеленг для судов, проводилось специальное прослушивание по специальному расписанию “судовой волны”. Кроме того, накануне была получена радиограмма с сообщением, что к нам направляется корабль с указанием добавочных сроков прослушивания дополнительного уведомления о его следовании. Других подробностей о судне не было. Иногда днем меня подменял Поблдинский, и тогда удавалось немного отдохнуть...

К двум часам ночи (кажется, это было 25 сентября, точно не помню) Марков принес мне очередную сводку погоды авиа. Передав ее, я стал давать десятиминутный пеленг для судов... Закончив передачу, я выключил передатчик и, услышав шаги на ступеньках у входной двери рубки, удивился, почему так быстро вернулись Бухтияров и Нагаев. Не успел я подойти к двери, как она с треском распахнулась, и на меня набросились с криком какие-то люди в странных меховых куртках, сбили с ног, а затем поставили лицом к стене, что-то стали спрашивать на непонятном языке, и тут



только до меня дошло — на станции немцы! Невероятное случилось, но в это трудно было поверить. Через несколько минут в радиорубку втокнули Поблэзипского и Маркова, поставили лицом к стене. Через какое-то время нас отвели в кают-компанию, где находились обитатели авиадомика Уткин и Кондрашов, в одном нижнем белье. Постепенно до нас дошло, что на станцию напал десант немецких подводников в количестве примерно 25 автоматчиков. Подводные лодки укрывались за небольшим мысом, примерно в двух километрах к северо-востоку от станции. Две подлодки после захвата станции вышли из-за этого мыса и бросили якорь напротив станции. Среди подводников был переводчик, как выяснилось позже, один из немецких специалистов, работавших в 30-е годы по контракту в Советском Союзе, назвавшийся Иннокентием, а также знающий русский язык латыш, радист по специальности, из службы радиоперехвата кригсмарине. Переводчик Иннокентий оказался весьма словоохотливым. Сам он служил унтер-офицером, но называл себя боевым штурманом, во время торпедных атак он выводил подводную лодку на цель. Он рассказал, что латыш — разведчик, специально направленный в этот поход. Захват станции планировался, причем главной целью была станция на острове Русский — но помешал лед. Станция на мысе Стерлигова была запасной целью. По его словам, в операции участвовали три подлодки, одна была в охране в море недалеко от берега. О наличии на станции постов СНИС немцы хорошо знали — откуда, он не говорил. Иннокентий сказал, что во время навигации высаживали на необитаемых островах свои посты СНИС (в частности в архипелаге Норденшельда), которые скрытно вели наблюдения за морем и воздухом. Помимо еще, что он хорошо владел русским матом.

От переводчика мы узнали, почему в таком странном одеянии оказались Уткин и Кондрашов — наш пост



СНИС захват станции попросту проспал. Не без удовольствия немец рассказал, что оружие наших «защитников» было разобрано — вычищенные части лежали в масле на столе. Закрытый ящик с гранатами оставался в другом помещении...

Во время нашего заключения... ситуация неожиданно осложнилась — началась пурга, настолько сильная, что подлодки легли на грунт. Немцы сами оказались в сложном положении и стали искать выход. Так мы решили, когда, вернувшись с допроса Поблдинский и Марков сообщили, что немцы требуют передачи метеосводок на Диксон... Если бы метеосводки не пришли вовремя, на Диксоне встревожились бы. Наши оккупанты в это время из-за шторма сами оказались в ловушке — ситуация сугубо арктическая, к которой они, похоже, не были готовы...

Поблдинский решил использовать последний шанс, чтобы известить Диксон, и согласился вести передачу под дулом латыша-радииста в присутствии офицера подводника. К сожалению, на Диксоне прием вели начинающие радиисты, которые не сумели уловить вставленные в текст слова «Мы в плену». В один из сроков Поблдинский предложил передавать это и мне, но мой партнер на Диксоне тоже не понял, стал переспрашивать. Мой «надсмотрщик» заподозрил что-то неладное и ударил меня рукояткой пистолета по голове. Немцы что-то заподозрили, и сеансы связи были прекращены. Затем начались допросы — врага интересовало положение наших судов, а также код «Метель», употреблявшийся, по их словам, на Новой Земле для шифровки метеосводок. Мы отвечали, что ничего об этом не знаем. В лапы немцев попали тома шифровальной книги, шифровальная же таблица была спрятана в тайнике, но они в ней не нуждались, поскольку, по их словам, эти шифры были ими давно раскрыты. Один том шифровальной книги они взяли с собой на подлодку, остальные бросили в радиорубке.



Спустя сутки пурга закончилась, и, как назло, с тушей убитого медведя на станцию на собаках приехал Бухтияров. Засылав собачий лай, немцы спрятались, и Бухтияров их не заметил. Так попал в плен и он. Нагасев остался в промысловой палатке.

Немцы решили доставить наше продовольствие на подлодки, всплывшие в бухте напротив станции: станционные продукты и наши личные домашние заготовки: — соленую оленину, рыбу и т.д. Бухтиярова заставили перевозить все это на собачьей упряжке, и тогда-то ему удалось убежать. Погнав собак к реке, он оторвался от конвоировавшего его немца и сумел под берегом уйти от выстрелов. Не настиг его и обстрел из пулемета, который немцы установили на смотровой площадке кают-компаний. Через некоторое время конвоир вернулся и сказал, что он застрелил Бухтиярова, предъявив пару сапог, якобы снятых с убитого. К счастью, конвоир, убоявшись гнева начальства, соврал... Бухтияров убежал и добрался до палатки в бухте Ложных Огней, а когда вражеские лодки ушли, возвратился вместе с Нагасевым на разрушенную станцию. Отсюда их снял посланный с Диксона тральщик Карской ВМБ.

Нас, пленных, доставили, как я узнал позднее, на подлодку U-711. Станцию немцы подожгли, а затем разрушили артиллерией. Во время нахождения на подлодке опять допрашивали (переводчик с латышом-радиостом в присутствии офицеров), при этом выводили на палубу и угрожали в лучших пиратских традициях килевать (пропустить на тросе под килем), если мы не дадим сведений о нахождении судов, затем допросы прекратились.

Разместили нас на матах на палубе, между койками матросского кубрика. Ничего хорошего нас не ожидало, и тем не менее немцы-матросы нас не били и нам не угрожали. Настроение у них было скорее благодушное, ведь как-никак они возвращались из удачного похода, да еще



с добычей и без потерь. Наверное, они догадывались об исходе войны. Кажется, кормили тем же, что ел экипаж. Даже выпускали на палубу покурить, обычно лодка шла в надводном положении, но латыш-переводчик смотрел на нас зверем. Офицеры же держались подчеркнуто надменно, к нам не обращались.

В первой декаде октября... нас привезли в Тронхейм (Норвегия), на плавбазу немецких подлодок. В этом городе нас поместили в городскую тюрьму... В Тронхейме неожиданно-негаданно к нам присоединили немногих оставшихся в живых после гибели гидрографического судна "Норд": боцмана Николая Крюкова, младшего лейтенанта Василия Пелых, юнга Геннадия (фамилию забыл) и знакомого маячного мастера Петра Марчука — они больше месяца находились в плену. Не случайно немцы, бывшие на Стерлигове, не раз называли имена Петер, боцман, юнга — значит, лодка уничтожившая гидрографическое судно "Норд", принимала участие в нападении на нашу станцию...

Товарищи с "Норда" рассказывали, как погибло судно и какая участь постигла воспных моряков, зимовавших с нами в 1943 году. Лодка всплыла перед судном по курсу и сразу же открыла кинжальный огонь в упор из орудия и пулеметов. Большая часть людей на палубе, включая Д. Карельского, погибла в первые минуты. Коптев и Ершов сами бросились за борт и через несколько минут погибли от переохлаждения в ледяной воде. Это видели четверо наших земляков, которым удалось спустить шлюпку с кормы. Людей со шлюпки взяли на борт лодки, а саму шлюпку расстреляли из орудия и пустили ко дну. Там остался раненый и сошедшая с ума буфетчица. Позднее нас всех перевели в тюрьму Осло, оттуда на транспортном судне отвезли в Польшу... Среди многих невеселых приключений нам повезло еще раз — мы успели скрыться из лагеря и через несколько дней... встретили наши войска...



В начале 50-х годов я встретил Кондрашова... Он сообщил, что В. Уткин осужден на 10 лет заключения за воинское преступление, совершенное в должности командира СНИС...

Странно, что самые уважаемые мемуаристы (адмиралы А.Г. Головкин, Ю.А. Пантелеев и др.), отдавшие должное подвигу Бухтиярова, не додумались до простой, очевидной вещи: если бы на посту СНИС служба шла положенным порядком, не пришлось бы Григорию Васильевичу доказывать свою невиновность в "органах" и сносить подозрительные уточнения кадровиков».

Позднее рассказы вернувшихся из плена позволили уточнить обстоятельства гибели «Норда» (капитан В.В. Павлов, участник челюскинской эпопеи), во многом совпадающие с тем, что приведены в воспоминаниях Венцовского. Однако он неверно назвал фамилию боцмана — на самом деле это был Иван Рогачев, а так называемый юнга — курсант 2-го курса Архангельского морского техникума Евгений Михайлович Полесв. Точно так же младший лейтенант Василий Скоморох по каким-то обстоятельствам (видимо, пытаясь выдать себя за гражданское лицо) перед пленением назвался Пелых, о чем предупредил своих товарищей, которые его не выдали. Всего на небольшой шхуне водоизмещением 430 т с экипажем из 20 человек и шестью пассажирами оказалось 26 человек, включая трех матросов с поста СНИС с мыса Стерлигова. Еще один военный моряк, Иван Тихонов, обслуживал 45-мм орудие, он опередил немцев в открытии огня. Реакция немецких подводников была вызвана стремлением подавить радиопередачу с «Норда», что в конечном итоге и привело к большим жертвам на «Норде», но на войне как на войне...

Информация Ланге, командовавшего захватом полярной станции на мысе Стерлигова, дополняет рассказ Венцовского: «Я распределил обязанности между различными



подлодками, которые находились в моем распоряжении. Одна лодка ушла в открытое море. Другой была поручена высадка десанта... Десант высадился в бухте рядом с радиостанцией. Сам я зашел во время прилива в маленькую гавань, чтобы посадить лодку на мель. Я развернул подлодку так, чтобы использовать ее пулеметы и двухдюймовую пушку в случае необходимости. Мои люди заняли радиостанцию. Тех, кто обслуживал радиостанцию, взяли в плен. Русские были совершенно обескуражены. Там была не просто радио-, но еще и метеостанция. Спустя какое-то время оттуда было послано сообщение о том, что станция якобы сгорела и персонал перебирается на другую ближайшую станцию... Русских пленных мы взяли с собой, распределив по подлодкам... Это были ученые, отличные люди... Я делил койку с руководителем этой группы». Случалось и такое во время войны в Арктике.

Как и в предшествующем году, главной задачей финала навигации в Карском море поздней осенью 1944 года был вывод ледоколов в конвое АБ-15, под общим руководством нового командующего Беломорской флотилией вице-адмирала Ю.А. Пантелеева. Для этого понадобилось два отдельных эскортных отряда.

Первый: СКР-19 «Дежнев», МЗ-90 «Мурман», эсминец «Деятельный», 4 тральщика АМ и 8 БО. Командир — капитан 3-го ранга — М.Н. Моль. Второй: лидер «Баку», три новых эсминца-семерки и четыре старых эсминца постройки 1918 года, полученных в счет раздела трофейного итальянского флота под командованием контр-адмирала Фокина.

До острова Уединения ледоколы «Сталин» и «Северный ветер» (получен по ленд-лизу из США) от пролива Вилькицкого добирались самостоятельно, курсом на запад, чтобы затем сменить его 23 октября на юго-западный в сопровождении СКР-19 («Дежнев») и МЗ-90 («Мурман»). Впервые морская война в Арктике велась в зимних условиях. 14 ноя-



бря из Хабаровова навстречу АБ-15 вышел эсминец «Деятельный» с четырьмя тральщиками типа АМ и восемью большими охотниками. 17 ноября на 74° с.ш. «Деятельный» атаковал немецкую подлодку. Затем он взял под охрану ледоколы у кромки льда за 78° с.ш. с остальными кораблями и благополучно довел их до Карских Ворот, отразив по пути еще девять атак немецких подлодок. 19 ноября в Карских Воротях в охранение вступил второй отряд Фокина, образовав походный ордер с двойным охранением. Поскольку о засадах немецких подводных лодок было известно, путь конвоя был выбран севернее острова Колгуева, и 24 ноября ледоколы отшвартовались в Молотовске.

В Арктике в свои права вступила зима, прекратившая военные действия в Карском море. Хотя сам масштаб конвойных операций здесь был значительно меньше, чем на западе, за три военные навигации в Карском море по соотношению боевых потерь с нашей стороны (транспорты «Куйбышев», «Сибиряков», «Архангельск», «Киров», «Тбилиси», «Марина Раскова») и немецкой (подводные лодки U-639 и U-362) было примерно таким же, как и у союзных конвоев PQ и JW, причем с тенденцией к улучшению в нашу пользу.

Глава 8

СОЮЗНЫЕ КОНВОИ JW 1943—1945 ГОДОВ

Известное замечание У. Черчилля: «Это еще не конец. Это даже не начало конца. Но, вероятно, это конец начала» вполне может быть отнесено к ситуации, сложившейся на арктических коммуникациях на рубеже 1943 — 1944 годов, совпавшей по времени со сменой обозначения арктических конвоев PQ на JW. Если до середины 1942 года на поставки разного рода грузов и военной техники от союзников на



северные конвои приходилось до 60 % общего тоннажа, то эта величина к концу 1943 года снизилась до 16 %. С прекращением капельных рейсов, возобновление крупных конвоев произошло только в конце 1943 года, что потребовало усиления Северного флота. Это обстоятельство неоднократно отмечено на страницах дневника Головки.

«2 ноября. Скоро месяц после моего доклада-отчета в Ставке Верховного Главнокомандования. Результаты уже есть: нам на флот дано еще 100 самолетов: 60 истребителей и 40 двухмоторных машин. Один полк “бостонов” с Карельского фронта также будет подчинен нам. Кроме того, намечено прислать к нам же одну дивизию авиации дальнего действия» (Головки, с. 191). В эти же дни на Северный флот поступило из США пять тральщиков АМ и шесть больших охотников БО, которые самостоятельно добирались через Атлантику. Свидетельства подобного рода разбросаны в книге Головки неоднократно:

«9 ноября... Приятная новость: сверх ста самолетов получим еще 20 типа “аэрокобра” (Головки, с. 193)... 10 ноября. Прибыла 36 авиадивизия...» (Головки, с. 194) из дальних бомбардировщиков Ил-4. И наконец: «2 декабря. Конвои пошли. Сегодня в Кольский залив прибыла мурманская группа второго после восьмимесячного перерыва союзного конвоя: шесть транспортов, один танкер и восемь миноносцев. Беломорская группа конвоя — восемь транспортов — под охраной трех английских кораблей и наших эсминцев направилась в Архангельск (Головки, с. 195)... 14 декабря... А конвои с запада все идут. Позавчера из Англии вышел очередной конвой: 19 транспортов, в том числе два танкера» (Головки, с. 196). Британское Адмиралтейство, решив свои проблемы на Средиземноморье и выиграв сражение за Атлантику, смогло обратиться к северным конвоям, необходимость в которых после наших потерь в сражениях за Сталинград и на Курской дуге возрастала, тем более после неурожая 1943 года, когда



нечем было кормить Красную Армию. Народная мудрость, окрестившая американскую тушенку «вторым фронтом», как всегда, попала в самую точку. Описанное выше потопление «Шарнхорста» явилось частью операции, связанной с проводкой конвоя JW-55 в советские порты и встречного конвоя RA-55 на исходе 1942 года. Важно, что многие особенности конвойных операций в системе PQ в полной мере получили свое развитие в конвоях JW. Тем не менее конвои PQ и JW отличались своими особенностями, отражавшими своеобразные закономерности военной поры. Например, в стремлении формировать конвои из транспортов с близкими тактико-техническими характеристиками союзники отказались включать в них устаревшие советские суда, как правило, с изношенными машинами и ограничениями в скорости, сделав ставку на использование судов типа «Либерти» американской постройки.

Хотя возобновление конвоев JW происходило на фоне успешного отражения нападения «Хиппера» на караван JW-51, последующей гибели линкора «Шарнхорст» и непрерывных воздушных ударов по «Тирпицу», первые же конвои JW показали, что общая ситуация на морских коммуникациях сохранялась напряженной. «Остался старый враг, с которым все сталкиваются в Заполярье — плохая погода, и первый конвой нового года JW-60A, состоящий из 20 судов, ощутил это на себе в полной мере. Конвой вышел из Лох-Ю 12 января и через три дня попал в сильнейший шторм, который разбросал суда по всему океану, тяжело повредив некоторые. Коммодор был вынужден приказать конвою зайти в исландский порт Акурейри, чтобы исправить повреждения и проверить палубные грузы.

После ремонта выяснилось, что пять судов все-таки не могут продолжать поход, но остальные 15 двинулись дальше 21 января. Хотя эскорт состоял из 11 кораблей, чего было вполне достаточно, немцы по совету своего исландского



агента развернули подводные лодки возле острова Медвежий, чтобы дожидаться конвоя... В результате три транспорта были потоплены, а эсминец "Обдьюрейт" был поврежден торпедой. Тем временем в путь двинулся следующий конвой» (Скофилд, с. 209—210). Таким образом, казалось бы, на северных морских коммуникациях ничего не изменилось. Понадобилось время, чтобы эти изменения проявились в полной мере.

В первую очередь эти изменения касались оборонительных сил эскорта. Вступление в охранение конвоя JW-57 авианосца «Чейсер» обошлось немцам гибелью трех подводных лодок. При этом количество транспортов в конвоях возросло настолько (в JW-58 до 50), что вскоре понадобилось конвои разделять на две отдельные группы, отправлявшиеся из союзных портов с разрывом в несколько дней, одновременно наращивая эскортные силы. Аналогичным образом развивалась ситуация и в обратных конвоях из России на запад, когда в конвое RA-57 «с точки зрения противника потеря 4 подводных лодок в обмен на 1 транспорт и 1 эсминец была совершенно неудовлетворительным результатом» (Скофилд, с. 212), наглядно продемонстрировав начала конца в успехах подводной войны для немцев, по У. Черчиллю. Эти неудачи обрушились на немцев на фоне применения ими новейшей техники — самонаводящихся акустических торпед «Цаункениг» с сентября 1943 года и приспособления для работы дизеля под водой на подлодках «шнорхель», что позволяло скрываться от радиолокаторов союзников. Отметим, что с конвоем JW-58 в главную базу Северного флота перешел американский крейсер «Милуоки» в счет раздела трофейных кораблей итальянского флота, на котором предстояло поднять флаг советского ВМФ. Авианосная авиация союзников продолжала успешно уничтожать врага как на море, так и в воздухе и в последующих конвоях: только при проводке JW-58 было утоплено четыре подлодки, сбито три



четырёхмоторных «Кондора» ФВ-200, один пикировщик Ю-88 и гигантский гидросамолет БФ-138. Это избиение в море и в воздухе привело на завершающей стадии войны к значительному снижению потерь в караванах, когда в 1944—1945 годах немцам удалось потопить всего 13 транспортов и 9 кораблей эскорта. Помимо того, что указанный конвой доставил в наши порты 34 истребителя, 118 танков, 73 бронетранспортера, 102 трактора, 33 торпедных катера, помимо боеприпасов, радиоаппаратуры и т.д., с ним пришло 20 тыс. т оборудования для создания американских авиабаз под Полтавой, для «летающих крепостей», выполнявших челночные операции над Европой и т.д.

Особое место в этих конвоях занимает перегон кораблей из Англии на пополнение Северного флота, полученных нашей страной в счет раздела итальянского флота. Для этого сначала потребовалось перебросить в Англию экипажи линкора, восьми эсминцев и четырех подводных лодок общей численностью почти две с половиной тысячи человек под командой вице-адмирала Г.И. Левченко. Вместе с ними на Британские острова отправились также американские моряки с крейсера «Милуоки», выполнившие свою задачу по передаче корабля советскому экипажу в Полярном. Этот персонал направлялся на 43 транспортах конвоя RA-59, охранение которого включало крейсер, два авианосца, 16 эсминцев и четыре фрегата под общим командованием британского контр-адмирала Р. Мак-Григора. Согласно морским традициям, адмирал Левченко со своим штабом находился на авианосце «Фенсер», офицерский состав был распределен по каютам, матросы и старшины — в трюмах. 28 апреля конвой из Кольского залива взял курс к берегам Туманного Альбиона.

На исходе первых суток перехода караван был обнаружен немецким воздушным разведчиком, а спустя еще сутки начались атаки немецких подлодок. По свидетельству



молоденького курсанта Е.П. Алесандрова, находившегося на борту транспорта «Джон Би Леннон», вечером 30 апреля вблизи острова Медвежий «примерно в 20 часов слева по борту от «Джона Би Леннона» раздалась два мощных взрыва. Выскочив из трюма на верхнюю палубу, мы увидели тонущий «Либерти», — на котором находился экипаж эсминца «Достойный» и часть команды подводников. Немецкие торпеды разорвали громадный «Либерти» на три части: носовая и средняя часть затонули в течении нескольких минут, а корма продолжала держаться на плаву. Другие корабли и суда продолжали, не снижая скорости, идти прежним курсом, как будто ничего не случилось. Наступившие сумерки и большие расстояния скрыли от нас финал этой трагедии... Конвой спокойно продолжал идти к берегам Великобритании. В тот же день радист «Джона Би Леннона» перехватил немецкую военную сводку о нападении на наш конвой. Кригмарине уверяло, что потоплено восемь транспортов и пять эскортных кораблей». Спасатели подняли из воды 142 человека, а среди погибших оказались 43 моряка, включая 23-х из экипажа «Достойного».

На войне как на войне — гибель товарищей не оторвала оставшихся в живых от праздничных мероприятий в честь 1 мая. Помимо торжественных обедов в кают-компаниях наши организовали для экипажей союзников концерты художественной самодеятельности. Это не помешало «Свордфишам» с палуб авианосцев отправить на дно три подлодки противника U-277 (командир капитан-лейтенант Р. Любзен), U-959 (обер-лейтенант Ф. Вайц) и U-674 (обер-лейтенант Х. Мус). По сравнению с конвоями RQ потери немцев неумолимо возрастали, а потери в союзных транспортах, наоборот, снижались. Без дальнейших происшествий конвой в погожий солнечный день 7 мая достиг берегов Великобритании. «С приходом RA-59, — писал в докладе командующий Флотом Метрополии адмирал Б.



Фрээр, — сезон конвоев был закрыт... В целом его следует считать успешным. Большое количество грузов дошло до России почти без потерь, а враг понес гораздо более значительные потери в попытках атаковать конвои» (Супрун, с. 262).

