ЛАБИРИНТЫ ИСТИНЫ

С. А. Ковалев, А. Ф. Федоров

АРКТИЧЕСКАЯ ОДИССЕЯ

КАК «ХОЗЯЙНИЧАЛИ» НАЦИСТЫ В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

Из цикла «Арктические тайны Третьего рейха»

Это стало возможным в результате сложной дипломатической игры и временных совпадений интересов руководителей Страны Советов и Третьего рейха.

В. Воробьев
«Кругосветка рейдера "Комет"»

ЛАБИРИНТЫ ИСТИНЫ

ВЕКТОР

Сергей Алексеевич Ковалев
Анатолий Федорович Федоров

АРКТИЧЕСКАЯ ОДИССЕЯ

КАК «ХОЗЯЙНИЧАЛИ» НАЦИСТЫ В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

Санкт-Петербург
Издательство «Вектор»
2008

УДК 94
ББК 63.3(0)
К56
Защиту интеллектуальной собственности и прав ООО «Издательство „Вектор„» осуществляет юридическая компания «Усков и Партнеры».

Ковалев, С. А., Федоров, А. Ф.

К56 Арктическая одиссея. Как «хозяйничали» нацисты в советской Арктике [Текст]. — СПб.: Вектор, 2008. — 192 с. — (Лабиринты истины).

ISBN 978-5-9684-1202-7

Эта книга — продолжение нашумевших «Арктических тайн Третьего рейха». Она основана на документальных материалах и воспоминаниях непосредственных участников событий. Вы узнаете о том, как начиналось освоение Севморпути; почему о начале Второй мировой войны знали все, кроме Советского Союза; что делали нацисты в Баренцевом море и откуда появились незваные гости в советском Заполярье; кто такие океанские «оборотни» и чем они промышляли на трассах Севморпути; а также об арктической одиссее капитан-цур-зее Роберта Эйссена и последнем пути рейдера «Комет».

Советская Арктика уже более 60 лет хранит свои тайны, надежно укрытые ледяным покровом. Но настало время рассекречивания архивных документов, что позволяет нам по-новому взглянуть на историю военных лет.

УДК 94
ББК 63.3(0)

Все права защищены. Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельца авторских прав.

ISBN 978-5-9684-1202-7
© Ковалев С. А., 2008
© Федоров А. Ф., 2008
© ООО «Издательство „Вектор„», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

Вместо предисловия 7

Как все начиналось 10

Зачем Кригсмарине был нужен спецрейс по Севморпути? 17

Норберт фон Баумбах в Москве и не только 24

Тихое помешательство, или Безумная любовь Кремля и Рейхсканцелярии 32

Странные события на Кольском полуострове в 1939–1940 годах 45
- Незваные гости в советском Заполярье 45
- Замысел создания на Мурмане нацистской военной базы 49
- «Базис-Норд»: миф или реальность? 53

Подготовка экспедиции по Севморпути 72

Кадры решают всё! 81

Тайна последних часов в Готенхафене 91

Начало пути и легенда прикрытия 95

Баренцевоморские «каникулы» нацистов 102

Зачем «Комет» заходил в «Базис-Норд»? 112

Океанский оборотень на трассе Севморпути..... 121

Неожиданности арктического плавания..... 145

На просторах Тихого океана 158

Последняя «стометровка» до адмирала..... 170

Доктор Геббельс и арктическая одиссея
Роберта Эйссена 175

Конец рейдера «Комет» и некоторые итоги
из прошлого..... 180

Вместо окончания, а вернее... 188

Это стало возможным в результате сложной дипломатической игры и временных совпадений интересов руководителей Страны Советов и Третьего рейха.

В. Воробьев.
«Кругосветка рейдера „Комет“»

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Приступая к работе над книгой об арктической одиссее германского контр-адмирала Роберта Эйссена, мы понимали, что наш рассказ будет о делах и днях давно минувших, которые могут быть не слишком интересны современному читателю, привыкшему в основном к легко предсказуемым детективам. Но, обдумав многие составляющие нашего нынешнего бытия, мы пришли к выводу, что военную историю все же надо знать, хотя бы из соображений обеспечения будущей безопасности нашей Родины.

Конечно, в своем рассказе мы далеки от подробного рассмотрения весьма сложной, а порой даже запутанной истории взаимоотношений Страны Советов и фашистской Германии. Однако постараемся подробно рассказать о некоторых достаточно странных, с нашей точки зрения, событиях, которые происходили в советском секторе Арктики в 1939–40 годах.

Мы считаем, что истинную историю тех предвоенных лет необходимо знать еще и потому, что, как сама трасса Севморпути, так и прилегающие к ней районы до сих пор хранят множество

нацистских тайн. И этот абсолютно достоверный факт, к сожалению, до сих пор не привлек должного внимания ни историков, ни соответствующих российских ведомств. Это равнодушие (если это можно назвать равнодушием!) представляется не только странным, но и потенциально опасным, так как в современном мире еще есть люди, которые столь же яростно ненавидят новую Россию, как ненавидели коммунистический режим в бывшем СССР их деды и отцы, служившие нацистской Германии. Допуская, что потомки тех фашистов все еще владеют арктическими тайнами Третьего рейха, наши опасения в необходимости их скорейшего раскрытия имеют под собой реальную основу: все или почти все, что спрятано и надежно законсервировано нацистами в советском секторе Арктики, в случае возникновения сегодня какого-либо конфликта может быть использовано против человечества. Это же подтверждается печальным опытом Второй мировой войны, когда в 1940-е годы подводники гросс-адмирала Деница успешно использовали тайную базу на Новой Земле, которая тридцатью годами ранее была законсервирована «до лучших времен» моряками кайзеровского флота.

Об этом мы подробно и аргументированно уже рассказали в нашей первой книге «Арктические тайны Третьего рейха», вышедшей в 2008 году в серии «Лабиринты истины».

Во многих советских изданиях капитан-цурзее Роберт Эйссен всегда именуется командиром вспомогательного крейсера «Комет». Но при подготовке первой книги мы столкнулись с тем, что это не является истиной. Более того, существует

откровенная нестыковка в деятельности Эйссена во время перехода рейдера по Севморпути на Тихий океан, которая способствовала получению им весьма высокого для любого флота воинского звания.

Эта нестыковка вызывающе выпирала из ставших известными реальных фактов. А в процессе систематического изучения даже стала приобретать явно детективный характер. Ведь внешне из всех командиров нацистских рейдеров, разбойничавших в годы Второй мировой войны в различных океанах, Эйссен казался наименее достойным присвоения адмиральского звания. Тем не менее он был единственным из всех командиров первой и второй рейдерских волн, получившим адмиральские эполеты. А ведь фактически командиром рейдера «Комет» числился фрегаттен-капитан Кептель, Р. Эйссен же являлся руководителем арктической экспедиции и вряд ли должен был решать собственно рейдерские задачи. Его служебные обязанности заканчивались в момент выхода нацистского рейдера на просторы Тихого океана.

Кроме того, за арктический подвиг перед Рейхом он, как остальные командиры рейдеров, был награжден Рыцарским крестом. Выходит, награда за поход оказалась двойной? Но за какие заслуги?

Одним словом, нам показалось интересным разобраться в арктической одиссее капитан-цурзее Роберта Эйссена. И наше желание не обмануло нас, так как его путь к адмиральскому званию оказался плотно переплетенным со многими политическими событиями начала 1940-х годов.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Силуэт необычного транспорта возник на горизонте подобно хищному ястребу. Острый форштевень приближающегося корабля стремительно разрезал беспокойные осенние воды Тихого океана, а струя синеватого дыма из массивной трубы четко отмечала его смертоносный путь. Словно стремительный рейдер, он приближался к небольшому новозеландскому транспорту, явно не замечавшему врага.

Погода стояла прекрасная — было тепло, и лишь слабый юго-западный ветер гнал по небу легкокрылые облака. Скорее всего новозеландский капитан даже не предполагал, как близок его «Холмвуд» к вечному упокоению в тихоокеанских глубинах. Да и откуда у него могла появиться такая мысль? «Холмвуд» как транспорт Британского союза шел через безопасный участок в средней части Тихого океана: Вторая мировая полыхала где-то в Атлантике, здесь же о нацистских крейсерах и подлодках никто не слышал.

Наконец новозеландский капитан все же обратил свое внимание на встречное судно, которое под хорошо различимым красно-белым флагом Японии быстро приближалось к «Холмвуду» с правого борта. Когда суда сблизились на дистанцию 8 миль, у новозеландского капитана возникли первые сомнения — а действительно ли «Токио-Мару», как было написано у незнакомца в носовой части, это мирный транспорт. Уж слишком не похож он был на обычный торговый корабль:

быстро маневрирует и настойчиво преследует «Холмвуд», окраска мало соответствовала обычной окраске японских судов, а о скорости, с которой он шел по океанской глади, мог мечтать любой японский судовладелец. Подойдя на 2,5 мили, незнакомец перестал маскироваться под японского торговца. Японский флаг в одно мгновение слетел долой, а на его место гордо поднялся флаг с черной свастикой, нейтральные опознавательные знаки на бортах были прикрыты брезентовыми чехлами, а орудия — освобождены от маскировочных щитов. Показав свою национальную принадлежность, но не назвав себя, он поднял на рее флажный сигнал SN, что на международном морском языке означало: «Немедленно остановиться. Не пытайтесь спустить шлюпки. Не пытайтесь использовать радио. В случае неповиновения открываю огонь». У новозеландского капитана больше не было сомнений — в Тихом океане появился фашистский рейдер, первой жертвой которого вот-вот станет «Холмвуд».

Только после окончания Второй мировой войны удалось узнать название пирата. Этим беспощадным германским кораблем был вспомогательный крейсер под именем «Комет», который летом 1940 года вышел в Мировой океан в большой группе своих «коллег».

Этим эпизодом из более чем 500-суточного плавания рейдера «Комет», породившим у военных историков во всем мире чрезвычайно много вопросов, мы решили начать рассказ о необычной дороге в адмиралы Кригсмарине опытного немецкого гидрографа капитан-цур-зее Роберта Эйссена. А все началось с наших сомнений: что успехи в активной охоте рейдера «Комет» за английскими торговыми судами на Тихом океане стали решающим основанием для внеочередного присвоения Р. Эйссену контр-адмиральского

звания. Подробно ознакомиться с этой жестокой войной нацистских рейдеров на Тихом океане, составной частью которой стало успешное исполнение экипажем «Комет» плана «Фалль Грюн», оказалось несложно, так как еще в 1990-е годы о ней было написано достаточно много.

И уж совсем нетрудно было узнать, что в ноябре 1940 года при помощи Советского Союза на Тихом океане появился германский вспомогательный крейсер (и настоящий рейдер) «Комет», который вместе с пришедшим на Тихий океан «южным» путем вспомогательным крейсером «Пингвин» почти год активно здесь разбойничал.

Но другие коллеги капитан-цур-зее Эйссена, как, например, командир рейдера «Пингвин» фрегаттен-капитан Эрнст-Феликс Крюдер (за поход потопил 28 вражеских судов), командир рейдера «Атлантис» капитан-цур-зее Бернгард Рогге (25 вражеских судов) или командир рейдера «Тор» капитан-цур-зее Отто Кэлер (более десятка потопленных транспортов противника и английский вспомогательный крейсер) были более успешны! Поэтому мы и остановимся на явном противоречии достаточно подробно.

Для читателей, мало знакомых с реальной обстановкой в тихоокеанских водах в начале Второй мировой войны, мы сразу же дадим некоторые пояснения.

Еще в годы Первой мировой войны немцы имели в составе своего военного флота вспомогательные крейсеры, которые принесли Германии большую пользу. Некоторые из этих рейдеров, например «Мёве», «Вольф» и «Зееадлер», своими дерзкими рейдами даже завоевали мировую

известность. Опыт этих рейдов наглядно показал, какое влияние оказали неограниченная подводная война и широкомасштабная деятельность вспомогательных крейсеров на военный потенциал Великобритании. После поражения имперской Германии в этой войне кайзеровский флот был почти полностью уничтожен в боях или потоплен своими экипажами.