Однако для советских моряков, пришедших с последним конвоем в Англию, самое интересное только начиналось. Англичане считали, что на освоение новой техники у советских моряков уйдет не менее полугода. «Наши английские партнеры, — пишет глава советской военной миссии в Великобритании адмирал Н.М. Харламов, — не учитывали, что советские моряки — люди высокой сознательности, что во время войны они служили на подобных кораблях, имеют боевой опыт. И я сказал:

— Двух-трех месяцев нам будет вполне достаточно» (Харламов, с. 182). Так оно и получилось, тем более, что наибольшие претензии у советской стороны вызывали эсминцы американской постройки 1918—1919 годов, переданные англичанам еще в 1940 году, находившиеся на консервации, когда часть необходимой технической документации была утрачена. В зависимости от своего положения участники передачи отмечали как достоинства, так и недостатки передаваемых кораблей. Так, по Харламову, «внешний вид у эсминцев был не очень-то привлекательный. Носовая часть и мостик отнюдь не выражали стремительности, присущей атакующему и быстроходному кораблю. Палубы были в запущенном состоянии, борта, надстройки, торпедные аппараты во многих местах были покрыты ржавчиной. Особая примета этого типа — четыре высокие цилиндрические дымовые трубы. Его вооружение: одна 102-мм пушка, одна 76-мм и четыре автомата Эрикон. В средней части... трехтрубный торпедный аппарат. Кроме того, 24-ствольный противолодочный реактивный бомбомет... два бортовых бомбомета на корме и бомбосбрасыватели» (Харламов,



с. 184). Внимание начинающего моряка, специалиста по новейшей электронной аппаратуре Александрова привлекли современная радарная станция, новейший гидроакустический прибор «асдик» и реактивные 24-ствольные противолодочные бомбометы «хэджхог», о чем забыл в своих мемуарах заслуженный адмирал и по совместительству дипломат. Так как на эсминцах не оказалось запасных частей, английская сторона выделила в качестве компенсации девятый корабль того же типа. Советская сторона такой дар решила сохранить в качестве самостоятельной единицы, решив проблему ремонта подручными средствами. По такому случаю означенный корабль во время службы на Севере среди моряков именовался «Запчасти», помимо официального наименования.

Соответственно, уже 30 мая на линкоре «Ройял Соверен», переименованном в «Архангельск», и четырех подводных лодках были подняты флаги советского флота, а на эсминцах, также получивших русские названия, — только 16 июля. Немало времени заняло освоение новой техники, например, при передаче жидкого топлива на ходу, не практиковавшейся в нашем флоте, а также обучение личного состава обращению с новой техникой, включая разные типы радиолокаторов и средства противолодочной обороны.

По воспоминаниям Александрова, «для сдачи и приемки линкор был поделен на две части: по левому борту размещались наши моряки (приемная команда), а правому — английские, те, что передавали нам свой корабль. Служба на линкоре шла по английскому распорядку дня — размеренно и педантично. Несколько дней мы знакомились с радарными станциями, установленными на линкоре, а затем всех радиометристов отправили в школу “Радар” в Глазго, которая располагалась на окраине города в одном из старинных замков. На крышах здания школы были установлены многочисленные антенны всевозмож-



ных радарных станций, которыми так богата оказалась в ту пору Англия. Методика обучения была в совершенстве отработана, досконально продумана и рассчитана на самых тугодумных курсантов. Обучение сопровождалось показом технических кинофильмов, отработкой сложных узлов станций на разных макетах, практической работой операторами на реальной станции по натурным целям (например, по самолетам) и др.»

Первыми в Кольский залив 25—28 июля из Лервика на Шетландских островах ушли четыре подводных лодки, из которых В-1 (командир капитан 2-го ранга И.И. Фисанович, Герой Советского Союза) погибла 27 июля под бомбами патрульного «Либерейтора» в Норвежском море, по некоторым сведениям, отклонившись от маршрута. Вместе с нею погиб один из самых талантливых командиров-подводников Северного флота.

Переходом советского отряда надводных кораблей командовал вице-адмирал Левченко, поднявший свой флаг на линкоре «Архангельск» (командир контр-адмирал В.И. Иванов), его противолодочную оборону обеспечивал дивизион эсминцев под командованием капитана 1-го ранга И.Е. Абрамова. Оставив 16 августа главную базу Флота Метрополии Скапа-Флоу на Оркнейских островах, первым выпел в море дивизион эсминцев, к которому вскоре присоединился «Архангельск». Первое испытание поджидало наших моряков в Норвежском море в виде жестокого шторма, которое корабли разного класса выдержали по-своему, как и их экипажи. В этих условиях пришлось уменьшить ход с 18 узлов до 9, благо погода одинаково мешала подлодкам и самолетам противника. Нередко, чтобы избежать повреждений от ударов волн, эсминцам приходилось становиться в кильватер линкору, порой на малом ходу теряя управление. Особенно досталось эсминцу «Жесткий», который, чтобы не задерживать



движение отряда, некоторое время в одиночку вынужден был противостоять стихии, а затем по окончании ремонта собственными силами догонять отряд.

«С линкором, — вспоминал позднее Александров, — шторму совладеть было сложнее. Огромные пенящиеся валы разбивались о его броню, и лишь последовательно накатывающиеся волны, постепенно, метр за метром, задирали кверху его носовую часть, а когда, обессилев, отваливали в пучину, линкор всей своей 33-тысячетонной массой рушился в пучину, погружаясь носом в кипящую пучину. Брызги от волн, разбивавшихся о башни главного калибра, оседали водяной пылью на стеклах ходового мостика... С 35-метровой высоты «Архангельск» напоминал большой обтекаемый утюг, глубоко погруженный в море закованным в броню корпусом. Шторм продолжался около двух суток и, наконец, начал слабеть, чтобы дать передышку кораблям и людям».

21 августа уже вблизи острова Ян-Майен над отрядом советских военных кораблей появились самолеты с авианосцев конвоя JW-59 (30 транспортов, три танкера и спасатель «Рэтлин», ветеран конвоя PQ-17) под командованием контр-адмирала Ф. Далримпла-Гамильтона, в котором уже участвовали 11 советских больших охотников за подводными лодками типа БО, самостоятельно пересекавшими Северную Атлантику из США. Далримпл-Гамильтон держал свой флаг на конвойном авианосце «Виндекс», одного из двух в составе конвоя. Встреча «Архангельска» с конвоем в воспоминаниях Александрова описана так: «Первыми, кто обнаружил корабли конвоя JW-59, были, разумеется, операторы радаров линкора «Архангельск»... На светящемся зеленым цветом экране радара сначала появились малозаметные отдельные, а затем многочисленные импульсы... По мере сближения с конвоем... количество импульсов на экране радара и их размеры увеличивались в зависимости от размеров корабля и расстояния до него. Постепенно



многочисленные импульсы заполнили весь экран, они становились более четкими и яркими, но размеры их по высоте все время... как бы дышали, постепенно набирая мощность локационного сигнала, пришедшего издалека. Море было относительно спокойным, но визуальной видимости мешала мгла. Поэтому просматривались только силуэты кораблей, самые общие контуры без деталей... Общее впечатление — армада различных по размерам и силуэтам судов, среди которых выделялись своими стройными очертаниями низкобортные военные корабли. В отличие от них тупорылые высокобортные транспорты бросались в глаза массой громоздких настроек и целым лесом многочисленных грузовых стрел. Силуэты авианосцев походили на кургузый обрубок взлетно-посадочной полосы с прилепившейся надстройкой-островом... Со всех сторон конвой усиленно охранялся многочисленными эсминцами, фрегатами, корветами, шлюпами и другими кораблями».

При встрече имел место пикантный эпизод, не отмеченный в мемуарах военной поры, когда командир советского отряда в звании вице-адмирала просил разрешения присоединиться у командующего конвоем в чине контр-адмирала. Для безопасности линкор занял свое место в центре конвоя, а сопровождавшие его эсминцы вступил в охранение конвоя. Все внешние признаки говорили о предстоящей встрече с противником, которая состоялась двое суток спустя. Еще 21 августа погиб шлюп «Кайт» от торпед У-344 (капитан-лейтенант У. Питч). Шлюп затонул в течение минуты, спасти с него удалось только девять человек. Еще одна, причем неудачная, атака по немецким источникам описана Майстером (2005): «23 августа 1944 года У-711 (командир капитан-лейтенант Г.-Г. Ланге. — В.К.) атаковала военные корабли, ранее принадлежавшие союзникам и шедшие из Англии в Мурманск под русскими флагами с советскими командами. В 06.50 подводная лодка обнаружила в перископ линейный корабль



“Архангельск” и по меньшей мере восемь эскадренных миноносцев типа “Деятельный” (бывший “Черчилль”). Три самолета кружили над соединением, которое шло со скоростью от 12 до 14 узлов. В 07.20 U-711 с дистанции 3500 метров произвела двухторпедный залп, а в 07.28 последовал взрыв торпеды. В перископ было видно, что из трубы линкора пошел густой дым, на мачтах подняли сигнал, а по данным акустика, корабль дал задний ход. Два советских эскадренных миноносца начали сбрасывать глубинные бомбы. Тем не менее, в 07.29 U-711 с дистанции 10 000 метров выстрелила торпеду по третьему эскадренному миноносцу... Спустя 8 минут 32 секунды наблюдался взрыв торпеды, у цели поднялся большой столб воды, а сам миноносец стал опускаться кормой» (Майстер, с. 220—221). Описанная картина показательна для восприятия событий глазами подводника, с неизбежными ошибками в оценке результатов собственных атак. Не менее показательной оказалась цена этих атак — две немецких подлодки от ударов авианосной авиации англичан. Характерно, однако, и другое — англичане с присущим им снобизмом явно избегают детального рассказа о походе наших кораблей в составе описанного конвоя, отделившись замечанием, что немцы «заметили линкор “Ройял Соверен”, совершавший переход в Мурманск со своим собственным эскортом» (Скофилд, с. 219—220).

Чтобы сковать силы противника при защите конвоя JW-59, англичане провели операцию «Гудвуд» с привлечением пяти авианосцев, самолеты которых 24 августа нанесли удар по «Тирпицу» с весьма скромными результатами, описанными в предшествующей главе. Еще раньше, 19 августа, 14 советских торпедных катеров совершили набег на караваны противника в акватории Варангер-фиорда, потопив, по нашим сведениям, 15 транспортов и кораблей противника, как оказалось после войны — только транспорт «Кольмар» и два сторожевика (Майстер, с. 267). Спустя несколько суток морская авиация Северного флота нанесла удар по



крохотным норвежским городкам Вадсе и Варде, также с минимальными результатами. Потоплен пароходик «Рур» (325 т), уничтожена радиостанция, несколько складов и барачков, погибло 59 немецких военнослужащих, 34 норвежца и 20 советских военнопленных. Тем не менее эти удары достигли главного, практически устранив бомбардировщики и пикировщики люфтваффе от нападений на конвой JW-59, но не от воздушной разведки. 24 и 25 августа суда и корабли каравана благополучно вошли в советские воды.

Появление крупных кораблей в составе Северного флота, правда, вызвало больше проблем, чем преимуществ, так как потребовало сильного авиационного прикрытия на своих стоянках, которое они практически не покидали. С прибытием в наши базы по противнику они так не выпустили ни одного снаряда из орудий главного калибра.

Включение этих кораблей в состав советского флота больше диктовалось не реальной военной обстановкой, а политическими соображениями на будущее. Представить результаты артиллерийской дуэли «Тирпица» постройки 1941 года (даже с учетом его многочисленных повреждений) и старичка «Архангельска» постройки 1916 года можно было только в кошмарном сне.

Уже в ближайшее время англичане использовали практику совмещения проводки очередного каравана с очередной воздушной атакой «Тирпица» (операция «Параван»), как это было с конвоєм JW-60 (26 транспортов, 4 танкера и спасатель «Замалск», также ветеран RQ-17). Поскольку результаты предшествующих налетов на «Тирпиц» вызывали в Адмиралтействе серьезные сомнения, в ближнюю охрану конвоя включили линкор «Родней». Конвой потерь не понес, в отличие от обратного RA-60, в котором были потеряны два транспорта ценой гибели двух немецких подлодок.

Проводка очередного конвоя JW-61 (27 транспортов и 34 эскортных корабля, включая три авианосца, вышедших в



море 20 октября) совпала с нашим наступлением от Западной Лицы в направлении Финмаркена (Норвегия), что, очевидно, не случайно. При отражении атак 19 немецких подлодок в борьбе с акустическими торпедами «Цаункениг» англичане успешно использовали ловушки-фоксер, привлекавшие немецкие торпеды теми же частотами, что и работающие корабельные винты. Вторая часть этого каравана, отправившаяся в Мурманск на двух транспортах в охранении 14 военных кораблей 31 октября, доставила почти 10 тыс. «власовцев», переданных нам по договоренности с английской стороной. Одновременно крейсер «Бервик» и два эсминца доставили также представителей норвежской администрации и норвежских солдат для освобожденной норвежской территории. Встречный конвой на запад RA-61 (32 транспорта и 28 боевых кораблей, включая два авианосца) уже 9 ноября достиг английских берегов. С ним было доставлено на крейсере «Дидона» 6 т советского золота для расчетов по ленд-лизу и другим финансовым операциям — вдогон к 54 тоннам золота и серебра на крейсере «Кент» в составе RA-54. Из кораблей эскорта был поврежден подводной лодкой фрегат «Мунси».

Конвой JW-62 (31 транспорт при 37 эскортных кораблях) отличался широким привлечением норвежских сил (пять кораблей), коммодором конвоя был также норвежец капитан 2-го ранга Э. Ульринг. Конвой вышел из Лох-Ю в конце ноября и пришел в Кольский залив 7 декабря без потерь. Обратный конвой RA-62 из 29 транспортов с авианосным эскортом (всего 19 кораблей) вышел в море 10 декабря. Хотя конвой добрался до Англии без потерь (немцы потеряли одну подлодку), он подвергся интенсивным атакам торпедоносцев Ю-88 из новых соединений, переброшенных на север Норвегии командованием люфтваффе, что одновременно свидетельствовало о сосредоточении немецких сил, нацеленных на подходы к Кольскому заливу.



Конвой JW-63 (еще 38 транспортов) проделал свой путь также без потерь за 30 декабря 1944 — 8 января 1945 года, благополучно миновав завесы немецких подводок у острова Медвежий и на подходах к Кольскому заливу. Непогода препятствовала действию вражеской авиации. Она буквально обрушилась на обратный конвой RA-63, проделавший путь к берегам Британии с 11 по 22 января в сопровождении авианосного соединения, которому не было работы.

Зато очередной JW-64 (28 транспортов) в рейсе с 3 по 16 февраля в полной мере испытал на себе нападение 48 торпедоносцев, из которых 13 были сбиты самолетами с авианосцев. При этом эскортным эсминцам пришлось отвлекаться для эвакуации мирного населения с одного из островов у норвежского побережья, которому угрожала вражеская карательная экспедиция. Один корвет был потерян вблизи Мурманска. Тем временем немцы направили к кольскому побережью очередную «волчью стаю», напавшую на возвращавшийся на запад конвой RA-64, нанеся повреждения двум транспортам, которым пришлось возвращаться. Несогласованность действий с командованием Северного флота привела к тому, что англичане обозлились, полагая, что «русские почти никаких мер, кроме дневных полетов и патрулирования мелкими судами, не предпринимали. Не были организованы ни ночные вылеты самолетов, ни специальные группы охотников за подводными лодками» (Супрун, с. 294). Совместные усилия накануне выхода конвоя 17 февраля привели к гибели U-425 (командир капитан-лейтенант Бентцен), причем этот успех даже в западной литературе приписывается то нашей авиации (Хенриксен, с. 308), то британскому корвету «Ларк», который сам вскоре погиб от торпед U-968 (командир лейтенант Вестфален). Она же дополнила свой успех торпедированием норвежского танкера, который был посажен спасателями на мель. Еще одной жертвой среди эскортных кораблей оказался корвет



«Блюбелл», потопленный торпедами с U-711. Ее командир позднее описал свою атаку в таких выражениях «Это торпедирование произвело на меня глубокое впечатление. “Блюбелл” обнаружил нас своими сонарами. Но британцы не были готовы к бою. Ни бомбы, ни другое оружие не было готово к бою, когда моя торпеда попала в корвет. “Блюбелл” практически разорвало на части. Из экипажа в 90 человек выжил только один» (по Хенриксену, с. 326). Очевидно, в британском конвое также не все было в порядке.

20 февраля встречный RA-64 подвергся атаке 40 торпедоносцев, из которых 6 были сбиты. Последним успехом немцев в атаках на караван стало потопление отставшего транспорта «Генри Бэкон», лишившегося тем самым военной защиты. Гибель этого транспорта примечательна двумя обстоятельствами: первая — большая часть его экипажа погибла, уступая свои места в спасательных шлюпках пассажирам, вторая — «Генри Бэкон» оказался последним транспортом в перечне погибших в союзных конвоях, идущих на запад.

Однако, как показали ближайшие события, это не относилось к конвоям, направлявшимся в советские порты, что имело место вблизи острова Кильдин с транспортами из JW-65 (всего 26 судов), торпедированными 20 марта, один из которых затонул вместе со шлюпом из эскорта. Еще один норвежский транспорт из этого каравана был поврежден в конце апреля при перевозках из Киркинеса. Встречный конвой RA-65 без потерь прибыл 1 апреля в Скапа-Флоу. 25 апреля в воды Кольского залива вошел очередной союзный конвой JW-66 из 27 транспортов, преодолевший очередную немецкую «волчью стаю», с которыми на пополнение Северного флота пришло 11 больших охотников БО. Навстречу ему устремился RA-66, буквально напоротившийся на поврежденную U-303, что и решило ее судьбу. Это был последний караван, в котором противники обменялись ударами — U-998 потопила фрегат «Гудолл», а корабли



эскорта отправили на дно U-286 (командир обер-лейтенант В. Дитрих). (Однако не исключено, что она была расстреляна артиллерией эсминца «Куйбышев».) Последний конвой JW-67 прибыл в Мурманск уже после окончания войны 20 мая, а встречный RA-67 вернулся к берегам Англии 30 мая, встречавшим моряков береговыми огнями.

Тогда они поверили — война закончилась. А вместе с ней и история северных конвоев, с годами, несмотря на набиравшие силу ветры «холодной войны», все более обраставшая легендами в воспоминаниях участников и простых людей, в отличие от политиков, с окончанием войны переставших нуждаться друг в друге.

Настала пора подводить некоторые итоги. Сначала о конвоях JW, отличавшихся следующими особенностями. Во-первых, непрерывным нарастанием количества транспортов в них до 50 в JW-58 в марте 1944 года, что в ряде случаев потребовало их разделения на два с введением дополнительных литеров А и Б (начиная с января 1944 года в конвои JW-56 и в ряде случаев позднее). Во-вторых, снижение потерь, поскольку только «13 транспортов и 9 военных кораблей потеряли союзники на маршруте в 1944—1945 годы» (Супрун, с. 325). В-третьих, включение в состав конвоев эскортных авианосцев, использование новой техники (фоксер). В-четвертых, отчетливое увеличение немецких потерь, обошедшихся при атаках на караваны JW в 27 подводных лодок. В-пятых, дальнейшее возрастание доли американских транспортов (в основном, за счет британских) при отсутствии советских.

Для 1944 года военные действия в Арктике отличались следующими особенностями. В ожидании открытия 2-го фронта количество немецких подводных лодок в Карском море существенно сократилось — теперь кригсмарине не могло позволить себе былой роскоши. Казалось, уроки предшествующей навигации в Карском море наше коман-



дование учло в полной мере, однако последующие события показали, что такой вывод является преждевременным. Со своей стороны, немцы увеличили количество своих метеостанций на берегах Северной Атлантики, а главное, их подводный флот начал широко использовать электрические самонаводящиеся торпеды и устройство для работы дизеля под водой (шнорхель) на подлодках.

В это время моральный дух немецких подводников испытал те же перегрузки и с теми же результатами, что и материальная часть, о чем свидетельствуют воспоминания бывшего командира U-711 капитан-лейтенанта и кавалера Рыцарского креста Ганса Гюнтера Ланге, весьма опытного и успешного подводника: «Где-то в сентябре 1944 года я понял, что война проиграна. Мы получали сведения о потерях подлодок... Мы ловили Би-Би-Си, эта радиостанция давала очень точную информацию без какой-либо цензуры... Слушание Би-Би-Си было строжайше запрещено, но оно было широко распространено... Один мой хороший друг, обер-лейтенант Оскар Кох, командир подлодки, был казнен в Киле, потому что позволил себе “вольные замечания” о Гитлере и о бессмысленности войны» (Хенриксен, с. 327). Тем не менее подводники кригсмарине до конца оставались верными фюреру и нацистскому фатерланду.

Необходимо также отметить следующее обстоятельство. Соотношение потерь сторон в конвойных операциях в 1941—1942 годах (конвой PQ) и 1943—1945 годах (конвой JW) резко отличалось. Действительно, в конвоях PQ потопление 50 союзных транспортов достигнуто ценою гибели только 6 немецких подлодок, тогда как в конвоях JW на 13 погибших союзных транспортов пришлось утопленных 27 немецких подлодок. Такое изменение было достигнуто применением союзниками авианосного сопровождения своих конвоев и широким использованием гидролокаторов, преимуществом в радарной гидролокационной



технике (асдик), которое в конечном итоге превозмогло эффект применения немцами акустических торпед и шнорхеля, а также тактики «волчьих стай». Что касается значения конвоев в нашей общей победе над нацистской Германией, то не случайно организатор конвойных поставок лорд У.М. Бивербрук был награжден советским правительством боевым орденом Суворова 1-й степени.

Всего за войну в наши северные порты прошло 792 транспорта (помимо 62 потопленных, или 7,8 % от общего), и еще 739 в обратном направлении (потери, соответственно, 28, или 3,8 %), доставивших 3,5 млн т грузов.

Глава 9

ВОЙНА ЗА ПРОГНОЗЫ

В экстремальных условиях Арктики проблема погодного и ледового прогноза приобретала особое значение для воюющих сторон в полном смысле «в облаках, на земле и на море». Для немецкой стороны главная проблема заключалась в отсутствии метеоинформации с территорий и акваторий, контролируемых союзниками, причем с каждым годом войны это пространство становилось все больше, что ставило германские вооруженные силы год от года в самое неблагоприятное положение. Поскольку, по образному выражению, «кухней погоды» для Европейского и Арктического ТВД являлась Северная Атлантика, где в районе Исландского барического минимума зарождались циклоны, далее направлявшиеся к востоку, становится понятен интерес, проявленный немцами к этому региону, причем их деятельность в этом направлении нередко носила характер спецопераций, требовавших повышенной скрытности.

У советской стороны с началом военных действий Гидрометеослужба (начальник известный полярник Герой



Советского Союза Е.К. Федоров) стала частью Вооруженных Сил. Федоров со своим полярным опытом хорошо понимал значение своего ведомства для войны в Арктике. Сохранившиеся региональные подразделения Мурманска и Архангельска при этом в обеспечении погодного и ледового прогноза существенно отличались.