К началу новой войны военный флот Третьего рейха еще не успел набраться достаточно сил. В этот период английский флот превосходил его в 7 раз, а французский — в 3 раза. Недостаток у нацистов в надводных силах для ведения войны на океанских сообщениях и малочисленность подводных лодок ясно показали, что главнокомандующему Кригсмарине[1] гросс-адмиралу Эриху Редеру придется внимательно присмотреться к опыту войны на море в 1914–1918 годах. Тем более на Тихом и в Индийском океанах британский флот просто не мог справиться с одновременным решением двух жизненно важных для Великобритании задач — защитить здесь от врага собственные транспорты и не допустить возвращения в Германию судов-блокадопрорывателей с чрезвычайно нужным для фашистской промышленности стратегическим сырьем. При решении как первой, так и второй задачи, англичанам серьезно мешали успешные действия нацистских рейдеров, которые можно было встретить в любой точке Мирового океана. Частая смена этими кораблями

[1] Кригсмарине (нем. *Kriegsmarine*, военно-морской флот) — официальное название германских военно-морских сил во времена Третьего рейха. — *Прим. ред.*

районов деятельности облегчала немцам возможность уходить от встречи с британскими крейсерами и одновременно позволяла Кригсмарине наблюдать практически за всеми основными трассами английского судоходства.

Серьезные успехи германских рейдеров вынуждали Адмиралтейство Великобритании привлекать к охране своих океанских конвоев тяжелые боевые корабли (линкоры и крейсеры) и отвлекать их от защиты отечественных вод. А это, в свою очередь, облегчало возможность выхода в Мировой океан все новых и новых германских боевых кораблей и торговых судов-блокадопрорывателей и принуждало английский флот к большему боевому напряжению.

Такая ситуация весьма устраивала гросс-адмирала Эриха Редера, так как позволяла длительное время практически безнаказанно уничтожать в южных морях безоружные английские, голландские, норвежские, новозеландские, австралийские и иные транспорты. Неожиданное появление фашистских крейсеров на торговых трассах Британского союза было подобно нападению голодного волка на неохраняемое овечье стадо. Вот такой была тогдашняя обстановка в тихоокеанских водах после начала Второй мировой войны.

Как мы уже упомянули выше, нам показалось странным, что награды за поход получили старший на борту и большинство военных моряков экипажа рейдера, но не получил командир «Комета» фрегаттен-капитан Кептель, который, в соответствии с Корабельным уставом, должен был вести корабль по арктическому маршруту, а затем — топить встречавшиеся английские суда.

Но Кептель был «отодвинут в тень» и совершенно забыт для истории.

Между тем еще в конце 1941 года у многих коллег контр-адмирала Эйссена столь откровенная подвижка вызвала искреннее недоумение. Особенно когда увидела свет его статья «„Комет“ огибает Сибирь», опубликованная 3 апреля 1943 года в газете «Хамбургер Фремдентблат».

Вот как начиналась эта статья:

> Ниже мы опишем уникальную экспедицию вспомогательного крейсера «Комет». Контр-адмирал Эйссен, награжденный Рыцарским крестом, в 1940 году отважился совершить рейс на своем вспомогательном крейсере «Комет» по сибирскому Северному морскому пути и одолел его в удивительно короткий срок, чтобы потом на просторах Тихого и Индийского океанов, перед Панамским каналом и берегами Африки, атаковать английские корабли. Он первым среди немецких корабельных командиров прошел по этому удаленному от всего мира неизвестному арктическому пути вместе со своей командой, от которой этот рейс через все широты холода и тепла потребовал высочайшей боевой готовности.

Правда, в те дни его никто не спешил критиковать (по крайней мере — официально), так как железная дисциплина и режим секретности в Третьем рейхе были обязательными для каждого истинного арийца. А как известно, в Третьем рейхе не быть истинным арийцем было весьма рискованно и даже смертельно опасно! Чтобы судить о заслугах Роберта Эйссена, уместно отметить, что только некоторые из вышеназванных асов рейдерских операций лишь к концу Второй мировой войны получили вполне

заслуженное звание контр-адмирал. Скорее всего, по крайней мере на первый взгляд, Эйссен получил адмиральское звание не за пиратские подвиги на Тихом океане, а за некие, совершенно иные заслуги, причем исключительно важные для Рейха. Но какие?

Путь к выяснению достоверных причин этого парадокса оказался далеко не простым и достаточно длинным. Начиная его изучение, мы узнали, прежде всего, что подбор командиров рейдеров осуществлялся кадровиками Главного командования Кригсмарине (ОКМ, Obercommando der Marine) весьма тщательно.

Обычно на должности командиров этих кораблей отбирались не только отличные морские капитаны, имевшие большой опыт судовождения, но и офицеры, преданные нацистскому режиму. Однако при подборе руководителя экспедиции для перехода «Комета» по Севморпути все требования были многократно ужесточены. И новый вопрос: «Почему?». Поиски ответов на него потянули за собой уже новые вопросы и разъяснения. Часть из них мы рассмотрели в нашей предыдущей книге «Арктические тайны Третьего рейха». Однако чтобы наиболее полно ответить на них, понадобится серия книг, объединенных общей идеей. Закономерное следствие — перед вами вторая книга об арктических тайнах Третьего рейха. А впереди «просматривается» новая книга. За ней — следующая, и так далее…

Пока же мы представляем вам книгу о необычной дороге в адмиралы немецкого гидрографа и арктического капитана Роберта Эйссена. А ее началом станет ответ на вопрос:

ЗАЧЕМ КРИГСМАРИНЕ БЫЛ НУЖЕН СПЕЦРЕЙС ПО СЕВМОРПУТИ?

Прежде чем ответить на него, мы вновь привлечем ваше внимание к тому, что, в соответствии с рекомендациями VI Международного географического конгресса, «новорожденная» имперская Германия весьма активно занималась изучением Арктики еще с 1895 года. Ярким подтверждением этому стал тот факт, что из более 1200 научных публикаций об Арктике, появившихся в течение 1900–1945 годов, перу германских ученых, и в первую очередь — ученых Третьего рейха, принадлежат почти 900 работ. Но главное — начиная с середины 1930-х годов, гитлеровские военно-морские теоретики стали очень внимательно присматриваться к советским архипелагам Новая Земля и Земля Франца-Иосифа (ЗФИ). И скоро адмиралы и офицеры из ОКМ четко представили, что Новая Земля — это арктический «Гибралтар», миновать который не может ни один корабль, идущий в Карское море или возвращающийся оттуда, а ЗФИ — удобнейшее место для размещения секретных баз подводных лодок Кригсмарине и тайных аэродромов Люфтваффе.

С началом Второй мировой войны стратегическое значение Арктики для нацистской Германии

резко возросло, так как за пределами Балтийского и Северного морей оказалось большое количество немецких торговых судов с ценными грузами на борту. Правда, многим из них удалось укрыться в нейтральных портах или в портах дружественных Германии стран, в том числе и в юго-восточной Азии. Но стратегические грузы, чрезвычайно важные для германской промышленности, еще нужно было перевести к берегам рейха через Индийский и Атлантический океаны[1].

И вновь вернемся к вышеупомянутой статье Роберта Эйссена.

> Уже в первые месяцы войны меня назначили командиром вспомогательного крейсера и поручили переделку и переоснащение судна, казавшегося подходящим для ведения боевых действий в качестве вспомогательного крейсера. Очень скоро стало ясно, что корабль не сможет выйти в море в тот период, который казался благоприятным для прорыва по Датскому проливу (между Исландией и Гренландией, или даже между Исландией и островами Великобритании) и который тщательно контролировался противником. И мне пришла в голову мысль: а нет ли возможности добраться по Сибирскому морскому пути до Тихого океана, чтобы наше появление там было внезапным.

В руководстве ОКМ отлично понимали, что советский Севморпуть для нацистских судов абсолютно безопасен, так как Советский Союз

[1] О количестве оставшихся в чужих портах германских судов говорит такой факт, что на Дальнем Востоке и в Кольском заливе с началом Второй мировой войны собралось более чем по 30 немецких транспортов. Ниже мы подробно об этом расскажем.

никогда не допустит проникновения в свои арктические районы английских ВМС. При этом у Гитлера и Редера было вполне обоснованное мнение, что с советским руководством этот вопрос можно будет решить достаточно быстро. Но было здесь одно весьма серьезное обстоятельство, связанное с тем, что условия плавания в районах за Новой Землей нацистам были неизвестны. Поэтому требовался корабль-разведчик, экипаж которого будет способен в короткое время не только пройти по СМП от Мурманска до Тихого океана, но еще и получить исчерпывающую информацию об условиях здешнего плавания.

Впервые о необходимости принятия конкретных мер для вывода в Германию по Севморпути 35 немецких грузовых судов, застрявших в различных портах юго-восточной Азии, главнокомандующий Кригсмарине гросс-адмирал Эрих Редер доложил Гитлеру в конце декабря 1939 года. В начале января следующего года он повторил этот доклад. Чем был вызван такой интерес к данному вопросу у главнокомандующего Кригсмарине?

Проводка по СМП имеет два направления: с востока на запад и с запада на восток. Скорее всего Э. Редер докладывал о необходимости проводки германских судов с востока на запад, которые с началом Второй мировой войны остались в тихоокеанских водах. Именно Редер стал инициатором организации проводки германских транспортов вдоль берегов Сибири. Поэтому мы склонны рассматривать это настоятельное устремление главнокомандующего фашистским военным флотом только с одной

стороны: как настоящий профессионал он знал свое дело и использовал любую возможность для решения стоящих перед его ведомством задач. Это же подтверждает известный российский историк Александр Черепков, который в своей статье «Простота хуже предательства», опубликованной в газете «Независимое военное обозрение» (№ 11 — 2000 г.), писал:

> В феврале 1940 года (всего месяц спустя после доклада Редера Гитлеру. — *Авт.*) в Наркомате внешней торговли СССР состоялись переговоры с германскими представителями о проводке по Севморпути 26 немецких судов с востока на запад и двух — с запада на восток. Имеющиеся документы подтверждают успешный ход переговоров. Прошло всего семь заседаний, а немцы получили то, что желали, — зеленый свет на проход своих судов по Северному морскому пути. Определился и груз — соевые бобы.

Кстати, здесь мы впервые знакомимся с фрегаттен-капитаном Норбертом фон Баумбахом, который в те дни был германским военно-морским атташе в Москве. Об оперативности работы фон Баумбаха по вопросам проводки германских судов по СМП рассказывает и Р. Горчаков в своей статье «Загадки северной „Барбароссы“», в которой есть весьма интересное сообщение следующего содержания:

> 16 февраля фон Баумбах доложил генерал-адмиралу Отто Шнивиндту[1], отвечавшему в штабе ОКМ за операции рейдеров, что отношение советской стороны к Германии остается неизменно позитивным. Редер, в свою очередь, без промедления сообщил фюреру, что относительно использования СМП, согласно докладу военно-морского атташе, политических трудностей не возникает. Вообще в вопросах подготовки Третьего рейха к войне с Советским Союзом личность фрегаттен-капитана Н. фон Баумбаха оказалась чрезвычайно интересной, поэтому в нашей книге он будет упоминаться весьма часто.

[1] В действительности Отто Шнивиндт тогда был контр-адмиралом, руководителем Морского управления командования и Штаба руководства войной на море.

Но в кабинетах рейхсканцелярии и ОКМ что-то изменилось, так как вскоре обе стороны приступили к обсуждению проводки по Севморпути только одного судна с запада на восток. Вопрос о проводке транспортных судов с востока на запад был снят с обсуждения. Что, где и почему — мы пока не знаем. Вышеупомянутый А. Черепков по этому поводу отметил следующее:

> В ходе переговоров число судов, которые должны были следовать по трассе восток—запад немцы по непонятным причинам снизили до десяти. А 3 апреля 1940 года германское посольство получило телеграмму из Берлина об аннулировании переговоров о переведении Севморпутем всех 10 пароходов. Выходит, необходимость организации проводки по СМП германских транспортов с Дальнего Востока отпала.

А может, доставка коммерческих грузов нацистов проводилась по нашей Транссибирской магистрали? Ведь была же сохранена необходимость проводки с запада на восток двух судов в балласте (без груза. — *Авт.*). Хотя, скорее всего, эти условия сохранили для проводки военных рейдеров. Но для Советского Союза такая проводка могла

создать серьезные политические осложнения в межгосударственных отношениях с Западной Европой. Не удивительно, что советская сторона, первоначально согласившись на проведение двух судов по Севморпути на Тихий океан, сразу же оговорила ряд специальных условий, одним из которых было строжайшее сохранение секретности проводки. Это стремление было понятно: шла Вторая мировая война, и СССР фактически являлся здесь нейтральной страной. Осложнение международных отношений были нам ни к чему. К сожалению, специалисты соответствующих советских ведомств увидели в этой ледовой проводке только возможность осложнения международных отношений. И совсем не заметили хорошо продуманную разведку глубокого тыла Советского Союза. Более того, эта мысль даже не посетила умы руководства Главного управления Северного морского пути (ГУ СМП). Так, например, руководитель ГУ СМП известный полярник И. Папанин направил в ледокольную группу Севморпути телеграмму следующего содержания:

> Нет сомнения, что немцы послали одно суденышко только с целью изучить трассу. Покажи, так сказать, им трассу… пусть ледокол проведет его через лед.