Для Мурманска, где интенсивность процессов в море и атмосфере отличалась частой сменой погоды, особенно для авиации, игравшей особую роль в разрушении и защите города, поскольку полетное время для люфтваффе составляло всего двадцать минут, — уже одно это держало в напряжении авиаторов обеих сторон... Рядовые метеорологи, гидрологи и прогнозисты оказались не только участниками войны, но испытали на себе все ее превратности вплоть до потерь в личном составе наравне с моряками и солдатами. Из-за бомбежек в Мурманске подразделениям службы погоды трижды пришлось менять местоположение, порой продолжая составлять прогнозы среди развалин под гудение вражеских самолетов и гул разрывов. С трудом удалось сохранить бесценные архивы среди бомбежек и пожаров. Особая роль принадлежала синоптикам в штабе Северного флота, нередко докладывавших свою информацию командующему адмиралу Головки накануне важных операций. В особых случаях, например при перегоне летающих лодок «каталин» из Исландии, прогнозы в Рейкьявике и Мурманске дублировали друг друга.

Архангельск, отличавшийся более континентальными погодными условиями, не испытывал таких продолжительных и непрерывных бомбардировок, как Мурманск, зато особенностью здешних специалистов стало особое внимание к ледовым условиям в Белом море и дельте Северной Двины, особенно в штабе И.Д. Папанина, который для своей деятельности привлек участников челюскинской эпопеи Ольгу Николаевну Комову и Александра Ервандовича Погосова с



их уникальным опытом. Они на собственном опыте по рейсу «Челюскина» знали, чем может закончиться отсутствие прогноза или даже просто сведений о состоянии льда и погоды. Огромное значение имело также взаимопонимание синоптиков и гидрологов с «ледовой гвардией» Севморпути — капитанами ледоколов В.И. Воронинным, Ю.К. Хлебниковым, М.П. Белоусовым, Н.П. Хромцовым и другими потребителями информации о погоде и льдах, которая для полярных моряков имела первостепенное значение.

Особое место в Белом море занимала ледовая воздушная разведка, для которой было выделено целое звено из СБ и двух По-2, причем в роли ледового разведчика выступал ближайший помощник И.Д. Папанина сам А.Е. Погосов, итогом деятельности которого была карта ледовой обстановки по курсу очередного конвоя начиная с Горла Белого моря и вплоть до причалов в Архангельске или Молотовске. То же повторялось при возвращении конвоя. Эта работа распадалась на два этапа.

Первый состоял непосредственно в ледовой разведке и выявлении льдов различной проходимости и пространств открытой воды с нанесением этой обстановки на специальную карту, для чего использовался самолет СБ (скоростной бомбардировщик), за сутки до прихода каравана в Горло Белого моря, покрывавший своими галсами ледовую акваторию вплоть до Архангельска. Поскольку такая работа требовала до пяти часов полетного времени, на машине пришлось поставить дополнительные баки с горючим. СБ категорически запрещалось приближаться к каравану, зенитчики которого были готовы открыть стрельбу по любому самолету в поле зрения, что случалось не однажды.

Второй этап заключался в доставке карты ледовой обстановки на лидер каравана — ледокол, в котором для подстраховки участвовали оба «небесных тихохода» По-2. Первый выходил на цель — лидер — на высоте всего 100—150 метров,



второй страховал его с высоты до 600 метров, готовый в случае необходимости прийти на помощь в случае вынужденной посадки на лед. Самолеты этого типа — крохотные бипланы — не были похожи на немецкие бомбардировщики, и опасность поражения собственными огневыми средствами у них была минимальной. Сбросив специальный вымпел с картой ледовой обстановки на палубу ледокола, оба самолета ложились на обратный курс, а караван по полученным данным о ледовой обстановке направлялся в Архангельск или Молотовск.

В особом положении оказались полярные станции Новой Земли и на островах и побережье Карского моря, продолжавшие свою работу с сокращенным персоналом и без обычной смены, при ограниченных запасах продовольствия и снаряжения, нередко под угрозой вражеского нападения, как это описано выше. Основная проблема таких удаленных полярных станций заключалась в нагрузках на наблюдателей, обреченных выполнять свою работу в самых неблагоприятных условиях. В этом отношении показательна судьба полярной станции на острове Домашний вблизи Северной Земли, которую по военным условиям пришлось срочно расконсервировать.

Трое зимовщиков во главе с опытным полярником Б.А. Кремером были доставлены на эту отдаленную точку летающей лодкой, с небольшой грузоподъемностью. Оставленные предшественниками запасы продовольствия оказались ограниченными не только по срокам, но и по необходимому набору. Предполагалось, что в этой ситуации бывалые полярники продержатся до очередной смены, но события пошли по непредусмотренному варианту — опытный экипаж Г.К. Орлова, который первоначально планировался для смены зимовщиков, был отозван для эвакуации сотрудников Арктического института и их семей из блокадного Ленинграда. Предполагалось, что смену Кремера и его товарищей



осуществит ледокольный пароход «Сибиряков», судьба которого читателю уже известна. Вторая зимовка обещала стать не просто голодной... Поздней осенью 1942 года к ним прилетела летающая лодка Черевичного, но не смогла сесть на замерзшее море, и чтобы как-то поддержать зимовщиков, ее командир решился на сброс продуктов с бреющего полета, буквально запоропив небольшой островок мукой из лопнувших мешков и разбитыми банками мясных консервов. Уцелело немного, и у зимовщиков началась настоящая борьба за выживание, которой не вынес механик Щенцов, страдавший от нефрита. Это заболевание исключало не только потребление соли, но также использование медвежатины, которая с каждым месяцем занимала в «меню» полярников все более значительное место. Состояние оставшихся было таким, что они решили отдыхать и работать одновременно, чтобы в случае необходимости прийти на помощь друг другу, тем более, что элементарное жизнеобеспечение (заготовки плавника на топливо, снега на кухню, топка печи, приготовление пищи, поддержание взлетно-посадочной полосы в должном состоянии и т.д.) помимо рабочих обязанностей (метеонаблюдения каждые три часа с последующей передачей этих сведений в эфир), и, главное, ежечасных наблюдений «авиа», все это доводило людей до полного физического и морального истощения от перенапряжения, усталости. И так было на многих других полярных станциях, судьба которых частично (в заливе Благополучия, на острове Правды, на мысе Стерлигова и острове Уединения) описана выше.

Немцы, оценив значение метеоинформации для кригсмарине и люфтваффе, по сравнению с нами оказались в более сложном положении, поскольку не обладали ни сложившейся сетью полярных станций, ни опытом использования этих сведений. Уже поэтому они были вынуждены импровизировать на ходу, достигнув в этом немалых успехов на пространстве от Гренландии до Новой Земли. Под-



разделения немецкой метеослужбы в 1940—1945 годах в люфтваффе выполнили одну операцию на Западном Шпицбергене, две на острове Надежды, а кригсмарине — целых тринадцать, вместе с регулярными полетами самолетов-разведчиков по определенным маршрутам протяженностью до 3000 км с аэродрома Варнесс вблизи Тронхейма. В 1940 году они выполнялись в направлении Фарерских островов и Исландии, в 1941-м — до Ян-Майена, и в 1942—1943 годах — на пространстве от Ян-Майена до Шпицбергена и Новой Земли. Сейчас трудно представить, как на последних параллелях планшты шла своя тихая, мало кому известная война, о результатах которой не появлялось сводок на первых страницах газет.

Еще в сентябре 1940 года кригсмарине направило траулер «Заксен» (командир О. Крауль) с метеорологом Р. Хольцапфелем (участником экспедиции А. Вегенера в Гренландию в 1930—1931 годах) в Датский пролив. Этот рейс продолжался 76 дней и был прерван, когда немцы обнаружили, что радиоразведка союзников отслеживает их поход. Тем не менее весной следующего года этот поход пришлось повторить в связи с подготовкой рейда «Бисмарка», причем помимо метеонаблюдений происходил сбор информации о ледовых условиях, активности союзной авиации и минных постановках союзников. Редко когда подобные мероприятия ограничивались только метеонаблюдениями, о чем можно судить по количеству радиооператоров среди персонала таких мероприятий. Как правило, они еще были специалистами по радиоперехвату, извлекая из эфира всю интересную информацию, — начиная от записей «почерка» радистов противника и кончая расшифровкой радиообмена союзников. Такая работа требовала участия представителей спецслужб, которые одновременно «присматривали» за остальными участниками предприятия со всеми вытекающими последствиями. Ниже приводится



описание ряда немецких операций в Арктике с их кодированными названиями.

«БАНЗЕ». 1941—1942 годы. При эвакуации советского и норвежского населения Шпицбергена летом 1941 года англичане некоторое время передавали в эфир фальшивую информацию, что ускорило проведение операции «Банзе» силами метеослужбы люфтваффе в окрестностях столицы Шпицбергена Лонгирбюена. 25 сентября транспортный Ю-52 высадил здесь группу из 10 человек (начальник Е.В. Этьен), хотя на зимовку здесь осталось только четверо немцев, наблюдения которых продолжались до лета 1942 года. В дальнейшем создание метеостанций на этом архипелаге перешло в основном к метеослужбе кригсмарине.

Активность немцев на Шпицбергене в свою очередь вызвала противодействие норвежцев с Британских островов, откуда в воды Грен-фиорда направился небольшой ледокол «Исбьорн» и промысловая шхуна «Селись» под общим руководством Свердруп, до войны возглавлявшего добычу угля на архипелаге. 14 мая 1942 года оба судна подверглись атаке немецких самолетов и затонули. Погибли одиннадцать человек, включая Свердруп. Оставшиеся в живых перебрались в Баренцбург, где нашли жилье и запасы продовольствия. Позднее «Каталина» доставила сюда оружие, пополнение и эвакуировала раненых, что позволило начать подготовку к захвату столицы Шпицбергена Лонгирбюена, в сорока километрах восточнее. Теперь операции против немцев на Шпицбергене возглавил военный губернатор архипелага капитан 2-го ранга Ульринг. В начале июля английские корабли крейсер «Манчестер» и эсминец «Эклипс» доставили норвежскому гарнизону пополнение и все необходимое для продолжения военных действий, но оказалось, что немцы покинули окрестности Лонгирбюена, оставив в долине Адвентдален склады и автоматическую метеостанцию. Попытка немцев провести воздушную раз-



ведку в Адвентдален закончилась потерей Ю-88, на котором погиб Этьен. Вскоре радиоразведка норвежцев отметила работу неизвестной радиостанции в районе Кросс-фиорда, куда норвежцы добрались только весной 1943 года, обнаружив там присутствие немцев, продолжавших работу по программам «Кноспе» и «Нуссбаум».

«КНОСПЕ». 1941—1942 годы. Два судна — «Заксен» и «Хоман» — отправившись из Киля 26 сентября 1941 года, 15 октября без происшествий достигли Кросс-фиорда на Шпицбергене, выбрав подходящее место для создания метеостанции в бухте Сигне (полуостров Мидтре), предварительно обследовав местность патрулями, не обнаруживших присутствия противника. Строительство станции было закончено в конце октября 1942 года, хотя оба корабля оставались в водах Шпицбергена до середины ноября. Сама станция представляла собой два домика (рабочий и жилой), размеры которых были достаточны для шести человек под руководством Х.Р. Кноспеля, получившего арктический опыт в экспедиции в Гренландии в 1938 году. Домики располагались в двух метрах друг от друга — пространство между ними использовалось в качестве склада. Позднее в окрестностях станции были заложены в укромных местах аварийные склады на случай непредвиденных изменений в обстановке. За зиму 1941—1942 годов было выпущено 115 радиозондов помимо регулярных метеонаблюдений, причем эта работа затруднялась из-за отсутствия достаточного количества воды. В апреле 1942 года ФВ-200 дважды сбрасывал необходимые грузы.

Поскольку ожидалось, что работа немецкой радиостанции привлекла внимание союзников, персонал станции весной перебрался на запасную точку, соблюдая там радиомолчание. Из-за активности союзников крисгмарине не рискнуло использовать для эвакуации станции надводные суда, направив к станции подводную лодку



У-377 (командир капитан-лейтенант Келлер), произвела смену зимовщиков, одновременно пополнив запасы провизии и оборудования из расчета на очередную смену, приняв решение возвращаться в Норвегию во избежание встречи с союзными кораблями через пролив Хинлопен.

«НУССБАУМ». 1942—1943 годы. Работа метеостанций на побережье продемонстрировала целый ряд преимуществ по сравнению с судовыми наблюдениями, поэтому было решено продолжить наблюдения в бухте Сигне, которые возглавил Ф. Нуссер, посещавший ранее неоднократно в экспедициях Шпицберген и Исландию. С учетом напряженной военной ситуации вокруг Шпицбергена смена персонала той же численности проводилась подлодкой У-377 в конце октября 1942 года. С учетом предшествующего опыта работа в эфире началась с конца ноября, когда ледовая обстановка мешала союзным кораблям приблизиться к вражеским объектам.

В мае 1943 года ФВ-200 дважды сбрасывал на парашютах химикалии и материалы для радиозондирования. С наступлением лета зимовщики обнаружили поблизости норвежский патруль, столкновение с которым привело к гибели одного из немцев. Немцы срочно вызвали подлодку, которая эвакуировала их 23 июня, разрушила оружейным огнем норвежский полевой лагерь, а небольшой отряд норвежцев возвратился в Баренцбург на борту английской подводной лодки «Си дог».

Присутствие норвежцев на Шпицбергене привело в сентябре 1943 к операции «Цитронелла», в которой приняли участие «Тирпиц», «Шарнхорст» и пять эсминцев. Корабельной артиллерией немцы расстреляли постройки Баренцбурга и Лонгирбюена, взяли в плен 41 норвежца, а потери с обеих сторон оказались равными — по шесть убитых. Как только немецкая эскадра покинула воды Шпицбергена, оставшийся норвежский гарнизон в составе



105 человек вернулся в Баренцбург и Лонгирбюен, продолжая контролировать ситуацию и вести передачу метеосводок союзникам. По достигнутым результатам операция «Цитронелла» с легкой руки прессы получила кличку «Бум-операции».

Как правило, эвакуируя персонал своей полярной станции, немцы оставляли где-то поблизости в укромном месте также автоматическую метеостанцию, широкое использование которых, однако, себя не оправдало. Даже если противник не обнаруживал их, они обычно прекращали свою работу спустя две или три недели. Так было в попытках использовать их в 1942 году вблизи Белушней губы на Новой Земле (на острове Междушарский) или на острове Медвежий вблизи путей союзных караванов в том же году.

«КРОЙЦРИТТЕР». 1943—1944 годы. Убедившись, что местоположение метеостанций довольно быстро устанавливается средствами союзной радиоразведки, немцы в дальнейшем были вынуждены создавать свои станции на Шпицбергене, подальше от освоенных территорий, выбрав для зимовки 1943—1944 года район у входа в Ливде-фьорд на крайнем севере архипелага. В связи с увеличением численности персонала до 12 человек было решено использовать траулер «К.Ю. Буш» (капитан Ситтиг) в сопровождении подводной лодки U-355 (командир капитан-лейтенант Г. Лабом). Этот опыт широко использовался в операциях подобного рода. По крайней мере треть будущих зимовщиков уже имела полярный опыт в предшествующих предприятиях подобного рода. Помимо начальника (Кноспель) теперь в зимовочный состав также включался военный руководитель на случай вооруженного столкновения с силами союзников, а также два охотника, чтобы обеспечивать зимовщиков продовольствием при потере запасов. Зимовка проходила в сложных условиях из-за неудачной конструкции сборно-разборных домов и при недостатке топлива. Обычным порядком были



созданы запасные склады. В эфир станция вышла только в декабре, когда замерз Лифде-фиорд. Обычно выполнялось четыре срока метеонаблюдений и сеансов радиосвязи. Англичане и норвежцы слушали в эфире работу этой станции, но воспрепятствовать ей реально не могли. До лета 1944 года было выполнено 200 запусков радиозондов, помимо промера со льда и других наблюдений. В апреле была организована выносная станция, которая дала дополнительный материал по нескольким направлениям. Зимовщики были вывезены подводной лодкой, за исключением Кноспеля, погибшего при разминировании.

«СВАРТИЗЕН». Командование люфтваффе интересовали большие районы, ближе расположенные к путям конвоев, в частности, остров Надежды на юго-восточной периферии архипелага Шпицберген. После неудач с установкой автоматических метеостанций на острове Медвежий и вблизи Белушьей губы на острове Междушарский (Новая Земля) было решено создать здесь метеостанцию обычного типа со штатным персоналом. Этим планам мешало отсутствие хижин в подходящих местах на побережье этого острова, поскольку доставить жилую постройку силами авиации было невозможно. Хольцапфель и Шютце предложили использовать грузовой планер с утепленной кабиной, в которой персонал станции мог бы зимовать, причем один из зимовщиков должен был бы выступать в качестве пилота при посадке. Остальное необходимое оборудование и часть персонала планировалось выбрасывать с парашютами. Летом 1943 года для выполнения этой задачи Шютце получил экспериментальную машину «Арадо-232», которая, однако, требовала доводки и вскоре погибла при испытаниях в Баффе. В конечном итоге для зимовочного персонала было решено использовать старую охотничью хижину, куда подводная лодка доставила четырех человек во главе с медиком Эртелем и необходимый груз весом всего 8 тонн. В ней перезимовали



остатки экипажа «Декабриста», которых немцы вывезли в фатерланд, откуда они вернулись после 1945 года на родину. В течении зимовки 1943—1944 годов каждые сутки проводился запуск радиозондов и пять раз — метеонаблюдения. Эвакуация станции также проводилась подводной лодкой.

«ХАУДЕГЕН». Таким образом, опасность выявления немецких метеостанций в Арктике с последующим уничтожением силами союзников заставляла немцев на Шпицбергене с каждым годом буквально забиваться дальше к северу. В навигацию 1944 года была создана очередная полярная станция в Рийп-фиорде во главе с Деге на Северо-Восточной Земле, ликвидированная норвежцами уже после капитуляции Германии в мае 1945 года.

Персонал сети немецких полярных станций нуждался в пополнении, хотя многие зимовщики неоднократно возвращались в Арктику. С октября 1942 года на основе полученного опыта Кноспель и Нуссер решили поставить подготовку немецких полярников на постоянную основу, для чего в предгорьях Альп были организованы специальные курсы, куда в качестве консультантов были направлены также пленные эскимосы, захваченные во время операции «Хольцтвауге», о которой ниже. Помимо строгого инструктажа курсанты получали знания в части одежды, специального снаряжения и питания. Организаторы курсов проводили строгий отбор будущих полярников на добровольной основе. С отбытием Кноспеля и Нуссера на очередную зимовку на Шпицберген новое руководство курсов допустило серьезную ошибку в подготовке будущих полярников, преждевременно посадив их на полярную диету из консервов и сухих овощей, вызвав тем самым у них предубеждение к полярным рационам. С ухудшением военной обстановки эти курсы в мае 1944 года были заменены десятидневными практическими занятиями, в основном по медицине и некоторым другим специальностям.



«ШАТЦГРЕБЕР». 1943—1944 годы. Единственная зимовочная немецкая метеостанция на советской территории в 1943—1944 годах была создана на Земле Александры на западе архипелага Земля Франца-Иосифа, которая нередко в нашей литературе фигурирует как некая военная база, что не соответствует действительности, прежде всего по назначению и количеству персонала — всего 10 человек во главе с В. Дреесом при военном руководителе лейтенанте Макусе. Работа этой станции происходила на расстоянии всего ста километров от нашей полярной станции в бухте Тихой (остров Гукера), однако в советской литературе нет указаний, что наши радисты, прослушивая эфир, подозревали о присутствии немцев по соседству.

В большой группе немецких зимовщиков только двое получили полярный опыт в предприятиях подобного рода на Шпицбергене. Отправка этой группы задерживалась в связи с гибелью имущества при бомбежках. Только в конце августа 1943 года траулер «Кединген» покинул Киль и перешел в Тромсе, чтобы продолжить рейс к Земле Франца-Иосифа в сопровождении подводной лодки U-387 (командир капитан-лейтенант Бюхлер). На пути к цели кромка дрейфующего льда была встречена только в 50 морских милях южнее Земли Александры, куда в залив Кембридж немцы пришли 8 сентября. Небольшое количество дрейфующего льда и айсбергов не препятствовало высадке и выгрузке, которые были закончены спустя неделю. Позже силами зимовщиков это имущество было перенесено к северному берегу перешейки, где приступили к сооружению станции из нескольких секций с использованием толя и войлока в двойных стенах. Выстроенная таким образом постройка позволяла разместить рабочие комнаты, камбуз, спальное помещение и радиорубку. С наступлением холодов выяснилось, что пластиковые окна подвержены короблению. Четырех тонн угля и плавника хватило, чтобы поддерживать



удовлетворительную температуру. Из порожних ящиков был выстроен склад вплотную к жилью, а также помещение для запуска радиозондов.

Наблюдения на станции начались с середины октября, а передача в эфир — с ноября, когда при температуре -10 — -15 °С море окончательно замерзло, что исключало появление кораблей противника. С наступлением в феврале светлого времени было решено создать дополнительный аварийный склад на мысе Нимрод с двухнедельным запасом продовольствия и горючего, палатками, набором лекарств и рацией с дизель-генератором, помимо запаса одежды и спальных мешков. Кроме того, станция была закамуфлирована парашютной тканью. Для продолжения работы в двух полетах обер-лейтенант Штанке, используя радиопривод, доставил все необходимое, сбрасывая его на парашютах.

В мае жизнь на станции осложнилась заболеванием, поразившим большую часть персонала. Причиной стало мясо белого медведя, пораженного трихинилезом, которое зимовщики употребляли в виде сырого фарша вместо надоевших консервов и сухих овощей. Заболевание сопровождалось болями в пищевом тракте, высокой температурой и общей слабостью. То, что заболевание было связано с употреблением медвежатины, было ясно, поскольку единственным здоровым оставался метеоролог Герхард Гофман, избегавший употребления свежатины. По этим признакам заболевания консультанты из Норвежского Полярного института установили причину заболевания, выдав рекомендации в части лечения и необходимой диеты. К этому времени морской лед в прибрежной полосе взломало, так что самолет не мог использовать его для посадки, а подходящей взлетно-посадочной полосы на суше протяженностью в полторы километра для ФВ-200 также не было. С помощью взрывчатки удалось построить лишь половину из необходимого, и поэтому Штанке получил



приказ сбросить врача с необходимыми лекарствами и инструментами на парашюте. В нарушение приказа этот пилот решил садиться на подготовленную короткую полосу, повредив при этом шасси, и теперь не мог взлететь сам. Спустя четверо суток очередной ФВ-200 сбросил запасные шасси. Поскольку взлетно-посадочную полосу к этому времени удлинители, Штанке, дождавшись встречного ветра, решил взлетать, чтобы не оставлять самолет, что ему удалось со всеми участниками зимовки, которых он благополучно доставил в Банак в Норвегии. Летом 1944 года в разгар сражений в Белоруссии и на севере Франции, решивших судьбу Третьего рейха, очередная подводная лодка, посетив район станции, вывезла часть документации и, видимо, какое-то оборудование. К удивлению советских полярников из «Арктикразведки», не знакомых с публикациями в иностранной прессе, остатки этой станции были обнаружены в 1952 году.

Вероятно, особенно драматические события в связи с деятельностью немецких военных метеорологов в освоении Арктики произошли на восточном побережье Гренландии, где нередко дело доходило до реальных боестолкновений.

«ХОЛЬЦАУГЕ». 1942—1943 годы. Со вступлением США во Вторую мировую войну какие-либо ограничения в военной деятельности немцев в Гренландии отпали. Наибольший интерес для них представляло малонаселенное и слабо освоенное восточное побережье, где пять датских метеостанций обеспечивали своими наблюдениями деятельность союзников в Северной Атлантике. Кроме того, в разных пунктах этого негостеприимного побережья жили промысловики-охотники. Таким образом, в перспективе следовало учитывать возможность нежелательных контактов с потенциальным противником, возможности которого были неясны, в отличие от американцев, наладивших патрулирование прибрежных вод своими кораблями береговой



охраны с регулярным облетом побережья корабельными самолетами. Одновременно побережье патрулировалось местными охотниками на участке от залива Скоресби на юге до острова Иль-де-Франс на севере с главной базой в крохотном поселке Эскимонесс на острове Клаверинг, где систему патрулирования возглавлял датчанин Паульсен, срочно произведенный губернатором по такому случаю в капитаны. Воспрепятствовать замыслам немцев в этой части Арктики можно было только на основе взаимодействия местных эскимосов и датчан с американцами, которые представляли здесь реальную военную силу.

Летом 1942 года после рекогносцировки с воздуха участка восточного побережья между 72° и 76° с.ш. в этот район из Варнемюнде на Балтике 12 августа направился траулер «Заксен», на борту которого находилось 18 человек, под командой лейтенанта Г. Риттера, который в качестве охотника провел несколько лет на Шпицбергене и, таким образом, был опытным полярником, хорошо представлявшим условия жизни и деятельности вдали от цивилизованной Европы. С заходом в Тромсе это судно уже 26 августа достигло острова Шанон на 75° с.ш., где на следующий день немцы наблюдали дальний полет американского самолета с корабля береговой охраны «Нортланд», который их не заметил. Риттер принял решение зимовать в бухте Ганза, на острове Сэбина разделив персонал на две группы — береговую и корабельную.

На берегу была выстроена хижина на 8 человек, а выгрузку с судна было решено выполнить с образованием припая. Метеонаблюдения каждые три часа начались с конца августа, как и за приливами-отливами, затем дополненные шарпилотными, помимо регулярного радиозондирования. Вскоре на берегу была построена вторая хижина, а также создано несколько аварийных складов; постройки и судно для утепления обложили снежными блоками. Даже с наступлением полярной ночи в первой декаде ноября



для поддержания спортивной формы немцы охотились на мускусных быков и песцов, предпринимая экскурсии в окрестностях. В феврале наступившего 1943 года экипаж перебрался в береговые постройки, куда с судна был проложен телефонный и силовой кабели.

Спокойное развитие событий продолжалось до 13 марта, когда гренландский патруль обнаружил немцев в бухте Германия на острове Сэбина, которые на глазах изумленного патруля спаслись бегством, оставив в хижине недопитый горячий кофе и даже кобуру с пистолетом, а также военный китель! Первый контакт противников, определивший дальнейшее развитие событий, состоялся — без последствий такая встреча произойти не могла, тем более что противники находились настолько близко друг от друга, что разойтись им практически было невозможно. Все зависело от того, успеет ли Йенсен довести свое открытие первостепенной важности до сведения Эске Брюна в его столице Готхобе на западном побережье, а тот, естественно, обратиться к американцам, и тогда...

Такое развитие событий никак не устраивало Риттера, и, надо сказать, свой первый тайм после остросюжетной завязки он выиграл. От беглецов, избежавших пленения в бухте Германия, он понял главное — его судно и сама станция обнаружена противником, и единственным шансом уцелеть в возникшей ситуации стало не дать датчанам довести до сведения американцев главный результат своего патрулирования — немцы в Гренландии!

Риттер срочно организовал погоню с отрядом из восьми человек и по следам патрульных упряжек настиг Йенсена с его эскимосами, остановившихся на ночевку в хижине на мысе Вийк в двадцати милях южнее зазимовавшего «Заксена». Тем не менее в темноте ночи патрульные гренландцы исчезли, бросив все свое снаряжение, включая собачьи упряжки, а главное — дневник, из которого Риттер, хорошо освоивший



на Шпицбергене норвежский язык, родственный датскому, отчетливо понял возникшую ситуацию, включая маршруты патрулей и их организацию, а также роль Эскимонесса. Со своим не приспособленным к дальним маршрутам воинством Риттер не решился преследовать сбежавших, понадеявшись, что в своем состоянии они едва ли достигнут Эскимонесса, находившегося в пятидесяти милях южнее, в чем, однако, ошибся — датчанин и эскимосы на грани истощения добрались туда спустя двенадцать часов, сообщив главное — война пришла на берега Гренландии! Капитан Паульсен, отвечавший за патрулирование на востоке Гренландии, мгновенно оценил значение этой информации. Дав только сутки отдыха Йенсену, он отправил его со свободной упряжкой в одиночный маршрут на север с заданием предупредить остальные патрули, одновременно приказав местным эскимосам тщательно следить за появлением неизвестных людей с севера. Такое решение было абсолютно правильным, поскольку на сообщение Риттера командование кригсмарине приказало ликвидировать Эскимонесс, с небольшим дополнением — «действовать по обстановке». Следующий тайм развивавшейся по нарастающей военной драмы, совсем не местного значения, проходил в духе современного «экшена» или приключений в стиле Джека Лондона.

Дни шли за днями, и охотники-эскимосы проглядели глаза в ожидании неизвестной опасности с севера, тогда как их начальник Паульсен каждую минуту надеялся услышать гул моторов американских бомбардировщиков с юга, способных решить выпавшую на его долю проблему. И дождался — вечером 23 марта с севера послышался лай собак: шесть немцев с автоматами и пулеметом на трофейных датских собачьих упряжках против двух винтовок у датчан. Несколько эскимосов Паульсен буквально выгнал с приближением противника, чтоб не мешали в предстоящей драке. Впрочем, драки не получилось — получив



в ответ длинную пулеметную очередь и разрывы гранат, Паульсен со своим напарником Ольсеном предпочли исчезнуть в наступившей темноте, взяв направление на юг к острову Элла, где находилась ближайшая радиостанция. Определенно оба датчанина не имели достаточной военной подготовки — в противном случае они позаботились бы об аварийных складах и запасной упряжке на непредвиденный случай: теперь же им предстоял марш-бросок по безлюдной местности с редкими хижинами на расстояние в 230 миль до острова Элла, куда они добрались только 4 апреля (то есть на одиннадцатые сутки!) в состоянии между жизнью и смертью, получив приказ из Готхоба: сосредоточить людей в Скоресбисунне. Радиостанция Эскимонесса к этому времени уже молчала двенадцать суток...

Читатель, оперирующий масштабами военных событий советско-германского фронта, вероятно, удивится: а достойны ли внимания эти жалкие стычки где-то на периферии величайшей войны вдали от руин Сталинграда и танкового погрома под Курском?

Определенно достойны, если учесть следующее обстоятельство. Помимо информации о процессах в атмосфере над Северной Атлантикой немецкие радиометристы со своих станций в Норвегии, на Шпицбергене, в Гренландии и даже на Земле Франца-Иосифа имели возможность отслеживать радиопереговоры, а также положение судов в караванах и в «капельных рейсах» на пространстве от Исландии до наших северных портов. Потери техники и других ценных грузов (топлива, продовольствия и много другого) здесь оказались вполне сопоставимыми с потерями в сражениях на Русской равнине. Мешать противнику в ведении радиоразведки в акваториях Северной Атлантики (даже на время!) означало несомненную помощь Красной Армии в битвах на просторах далекой России — вот почему мы должны помнить о вкладе гренландцев в общую победу.



Пока стратегия и тактика противостояния противников на восточном побережье Гренландии складывалась следующим образом. Выполнив приказ на уничтожение Эскимосса, немцы продолжили развивать успех, когда гренландский патруль Кнудсена, возвращавшийся с севера, буквально нарвался на них на мысе Сэндогден в окрестностях зимующего «Заксена». Сам Кнудсен погиб в завязавшейся схватке, а два эскимоса попали в плен — накануне Йенсен разошелся с ними на считанные мили. Теперь настала очередь самого Йенсена — при сходных обстоятельствах он сам оказался в плену: оказалось превосходство противника в организации засад, преодолению которых в своей предшествующей мирной жизни датчанин просто не научился. Допрос Йенсена ничего не дал Риттеру, но вычислить, что перед ним автор дневника, захваченного в хижине на мысе Вийк еще в марте, было несложно. Поскольку скрывать свое присутствие в Гренландии дальше не имело смысла, Риттер напоследок решил развернуться в поисковой деятельности, отправив одну группу на юг к острову Элла — она благополучно вернулась 15 мая, так и не получив ценной информации.

Сам Риттер в сопровождении Йенсена вышел 17 апреля в противоположном направлении на упряжке в направлении Мюг-бухты, чтобы в случае дальнейшего благоприятного развития событий попытаться найти подходящее место для будущей зимовки «Заксена». Маршрут был рассчитан на десять дней, снаряжение включало два спальных мешка, примус с запасом керосина и, на всякий случай, палатку. Отношения между участниками маршрута оставались предельно сдержанными, попытки Риттера преодолеть отчужденность пленника успеха не имели. Датчанин лишь выполнял приказы Риттера — не более... Ночевка в очередной хижине проходила своеобразным порядком: после ужина Риттер прятал меховую одежду спутника-пленника, связывая ему на ночь руки. Разумеется, немец практически



не выпускал из рук оружия, не допуская пленника к единственной винтовке. Не располагая портативной радиостанцией, Риттер не имел связи с бухтой Ганза. Спустя четверо суток немец понял, что ничего подходящего для зимовки «Заксена» по намеченному маршруту не предвидится, и решил поискать удачи в противоположном направлении, что не входило в первоначальные планы и о чем не могли знать оставшиеся в бухте Ганза.

Вечером 21 апреля они остановились в хижине в бухте Москито, и немец решил по-своему отметить день рождения супруги, которая когда-то делила с ним пять лет жизни на Шпицбергене. Запрятав меховую одежду спутника-пленника под койку и не расставаясь с пистолетом в кобуре на поясе, он принялся за приготовление теста для праздничного пирога, позволив Йенсену отправиться к нартам за очередной порцией муки. Подойдя к нартам, датчанин увидел высывавшийся из-под брезента приклад винтовки — его дальнейшие действия было нетрудно представить.

Обезоружить немца теперь не представляло трудности, сборы в дальнейший маршрут с наведенным на Риттера оружием также прошли без осложнений. По психологии мирного человека, датчанин решил не убивать обезоруженного врага, предоставив его в хижине собственной участи, с минимум запасов. Счастливый от обретенной свободы, он гнал упряжку на юг почти двое суток, прежде чем его посетила мысль, вполне достойная вояки в чине капрала, каким он числился в списках воинства губернатора Брюна: Риттер не только бывший противник, но еще и ценнейший язык, которого следует доставить по назначению!

Потерявший смысл жизни и службы бывший (теперь именно бывший!) лейтенант кригсмарине, так ни разу и не притронувшийся к пище, был крайне удивлен, услышав за стенами повизгиванье собак. Еще больше он удивился, увидав в дверях своего бывшего пленника, с которым поме-



нялся ролями, и выслушал его приказ: «Собирайтесь, едем в Скоресбисунн. В случае сопротивления — пристрелю!»

Бывшему лейтенанту кригсмарине не оставалось ничего другого, как подчиниться находчивому капралу (не капитулировавшей датской, а действующей гренландской армии). 3 мая они, закончив трехсотмильный маршрут, скуповывали свою одиссею капитану Паульсену, который неожиданно-негаданно обзавелся ценнейшим языком. Уже позже военные корреспонденты многих стран выспрашивали у обоих участников неслыханного маршрута детали событий, не оставлявшие сомнений в его реальности.

Оставшиеся в бухте Ганза немцы долго ждали своего исчезнувшего командира. Однако дождались они другого — 25 мая звено «Либерейторов» под командой полковника Бернта Балчена (он первым долетел с Бердом на Южный полюс в 1929 году) разнесло в пух и прах немецкую зимовку в бухте Ганза. Каким-то образом эта бомбежка обошлась без погибших. Несостоявшиеся жертвы были вывезены гигантской летающей лодкой «Дорньс-26» (командир капитан Блюме) 17 июня 1943 года. Спустя почти месяц в бухту Ганза добрался американский корабль береговой обороны «Норланд», обнаруживший там отставшего от своих медика Сенсе — таков был финал операции «Хольцауге».

«БАССГЕЙГЕР». 1943—1944 годы. Больше всех оценило значение провала операции «Хольцауге» командование кригсмарине, попытавшись повторить ее спустя несколько месяцев силами дизельного траулера «Кобург» (капитан Редсбрюггер, экипаж 18 человек) и персоналом будущей станции из восьми человек во главе с метеорологом Г. Шатцлем. По предшествующему опыту в состав зимовщиков был включен лейтенант Х. Захер, отвечающий за оборону будущей станции. «Кобург» оставил Росток на Балтике 14 августа 1943 года и в сопровождении подводной лодки в конце августа достиг почти 77° с.ш. в условиях сложной ледовой обстановки. 6 сен-



тября на западе возникли очертания побережья Гренландии в районе острова Иль-де-Франс. Из-за пробоины в корпусе, которую с трудом удалось заделать, часть снаряжения погибла, включая оболочки шаров-зондов. К середине октября судно находилось вблизи Кап Сюсси (о. Шанон?), продолжая дрейф к югу. Тем не менее в середине ноября начались метеонаблюдения, несмотря на тяжелое положение судна и гибель части научного имущества и снаряжения, погибшего на льду во время сильного шторма, сопровождавшегося подвижками. В конце концов наблюдения были перенесены на остров Шанон, где ограниченный персонал первое время жил в тоннелях, выкопанных в снежнике при температуре около -15°C . Утрата имущества частично была компенсирована сбросами с самолетов на парашютах в январе и марте нового 1944 года. Со временем была выстроена на берегу деревянная хижина, куда после жестокого урагана с отчетливым фоновым эффектом (температура за несколько часов «прыгнула» с -30 до $+8^{\circ}\text{C}$) переселился помимо зимовочной группы и экипаж судна. Весной стало ясно, что немцы находятся под постоянным наблюдением противника, стычка с которым привела к гибели военного руководителя Захера, после чего командование принял капитан «Кобурга» Редебюргер. Вскоре были замечены и вражеские самолеты-разведчики. В сложившейся обстановке зимовщики были вывезены в первых числах самолетом Ю-290 в Норвегию, выполнив серию метеонаблюдений с середины сентября 1943 года по июнь 1944 года, хотя программа атмосферного радиозондирования (всего 60 запусков) была выполнена лишь частично.

Попытки компенсировать неудачи предприятия на «Кобурге» примерно по той же программе были предприняты в январе 1944 года плаванием траулера «Гессен» в Гренландское море в сопровождении подводной лодки, оказавшимся безуспешным.



«ЭДЕЛЬВЕЙС». 1944 год. Восточная Гренландия играла настолько важную роль в планах кригсмарине, что, несмотря на все предшествующие неудачи, было решено продолжать указанные операции, даже когда Рейх приближался к катастрофе. 29 июля 1944 года (Красная Армия практически освободила советскую территорию) траулер «Кединген» (капитан Э. Польски) с усиленной зимовочной партией на борту (11 человек во главе с Г. Вайсом, из которых больше половины уже побывали в Гренландии в предшествующие годы) покинул порт Висмар на Балтике. В последний день августа судно подошло к кромке тяжелых льдов, а на следующий день вблизи острова Большой Колдвей с его борта вдали увидели силуэт американского ледокола береговой охраны «Нортланд»; видимо, радиоразведка работала и у американцев. Немецкая подлодка, сопровождавшая «Кединген», U-703 (командир обер-лейтенант Брюнер) даже выпустила по нему торпеду, хотя и безрезультатно, а американцы открыли по противнику артиллерийский огонь. В этой ситуации лодке пришлось ретироваться, а финал предприятия закончился пленением немцев, находившихся на «Кедингене». Операция «Эдельвейс» закончилась, практически не успев начаться.

Определенно, научная составляющая в сочетании с опорой на отборных исполнителей в военные годы для стран антигитлеровской коалиции в Арктике успешно выдержала испытания и способствовала нашей общей победе.

Глава 10

ЖИЗНЬ В СЕВЕРНЫХ ПОРТАХ

Для каждого участника конвойных плаваний многое определяла ситуация в портах на начальном и конечном маршрута плавания. Например, в портах Шотландии американский моряк чувствовал себя вполне комфортно.



Вот что пишет ветеран полярных конвоёв Марк Скотт: «Шотландцы меня просто очаровали. Мне показалось, что это исключительно добросердечные, и — вопреки всем шуткам относительно их прижимистости, — очень щедрые. На Рождество или Новый год, точно не помню, я отправился на сто сорок шестое представление оратории Гендсля «Мессия», состоявшееся в Глазго. Вокруг здания, где шло представление, сыпались вражеские бомбы, но никто из слушателей не встал и не вышел из зала, настолько это было привычным для шотландцев.

Многие моряки считали, что Глазго очень занятое место... Было очень много дешевых проституток. Конечно, же можно было выпить где угодно, хотя определенные трудности с крепкими напитками все же возникали... Как понимаете, алкоголь был продуктом, имеющим военное значение».

Обстановка существенно менялась с прибытием судов к месту формирования караванов в Исландии, немногочисленное население которой нередко относилось к союзникам как к оккупантам, чему были свои причины, помимо немецкой пропаганды. «Правительство Исландии столкнулось с большими проблемами, связанными здесь с появлением иностранных моряков: пьяные драки, сломанная мебель и покушение на частную собственность. По этой причине в целях запугивания местного населения было принято решение запретить морякам увольнение на берег. Матросы могли сходить на берег только в сопровождении... офицера». В отличие от портов Соединенного Королевства, в Исландии моряк с конвойных транспортов не имел возможности удовлетворить ни одного из запросов, отмеченных в Глазго. Однако бомбежек здесь не было, да и о воздушной разведке противника зарубежные источники не упоминают. Тем не менее, судя по многим признакам, немецкая агентурная разведка здесь успешно работала.



Совсем иная картина ждала его по приходе в наши порты. Семнадцатилетний матрос 1-го класса Джордж Сендифорд, совершавший свой первый рейс, так описывает открывшееся перед ним зрелище, способное внести смятение и в более закаленную душу: «Недалеко от Мурманска конвой разделился. Одна группа судов направилась в Архангельск, а другая — в устье реки Колы. Я был потрясен картиной, открывшейся перед нашими глазами. Покрытые снегом промерзшие сопки и торчащие из воды мачты с обрывками такелажла множества затонувших судов». Но это было только началом. Постараемся представить, как выглядели союзные моряки в глазах наших земляков-северян, а также насколько представление о наших людях совпадало с впечатлениями союзных моряков.

Начнем с руководства. Наиболее интересны сведения в воспоминаниях контр-адмирала Самюэля Фрэнкеля, со своим знанием русского языка (в то время на флоте США таковых оказалось ссмеро) проделавшего стремительную карьеру от лейтенанта до капитана 1-го ранга в должности помощника военно-морского атташе по приемке грузов, доставленных конвоями. По словам одного из своих помощников, он «представлял в Мурманске (и Архангельске. — В.К.) интересы всех наших судовладельцев. Он был большим педантом в части соблюдения законов, когда речь шла о защите интересов Соединенных Штатов. Адмирал Френкель превосходно справлялся со своими обязанностями официального представителя, и русские относились к нему с большим уважением. Он производил впечатление честного человека и сильной личности. Русские уважали его» (из воспоминаний М. Скотта), даже если многие наши офицеры считали его еще и опытным представителем спецслужб. В частности, ему принадлежит характеристика двух наших главных действующих лиц на Арктическом ТВД, помимо



другой ценной информации для понимания происходившего там, тем более что этот американец несомненно обладал даром устанавливать отношения.

«Папанин очень хорошо относился ко мне, и мы с ним прекрасно уживались. Своей организацией он руководил, как барин помещьем. Примерно раз в неделю Папанин принимал целую толпу посетителей с различными жалобами: одни просили денег или иных щедрот, другие просили разобраться в их отношениях с женами. Прибыв в Мурманске какое-то время, я воспользовался его услугами для получения квартиры...» Тем не менее в своих отношениях с нашими людьми они придерживались разных тактик, в связи с чем однажды Френкель получил от своего русского друга совет: «Я слышал, что вчера вы устроили прием. Немногие из гостей смогут вам помочь в вашей работе. И было очень много людей, которых вам вообще не следовало приглашать, таких как эти девушки (секретари, машинистки. — В.К.), грузчики и им подобные. Если бы вы обратились ко мне, то я бы составил список немногих высокопоставленных лиц... и эти гости могли бы оказаться для вас полезными в будущем. Ваша беда в том, что вы чертовски демократичны» (из воспоминаний М. Скотта).

Не касаясь флотоводческих качеств Головки, Френкель приводит характерный пример, в каких условиях приходилось работать нашему адмиралу в части отношений с союзниками. При отъезде он попросил Головку подарить ему аэрофотоснимок Мурманска, на что «адмирал посмотрел мне прямо в глаза и сказал:

— У меня нет ни одного такого снимка.

Я заметил:

— Странно, что у вас нет ни одной фотографии. Ведь немецкие самолеты летают над вами каждый день и каждый день делают снимки города. Должны же вы сбить хоть один самолет с фотоаппаратом.



Но он ответил:

— На сегодняшний день у нас нет ни одного снимка.

— Большое спасибо, — произнес я. И он подарил мне огромную шубу с кожаным верхом и подкладкой из овечьей шерсти» (из воспоминаний М. Скотта). Несомненно, проблема аэрофотоснимка, возникшая в разговоре с Головко, относилась к компетенции другого ведомства, с которым адмирал не рисковал иметь дело.

Продолжение этого разговора состоялось много времени спустя при встрече обоих моряков, когда Френкель преподнес адмиралу два аэроснимка Мурманска, полученных американской разведкой со сбитых немецких самолетов в Италии, куда были сброшены части люфтваффе из Финмаркена. Разумеется, Головко великолепно понял смысл этого подарка и с присутщим ему дружеским юмором отреагировал чем-то вроде: «У, зараза!..»

Френкель как опытный разведчик считал, что «советские руководители не располагают собой. Они вынуждены заниматься тем, что сулит им поощрение, или под угрозой наказания» (М. Скотт), определяемого, очевидно, то ли «компетентными органами», то ли партийными решениями. А точнее — просто они действовали в узких рамках отведенной им власти Великим Диктатором, нередко вопреки реальной обстановке, что не могли уяснить наши западные союзники, как говорится, со «своей колокольни». Разумеется, Френкель не был идеалистом в розовых очках, отстаивая интересы своей стороны. «В переговорах с коммунистами, — утверждал он, — надо помнить, что они считают обязательным получить все и дать взамен как можно меньше. В то же время они думают, что если они не станут принимать участия в переговорах, то на этом прогадают еще сильнее. Поэтому они пойдут в конечном итоге на соглашение, нехотя, но все же» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 14—15). Такой подход выглядит скорее прагматич-



ным, чем антисоветским, тем более, что Френкель считал, что советская сторона не считает себя благодарной США за оказываемую помощь.