Подобное отношение советской стороны абсолютно устраивало командование и разведчиков из ОКМ. А ведь подсказка «о двойном дне» этого перехода лежала на поверхности.

Действительно, давайте вспомним о том, что еще в 1931 году состоялся фактически разведывательный полет дирижабля «Граф Цеппелин».

Более того, немецкие «исследователи» во главе с доктором Гуго Эккенером, изъяв и увезя в Германию все фото- и кинодокументы, полученные в полете, откровенно обманули советскую сторону. Неужели об этом все, в том числе и высшее политическое руководство СССР, забыли? А ведь И. Сталин, В. Молотов и И. Папанин непосредственно участвовали в обеспечении полета «Граф Цеппелин» и прекрасно знали о «непорядочности» гитлеровцев, когда нам было сообщено о том, что некий фототехник умудрился засветить абсолютно все увезенные материалы. Но наше политическое руководство не смогло адекватно среагировать как на последующие просьбы Германии о своеобразной компенсации «пропавших» материалов и позволило германским «исследователям» зимовать на Новой Земле и приходить в Карское море на советских судах, так и на разведывательный поход «одного суденышка». А вот германская сторона этой проводке придавала такое значение, что всю ответственность за согласование советской части проводки возложила на опытного военно-морского разведчика фрегаттен-капитана фон Баумбаха. И тот, не в пример Папанину, со всей ответственностью взялся за реализацию далеко идущего замысла. Тем более что имел здесь еще и личную выгоду.

Давайте попробуем более подробно разобраться с этим представителем нацистской дипломатии и разведки в СССР и рассказать о нем то, что нам удалось отыскать. Ведь даже этот короткий рассказ позволяет определить его действительный статус.

НОРБЕРТ ФОН БАУМБАХ В МОСКВЕ И НЕ ТОЛЬКО

Особое его положение в Москве и в Берлине обеспечивалось следующим.

Во-первых, это был опытный подводник кайзеровского флота. В начале 1930-х годов, тогда еще корветтен-капитана, Норберта фон Баумбаха направили в секретную командировку в Финляндию. Сегодня известно, что в результате боев Первой мировой войны и позорного для Германии Версальского договора[1] некогда мощный ее имперский флот был уничтожен. Немцам было категорически запрещено иметь авиацию и подводный флот. Вместо океанских линкоров и крейсеров Рейхсмарине[2] дозволялось иметь в строю годные только для учебных походов броненосцы типа «Дойчланд», «Лотринген» и крейсеры типа «Газелле», построенные в конце XIX века.

[1] Этим договором, подписанным 28 июня 1919 года, была завершена Первая мировая война и признано поражение кайзеровской Германии. Договором предусматривалось абсолютное ограничение численности и состава германских армии и флота.

[2] Рейхсмарине (нем. *Reichsmarine,* флот Рейха, «Имперский флот») — официальное название германских военно-морских сил с 1918 по 1935 годы, во времена Веймарской республики и первые годы Третьего рейха. В 1935 году ВМС Германии получило название Кригсмарине. — *Прим. ред.*

Даже германские моряки стали называть свой флот «пигмейским»: на борту этих кораблей экипажи могли бы получить лишь первичное знакомство с морем. Ни один уважающий себя военно-морской флот не смог бы смириться с таким положением вещей.

Конечно, со временем немцам дозволялось их заменить, но… Страны Антанты предполагали, что проигравшая войну Германия будет заменять свои устаревшие корабли лишь на броненосцы. И только… береговой обороны. В этом случае, даже если со временем у немцев вновь появится желание проявить свои имперские амбиции, то они не смогут этого сделать, так как будут не способны вырваться за пределы Балтийского моря. И, следовательно, лишь одного врага — советскую Россию. Однако в Германии думали иначе.

О том, как германские кораблестроители обошли положения Версальского договора и новорожденный Кригсмарине к середине 1930-х годов получил 5 новых линейных кораблей и «карманных» линкоров, 7 крейсеров мы рассказали в своей первой книге — «Арктические тайны Третьего рейха».

К тому, что у немцев одновременно появилось более 10 подводных лодок, «приложил руку» именно корветтен-капитан фон Баумбах.

Как опытный подводник кайзеровского флота в своей секретной командировке он стал советником командующего военным флотом Финляндии при организации финских подводных сил. Именно здесь до 1935 года прошли практическую подводную подготовку все старшие

офицеры из будущей 1-й боевой флотилии «Веддиген», названной в честь коллеги Карла Деница и Норберта фон Баумбаха — капитан-лейтенанта Отто Веддигена, в сентябре 1914 году потопившего сразу 3 английских крейсера.

Во-вторых, его родная тетка баронесса Виктория фон Дирксен была в Германии не только представительницей древней прусской аристократии, но еще и являлась глубоко убежденной нацисткой, почитающей фюрера как спасителя нации. А дядя фон Баумбаха, Аугуст фон Лафферт, считался весьма модным писателем Третьего рейха, кем-то вроде «нацистского Жюля Верна».

С таким тылом разведчик-дипломат, официально выступающий под прикрытием МИД Германии, чувствовал себя достаточно уверенно. Но главным в успешнейшей карьере фон Баумбаха стало то, что баронесса фон Дирксен содержала в Берлине популярнейший аристократический салон, членами которого стремились стать практически все первые дамы Третьего рейха, большинство из которых до прихода к власти Гитлера вполне довольствовались званиями жен мясников, лавочников или обычных полицейских. Сама Магда Геббельс (да-да, супруга рейхсминистра пропаганды Йозефа Геббельса) считала за честь посещать этот салон.

Подобная установка с ярко выраженным подобострастием и любовью к аристократизму в те дни объясняется весьма просто. Сравнительно быстро поднявшись с уровня пехотного ефрейтора на государственный олимп, Адольф Шикльгрубер (настоящая фамилия Гитлера. — *Авт.*) изначально стремился приобрести расположение

титулованных аристократов старой Пруссии. До июля 1944 года эти аристократы верили (или делали вид, что верят. — *Авт.*) в необыкновенные способности и величие своего фюрера, и это было как раз тем, что было необходимо лично Гитлеру. Совсем не случайно аристократический салон баронессы фон Дирксен реально процветал.