«Тем не менее, в общем и целом мои отношения с русскими были очень хорошими, — отмечает Френкель, — по крайней мере до тех пор, пока НКВД не стало посылать своих штатных сотрудников в Мурманск. Один из них появился в Мурманске в конце 1943 года... Теперь все иностранцы могли общаться с русскими, только обратившись к нему. Вмешательство Тимошенко простиралось настолько далеко, что капитан порта... попросил меня: “Если Тимошенко спросит, как выживаетесь со мной, скажите, что с трудом”. Я сказал: “Полагаю, мне понятно, что вы имеете в виду”» (там же, с. 97).

Советский помощник Френкеля увидел смешное в том, что капитан 1-го ранга флота США выступает в роли водителя его, скромного лейтенанта СФ. В ответ на замечание Френкеля, что он это делает чисто дружески, парень вполне дипломатичноотреагировал: «Вы каперанг, а я лейтенант!» Не мог же он сказать напрямую, что представителям спецслужб дружить не положено изначально... Рядовым американцам явно не нравился контроль со стороны чекистов, к которому давно привыкли советские люди: «Единственно, что мне не нравилось в Мурманске, так это то, что, где бы вы ни оказались, рядом появлялся какой-нибудь тип, прислушивающийся к вашим разговорам» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 128).

Френкель также высказался по другому актуальному вопросу для моряков так: «Конечно же, в Мурманске существовал секс, но такого рода отношения не афишировались. Но здесь не было и проблем, связанных с проституцией. Русские избавлялись от проституток с необыкновенной быстротой...» (там же, с. 105). Со своей стороны, русские объясняли поведение своих женщин: «Они вам могут отдаться бесплатно или вы вообще ничего не добьетесь. Они не будут торговаться с вами. Любовь здесь не продается...



— ... Как же я могу добиться их расположения бесплатно? — настаивал иностранец.

— Прежде всего выучите русский язык, — последовал ответ» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 125).

Люди оставались людьми со своими заботами и надеждами, несмотря на ежедневные бомбежки, недоедание и тяжкий труд, хотя главным в их жизни было противостояние обрушившимся на них несчастьями в виде гитлеровского нашествия. И все это происходило теперь на глазах непонятных иностранцев, которых им предлагали смириться и видеть в них не только союзников.

Если, по Папанину, жизнь в Мурманске в это время напоминала ад, в котором приходилось жить и исполнять обязанности в обстановке, напоминавшей преисподнюю, то мурманчане тем не менее сохраняли чувство юмора, хотя и своеобразного. Френкель вспоминал, что «в Мурманске шутят, что здесь девять месяцев зима, а остальное время держится плохая погода. Из-за постоянных немецких бомбежек мы считали отличной погодой те дни, когда солнце не появлялось из-за туч... Самолетам противника, базировавшимся на аэродромы в районе финского города Петсамо, требовалось лишь десять минут полетного времени, чтобы оказаться над Мурманском... Традиционно утром появлялся самолет, занимавшийся фотосъемкой, а около полудня начиналась бомбежка. При этом немцы редко высылали на эти операции больше 6—7 самолетов одновременно... Ни одно из имевшихся бомбоубежищ не могло спасти от прямого попадания бомбы. Жертвы среди гражданского населения были главным образом среди тех, кто погиб в бомбоубежищах... 18 июня 1942 года в Мурманске одиннадцать раз объявлялась тревога, и пять раз город подвергался вражеским бомбежкам... В результате пожаров было уничтожено 35 % городских зданий. Несмотря на то, что с пожарами, возникшими накануне, удалось



справиться... около половины населения города были эвакуированы в глубь России. С 24 по 26 июня немцы сделали шестнадцать авиационных налетов на город... К 4 июля от города осталась всего лишь треть зданий. По иронии судьбы, сами причалы практически не пострадали» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 81—84). Важно отметить, что по сравнению с Первой мировой войной грузы от союзников не задерживались в портах и вовремя вывозились. Как не было чего-либо похожего на колоссальные взрывы (как результат работы вражеской агентуры) наподобие тех, что произошли в Архангельске в 1916—1917 годах.

Сходную картину рисуют другие источники. По воспоминаниям бывшего судового радиста Сэма Хакема «14 июня на Мурманск было совершено около восьми воздушных налетов. Штук десять “хейнкелей” отогнали из района порта, после того как они сбросили там свои бомбы. Шесть бомб упали около гостиницы “Арктика”» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 122). Другой американец, Вирджил Шарп, особое внимание уделил налетам на порт, поскольку «суда, поставленные под разгрузку, всегда были хорошей целью. Британское грузовое судно, стоявшее у причала перед нами, было повреждено вражеской бомбой в январе... Оно простояло здесь пять месяцев. Вдоль причалов высились горы боеприпасов. Их никто никуда не вывозил. Нам сказали, что немцам удалось взорвать единственный мост, связывающий Мурманск с остальной частью Советского Союза. Русские не могли вывезти боеприпасы, пока не восстановят этот мост. Штабели япиков с боеприпасами становились все выше и выше, но, по стечению обстоятельств, немцам так и не удалось их разбомбить» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 135). Тем не менее, когда другой американский моряк — Дик Браун — прибыл с очередным конвоем в Мурманск в апреле 1944 года, то, по его словам, «мне этот самый северный город показался настоящим концом света.



К моменту нашего появления здесь сохранились лишь два кирпичных здания... Мурманск был хорошо укрепленным городом. Думаю, это было именно так, поскольку, пока мы находились здесь, ни одна германская бомба не упала у причалов» (там же, с. 143—144). Интересные свидетельства — города практически нет, однако причалы целы, и, следовательно, Мурманск в эти страшные годы выполнил свое предназначение в качестве важнейшего порта.

Теперь о том, какое впечатление производили обитатели этого города на заокеанских моряков, особенно в порту. «Крановщиками у русских работали женщины, отлично справлявшиеся с таким ответственным делом. Так вот, эти самые женщины придумали так называемые весы, в качестве плеча которого использовалась балка, позволявшая использовать одновременно два крана, — описывает Френкель. — Осторожно, шаг за шагом, они переносили таким образом локомотивы на причал» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 86). Примерно те же особенности русских отмечал и помощник Френкеля Дж. Ричардсон: «Никогда не забуду, с какой самоотверженностью относились русские к своей работе, особенно те, кто работал в порту. Можно было только удивляться тому, что они делали. В Мурманске трудилось большое количество заключенных, осужденных за самые незначительные проступки... Среди людей, работавших в порту, например, грузчиками, было много признанных негодными к военной службе... Они крайне мало получали пищи... Как правило, это была каша, немного жидкого супа, черный хлеб, иногда чай... Жилищные условия были просто ужасными. Увидев своими глазами, через что они прошли и что преодолели, могу утверждать, что это было тяжелое время для всех русских» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 103).

Несомненно, разгрузка взрывчатки была опасным делом и, по воспоминаниям радиста Сэма Хакама, она проводилась вдали от города в местечке, прозванном моряками Счаст-



ливой Лопушиной: «Русским не хотелось, чтобы все это добро оказалось в городе, поскольку в случае попадания бомбы вместе с боеприпасами взлетел бы на воздух и сам город... Русские быстро выгрузили содержимое наших трюмов на причал. Работа продолжалась день и ночь. Среди грузчиков было много солдат-фронтовиков... Если вражеские бомбы вызывали повреждения железнодорожных путей, то все, кто был — мужчины, женщины, дети, — тут же бросались на их устранение. Обычно ремонт пути длился немногим более получаса, и движение военных грузов возобновлялось» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 120—121). Таким образом, буквально все американские источники, независимо от политических симпатий, отмечают готовность советских людей противостоять выпавшим на их долю военным испытаниям.

Роль в этом «компетентных органов» тем не менее отмечалась американцами неоднократно, обычно с точки зрения помех в работе. Например, «в 1943 году русские противились тому, чтобы мы пользовались фотоаппаратами. Позже, в 1944—1945 годах, эти требования стали помятче. Впрочем, здесь было не так много объектов, интересных для разведки» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 104), — отметил помощник Френкеля Дж. Ричардсон. Им же описан удивительный случай в качестве примера шпиономании, когда его сотрудники заподозрили советскую сторону в стремлении скрыть систему железнодорожных сообщений, присваивая всем железнодорожным станциям одинаковое название «Кипяток». Другой случай описан Френкелем при попытке одного американца замерить глубину у причала при швартовке, что было оценено советской стороной как попытка шпионажа и т.д., но в конце концов все благополучно разрешилось. В значительной мере возникновение подобных недоразумений было почти неизбежным в силу идеологических различий.

Ни те ни другие спецслужбы не были заинтересованы в возникновении взаимных симпатий между простыми людьми.



Американский матрос 1-го класса Эрл Картер «открыл, что ФБР имеет своих информаторов или пытается ими обзавестись на каждом судне, идущем в Россию... Они должны были докладывать обо всем, что видели, и сообщать имена тех, кто проявлял интерес или обнаруживал какие-либо симпатии к русским» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 74). Сэм Хакам подтверждает такую ситуацию более серьезными примерами: «Двое наших ребят вели разговоры с коммунистами в Мурманске, и их отправили назад домой» (там же, с. 121). Были и совсем интересные суждения: «В отличие от того, как советские секретные службы относились к своим людям, местные власти делали все возможное для того, чтобы мы хорошо чувствовали себя в Мурманске» (там же, с. 136).

Однако на практике эти естественные в тех условиях взаимные симпатии простых людей так и не удалось преодолеть, что признается обеими сторонами. «Местное население в Мурманске очень хорошо относилось к американцам. Англичан же русские недолюбливали, главным образом потому, что чувствовали высокомерное отношение с их стороны» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 87). «Мои отношения с русскими были очень хорошими, по крайней мере до тех пор, пока НКВД не стали посылать своих штатных сотрудников в Мурманск» (там же, с. 97). «Американцы в Мурманске вели себя очень дружелюбно по отношению к русским. Русские платили им той же монетой. Нас связывали очень сильные братские чувства» (с. 123). «Помню, что люди в Мурманске были очень щедрыми. У них у самих было мало чего, но они были готовы поделиться с нами всем имеющимся. Русские были очень дружелюбны к нам» (там же, с. 135). «Мы проверяли русских на честность, оставляя им апельсины и яблоки, и наблюдали, не стапчат ли они их. Русские к ним никогда не прикасались» (там же, с. 129).

Американцы, жалуясь на отсутствие секса и в Мурманске, (хотя, несомненно, он присутствовал не только в Мурманске,



но и в Архангельске, в скрытом виде, включая обычные услуги проституток, о чем также имеются свидетельства), одновременно отмечают высокие духовные и внешние качества наших женщин. Определенно, наши северные красавицы заставили трепетать немало сердец зарубежных морских волков. И как не посочувствовать влюбленному молоденькому американцу, много лет спустя вспоминавшему: «Если бы у меня был шанс, я непременно записался бы в Красную Армию» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 121).

В чем НКВД несомненно преуспел, — это в предотвращении браков между нашими женщинами и иностранными моряками. Известен единственный случай такого рода, который, скорее всего, определялся политическими причинами, поскольку речь шла о помощнике Френкеля. На указанной почве случались события и другого рода, когда англичанин признался своему приятелю-американцу: «Я женился (очевидно, гражданским браком. — В.К.) на русской женщине, мои обязанности заключаются в том, чтобы крутиться вокруг американских моряков, оказавшихся в Мурманске, и собирать информацию, какую только смогу. Если я хорошо справляюсь с этим делом, русские позволят мне забрать жену с собой в Англию» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 127). Много лет спустя все же по-человечески интересно — а позволили?.. Однако важнее другое — чего-либо похожего на грандиозные взрывы в Архангельском порту не было в Первую мировую, в 1941—1945 годах, что, несомненно, следует отнести к заслугам наших спецслужб, но как это было достигнуто до сих пор остается за семью печатями.

В Архангельске столь сложная система отношений с союзниками (причем по многим направлениям) была не проще. Начнем, однако, с чисто внешнего впечатления от города, особенно в зимнее время, поскольку караваны приходили сюда нередко с установлением зимнего ледо-



става. «Двина была настолько забита льдом, что мы могли подниматься вверх по реке только за русским ледаколом. Перед нашими глазами открылись бескрайние картины бесплодной равнины, покрытой снегом и льдом... Когда мы проплывали мимо Архангельска, то видели русских, стоявших в ожидании на льду замерзшей реки на расстоянии нескольких метров от нашего судна. Буквально через минуту после нашего прохода лед за кормой сомкнулся, и люди тут же продолжили свой путь через реку... Должно быть, температура воздуха была градусов тридцать пять — сорок ниже нуля» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 77).

Разница с суровым, наполовину сгоревшим и разбомбленным Мурманском просто бросалась в глаза, особенно летом: «Архангельск производит довольно приятное впечатление. Вдоль набережных протянулись кирпичные и оштукатуренные здания. На верфях стояло множество речных судов. На другом берегу реки, в верхней части Кег-острова, находился бывший городской аэропорт... Население в городе одевалось очень скромно. Треть жителей ходила в военной форме, при этом преобладала военноморская форма, поскольку Архангельск являлся одним из крупнейших советских портов. Мужчины обычно ходили в ватниках, рваных и грязных. Иногда можно было встретить довольно хорошо одетого человека. В глаза бросалось то, что большинство людей носило ботинки или валенки с галошами. Женщины на складах пиломатериалов одевались так же, как мужчины, но в городе принаряжались. Из-за морозов горожане ходили в меховой, тяжелой одежде.

Советский военный персонал ходил в ботинках, носил длинные шинели и форменные шапки или фуражки “капитанки”. Повсюду можно было встретить солдат, несущих караульную службу. Я также заметил женщин, выполнявших обязанности часовых» (Северные конвои, вып. 3, 2000, с. 110—113).



Довольно благополучная внешняя картина во многом не совпадала с условиями быта советских людей, прежде всего питанием, которое было далеко от западных стандартов. Соответствующим оставалось и восприятие союзников нашими людьми, особенно поначалу: «Глазами того времени мы видели наглых и расхлябанных моряков, расхаживавших по улицам города... Лица иностранцев были сытыми, довольными, у негров — сыто-лоснящимися. На них нельзя было углядеть следов угнетения и дискриминации, о чем нам прожужжали уши. Нет, негры выглядели даже более наглыми, чем белые американцы, а тем более — англичане, и нахальничали они куда больше: разглядывали женщин, смеялись над очередями и, бывало, издевательства ради, бросали хлебные корки в окна домов» (Барашков, с. 37). Этот источник из Архангельска, однако, рисует гораздо более сложную картину отношений между советскими людьми и союзниками на рядовом уровне, чем может показаться по приведенной цитате. Однако свидетельства союзников, относящиеся к осени 1942 года, после разгрома PQ-17 во многом совпадают с цитированными. Например, сигнальщик Герберт Уэйд вспоминал: «В Архангельске находилось более 8 тыс. человек с иностранных судов и кораблей. Эти здоровые и хорошо упитанные люди пребывали в полном бездействии. Они бродили по городу с утра до вечера, преследуя женщин и стараясь напиться. Обычная картина Архангельска тех дней — советские девушки, прогуливающиеся вдоль набережной и по улицам города с иностранными моряками, распивающими водку прямо из бутылок. Запомнились переполненные трамваи, пронзительные свистки милиционеров... и на каждом шагу громкие репродукторы» (Барашков, с. 80), без которых невозможно представить советскую пропаганду. Что касается отношения самих архангелогородцев к союзникам, то лучше всего их выразила учительница, представившая



школярам своих гостей такими словами: «Эти дяди из Америки. Они оставили свой дом и семью, переплыли через океан, чтобы доставить хлеб и пушки вашим отцам, которые служат в Красной Армии. Вот кто они такие» («Встречайте, скалистые...», с. 164). Это ли не ответ пропагандистам всех мастей, уверяющих всех и вся в неспособности простых людей оценить суть событий!

Одной из проблем военного Архангельска был голод и сопровождающая его цинга, от которых в годы войны погиб каждый из десяти жителей столицы Поморья (по другим сведениям, еще больше — до 38 тысяч). В работе Булатова В.Н. «Арктические робинзоны» особо отмечено, что «зимой 1941—1942 годов минимальная выдача хлеба сократилась до 200 граммов, чуть более, чем в осажденном Ленинграде» (Булатов, с. 61). Воспоминания мальчишек и девчонок военной поры сохранили приметы голодного и холодного быта тех лет: «Продуктовые карточки не всегда удавалось “отovarить”. Очередь в магазин занимали с ночи, но часто результат был нулевой... Очень часто на пути в школу можно было увидеть лежащего рядом с трамвайными путями человека — замерзшего или замерзающего и чуть живого.

Почему-то сейчас редко вспоминают и пишут, что Архангельск является вторым городом по смертности от голода после Ленинграда. И это несмотря на то, что в Архангельск шла значительная часть грузов, в том числе и продовольствия, поступающего по ленд-лизу. Но жителям города не доставалось практически ничего... Нам с ребятами иногда удавалось залезть на ходу в пустой вагон, ранее перевозивший зерно, и выцарапать остатки груза из щелей. Порой таким образом удавалось насобирать одну-две пригоршни» (Бурков, 2008, с. 156).

Из воспоминаний студентки пединститута: «Жизнь в Архангельске резко изменилась. Холод, голод, бесконечные очереди за хлебом... По карточкам ничего, кроме хлеба,



не давали. У меня была страшная слабость, трудно было даже поднять стул. А есть так хотелось, почему-то особенно — масла. Я знала... что можно было сдать кровь... и получить немного масла. Сдавала два раза, но на третий у меня потемнело в глазах и я упала. Ногти посинели и стало плохо с сердцем. Поняла, что больше мне этого делать было нельзя. К счастью, в столовой появились котлеты из тюленя и суп из кайры. Это было почти несъедобное. На базаре за хлеб можно было выменять кусочек тюленьего жира. Нельзя передать словами, насколько он казался вкусным, несмотря на специфический запах. У меня началась цинга, у мамы пухли ноги... Как выжили, не знаю... В то время я весила 42 килограмма» (Барашков, с. 18—19).

В летнее время горожанам приходилось пополнять скудный паек за счет местных ресурсов, прежде всего грибами и ягодами в окрестностях самого Архангельска. Школьников старших классов отправляли с попутными судами на Новую Землю для заготовки яиц на птичьих базарах и самой птицы, которую надо было сохранить в ближайших снежниках и доставить в голодающий город, даже если такой провиант не удовлетворял требованиям довоенной поры: воистину, не до жиру, быть бы живу... Ситуация с продовольствием заставила Архангельский обком ВКП(б) 13 мая 1942 года рассмотреть вопрос «О направлении студентов и учащихся на заготовку яиц, тушек кайры и добычу рыбы на остров Новая Земля».

В соответствии с принятым решением сто пятьдесят юношей, в основном в возрасте до 16 лет, на трех судах были доставлены в первых числах июля на острова с птичьими базарами на участке от полярной станции Малые Кармакулы до залива Пуховый, где и приступили к выполнению задания. Со шлюпок ребята отстреливали птиц на базарах, другие подбирали добычу и собирали ее на берегу, третьи «шкерили» ее и укладывали на хранение. Вскоре они стали свидетелями драматических событий, связанных с разгромом каравана



RQ-17, когда к ним вышли моряки с потопленных судов, спасавшиеся на шлюпках и спасательных плотиках. Встреча оказалась для обеих сторон неожиданной, но тем не менее языковой барьер был преодолен, ко взаимному удовлетворению и не без пользы, о чем поведал один из американцев: «В течение двух месяцев они собирали яйца, просаливали уток, собирали гагачий пух. Затем шхуна возвращалась за собранными припасами и переправляла их на материк.

Дети были вполне самостоятельны. Поддержка дисциплины и распорядка поручалась трем пятнадцатилетним комиссарам, но в этом не было нужды. Дети имели большое чутье к кооперативным началам, которые нам трудно представить.

Каждый день они ползали вверх и вниз по скалам, как обезьянки. Они ставили свои ялики в скалистые убежища у берегов, когда отправлялись опустошать многочисленные гнезда, где несметное число уток несли яйца. Дети пылали здоровьем и были полны радостной живучести. Когда я хочу сказать, что они спасли нам жизнь, я хочу сказать этим, что так оно и было. Любопытными синими глазами они сразу увидали тяжесть нашего положения.

Немедленно дети принялись за доставку провизии нашим страдающим людям. Они притащили жареных уток, круто сваренные яйца и печенье, сделанное из муки и яиц. Они снабдили нас просоленной рыбой и черным хлебом из собственных запасов. Что еще важнее, они научили нас добывать пропитание на суровом острове. Смеясь и болтая, они брали нас с собой на прогулки, указывая места, где находится здоровая питьевая вода, лучшие места для сбора яиц, учили отличать хорошие яйца от плохих и как ловить силками уток» (Бадигин, с. 145). Эти мальчишки действовали в лучших традициях своих предков, неоднократно спасавших иностранных моряков на протяжении столетий, начиная со времен Баренца в конце XVI века!



Однако на войне, как на войне, и, по воспоминаниям одного из участников событий, она напомнила о себе самым зловещим образом: «Наша бригада блаженствовала в баньке. Поддавали пару. Хлестались вениками из морской капусты, до красноты терли друг другу спины... Вдруг все стихло, а перед окном заплясали, запрыгали ребята. Самолет! Самолет летит! Из-за высокой сопки с выключенными моторами планировал самолет. И вдруг спереди у него забился огонек, слух резанула пулеметная очередь. От деревянного створного знака, стоявшего рядом с банькой, полетела щепка. Оглушив включенными моторами, самолет пронесся над нами, на крыльях у него чернели кресты» (Вурдов, с. 50—51).

Неудивительно, что «одной из примет нашей повседневной жизни являлся черный рынок. В России были введены карточки на продукты питания и купить какие-либо продукты без талонов, даже по более высокой цене, было невозможно. Поскольку у нас карточек не было, а наше диетическое питание на борту судна состояло главным образом из тушенки, — жаловался один из капитанов иностранных судов, задержавшихся в Архангельске, — то очень скоро из-за недостатка овощей десны у нас начали кровоточить, и безвыходность ситуации подтолкнула в сторону местного рынка... Для торговых операций мы располагали сигаретами, хозяйственным мылом...» («Встречайте, скалистые горы...», с. 119).

Описанные обстоятельства, несомненно, создавали благоприятные условия для криминальной среды, в которой проявлялись многие общественные пороки того времени, прежде всего, спекуляции дефицитом. Неслучайно в сводке органов НКВД за 24 марта 1944 года сообщалось, что при выходе из порта при проверке 9 наших офицеров у 6 были обнаружены консервы, спирт, мука и три пары дамских туфель и т.д., причем в ряде случаев и наши причастные к спекуляции граждане оказывали представителям органов сопротивление. Одновременно специально изучавшая эту



проблему И.В. Быстрова отмечает, что «одной из специфических форм “криминального” поведения иностранцев в северных городах СССР были периодические разборательства между английскими и американскими моряками» (Быстрова, с. 266), хорошо известные на примере многих портовых городов мира.