Вполне естественно, что новоиспеченные «великосветские» жены чиновников рейха были в неописуемом восторге от рассказов фон Баумбаха о «лапотных русских варварах» и совершенно таяли от его ранее не виданных уже в германской «глубинке» подношений в виде российских мехов, самоцветов и даже простых сувениров из… моржовой кости. Фон Баумбах в дипломатическом мире Третьего рейха быстро стал знатоком всего, что касалось «русского вопроса», особенно по части северных регионов России. Возможно, что порядок приведенных нами «плюсов» фрегаттен-капитана Норберта фон Баумбаха перед иными его коллегами в МИД фашистской Германии мог быть и иным, но не удивительно, что именно его выбрали на роль одного из главных исполнителей совершенно секретной идеи, родившейся в умах нацистской верхушки еще в 1938 году. Ее смысл заключался в «сокрушении Британских островов с помощью русского сырья, а затем — сокрушения и самой России, опираясь на ресурсы завоеванных британских колоний». Этот замысел получил своеобразный толчок к реализации в приказе гросс-адмирала Э. Редера от 5 января 1940 года.

Здесь первым шагом должны были стать поиски союзников, имеющих свободный выход в Мировой океан и создание заграничных военно-

морских баз (ВМБ) за пределами границ английской морской блокады. Надо особо отметить, что легальная деятельность фрегаттен-капитана фон Баумбаха в Москве осуществлялась под весьма выигрышным и модным в те времена на территории СССР лозунгом активной борьбы с британским империализмом. Это широко открывало для гитлеровского разведчика двери многих министерств и ведомств СССР, в том числе и закрытых кабинетов. Пожалуй, единственным, кто не слишком верил фон Баумбаху, в те годы был Нарком ВМФ флагман 1 ранга Николай Кузнецов, запретивший (без служебной необходимости) адмиралам и офицерам Наркомата ВМФ общаться с германским военно-морским атташе в Москве. Однако это не помешало матерому нацистскому разведчику блестяще выполнить приказ гросс-адмирала Редера. Он не только сумел получить согласие советской стороны на организацию германской ВМБ на мурманском берегу, но еще и разрешение на проводку по Севморпути вооруженного океанского рейдера для действий на Тихом океане.

Скорее всего не последнюю роль сыграл он и в доставке по Транссибирской магистрали стратегически важных для рейха грузов из Владивостока. Как-то легко в 1940 году германская сторона отказались от проводки на запад почти трех десятков своих транспортных судов. Между тем, по материалам повести О. Горчакова «Накануне, или Трагедия „Кассандры“», только в мае 1940 года с Дальнего Востока в Германию ежедневно отправлялось более 100 вагонов. Естественно, что в работе этой транспортной артерии

в интересах Третьего рейха фон Баумбах увидел огромные возможности для налаживания германской разведывательной сети. Более того, он организовал постоянно действующую «инспекционную комиссию», которая стала заниматься проверкой правильности перегрузки поступающих во Владивостокский порт грузов для Германии, а также надежностью и своевременностью их отправки и сохранности в пути следования. В общем, «инспекционным» контролем по всем районам от Владивостока до Москвы, а вернее, самой настоящей территориальной, а возможно, и объектовой разведкой практически на всей территории СССР.

И только много лет спустя наши компетентные органы, всерьез заинтересовавшись этим вопросом, выяснили, чем же на самом деле занимались штатные сотрудники германской «инспекционной комиссии» в глубоком советском тылу, а также личными связями Норберта фон Баумбаха, которые дали ему возможность получать многие совершенно секретные сведения, происходящие даже в правительственных кругах СССР. Прямым подтверждением этому может служить тот факт, что вечером 12 апреля 1941 года английский посол в Москве Стаффорд Криппс передал советскому наркому иностранных дел Вячеславу Молотову личное послание Уинстона Черчилля, в котором указывалось на скорое нападение фашистской Германии на СССР. Казалось бы, послание высочайшей секретности было лично передано одному из первых государственных лиц нашего государства. При этом Криппс даже назвал дату этого

нападения — 22 июня 1941 года. Однако, как пишет в своей книге «Германское руководство войной на море» М. Залевски, уже 24 апреля фрегаттен-капитан фон Баумбах передает в Берлин шифровку, о... поступлении советской стороне некой информации о скором начале войны с Германией. Ну, какова оперативность? А если сюда еще добавить исторический факт, что после 20 апреля 1941 года фон Баумбаху удалось еще и «протолкнуть» вопрос об увеличении поставок в Германию советской нефти из Баку и грузов с Дальнего Востока, то совсем не случайно «награда нашла своего героя». Это произошло 22 мая 1941 года в присутствии первых лиц Третьего рейха. Был зачитан приказ о присвоении Норберту фон Баумбаху очередного воинского звания «капитан-цур-зее», а гросс-адмирал Эрих Редер здесь же вручил ему золотой значок члена НСДАП. Вскоре, практически перед самым началом Великой Отечественной войны, новоиспеченный капитан-цур-зее закончил свою службу в Москве и покинул служебную квартиру на улице Воровского.

Уже в ожидании самолета в Берлин он сделал последнюю «московскую» запись в своем дневнике, которая прямо указывала на неуемную веру советского народа в вечную дружбу с немецким народом. Прочитав о профессиональной деятельности германского дипломата-разведчика во вред советскому государству, вы невольно зададите вопрос:

Как все это могло произойти в сталинскую эпоху и в условиях более чем жесткого всеобщего контроля в СССР за иностранцами?

Чтобы понять истоки возникновения такой, мягко говоря, странной обстановки в Стране Советов, где немецким специалистам, подобным фон Баумбаху, так вольготно и свободно жилось в предвоенные годы, попробуем частично, нет, не разобраться, но хотя бы коснуться некоторых составных частей советско-германских отношений. И назовем этот раздел, да простит нас читатель...

Тихое помешательство, или безумная любовь Кремля и рейхсканцелярии

Как это ни странно звучит, но у руководителей Третьего рейха в 1939–1940 годах не было сомнений в том, что все ими задуманное будет разрешено советским правительством. Особенно когда была возможность сохранить в тайне сотрудничество Советского Союза с Германией. В этих случаях поддержка деятельности Кригсмарине не встречала никаких препятствий со стороны Кремля. Не случайно в одном из донесений фон Баумбах отмечал, что «германский военно-морской флот и его интересы ведения войны на море пользуются у русских исключительными правами, чего в настоящий момент не предлагает нам ни одна страна». Вполне разумно возникает вопрос: на чем же могла базироваться такая уверенность, что секретные и, по существу, уникальнейшие планы Рейха получат не только одобрение, но и будут выражены в виде конкретных соглашений и договоров?

К сожалению, надо признать, что практика заключения различных секретных соглашений между СССР и Германией была хорошо отработана еще со времен уже известного вам Версальского договора, в результате которого все

имперские амбиции последней были просто раздавлены победившими странами Антанты.

Однако уже в начале 1920-х годов немцы стали весьма ловко обходить все прописанные в Договоре запреты. Тогда в соответствии с секретным советско-германским договором, подписанным 16 апреля 1922 года в итальянском городке Рапалло, будущих офицеров для Вермахта и Люфтваффе стали готовить в учебных центрах СССР: танковая школа «Кама» в Казани и авиашкола в Липецке. Кроме того, германские военные химики приступили к практической учебе на секретном испытательном химическом полигоне «Томка» недалеко от Саратова.

Можно предположить, что это только малая часть из подобных соглашений и договоренностей, которая известна нам. Остальное узнать весьма сложно, так как по неясным причинам многие документы периода времен безоблачной дружбы Советского Союза с нацистской Германией еще почему-то не рассекречены.

Но известно, что отношения СССР и Германии не всегда были столь дружественными. Особенно в первые годы после прихода к власти Гитлера. Ведь начиная с 1932 года в Германии даже существовали силы, которые постоянно проводили активную антисоветскую пропаганду, которая особо обострилась в годы войны в Испании. На киноэкраны Рейха даже вышел боевик Карла Диттера «ГПУ», где зрители увидели, как над пылающим Мадридом немецкие асы из легиона «Кондор» на «Ме-109» яростно и победоносно сражались с жестокими летчиками противника, летавшими на «ишачках» (советский

истребитель И-16. — *Авт.*). В эти же дни геббельсовская пресса всемерно разоблачала «руководимый Сталиным и Молотовым международный большевистский заговор».

Если бы кто-нибудь тогда рискнул предсказать, что большой фотоснимок Вячеслава Молотова вскоре украсит первую полосу нацистского официоза «Фелькишер Беобахтер», а Иосиф Сталин провозгласит тост «За здоровье фюрера германского народа», то такого «немца» прямиком отправили бы в психиатрическую больницу как законченного безумца. И вот по прошествии всего двух лет в мире происходит фантастическая метаморфоза — уже советский официоз ТАСС, цитируя заявление гитлеровского министра иностранных дел Иоахима фон Риббентропа, написал:

> Переговоры проходили в особо дружественной обстановке… прежде всего, я хотел бы отметить исключительно сердечный прием, оказанный мне советским правительством, и в особенности товарищами Сталиным и Молотовым.
>
> *«Красная Звезда». 30.09.1939 г.*

Самое невероятное произойдет летом 1939 года: в течение месяца с небольшим между СССР и Германией (19.08–28.09.1939 года) был подписан большой пакет договорных обязательств, фактически убедивших Гитлера в личной поддержке Сталина. Наиболее известными (но, возможно, не самыми главными) среди этих документов стали: торгово-кредитное соглашение от 19 августа 1939 года, договор

о ненападении и секретный протокол к этому договору от 23 августа 1939 года и, наконец, договор о дружбе и границе от 28 сентября 1939 года. В международном сообществе соглашательство СССР с Рейхом было оценено как откровенное сотрудничество с «открытой террористической диктатурой». Более того, считалось, что этот шаг Советского Союза полностью противоречил решениям седьмого Конгресса Коминтерна[1]. Несмотря на такое отношение в мире, в 1937 году (когда фашисты наиболее активно вели антисоветскую пропаганду. — *Авт.*) общая стоимость советского экспорта в Германию составляла примерно 53 миллиона рейхсмарок. К августу 1940 года она достигла уже… 800 миллионов рейхсмарок.

Здесь также следует особо отметить, что подписание вышеуказанных документов сопровождалось чрезвычайно хитро составленными призывами к державам антифашистской коалиции пойти на мир с Гитлером. Эти призывы завершались весьма расплывчатыми, но совершенно не прикрытыми предупреждениями, что если усилиями правительств СССР и Германии не удастся склонить Великобританию и Францию к проведению мирных переговоров, то таким образом будет установлен факт, что именно англичане и французы несут ответственность за продолжение мировой войны. При этом

[1] Седьмой Конгресс Коминтерна проходил в Москве с 25 июля по 20 августа 1935 года. На Конгрессе с докладом «Наступление фашизма и задачи коммунистического интернационала в борьбе за единство рабочего класса против фашизма» выступил известный деятель болгарского и международного коммунистического движения Г. Димитров (1882 —1949 гг.).

«правительства Германии и СССР будут консультироваться о необходимых мерах».

Само по себе понятие «консультаций о необходимых мерах» было настолько расплывчатым, что реально позволяло делать здесь практически все, что захотят предпринять советская и германская стороны. И обе стороны стали проводить эти «консультации» весьма интенсивно. И даже сразу по нескольким направлениям деятельности.

Выше мы ссылались на архивные материалы НКВД, указанные в публикациях Л. Горчакова.

Но был в России еще один Горчаков — это уже упомянутый О. Горчаков, который еще в 1956 г. написал повесть «Накануне, или Трагедия „Кассандры“».

Чтобы не быть голословным о сказанном выше касательно тихого помешательства или необъятной любви Кремля, вернее, лично Сталина к Гитлеру, попробуем доказать на событиях, которые происходили в Москве всего за ДВА дня до начала войны с Германией.

Как известно, в первом своем выступлении перед советским народом о начавшейся войне вождь всех народов сказал:

> …Фашистская Германия неожиданно и вероломно нарушила пакт о ненападении…
>
> *Из выступления И. В. Сталина по радио 3 июля 1941 г.*

Но вождь обманывал доверчивый народ, и тому есть документальные доказательства, которые приведены в публикации О. Горчакова

«Накануне, или Трагедия „Кассандры“»[1], опубликованной только 32 года спустя — в 1988 г. в общественно-политическом ежемесячнике «Горизонт» (№ 6, с. 31–43 и № 7, с. 51–63).

Эта повесть в документах, в которой приведена подборка донесений советских агентов за период с 1 мая по 22 июня 1941 г. о том, что Страну Советов ждет вторжение гитлеровских орд. Их много в повести, очень много, но приведем только те, которые поступили в Кремль за два дня до войны. Но даже этих страшных документов последних мирных дней более чем достаточно, чтобы убедиться в том, что заголовок этого раздела нашей повести действительно абсолютно правилен!