Молотовск (нынешний Северодвинск) первоначально (как и многое другое в войне в Арктике) не планировался в качестве порта для присаа союзных конвоев, но целый ряд обстоятельств привел к этому: большие глубины у причалов, наличие ремонтной базы (завод 402), обеспеченность рабочей силой (первоначально заключенные) и т.д. Общая численность населения очередного заповедника ГУЛАГа в это время приближалась к 30 тысячам человек. Причем с самого начала порт стал перевалочной базой по приему жидкого топлива, в первую очередь авиационного, что потребовало здесь сооружения специальных емкостей и даже превращения в них судов, находившихся на ремонте. Первый груз был доставлен британским танкером «Сан-Амброзио» 26 ноября 1941 года из состава конвоя PQ-3. Первоначально портовая механизация практически отсутствовала и грузы из судовых трюмов доставлялись к железнодорожным вагонам санями, которые волокли заключенные. Уже в 1941 году порт принял 36 тыс. т импортных грузов и почти 7,5 т бензина. Одновременно порт отправлял союзникам калийную соль, хромовую руду, асбест и т.д. С точки зрения иностранных моряков, это был маленький, ничем не примечательный город, в котором не на что было даже истратить деньги. Правда, его несомненным достоинством было то, что люфтваффе, занятое более достойными целями в Мурманске и Архангельске, почти не бомбило Молотовск.

Другой проблемой порта, возникшего из ничего, было отсутствие квалифицированной рабочей силы, которую разрешили по примеру Мурманска мобилизацией людей,



не пригодных для фронта, хотя и не обладавших необходимой квалификацией докеров, стивидоров и тальманов, что, несомненно, сказалось на их производительности и даже потере некоторых грузов. А. Шмигельский вспоминал: «Тяжелы были условия жизни и работы этих людей: бараки со сплошными нарами на несколько сотен человек и минимальными бытовыми удобствами, ходьба строем в порт за 6 километров туда и обратно; 12-часовой рабочий день... И все это во имя одного — чтобы были выдержаны сроки погрузочно-разгрузочных работ... Несколько продовольственных и промтоварных магазинов пустовали. И без того недостаточные продовольственные фонды обеспечивались лишь на 35—50 %. Тысячи горожан болели цингой, страдали от дистрофии. В столовых завода № 402 одnorазовое питание осуществлялось преимущественно блюдами из крупы, муки и капустного листа». Это не считая холода в жилых помещениях, для которых центральное отопление удалось наладить только в начале 1943 года.

Неудивительно, что на этом фоне готовность людей идти на лишения во имя будущей победы в глазах союзников находилась в очевидном противоречии с их низкой производительностью труда, что отмечено в воспоминаниях союзников. «Члены экипажа провели инструктаж русских грузчиков о порядке эксплуатации судовых лебедок, крепления стропов и т.д. Обслуживанием лебедок занимались гражданские специалисты, а в трюмах и на баржах работали солдаты-новобранцы. Никто из них не обладал должной споровкой и ни у одного из них не было с собой каких-либо инструментов или приспособлений...

Грузчики работали на редкость медленно: им приходилось трудиться десять часов в день, но зачастую работы велись круглосуточно. Никто из них не знал английского языка, и, похоже, среди них не было ни одного “босса”, за исключением офицеров, периодически поднимавшихся на борт судна.



Понаблюдав за работой с полчаса, они надолго исчезали. У нас сложилось впечатление, что рабочей силы здесь более чем достаточно, люди проявляют исключительный энтузиазм, но в организации работы элементарно не хватает руководства» («Встречайте, скалистые...», с. 111). «Нам довольно трудно было привыкнуть к тому, как русские относятся к делу. Что касается оперативности, то вся их система работала исключительно на малых оборотах» (там же, с. 129) и т.д. и т.п. Следует также отметить по сравнению с Первой мировой, что «затоваривания» доставленными союзными грузами в 1941—1945 годы в наших портах не происходило и они своевременно вывозились на фронт или на соответствующие промышленные предприятия, включая горючее и продовольствие.

Суровую критику наших условий заслужило положение в наших госпиталях раненых и обмороженных союзных моряков, оказавшихся там в равных условиях с нашими пациентами. «Условия в госпиталях Полярного, Мурманска и Архангельска, где лечились наши больные и раненые, — писал адмирал Кэмпбэлл, — были просто ужасные. Когда на фронте... шли бои или конвои несли тяжелые потери, жесткие неудобные кровати, застеленные простынями сомнительной чистоты, стояли в палатах вплотную. Персонал ходил в грязных халатах и совсем не собирался пользоваться перчатками.

Окна в душных палатах были наглухо заколочены досками, так как затемнение соблюдалось круглыми сутками, поэтому вся вонь оставалась в помещениях. С 7 утра до 11 ночи громкоговорители непрерывно орали по-русски. Лекарств не хватало, врачи и санитары взирали с восточной невозмутимостью. Скудная, однообразная еда никак не облегчала положения людей, страдающих от боли и ужаса. Они не могли удовлетворить даже самые элементарные потребности» (по Скофилду, с. 124—125).

Союзники попытались каким-то образом по-своему исправить эту ситуацию, при подготовке конвоя PQ-18 напра-



вив на борту медицинский персонал и госпитальное оборудование с американским крейсером «Тускалуза», которые были по каким-то причинам отвергнуты советской стороной. Поскольку это случилось вскоре после разгрома конвоя PQ-17, сопровождавшегося «обменом любезностями» в верхах, есть все основания считать описанный отказ на фоне общей войны против общего врага проявлением тенденций второго порядка, известных в народе как «паны дерутся, а у холопов чубы трещат». Таким образом, общая обстановка в портах союзников, с одной стороны, характеризует разницу в положении населения, а с другой — отражает отношение населения к участникам конвоев, существенно дополняя картину военных действий за полярным кругом целым рядом новых деталей, важных для понимания обстановки даже спустя много десятилетий, когда от участников событий получить информацию невозможно по естественной причине.

Сложнее представить на основе опубликованных данных ситуацию по другую сторону линии фронта, на территории, занятой вермахтом, откуда против союзных конвоев действовали корабли кригсмарине и самолеты люфтваффе на примере норвежского Киркинеса. Жители этого городка с населением всего четыре тысячи человек отнюдь не испытывали симпатии к оккупантам, которые вели себя здесь не столь жестоко, как в России, с другой стороны, здешние норвежцы с лихвой прошли через испытания военного времени, поскольку «Киркинес стал не столько важной базой доставки военных грузов, но и стратегически важным опорным пунктом для военных операций немцев на севере. В Киркинес морем доставлялись немецкие войска, сотни выючных животных — лошадей и мулов, огромное количество военной техники и стратегических грузов разного характера.. В 12 километрах от города шло строительство аэродрома Хойбуктмоен» (Хенриксен, с. 63). Неудивительно, что город, и особенно порт, уже в



ближайшее время стал подвергаться систематическим бомбардировкам советской авиацией.

Опубликованные воспоминания жителей Киркинеса по-своему красноречивы. Работница почты Лаура Изаксен отметила, как «21 июня 1941 года вечером один немецкий солдат сказал: “Сегодня ночью будем бомбить Мурманск”. Погода в ту ночь была удивительная: солнце и тишина, но было как-то не по себе. И вдруг рев моторов. Тяжело груженные бомбардировщики вместе с истребителями пролетают над городом и берут курс на Мурманск. Надеемся, русских предупредили! Мы не смыкали глаз той ночью. Теперь жди когда уютно визита русских самолетов. Готовим рюкзаки с самым необходимым, в том числе с перевязочным материалом и едой. Кто знает, может быть, придется бежать из города. Так началось то состояние, в котором мы находились до октября 1944 года...

Здание телеграфа находится прямо у причалов, а порт является главным объектом бомбежек. Бомбы градом падают вокруг нас. Часто сигнал воздушной тревоги дают после налета. Надо иметь железные нервы, чтобы работать, когда в любой момент бомба может пробить крышу... Летят бомбы, стрекочут пулеметы, по всему городу гремят орудия противовоздушной обороны немцев, и все корабли в порту стреляют из своих пушек. Адский грохот и гул. Чей-то дом превращается в груды щебня. Страшные пожары то там, то тут в городе... Каждый день грохочут самолеты-бомбардировщики над городом, взлетая с аэродрома Хойбуктмоен и отправляются в сторону фронта. Мы считаем их, когда они улетают и когда возвращаются. Не всегда столько же, сколько вылетело...

Очень часто сидим неделями без морского сообщения. Как следствие — ухудшилась ситуация с продовольствием. Залив закрыт. Тревога на побережье. Мы слышим о сражениях в море. Со многих немецких боевых кораблей доставляют на



берег раненых и убитых... Русские военнопленные страдают от голода и холода, а немцы их бьют. Мы пытаемся помочь, чем можем... Русские роются в мусорных ящиках, ищут объедки... У многих из них нет обуви. Ноги обернуты обрывками мешков и бумаги. Ужасно смотреть на их страдания, когда знаешь, что не можешь помочь... Мы, кстати, со злорадством саботировали передачу метеосводок. Линии были плохие, такими же были и приборы. Мы валили все на магнитные бури, и метеосводки шли прямиком в мусорные ведра. Когда служба погоды напоминала нам о них по телефону, мы невозмутимо отвечали: "Сводки не проходят. Магнитные бури, ничего не поделаешь!" А когда нам приходилось их передавать, они были уже никому не нужны» (Хенриксен, с. 69—73). Историк А.В. Репневский пишет: «По норвежским разведанным, тысячи военнопленных и насильно мобилизованных рабочих направлялись немецкой Организацией Тодда на строительство оборонительных линий... Пригнанным рабочим селиться было совершенно негде, и они жили в страшной скученности по 7—8 человек в маленькой комнате». Военнопленные также использовались для сооружения укрытий для подводных лодок, вырубленных в скалах недалеко от города.

Даже с поправкой на женское восприятие, картина бомбардировок крохотного городка становится понятной в сопоставлении с официальным советским исследованием при описании событий накануне нашего выступления 1944 года: «17 и 28 июня и 4 июля авиация Северного флота нанесла три мощных удара по порту Киркинес. В каждом ударе участвовало по 100—130 самолетов-бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. Группы самолетов взаимодействовали между собой» (Козлов, Шломин, с. 189). При этом важно, что «норвежское правительство оправдывало военную необходимость советских бомбардировок Киркинеса, что вовсе не означало равнодушие к страданиям и жертвам населения прифронтовой



полосы» (А.В. Репневский). Как известно, летом 1944 года подобная ситуация наблюдалась при открытии 2-го фронта в Нормандии, например, в районе Канна.

Другая уроженка Киркинеса, Кристин Фьеллангер, отмечает, что здешний концерн «Сюд-Варангер» «занимался добычей и обогащением железно-магнитной руды — важного сырья для военной промышленности. Руду на кораблях отправляли в Германию. Русские бомбили порт и фабрику, в том числе и по этой причине... Для немецких солдат в городе были построены бараки, для хранения провианта и оборудования — склады... Недалеко от нашего дома были построены конюшни. Офицеров, насколько это было возможно, размещали на постой в частные дома. Если кто-то из офицеров не возвращался, его место занимал другой. Большим соблазном для моих родителей был радиоприемник одного из офицеров, который тот, уходя, оставлял включенным. Моя сестра... боялась, что другие немцы в доме узнают о том, что родители слушают радио. На протяжении всех лет бомбежки Киркинеса не прекращались» (А.В. Репневский).

Только во время интенсивных налетов летом 1944 года было разрушено 142 жилых дома, но город особенно пострадал осенью 1944 года, когда немцы, утняя население, одновременно проводили тактику «выжженной земли» в попытке остановить продвижение советских войск, о чем ниже. Насколько серьезным было воздействие советской авиации (в основном Северного флота) на порт Киркинеса показывает опубликованное исследование С.В. Богатырева и Р.И. Ларинцева «Морская война в Заполярье» на основе сопоставления сведений обеих сторон за 1941—1944 годы, судя по которым, здесь было повреждено и потоплено 16 транспортов, тральщиков и кораблей противолодочной обороны — 5, сторожевиков — 3, других кораблей и судов разных классов и назначений (включая быстроходные десантные баржи) — 4. Что касается района Петсамо и



порта Лиинахамари, то здесь наблюдается существенно иная картина. Противник потерял здесь только 8 транспортов, 2 тральщика и еще два судна. Таким образом, наша авиация в основном наносила удары по базе снабжения противника в Киркинесе, а не порту Лиинахамари, основным назначением которого был вывоз никелевой руды, и лишь частично — обеспечение нужд фронта на Западной Лице, оставаясь, по сути, перевалочной базой, работа которой частично контролировалась артиллерийскими батареями с полуострова Средний.

Таким образом, впервые в мировой истории военные действия охватили огромные пространства арктических территорий и акваторий от Финмаркена (Норвегия) на западе практически до мыса Челюскина на востоке, включая все Карское море. Тем выше оказались нагрузки военной поры не только на солдат и матросов, но и остававшихся формально штатскими полярников на островах, а также жителей заполярных портов.

Глава 11

БОЛЬШОЙ ПЕРЕГОН АЛЯСКА — СИБИРЬ

Эта тема, во-первых, интересна поставками авиации от союзников, и, во-вторых, связана с военным освоением высоких широт в процессе военных действий Второй мировой. Хотя для многих современных изданий и СМИ само понятие АЛСИБ (Аляска — Сибирь) стало открытием. Сведения об АЛСИБе опубликованы в работе В.Ю. Визе «Моря Советской Арктики» еще в 1948 году: «В дни Отечественной войны через северо-восток Сибири и Чукотку проходила великая авиационная линия, соединяющая СССР и США. Работой транссибирской линии руководили известные полярники — участники воздушной экспедиции на Север-



ный полюс Герои Советского Союза генерал-лейтенант М.И. Шевелев и полковник И.П. Мазурук».

Принципиальная возможность воздушной трассы между США и СССР была установлена полетом И.И. Черевичного и Задкова еще в 1941 году на летающих лодках. Как только американцы по ленд-лизу согласились поставлять бомбардировщики и истребители в больших количествах, выяснилось, что на нашей территории отсутствуют необходимые условия. Отсутствовали не только сами аэродромы, не было запасов горючего, минимальной ремонтной базы, средств связи и даже метеостанций. В военных условиях все это надо было создавать заново на голом месте, поскольку существовавших посадочных площадок и аэродромов было недостаточно. Секретное постановление ГКО от 9 октября 1941 года № 739 с «О воздушной линии Красноярск — Уэльс» обязало Главное управление ГВФ приступить к организации новой трассы со всей необходимой инфраструктурой, для чего в НКВД было создано спецуправление № 218, силами которого, естественно, с широким использованием подневольного труда зека и при огромных потерях от голода и непосильной работы, спустя год помимо действовавших аэродромов в Красноярске и Якутске вдоль будущей трассы были созданы сеть базовых (Киренск, Сеймчан, Уэльскаль) и запасных (Алдан, Олекминск, Оймякон, Берелех и Марково) аэродромов. Таким было начало трассы Аляска — Сибирь, или АЛСИБ, не считая запасных площадок с грунтовыми ВПП в Бодайбо, Анадыре, Витиме, Усть-Мае, Хандоге и Зырянке. Подобная работа в условиях мирного времени потребовала бы не менее пяти лет, тогда как реально трасса общей протяженностью в 6306 км для своего создания потребовала 10 месяцев и многих человеческих жизней в годы, когда счет потерям шел на миллионы.

Вождь советского народа понимал, что поставки американских самолетов будут проходить над бассейном Колымы,



владениями ГУЛАГа, и по этой причине особо оговорил: «Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить... советским летчикам, которые прибудут в Ном или другое подходящее место к условленному времени». Американцы быстро уяснили причины такого пожелания, возражений с их стороны не последовало, хотя задержек в исполнении задуманного оказалось немало, по другим причинам. Значение АЛСИБа для нашей страны в 1942—1945 годы, судя по работе А. Паперно «Аленд-лиз. Тихий океан», определяется следующими оценками: получено с северными конвоями 1232, через Персидский залив — 3911, по трассе Аляска—Сибирь (АЛСИБ) — 7925 самолетов. Хотя по разным источникам последняя цифра колеблется в пределах от 7908 до 8094 боевых машин, на фоне наших потерь в 1941—1942 годы значение поставок по АЛСИБу понятно.

Готовность трассы уже в июле 1942 года проверил на Б-25 «Митчелл» советских ВВС (полученный с северными конвоями) известный советский летчик испытатель полковник В.К. Коккинаки, причем в обоих направлениях, доставив в Москву командующего ВВС США Ф. Брэдли для согласования последних технических вопросов. Советский персонал на авиабазу Аленд-Филд вблизи Фэрбенкса начал прибывать в конце августа 1942 года, причем его численность на Аляске вскоре достигла 3 тыс. военнослужащих. С учетом географических условий АЛСИБа, близким к полярным, ее начальником был назначен известный полярный авиатор полковник И.П. Мазурок, который для службы на трассе привлек многих полярных летчиков, незаменимых со своим арктическим опытом, умевших найти выход из самых сложных ситуаций, с одной стороны, и передать свой опыт новичкам из фронтовиков, как это было, например, с комэском В.М. Перовым.

По воспоминаниям бывшего представителя советских ВВС на Аляске, прибывшего 3 сентября 1942 года в Ном,



«американцы встретили нас тепло. Начальник гарнизона Нома бригадный генерал Джонс устроил в честь нашего прибытия дружеский обед.. В тот же вечер мы прибыли в Фэрбенкс... Нас с теплотой, как союзников по оружию, встречали военные и служащие базы. В нашу честь в клубе офицерского собрания был устроен прием, на который пригласили всех членов советской военной миссии. Вообще наши взаимоотношения с американским военным командованием, личным составом и населением городов Фэрбенкса и Нома были хорошие, доброжелательные» (Быстрова, с. 172). На уровне рядовых пилотов и экипажей отношения с американцами складывались не хуже.

По воспоминаниям бортрадиста В.Д. Глазкова, такие отношения установились не сразу, на советских людях лежала печать подозрительности по отношению к «капиталистам», преодолению которой способствовал сам Мазурук, хотя сам он поначалу с прибытием на Аляску приказал личному составу на ночевку забрать винтовки и полетные карты, а самолеты запирать на замки. Однако, оценив обстановку, он тут же изменил свое решение с подсказки американцев: «Ключи от самолета хранятся у экипажа, а замки в закрытом состоянии — у часового, который держит их нанизанными на обруч, прикрепленный к широкому поясному ремню. Если члену экипажа нужно пройти на самолет, то он с некоторого расстояния кидает часовому ключ (замки и ключи маркированы) и жестом показывает на самолет. Часовой отмыкает замок и бросает его обратно: можешь подходить к самолету. Если же замок не открылся, страж тебя под угрозой оружия непустит, а вызовет караул и сдаст тебя для выяснения, кто ты есть. Правда, у нас таких недоразумений не было. Впоследствии мы перестали запирать на Аляске, но как только садились на родную землю, замок вновь вступал в свои права» (Быстрова, с. 174—175).



Глава американской военной миссии в Москве генерал Джон Р. Дин так описал условия жизни наших летчиков Фэрбенксе: «По меньшей мере половина базы была предоставлена русским. Спальные корпуса, конторы, ангары и мастерские были переданы их специалистам. Американцы и русские питались в общей центральной столовой. Для русских на базе не было никаких ограничений, они свободно могли пользоваться имеющимся здесь оборудованием и средствами. Как вспоминает Отис Е. Хейс младший, в обязанности которого входил штабной контроль за программой осуществления связи с русскими на Аляске и поддержания прямых контактов с ними в Фэрбенксе и Номе, вся эта картина резко контрастировала с условиями пребывания американцев в Москве».

Авиаторы обеих сторон быстро нашли общий язык, и во многом по этой причине освоение новой техники не занимало много времени. Со стороны, судя по воспоминаниям одного из американцев, это выглядело с помощью переводчика следующим образом: «Он задал мне всего четыре вопроса, а затем взлетел. Первым его вопросом было: “Как запустить двигатель?” Я объяснил переводчице, она перевела летчику, и он сказал, что понял. Затем он спросил про максимальное давление и про обороты двигателя при взлете. Его следующим вопросом было: “Как вы поддерживаете температуру масла и температуру охлаждающей жидкости?” И, наконец, он спросил, как обращаться с радиостанцией. Затем он поднял самолет для испытательного полета. И уже знал, как пилотируется этот самолет» (по Быстровой, с. 170). Один из наших летчиков подобную практику описал следующими словами: «Сделали по два-три пробных взлета и посадки — вся наша “наука”. И пошли к себе группой домой, возглавляемые двухмоторным флагманом, обычно бомбардировщиком В-25 “Митчелл” или А-20 “Бостон”» (там же).



Первые американские самолеты для перегона по новой трассе прибыли в район Фэрбенкса на Аляске в сентябре 1942 года. За их дальнейшую судьбу отвечали советские экипажи, сведенные в перегоночную дивизию (ПАД), числившуюся за ГВФ, состоявшую в конце 1942 года из 681 авиатора, из которых на командиров бомбардировщиков приходилось 78, истребителей — 95, командиров транспортных самолетов — 26, вторых пилотов — 25, штурманов — 59, бортрадистов — 123, технического состава — 275 человек. Штаб этой дивизии из пяти полков первое время располагался в Якутске. Перегоночные полки (ПАП) обслуживали различные участки трассы: 1-й — Фэрбенкс — Уэлькаль на Чукотке, 2-й — Уэлькаль — Сеймчан, 3-й — Сеймчан — Якутск, 4-й — Якутск — Киренск, 5-й — Киренск — Красноярск. Большая часть трассы проходила по малонаселенной местности (в среднем 1 человек на сто квадратных километров) со слабо освоенными во всех отношениях территориями, нередко лишенными средств связи и каких-либо других коммуникаций, с суровыми климатическими условиями, особенно в зимнее время, когда вынужденная посадка грозила гибелью неудачливому авиатору.

Это была особая проблема, поскольку большая часть перегоняемых американских самолетов составляли истребители, пилоты которых не имели опыта продолжительных полетов, а сами истребители — специального штурманского оборудования, тем более над сложной местностью, в условиях недостатка запасных аэродромов, особенно в условиях слепого полета над облаками, без какой-либо ориентировки, над местностью, для которой отсутствовали надежные карты и даже радиопривод на большей части маршрута. Поэтому волей-неволей в этих условиях приходилось использовать самолет-лидер с большим радиусом действия, обычно транспортную машину типа Си-47, а также бомбардировщики А-20 «Бостон» или Б-25 «Митчелл».



Хотя на трассе АЛСИБ отсутствовала угроза вражеских воздушных атак, природная опасность присутствовала в полной мере, что подтверждается статистикой авиационных происшествий и сопутствующих им потерь, о которых пойдет речь ниже. Летчики хорошо это понимали, не все они (включая самых отважных) могли к условиям трассы приспособиться, предпочитая фронт, и Мазурук с такими расставался. Освоение этой трассы, даже несмотря на отсутствие вражеских сил, давалось с большим трудом. Первый опыт такого перегона потребовал больше месяца. Первая группа истребителей «Киттихаук» Р-40, вылетевшая с аэродрома Лэдд-Филд вблизи Фэрбенкса 7 октября 1942 года, приземлилась в Красноярске 16 ноября, потеряв в пути две машины. При этом на участке от Фэрбенкса до Нома (то есть на территории от Аляски) лидировал сам Мазурук. Американцы явно не боялись присутствия советских авиаторов в небе Аляски, в отличие от товарища Сталина, явно опасавшегося присутствия американцев во владениях ГУЛАГа.

Работа лидера была в высшей степени ответственной. «Конечно, лидеру — экипажу двухмоторного самолета, имеющего несравненно большую дальность полета, совершенное радионавигационное оборудование, позволяющее вести радиоразведку вне видимости земли, летать было во сто крат легче и безопаснее, чем истребителю. Поэтому и появилось некрасивое слово “смертнячки”. Когда Илья Павлович Мазурук, или, как называли его, “Лидер-200”, услышал его в воздухе, он предупредил о неуместности и бестактности такого выражения по отношению к летчикам-истребителям и о том, что впредь всех, кто в этом будет замечен, он властью командира дивизии будет сурово наказывать» (Перов, с. 211). Однако главным достоинством Мазурука было не умение сдерживать не в меру языкатых подчиненных, а показывать им способы найти выход из



самых безвыходных положений, в которых может оказаться полярный пилот, что он сам демонстрировал не однажды.

Деятельность АЛСИБа на советской стороне глазами мальчишки — сына одного из наших пилотов в Уэлькале на Чукотке выглядела следующим образом: «Все здесь для нас, мальчишек, было в диковинку. Начиная от аэродрома с постоянно прибывающими на него незнакомыми по очертаниям американскими самолетами, береговой полосы и бескрайней морской глади залива Креста, до местного чукотского поселка с ярангами из оленьих шкур...

Практически весь личный состав жил без семей. Главным же местом действия был аэродром, где ежедневно кипела боевая работа... С Аляски сюда потоком прибывали ленд-лизовские истребители и бомбардировщики. Перегоняли их летчики 1-го полка. За день, как правило, были две летные смены — до обеда и после... Летчики 1-го ПАП заруливали на стояночные площадки, и их тут же под свою опеку принимали механики и техники. Шла заправка всех систем самолетов, осмотр и небольшой регламент. На всю предполетную подготовку уходило минут 10—15. После этого в кабины садились уже экипажи нашего 2-го Уэлькальского полка, взлетали и брали курс на Сеймчан. Транспортные же «Дугласы» уносили с собой в Ном и Фэрбенкс отработавших летчиков-перегонщиков из 1-го полка. Если смена была вечерняя, то наши «американцы» возвращались на Аляску утром, переночевав в Уэлькале. Случались и задержки по погоде. Но как только она налаживалась, интенсивность перегонки по трассе резко возрастала за счет переброски туда, где накапливались самолеты летчиков из соседних полков». Такая же напряженная работа происходила и на остальных аэродромах этой трассы. По воспоминаниям авиамеханика 4-го ПАП, в Якутске «рабочий день на аэродроме начинался в 6 часов утра, поскольку необходимо было готовить самолеты к вылету на 10—11 часов... Не было



случая, чтобы подготовка самолетов к полету отменялась даже при температуре -50° ».

Сведения о поставках авиационной техники по АЛСИБу за сентябрь—ноябрь 1942 года в работе А. Паперно включают следующие данные. Из прибывших в Фэрбенкс 131 самолета наша сторона успела принять 108 машин, перегнать в СССР только 89, причем наши ВВС успели принять лишь 9 машин, включая бомбардировщики Б-25 «Митчелл» и А-20 «Бостон» (по два) и 5 истребителей Р-40. Почему так медленно тянулась приемка, авторы не раскрывают, но тем самым становится понятным, почему эта техника не успела принять участие в Сталинградской битве, в чем нередко упрекают американскую сторону наши критики ленд-лиза. Они также не объясняют, почему в воздушной битве над Кубанью весной 1943 года (куда означенная техника успела), Покрышкин, оседлав «Аэрокобру» Р-39, не расставался с ней до конца войны. Правда, американские самолеты требовали американского бензина, в чем означенные критики также видят их недостаток, но это уже их заботы — у Покрышкина, как профессионала высокого класса, очевидно, были свои основания для выбора. Становится понятным также, зачем нам понадобился именно американский бензин.

Тем не менее и у американских авиаторов над своей территорией были свои проблемы, где они потеряли 133 самолета (по Паперно). Сколько потеряли перегонщики АЛСИБа в дебрях Чукотки и Колымы на трассе АЛСИБ, неизвестно и поныне, хотя целый ряд источников приводит отдельные характерные ситуации. Так, командир одной эскадрильи АЛСИБа В.М. Перов описал случай, когда «отправили полк — 21 самолет своим ходом от Красноярска через Свердловск. За Уралом была непогода, и 20 самолетов погибли. После этого был приказ Сталина отправлять только по железной дороге» (по Паперно, с. 279). Бомбар-



дировщики, отработавшие роль лидеров, летели на фронт сами.

В. Перов также приводит описание трагического случая, причем с характерными деталями: «Наша группа во главе с полковником Фокиным собралась вылететь на транспортном самолете пассажирами Киренск — Якутск. Перед нами вылетал один транспортный самолет на Киренск, взяв на борт две эскадрильи — одну истребительную и одну бомбардировочную — 5-го авиаполка... За ним надлежало вылетать и нам... Впереди идущий самолет запустил двигатели, прогрел их, прямо пошел на взлет. Пилотировал самолет опытный летчик Барков, одним из первых летавший к партизанам с посадками. Нормально взлетев, самолет набрал необходимую для первого разворота высоту, выполнив его на 180 градусов, и с набором высоты лег на курс, следуя через центр поля и через место, с которого только что стартовал. Экипаж пригласил нас садиться в самолет. Когда взлетевшая машина на высоте метров 200 подошла к границе поля, к месту только что покинутой стоянки, по неизвестной причине самолет вдруг накренился на одно крыло, потом на другое, резко опустил нос и вертикально с этой высоты врезался почти в то место, с которого начал старт. Поскольку падение было вертикальным, ударившись о землю, самолет смял кабину и переднюю часть фюзеляжа до самого крыла. Оставшаяся часть фюзеляжа встала высокой бапписей. Сразу же начался пожар. В баках самолета находилось до 3000 литров бензина, вытекавшего наружу и полыхавшего со страшной силой. Быстро прибывшие пожарные бессильны были что либо сделать... Из 27 человек, находившихся на борту, спасти не удалось никого... Это была очень тяжелая потеря, разбились летчики двух эскадрилий пятого авиаполка и экипаж Баркова... Длительная работа комиссии ничего не дала, причина катастрофы выяснена не была, так и оставшись для нас тайной» (Перов, с. 112—113).



К сожалению, только этим ЧП году дело не ограничилось: «С наступлением весны 1943 года Соединенные Штаты увеличили поставки самолетов-истребителей, интенсивность полетов возросла и начались потери самолетов и летчиков, их пилотировавших. Разбился в Якутске из-за отказа двигателя и возникновения на самолете Р-39 молодой симпатичный парнишка старшина Локтионов... Пропал без вести в горах Сунтар-Хаята... опытный пилот Вася Ковалев. Разбился вблизи Олекминска летчик моей эскадрильи старший лейтенант Ефремов. В первых же числах мая после взлета отказал один двигатель на самолете Б-25, пилотируемом командиром нашего полка Бороненко. При попытке зайти на посадку с отказавшим двигателем самолет на третьем развороте сорвался в штопор и врезался в только что тронувшийся лед на середине русла могучей реки Лены. После прохождения ледохода ни экипаж, ни самолет разыскать не удалось» (Перов, с. 118). В ряде случаев пилотов выручали местные охотники. Они, например, спасли старшину Дьякова, покинувшего аварийную машину с парашютом в самой безлюдной части Верхоянского хребта. В других случаях на помощь приходили геологи, как это было произошло с пилотом Павлом Горельцевым, также в районе Верхоянского хребта, но не всем так повезло.

Всего за 1942—1945 годы за весь период работы АЛСИБа в ПАД отмечено 44 погибших самолета и 115 авиаторов, но неясно, учтены ли в ней потери 1-го ПАП, числившегося в дивизии всего три месяца, — опять историка подводит система советской отчетности, случайно или преднамеренно. Американские машины пользовались заслуженным вниманием советских ассов, которые могли выбирать себе самолет. Так, трижды Герой Советского Союза Покрышкин заслужил свою первую золотую звезду в 1943 году на американской «аэрокобре», на которой сражался до конца



войны. Из 62 дважды героев Советского Союза 21 в разное время воевали на машинах иностранного производства; если же исключить пилотов штурмовиков, воевавших только на отечественных машинах, то половина дважды героев воевала на машинах союзников, что характеризует их достоинства для условий советско-германского фронта. Еще один показатель работы АЛСИБа — количество перевозок грузов и пассажиров за годы работы трассы: свыше 128 тыс. пассажиров, 319 т почты и 18 753 т различных грузов. Безопасной с военной точки зрения трассой охотно пользовались «ВИП-пассажиры»: с нашей стороны наркомы иностранных дел М.М. Литвинов и В.М. Молотов, послы в США К.А. Уманский и А.А. Громыко, А.И. Микоян и многие другие, с американской — посол в Москве Э. Дэвис, кандидат в президенты США У. Уилки, президент Торговой палаты Э. Джонсон, вице-президент США Г. Уоллес и другие важные чиновники и участники различных переговоров высокого ранга. Полученные по АЛСИБу самолеты использовались также для перевозки грузов спецназначения, например, никеля Норильского горно-металлургического комбината, слюды для авиационной промышленности в количестве свыше 500 т или 40 т золота Колымы вместе с другими редкими металлами.

Особо проходила перегонка летающих лодок «Каталина», на которые у военных и гражданских моряков был особый спрос, поскольку во многих отношениях эти самолеты оказались универсальными на морских ТВД, что неоднократно отмечено выше. Этим с апреля 1944 года были заняты 26 морских экипажей, прошедших школу советского РККФ, во главе с полковником В.Н. Васильевым. «На авиабазе в Элизабет-Сити их ждали 25 новеньких “Каталин”, построенных в Филадельфии... По тому времени это были уникальные и наиболее современные самолеты, которые обладали прекрасными мореходными и летными



качествами, имели радиополукомпасы, радиопеленгаторы, автопилоты и системы флюгирования двигателей. Кроме того, как и другие американские машины, они отличались комфортными кабинами, помещениями для отдыха увеличенного экипажа и системами жизнеобеспечения.

Под руководством местных инструкторов советские летчики быстро осваивали устройство и технику пилотирования летающих лодок и уже на третий день могли вылетать самостоятельно» (Почтарев, Горбунова, с. 544). Американцы использовали эти летающие лодки в качестве дальних морских разведчиков и охоты за подлодками кригсмарине, а в советских условиях со сменными экипажами эти машины позднее широко использовались в качестве ледовых разведчиков.

25 мая 1944 года первая группа «Каталин» через Гандер (Ньюфаундленд) — Рейкьявик (Исландия) прибыла в Кольский залив. Единственная «Каталина» на этом перегоне, пропавшая без вести, оказалась командирской, причем обстоятельства ее исчезновения так и остались невыясненными. На место погибшего Васильева заступил подполковник М.Н. Чибисов из морской авиации Тихоокеанского флота. В перегоне этой группы летающих лодок на начальном этапе в состав экипажа включались английские авиаторы — пилот с обязанностями штурмана и радист, ранее освоившие этот участок трассы. Перелет из Рейкьявика до Мурманска протяженностью 1000 миль занимал в зависимости от метеоусловий от 15 до 22 часов полета. К концу июля на Северный флот прибыло всего 47 этих летающих лодок.

Позднее подполковник М.Н. Чибисов командовал перегонем «Каталин» на Тихоокеанский флот, успешно доставив туда в августе — сентябре 1944 года 30 летающих лодок по маршруту от Сан-Диего в Калифорнии до Кадьяка на Аляске, затем вдоль советского побережья на юг до Нико-



лаевска в низовьях Амура. В заключение главы отметим, что из общего количества самолетов (по разным оценкам, от 19 до 22 тыс.), полученных нами от союзников, почти 8 тыс. машин поступили по АЛСИБу с минимум потерь по техническим, природным и техническим причинам.

Глава 12

ПОСЛЕДНИЕ БОИ НА СУШЕ И НА МОРЕ

Когда ситуация на суше, после неудачной попытки в апреле—мае 1942 года 14-й армии на суше прорвать оборону противника, окончательно определилась, оборона полуостровов Средний и Рыбачий решением Ставки была передана Северному флоту, с образованием здесь Северного оборонительного района, что упростило управление разнородными силами на суше и на море.

Пока на суше воцарилось относительное затишье, флот не только вел непрерывные военные действия, но одновременно наращивал свои силы, получая пополнение как с других наших флотов, так и от союзников. Это частично отмечено выше для конвоя ЭОН-18 в составе лидера «Баку» и эсминцев «Разумный» и «Разъяренный», пришедших Северным морским путем с Тихого океана, переход которых завершился в октябре 1942 года. В сентябре из Петропавловска-на-Камчатке через США на СФ направились подводные лодки Л-15 (потопленная на подходах Сан-Франциско японцами) и Л-16. С января по март 1943 года с Тихоокеанского флота через Панамский канал пришли подлодки С-51, С-55 и С-56, к которым в июне присоединилась С-54. В мае того же года Государственный Комитет Обороны принял решение перевести на север шесть подводных лодок Каспийской флотилии. В конце октября в Полярное пришли из США пять тральщиков АМ и шесть



больших охотников за подводными лодками типа БО. Размах и масштаб этих операций был весьма показательным для самого молодого флота страны.

Еще четыре подлодки типа С и две типа М («малютки») были получены от промышленности в 1943 году, а в конце года из США приплыли девять БО и семь тральщиков АМ. С прибытием трех подлодок типа В из Англии, девяти миноносцев, а также линкоров «Архангельск» и «Мурманск», в 1944 году после раздела трофейных кораблей итальянского флота формирование корабельного состава Северного флота было закончено. Однако наш противник ощутил возросшую мощь СФ с использованием разнородных сил еще раньше, в процессе трех операций РВ («Разгром врага») в феврале — апреле 1944 года, в ходе которых был получен весьма ценный опыт.

Перемирие с Финляндией, вступившее в силу с 4 сентября 1944 года, предусматривало вывод сил 20-й армии вермахта с ее территории в течении двух недель. Только 3 октября Гитлер утвердил план отвода войск этой армии (операция «Северное сияние») к Люнгс-фиорду. Согласно ему, наиболее южный 18-й корпус отступал из района Рованиemi на Муоньо, 36-й следовал туда же из района Ивало (южнее озера Инари). В наиболее сложном положении оказался самый северный немецкий 19-й корпус (командующий генерал Ф. Йодль), позиции которого левым флангом выходили к фиордам Баренцева моря и, таким образом, оказались в зоне воздействия сил Северного флота, во взаимодействии с 14-й армией, которой предстояло наступать от своих позиций на Западной Лице.

С нашей стороны план предстоящей операции «Вест» заключался в следующем: «Командующему Северным оборонительным районом приказано обеспечить прорыв обороны противника на перешейке полуострова Средний, овладеть дорогой Титовка — Пороваара в районе горы Росва-



Тунтури и тем самым отрезать гитлеровцам пути отхода на Петсамо. Причем 63-я бригада морской пехоты должна высадить десант на южном побережье залива Маативуоно (Малая Волоковая) для того, чтобы прорвать оборону противника с тыла, 12-й же бригаде ставится задача прорвать оборону на самом перешейке Среднего. Для того, чтобы отвлечь внимание противника, одновременно с высадкой 63-й бригады назначена высадка демонстративной группы на побережье Мотовского залива между мысами Пикшув и Могильный. После выхода на дорогу Титовка — Пороваара обе бригады вместе с частями 14-й армии должны наступать на Петсамо. Для прикрытия высадки с моря и дальнейших действий бригад, а также для прикрытия демонстративной группы выделены необходимые силы флота. Обеспечивать операцию будут 275 самолетов» (Головко, 229—230).

В процессе подготовки нашего наступления только на усиление 14-й армии через Кольский залив из Мурманска на Мишуково было переброшено 25 тыс. солдат и офицеров, 24 танка КВ и 75 Т-34, 19 самоходок, 218 полевых орудий, 270 автомашин, не считая грузов продовольствия и боеприпасов. Отметим, что немцы на Западной Лице вообще не располагали танками, и их появление с нашей стороны, несомненно, сыграло свою роль.

Малонаселенная местность на стыке государственных границ СССР, Норвегии и Финляндии (так называемая Лапландия) представляла собой скопления невысоких скалистых сопок в развалах каменистых россыпей, частично поросших стелющейся кривоствольной березой, хотя и стала для наших войск привычной, но отсутствие дорог не благоприятствовало использованию техники и просто передвижению наземных войск. Это подтверждали и норвежские источники: «Две северные норвежские провинции Финмаркен и Тромсе, по которым ведут все три главные дороги из Финляндии, являют собой наихудший



тип местности для ведения военных операций». Поскольку предстояло вести сражение за немногочисленные дороги на суше, советское командование строило свои планы на превосходство в технике, включая танки, которых не было у противника. Ситуация по сравнению с 1941 годом изменилась в обратную сторону. По живой силе мы превосходили противника втрое, по артиллерии — впятеро, и теперь вермахту предстояло держать ответ за былые «успехи» на фоне общего ухудшения обстановки гитлеровской Германии.

7 октября наше наступление началось. На юге, обойдя аэродромы люфтваффе в Лоустари, части 127-го и 128-го легких корпусов (то есть практически лишенных техники и автотранспорта) спустя трое суток оседали развилку дорог западнее, создав опасность окружения вражеских частей. 12 октября наши войска взяли Лоустари. При дальнейшем движении на север эти силы атаковали Петсамо, где противник к 15 октября оставил две тысячи трупов.

По такому случаю официальные норвежские источники констатировали, что «с занятием русскими арктического порта Петсамо непосредственная угроза создавалась для крупнейшего порта и военной базы немцев на всем Севере — Киркинеса. Киркинес по прямой менее чем в 30 милях от Петсамо, и эти два города связаны относительно хорошей дорогой, где существует только одно природное препятствие — река Пасвик в нескольких милях от Киркинеса, и эта река, через которую ведет несколько мостов, вскоре окажется в зоне военных действий» (А.В. Репневский). Значение Киркинеса состояло также в том, что вплоть до Хаммерфеста (до которого оставалось еще почти триста миль) у немцев не оставалось портов, пригодных для эвакуации своих войск. К тому времени были достигнута договоренность с норвежской стороной о военных действиях Красной Армии на норвежской территории. Хотя за две недели непрерывного наступления наши войска были



достаточно измотаны, но тем не менее солдаты 45-й дивизии 14-й армии 18 октября пересекли норвежскую границу на сухопуте, продолжая движение по направлению к Киркинесу. К этому времени силы Северного флота показали себя в полной мере, главным образом ударами с воздуха и высадкой десантов, которым в «десятом сталинском ударе» (по определению тех лет) принадлежит особая роль.

В соответствии с планом «Вест» важная роль отводилась нашему наступлению с полуостровов Средний и Рыбачий (Северный оборонительный район), которые немцы на протяжении трех лет считали заблокированными. Поэтому последовавшая 10 октября интенсивная артподготовка из 209 орудий (за полтора часа было выпущено 47 тыс. снарядов) по немецким позициям на хребте Муста-Тантури оказалась для них неожиданной. Оборонявшая его дивизионная группа Ван дер Хупа под ударами 12-й бригады морской пехоты (командир полковник П.А. Рассохин) была вынуждена спасаться бегством под угрозой двойного окружения нашими частями, двигавшимися на Петсамо, и десантами, высадившимися в губе Малая Волоковая (части 63-й бригады морской пехоты под командованием полковника А.М. Крылов в количестве 2647 бойцов западное перешейка, соединяющего полуостров Средний с материком) и в Мотовском заливе (восточнее его) — последний десант был сугубо вспомогательным и насчитывал менее пятидесяти человек, но сыграл свою роль. Его действия поддерживались обстрелом с моря эсминцами «Гремящий» и «Громкий», в частности, разрушившими вражескую переправу на реке Титовка.

Десантирование было выполнено чуть раньше начала наступления бригады Рассохина, так что угроза окружения для немцев выглядела вполне реальной. Действия основного десанта оказались настолько успешными (при высадке погиб один морской пехотинец и пятеро были ранены),



что после соединения с 12-й бригадой объединенными силами они очистили восточное побережье губы Печенга, захватив 13 октября узел сопротивления противника на мысе Крестовый, в который входили батареи 88- и 155-мм орудий и прожекторные установки. За эту операцию четыре морских пехотинца, включая командира отряда капитана И.П. Барченко-Емельянова, получили звание Героя Советского Союза. Тем самым были созданы предпосылки для высадки десанта непосредственно в порту Лиинахамари.

Численность десанта на этот раз составила 658 человек, размещенных на 8 торпедных и 6 сторожевых катерах, что обеспечивало быстрое передвижение в зоне обстрела. Посадка на высадочные средства, как и в предшествующих десантах, проходила в губе Большая Волоковая, причем противник обнаружил катера с десантом примерно в 50 километрах от входа в Печенгскую губу и подверг их артиллерийскому обстрелу за полчаса до начала высадки. Наши батареи с полуострова Средний открыли ответный огонь, но полностью подавить батареи противника не смогли. Из-за путаницы в сложившейся обстановке на причалы в Лиинахамаре в ночь с 12 на 13 октября было высажено только 552 десантника, которые тем не менее успешно решили свою задачу. Сутки спустя получили подкрепление с мыса Крестовый за счет 12-й и 63-й бригад, что позволило развить успех по всем направлениям и полностью освободить Лиинахамари, который превратился в базу снабжения 14-й армии, которой предстояло освобождать север Норвегии, согласно достигнутой к 18 октября договоренности с королевским правительством.

В глубине суши только 25 октября наши солдаты из передовых дозоров увидели зарево пожаров и клубы дыма, поднимавшиеся на севере, и вскоре встретили первых норвежцев, которых немцы не успели утратить. Со слов советского офицера, в изложении норвежского корреспон-



дента, встреча носила несомненно дружественный характер: «С гребня сопки... неожиданно я заметил норвежский флаг, развевающийся над маленькой горной фермой на другой стороне реки. Я тотчас понял, что немцев там нет. Я собрал свою часть и рассказал им об увиденном. Все переглянулись, будто хотели спросить, как встретят нас норвежцы. Выглядели мы ужасно после продолжительной жизни в диких полевых условиях.

На следующий день мы прошагали мимо этой крошечной фермы. Мы были обтрепаны, грязны, устали. Но перед нами под норвежским флагом стояли фермер и вся его семья. Они улыбались и приветливо махали нам руками. Мы постарались подтянуться и приободриться, чтобы выглядеть молодцеватей. И у нас это получилось! Я увидел, как мои люди буквально встряхнулись. И дальше внизу, у самого Киркинеса, мы проходили такие же фермы, из которых многие были сожжены. И везде маленькие семьи стояли под норвежским флагом, приветствуя нас» (А.В. Репневский). Чего-то подобного на территории Финляндии и быть не могло...