Из агентурных донесений секретного сотрудника «Ястреб»:

> 20 июня 1941 года. В последние дни дипкорпусу стало известно — по-видимому, из немецких источников, — что, по указанию Л. П. Берии, генерал Л. З. Мехлис, начальник Главного политуправления РККА, разослал в войска своих представителей, официально заявляющих, что никакой войны с Германией не будет, что надо бороться с провокационными слухами жесткими методами вплоть до самых суровых репрессий.

Из донесений секретного сотрудника «Короткий»:

[1] Кассандрой звали дочь Приама, последнего царя Трои, которую Аполлон наделил даром прорицания, а затем, будучи отвергнутым ею, наказал тем, что никто в ее пророчества не верил. Она предсказала, что Троя падет, если откроет ворота деревянному коню, но властелин Трои не поверил ей. И Троя пала.

20 июня. Н. сказал, что война, которая разразится через день-два, не будет внезапной. Никогда ни одно государство в истории войн не знало, благодаря своей разведке, столько о планах врага и о его силах, сколько Россия. Почему же Сталин так мало делает, видя, как перетирается нить, на которой висит дамоклов меч?

Из телефонограммы Ленинградского управления Балтийского торгового флота:

20 июня. В ночь на 20 июня нами принята радиограмма, по-видимому, с советского грузового судна «Магнитогорск», задержанного по неизвестной причине германскими властями в порту Данциг. Радист Юрий Стасов сообщил открытым текстом, что корабль задержан, не может выйти в море.

Далее следовало:

Не посылайте другие корабли. Протестуйте… Юрий… Юрий… На наши вопросы «Магнитогорск» не отвечает. Молчат и остальные пять судов, находящихся в немецких портах. Заместитель начальника политотдела управления Н. Павленко.

21 июня. Беспокоит отсутствие инструкций из Москвы. Вынуждены были по согласованию с секретарем Ленинградского обкома ВКП(б) А. А. Кузнецовым приказать судну «Луначарскому» вернуться в порт Ленинград, а «Второй пятилетке» зайти в Рижский порт до получения Ваших инструкций. Последний немецкий корабль покинул наши порты 15 июня. На нем уплыл последний из немцев-специалистов, принимавших участие в работе над незаконченным германским крейсером, купленным Советским Союзом. Н. Павленко.

Из донесений секретного сотрудника «Кармен»:

20 июня 1941 года. Поскольку все американки были заняты упаковкой вещей, госпожа Штейнгардт взяла меня с собой.

…Она сказала, что завтра все американки вылетят из СССР…

Жена посла полетит в Стокгольм, остальные в Тегеран…

Я не понимаю, что происходит. Судя по всему, Германия в самом деле вот-вот нападет на нас! Но почему-то никто никак не реагирует на все мои сигналы. Что происходит?! Прошу довести мои сообщения до высшей власти!.. Прошу и требую этого как чекист, как советский человек, которому дорога судьба его Родины!..

Все посольство, составив группу из 19 человек, выезжает за город, в Тарасовку. Иностранные корреспонденты выписываются из гостиниц «Метрополь» и «Националь» и подыскивают себе жилье на окраине Москвы. Причина одна — все считают, что Гитлер разрушит с воздуха Кремль, а эти гостиницы и посольство на Моховой рядом с Кремлем…

Из донесений секретного сотрудника «Гладиатор»:

20 июня 1941 года. Посол Италии Россо утром простился со всем обслуживающим персоналом и, страшно волнуясь, сказал, что сегодня же возвращается на родину…

Из донесений секретного сотрудника «Верный»:

20 июня 1941 года. После обеда посол Штейнгардт ездил по всем дорогам, ведущим из Тарасовки на восток, чтобы определить, по какой из них ехать в случае эвакуации. Он

так долго носился взад-вперед, что в конце концов машина была остановлена местными жителями-колхозниками, заподозрившими в поле шпиона. Выручили посла ездившие за ним работники наружного наблюдения, которые, предъявив свои документы, приказали колхозникам разойтись.

В случае, если все дороги будут забиты бегущими из Москвы жителями, посол намерен эвакуироваться по воде. Для этого он приказал срочно отремонтировать снятую им на Клязьме весельную лодку…

Из донесений секретного сотрудника «Эрнст»:

20 июня 1941 года. Сегодня удалось установить, что уже несколько суток под руководством фон Вальтера днем и ночью сжигаются кипы документов…

Из донесений секретного сотрудника «Консул»:

21 июня 1941 года. Супруга посла Румынии г-жа Попеско вылетает завтра в Берн через Берлин…

Из телеграммы НКИД СССР:

21 июня. Сегодня утром одним из последних покинул германское посольство военно-морской атташе капитан фон Баумбах, недавно приехавший из Ленинграда, где он руководил работами на крейсере «Лютцов». Посол готов к отъезду…

Из радиограммы посла СССР в Германии В. Г. Деканозова:

21 июня. …Перед обедом я заявил тов. И. Ф. Филиппову, корреспонденту ТАСС, и работникам посольства, что нет никаких причин для тревоги и паники, что мы не можем идти на поводу у наших врагов и должны уметь различать между правдой и пропагандой. Ни Риббентропа, ни его ближайших помощников нет в Берлине, где стоит великолепная летняя погода. Председатель НКВД И. Ахмедов получил донесение нашего агента о том, что якобы завтра, в воскресенье 22 июня, Германия нападет на СССР. Я сказал ему и его начальнику Б. Кобулову, чтобы они не обращали внимания на подобные «утки», и посоветовал нашим работникам выехать завтра на пикник.

Из радиограммы генерала Суслопарова, советского военного атташе в Виши (Франция):

21 июня 1941 года. Как утверждает наш резидент Жильбер (Леопольд Треппер — О. Г. [1]), которому я, разумеется, нисколько не поверил, командование вермахта закончило переброску своих войск на советскую границу и завтра, 22 июня 1941 года, внезапно нападут на Советский Союз…

Резолюция И. В. Сталина красными чернилами:

Эта информация является английской провокацией. Разузнайте, кто автор этой провокации, и накажите его.

Из донесений секретного сотрудника «Эрнст»:

21 июня 1941 года. Сегодня в 9.30 (то есть всего за 6 часов до начала войны! — *Авт.*) посол фон дер