Детские впечатления от встречи с русскими одна из жительниц Киркинеса сохранили в таком виде: «Мы все трое вылезли на белый свет. Это было в конце октября 1944 года, кажется, утром. Везде были солдаты. Улыбаясь, они смотрели на нас. Одеты они были в серые шинели и русские шапки. Среди них было много женщин с винтовками за плечами. Было видно, что с едой у них было неважно. Я видела, как они жевали горбушки черствого хлеба. Их энтузиазм и желание преследовать немцев было трудно не заметить» (Хенриксен, с. 79). Однако картина разрушения города производила самое мрачное впечатление. «Город напоминал огромную горящую свалку. Лишь частокол труб и еще не рассыпавшиеся стены отдельных зданий указывали на то, что здесь когда-то жили люди. И тем не менее, несмотря на обстрел орудий и



пожары, из бомбоубежищ и укрытий в сопках в город стали возвращаться его жители. Уже в полдень на центральной площади состоялся митинг, после которого под троекратные ружейные залпы и пение национального гимна мэр города поднял над Киркинесом норвежский флаг» (Супрун, с. 60). За освобождением Киркинеса последовало прибытие сюда усиленной норвежской роты и представителей законной королевской власти. Советская сторона, несмотря на присутствие своих вооруженных сил, всячески подчеркивала отсутствие стремлений нарушить самостоятельность страны и ее политический статус.

В день освобождения Киркинеса отряд эсминцев во главе с лидером «Баку» под флагом контр-адмирала Фокина произвел поиск вражеских судов вплоть до Тана-фиорда, при возвращении обстреляв Варде (выпустив почти шестьсот снарядов) и попав под ответный огонь немецких батарей. Однако воздушная разведка обнаружила эвакуацию морем в этом направлении, что позволило авиации СФ потопить десантную баржу, три мотобота и повредить до семи кораблей противника. Стремление немцев вывезти как можно больше своих войск морем подтвердила наша разведка, обнаружившая в районе Вадсе до двадцати сторожевиков и морских охотников, одновременно с уничтожением всех построек на полуострове Варангер. Только в районе Вадсе на следующий день было зафиксировано до 68 очагов пожаров, которым не могло помешать местное ополчение из полутора сотен норвежцев, испытывавших недостаток оружия. Очередной добычей ВВС СФ стали 9 мотоботов и тральщик. На исходе октября непогода существенно ограничила возможности наших торпедных катеров и авиации, одновременно позволив немцам на крупных кораблях эвакуировать свои войска в обход полуострова Варангер, куда была заброшена на парашютах группа капитана 3-го ранга Лобанова, связь с которой была потеряна. Судьбу этой группы выяснили



десантники, высаженные с торпедных катеров в районе поселка Вадсе, которые провели разведку побережья вплоть до опустевшего Варде, нигде не обнаружив противника, повсеместно встречая дружественный прием со стороны оставшихся норвежцев. На этом практически военные действия на суше в пределах Северной Норвегии закончились. На суше наши войска остановились по реке Нейден-эльв в дальнейшем направлении на Корс-фиорд. В целом по многим причинам (включая категорический запрет Ставки использовать крупные боевые корабли в открытом море после гибели трех эсминцев на Черном море год назад) Северному флоту не удалось воспрепятствовать эвакуации немцев из Варангер-фиорда.

В противовес нашим успехам на суше, на рубеже 1944—1945 годов осложнилась обстановка на подходах к Кольскому заливу, куда кригсмарине перебросило много подводных лодок в напрасной попытке прервать движение союзных конвоев, не считая плохо подготовленной попытки атаковать линкор «Архангельск» мини-подлодками. Едва ли эта операция могла иметь серьезное военное значение и была рассчитана больше на моральный и пропагандистский эффект, тем более, что сам линкор, опутинившийся многочисленными зенитными батареями, в военных действиях участия не принимал, как и крейсер «Мурманск».

Иное дело — подходы к северным портам, куда кригсмарине направило много подводных лодок, что было отмечено целым рядом боестолкновений, конечный результат которых остается нередко без подтверждения.

Более заслуживают доверия результаты поиска отрядом эсминцев под командованием контр-адмирала В.А. Фокина 8 декабря вдоль Кольского побережья, когда у губы Порчнихи эсминец «Живучий» (капитан 3-го ранга Н.Д. Рябченко) обнаружил радиолокатором всплывшую немецкую подводную лодку. И.А. Козлов и В.С. Шлемин описывают



дальнейшие события следующим образом: «Корабль увеличил ход до 24 узлов и пошел на сближение, рассчитывая таранить противника. Вскоре по лодке открыли артиллерийский огонь из носового орудия. Она контратаковала эсминец, выпустив по нему две торпеды, но командир советского корабля успел от них уклониться. На полном ходу “Живучий” врезался форштевнем в левый борт вражеской лодки, а затем, дав задний ход, начал отходить, продолжая обстреливать ее 4-дюймовыми снарядами и снарядами из скорострельных орудий малого калибра. В это же время минеры сбросили серию глубинных бомб, разорвавшихся в 50 м от медленно погружавшейся в воду немецкой лодки. Так была уничтожена фашистская подводная лодка U-387» (Козлов, Шломин, с. 208). К сожалению, здесь не указано, каким образом был установлен номер этой лодки. Это обстоятельство является важным, поскольку в других изданиях гибель этой лодки (командир капитан-лейтенант Бухсер) приписывается глубинным бомбам британского корвета «Бамборо Кэстл» 9 декабря вблизи Мурманска, также без указания источника информации.

В связи с потерей противником аэродромов на территории Норвегии, освобожденной советскими войсками, опасность для кораблей Северного флота и транспортов союзников существенно уменьшилась, но угроза со стороны вражеских подводных лодок оставалась, особенно при нападениях «волчьих стай». Хотя для защиты союзных караванов и собственного мореплавания корабли Северного флота в 1945 году 108 раз выходили в море, а морская авиация совершила 607 самолето-вылетов, наши корабли и суда, как и союзные транспорты, не избежали потерь.

16 января из Кольского залива в Молотовск вышел конвой из шести союзных транспортов и двух танкеров в сопровождении мощного эскорта (лидер «Баку» под флагом командира конвоя капитана 1-го ранга А.М. Румянцева и



восемь эсминцев) под прикрытием шести самолетов Пе-3. На траверсе губы Порчниха в 20 ч. 30 минут эсминец «Деятельный» (командир капитан-лейтенант К.А. Кравченко) подвергся атаке вражеской подлодки U-997 (командир обер-лейтенант Г. Леман), применившей акустическую торпеду. Результаты этой атаки: «Взрывом оторвало корму, корабль лишился хода и начал медленно тонуть... Необходимо было принимать меры для спасения личного состава, однако командир принял это решение с запозданием. Корабль встал вертикально и быстро затонул, унеся с собой многих моряков. Мужественный и смелый моряк капитан-лейтенант К.А. Кравченко забыл в данном случае важную заповедь командира корабля — если исчерпаны все средства сохранения корабля, спасти экипаж» (Козлов, Шломин, с. 232). Правда, возможно и другое объяснение — Кравченко не захотел рисковать повторением судьбы командира «Сокрушительного», хотя и в иной обстановке. Спустя всего пять дней вражеская подводная лодка U-293 (командир капитан-лейтенант Л. Клигспор) такой же торпедой вывела из строя эсминец «Разъяренный», который все же удалось отбуксировать в Лиинахамари.

Драматические события разыгрались при проводке одного из последних конвоев из Лиинахамари в Кольский залив, когда два транспорта сопровождались мощным конвоем (командир капитан 1-го ранга А.М. Румянцев) из четырех эсминцев, двух тральщиков, шести БО и четырех торпедных катеров, а также норвежского корвета и трех тральщиков. Прикрытие с воздуха проводили две «Каталины» и два истребителя. Читаем у адмирала А.Г. Головки: «21 апреля у мыса Цип-Наволоок погиб транспорт “Онега”, норвежский “Иде-фиорд” получил повреждения и был прибуксирован в Кольский залив... Первым был торпедирован “Иде-фиорд”, остальные суда продолжали идти прежним курсом. Через семь-восемь минут взорвалась



“Онега”... Лодка, торпедировавшая транспорты, в результате, очевидно, бомбежки, всплыла с развороченной рубкой и надстройками. Всплыла в 50 метрах от борта “Карла Либкнехта”. Комендоры эсминца успели выпустить 16 снарядов. Попало, по наблюдениям, пять снарядов. Лодка тут же затонула» (Головко, с. 261). Во всех описаниях боя не сообщается о каких-либо документах, поднятых после гибели лодки, но в нашей литературе считается, что это была Ц-286 (командир обер-лейтенант Дитрих). Однако, по другим источникам, лодка с этим номером была потоплена союзниками на подходах к Кольскому заливу неделю спустя после описанных событий.

Насколько могут расходиться оценки противников по поводу одних и тех же событий, показывают сведения, приводимые Ю. Майстером, о потерях нашего торгового флота на Северном ТВД — всего 324 тыс. т, тогда как по советским послевоенным данным — только 89 тыс. т, практически в четыре раза меньше. Очевидно, с этим обстоятельство в одинаковой степени должен считаться как флотский разведчик в военную пору, так и уважающий себя исследователь-историк после войны, а возникающий информационный вакуум, очевидно, достается как трофей пропагандистам всех мастей и политических пристрастий, по принципу каждому — свое.

Финал войны — День Победы — глазами ее участников и свидетелей по-разному был отмечен победителями и побежденными. В Мурманске «еще 8 мая 1945 года моряки с иностранных судов начали праздновать это событие — суда расцвелились флагами. Где-то часа в 4 ночи 9 мая заговорило радио (радиотрансляция, являясь основным средством оповещения населения о воздушных тревогах, никогда не выключалась). Кажется, все население города высыпало на улицы, и мы услышали сообщение о Победе. В городе и в порту стреляло все, что могло стрелять. Стре-



ляли воспные из личного оружия, стреляли суда и береговые зенитные батареи. Над городом, как всегда, висело множество аэростатов заграждения, и их обслуга начала в срочном порядке осуществлять спуск, так как некоторые ретивые артиллеристы начали стрельбу по аэростатам. Эта канонада продолжалась довольно долго. Потом — митинг в школе, общегородской митинг на Лепинградской улице» (Бурков, с. 163).

По соседству, на командном пункте Северного флота в Полярном, настроение торжества не устраняло тревоги в связи с завершением военных действий, когда от противника можно было ожидать самых непредвиденных действий. «Главное — ни на мгновение не ослаблять бдительности, не поддаваться покоряющему ощущению достигнутой победы. Пусть пост все внутри, лишь бы это не мешало чувствовать себя в готовности номер один. Ибо война на театре еще не закончена. Данные радио-разведки не оставляют никаких сомнений на этот счет... У северо-западного побережья Норвегии обнаружены пять фашистских подводных лодок, ряд сторожевых кораблей и сторожевых катеров... Вскоре после полуночи, в тридцать четыре минуты первого... начальник отдела связи доложил: ...дублируется приказ главнокомандующего вооруженными силами Германии, адресованный командирам немецких подводных лодок, находящихся в море... "Безоговорочно выполнять следующие условия Советского Союза и англо-американцев: 1) с настоящего момента подводным лодкам идти только в надводном положении, 2) номер лодки и ее местоположение передать открыто ближайшей британской, американской, канадской или советской радиостанции... 3) днем поднимать черный или синий флаг, 4) ночью иметь огни, 5) весь боезапас выбросить за борт, замки орудий и запалы торпед удалить, мины поставить на предохранители..."» (Головкин, с. 266—267). Нетрудно



понять переживания командующего Северным флотом, с честью выполнившего свой долг перед страной в самых невозможных условиях, но, как и предполагалось, немецкие подводники предпочли сдаваться союзникам.

Один из американских моряков, покидая Кольский после бурного празднования победы, сопровождавшегося неумеренными возлияниями и беспорядочной стрельбой (не сговариваясь, празднование общей победы проходило у победителей по одному сценарию), так описал это событие: «На следующий день прозвучал сигнал общей тревоги. Люди бросились к своим орудиям. “Что здесь, черт побери, происходит?” — подумал я. Вахтенный на корме обнаружил с подложины германских подводных лодок, направлявшихся на вход в Кольский залив. “Уистер” оказался ближайшим к ним судном, и они решили сдать нас в плен.

На перископах субмарин развевались черные вымпелы, на носу, построившись в ряд, стояли экипажи. Лейтенант Уэйн Конгер, желая удостовериться, что здесь нет никакого подвоха, приказал взять их на прицел 20-мм орудия, расположенного по левому борту судна. Он распорядился: “Следить за головной лодкой!” Я взял на мушку командира подлодки, испытывая при этом непреодолимое желание нажать на спусковой крючок.

Экипажи подводных лодок выглядели грязными, хотя их офицеры, стоявшие в ограждении надстроек, казались довольно хорошо одетыми. На надстройках можно было разглядеть изображение белого медведя. Командир подлодки обратился к лейтенанту Конгеру, подсказавшему немцам, что они могут сдать в плен американскому эсминцу. Тот пестоловато отдал честь, медленно развернул свой корабль и направился в сторону эсминца» (М. Скотт).

«Тогда считать мы стали раны, товарищей считать» ...включая союзников. Но чтобы уяснить цену нашей победы, очевидно, необходимо сравнить наши потери с потерями



противника. Эти данные сведены ниже в таблицы, частично заимствованные из опубликованных работ с необходимыми ссылками, начиная с боевых кораблей (см. табл.) (по Богатыреву, Ларинцеву, с. 52), причем в последней работе учтены сведения немецкой стороны.

**Потери СФ и кригсмарине в Баренцевом
и Карском морях в 1941—1945 гг.**

	Эсминцы	Подлодки	СКР	Траль- щики	Корабли ПЛО	ТК
Кригсмарине	—	5	21	12	12	—
Северный флот	3	21	16	12	—	12

Потери транспортного флота Германии на Северном ТВД от действий Северного флота (в основном от ударов ВВС и подводников) составили 95 судов общим тоннажем почти 200 тыс. т, помимо 30 поврежденных (общим тоннажем еще 70 тыс. т), с учетом немецких данных.

В сорока союзных конвоях 1941—1945 годов из 811 транспортов был потоплен 41 немецкими подводными лодками (включая 5 советских — «Ижора», «Сухона», «Киев», «Сталинград», «Родина») и 18 боевых кораблей эскорта. Еще пять транспортов (включая два советских — «Декабрист» и «Донбасс») погибли в «капельных рейсах». Наши потери в прибрежных конвоях (включая Карское море) составили 18 единиц, помимо транспортов, еще спасатель, буксир с баржами и два гидрографических судна, ценой гибели пяти вражеских подлодок. Помимо боевых потерь — гибель ледокольного парохода «Садко».

В атаках на союзные конвои немцы потеряли 33 подводные лодки. Необходимо отметить, что учет потерь подводных лодок с обеих сторон связан с целым рядом объективных трудностей. Если потери своих легко оценить после их



несовозвращения в базу, то о результатах атак на лодки противника можно судить лишь с долей вероятности, если не получено прямых доказательств, как это было на Северном флоте с потоплением немецких U-639 и U-362. Кроме того, в зоне взаимодействия нашего Северного флота и союзных ВМС возможны случаи, когда поврежденные англичанами немецкие подлодки окончательно добивались русскими, что трудно проверить в целом ряде случаев. Факт тот, что, в отличие от союзников, в борьбе с лодками противника у нас плохо использовалась авиация, тогда как большие потери наших лодок связаны с их использованием в прибрежной зоне, где особенно велика минная опасность. В этом случае подорвавшаяся лодка просто пропадала без вести — ее гибель не документировалось противником, что можно было бы выяснить по трофейным документам. Кроме того, мы не успевали вовремя реагировать на применение противником как тактических новинок («волчьи стаи»), так и технических (акустические торпеды, шнорхель), одновременно отставая от союзников в части применения оборонительных средств (гидролокаторы и радары).

Традиционно все эти недостатки исправлялись нашими рядовыми моряками с присущими им готовностью и отвагой, что неоднократно отмечалось союзниками, но одновременно вело к большим потерям. Вот почему сложившие голову на суше и на море за полярным кругом сраму не имут... Не забудем тех, кто погиб, защищая страну на суше, — 37 тыс. в 1941 году на Западной Лице и еще 6 тыс. в октябрьском наступлении 1944 года. Кстати, у немцев наблюдается обратная картина потерь — 23 тыс. в 1941-м и 30 тыс. в 1944 году — значит, мы чему-то научились.

Вместо авторского заключения остановимся на двух обстоятельствах, без которых наша книга была бы неполной. Первое принадлежит архангельскому историку М. Супруну: «Исчисление материальной помощи указывает на зна-



чимость аспид-лиза в победе... Эта помощь была нужна Советскому союзу ровно настолько, насколько союзники нуждались в Русском фронте... Кровь русского солдата... становилась своеобразной платой за оказанную союзниками помощь. Утрата в этой цепи одного из звеньев нарушала баланс сил, что вело к затягиванию войны» (Супрун, с. 350—351). Автор согласен с такой концепцией, только жаль, что в истории помянуть вклад участников в балансе Победы невозможно...

Второе обстоятельство относится к лидеру нашей страны. Удивительно, что человек с видением мирового лидера (ведь не случайно до войны его называли вождем мирового пролетариата, а после войны вождем прогрессивного человечества), определявший во многом реальную ситуацию в Арктике, по урокам Второй мировой войны в высоких широтах не сделал ни в Тегеране, ни в Ялте, ни в Потсдаме ни одной попытки объявить моря по трассе Северного морского пути наравне с Охотским морем нашими внутренними водами, к чему были все исторические основания и с чем наши союзники, поупиравшись, скорее всего, согласились бы. Тем более, что, спохватившись еще до создания НАТО, он предпринял гигантские усилия по военному освоению Арктики. Опять опоздал — похоже, его современные почитатели значительно преувеличивают способности своего кумира в части предвидения...

Вклад рядовых Арктики, наших солдат, матросов и полярников, неоднократно вызывавших удивление наших бывших союзников, тем самым не был в достойной мере использован тогдашним руководством страны. Наш полярник сражался с противником, обладавшим несомненными профессиональными достоинствами, среди которых поэт отметил: «Да, враг был храбр, тем больше наша слава».

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Бадигин К.С.* На морских дорогах. М., 1982.
- Барашков Ю.А.* Арктические конвои в настроянии Глена Миллера. Архангельск, 2000.
- Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969.
- Бизли П.* Разведка особого назначения. М., 1981.
- Богатырев С.В., Ларинцев Р.И.* Морская война в Заполярье 1941—1944. Львов, 1994.
- Братство северных конвоис.* Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд., 1991.
- Брум Дж.* Конвою рассеяться. М., 2005.
- Булатов В.Н.* Арктические робинзоны. // Северные конвои. М., 2000.
- Бурков Г.Д.* Листая старые альбомы. М.: ГИЦ РФ ААНИИ, 2008.
- Быстрова И.В.* Поцслуй через океан. М., 2011.
- Виноградов Н.И.* Подводный фронт. М., 1989.
- Вурдов Н.* Робинзоны студеного острова. Архангельск. 1982.
- Головка А.Г.* Вместе с флотом. М., 1984.
- Гриф секретности снят.* М., 1993.
- Жуков Ю.Н.* Сталин: Арктический щит. М., 2008.
- Ирвинг Д.* Разгром конвоя PQ-17. М., 1971.
- Каневский З.* Цена прогноза. Л., 1976.
- Козлов И.А., Шломин В.С.* Краснознаменный Северный флот. М., 1977.



- Курушин М.Ю. Стальные гробы рейха. М., 1999.
- Майстер Ю. Восточный фронт. Война на море. М., 2005.
- Мединский В.Р. Война. Мифы СССР. 1939—1945. М.: ОЛМА Медиа Групп, 2011.
- Минеев А.И. Из записок военных лет // Летопись Севера. 1971. № 5.
- Николаева А.Г, Хромцова М.С. Ледовыми трассами. Л.: Гидрометеиздат, 1980.
- Папанин И.Д. Лед и пламень. М., 1977.
- Паперно А. Ленд-лиз Тихий океан. М., 1998.
- Перов В. Полярными трассами М., 2001.
- Почтарев А., Горбунова Л. Полярная авиация России 1914—1945 гг. М., 2011.
- Реданский В. Арктики рядовой. Мурманск, 1971.
- Роскилл С.У. Флаг Святого Георгия. 2000.
- Сомкин А. Мы помним вас... Архангельск, 1995.
- Сб. В конвоях и одиночных плаваниях. Архангельск, 1985.
- Сб. Северные конвои. Вып. 2. Архангельск, 1994.
- Сб. Конвои. Архангельск, 1995.
- Сб. Северные конвои. Вып. 3. М., 2000.
- Сб. Северные конвои. Вып. 4. Архангельск, 2000.
- Сб. Война в Арктике. Архангельск. 2001.
- Скофилд Б. Русские конвои. М., 2003.
- Сомкин А. Мы помним вас... Архангельск, 1995.
- Супрун М. Ленд-лиз и северные конвои. 1941—1945. М., 1997.
- Харламов Н.М. Трудная миссия. М., 1983.
- Хенриксен. Х. Мурманские конвои. Мурманск — Архангельск, 2008.
- Черчилль У. Вторая мировая война. Т. 2. М., 1991.
- Шигин В. Загадки золотых конвоев. М., 2009.
- Щипко Л. Арктический фронт. М., 1975.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1	
Арктический театр военных действий в клубе предвоенных противоречий	3
Глава 2	
В облаках, на земле и на море Арктики в 1941 году	22
Глава 3	
Союзные конвои PQ 1941—1942 годов	46
Глава 4	
Военные чудеса в стране чудес	96
Глава 5	
Жаркое лето 1943 года в Карском море	117
Глава 6	
Охота за немецкими линкорами в арктических водах	142
Глава 7	
Не менее жаркое лето 1944 года в Карском море	162
Глава 8	
Союзные конвои JW 1943—1945 годов	189
Глава 9	
Война за прогнозы	207
Глава 10	
Жизнь в северных портах	230
Глава 11	
Большой перегон Аляска — Сибирь	255
Глава 12	
Последние бои на суше и на море	268
Использованная литература	285

Научно-популярное издание

Морская летопись

Корякин Владислав Сергеевич

ВОЙНА В АРКТИКЕ

1941—1945

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*

Корректор *Е.Ю. Таскон*

Верстка *И.В. Левченко*

Художественное оформление *М.Г. Хабибуллов*

ООО «Издательство «Вече»

Юридический адрес:

129110, г. Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строение 5.

Почтовый адрес:

129337, г. Москва, а/я 63.

Адрес фактического местонахождения:

127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 25.01.2013. Формат 84×108 ¹/₃₂.

Гарнитура «Times New Roman». Печать офсетная. Бумага газетная.

Печ. л. 9. Тираж 4000 экз. Заказ № 1599.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»

152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

e-mail: printing@yaroslavl.ru www.printing.yaroslavl.ru



Морская летопись

Книга посвящена событиям Великой Отечественной войны в морях Северного Ледовитого океана, до настоящего времени известным в полной мере лишь узкому кругу специалистов. В книге подробно описаны роль Арктического театра военных действий и место Советского Северного флота в обеспечении безопасности союзных конвоев. Основываясь на документах и воспоминаниях участников событий, автор рассказывает об известной операции Германского военно-морского флота «Вундерланд» и объясняет причины её провала. Книга повествует о героизме советских моряков и полярников, столкновениях линейных кораблей и авианосцев на Арктике, показывает причины неудач и успехов союзных конвоев, анализирует причины провалившихся попыток немцев создать сеть метеостанций на полярных архипелагах, а также рассказывает о борьбе с немецкими подводными лодками на Северном морском пути и о многом другом.

ISBN 978-5-4444-0165-1



9 785444 401651

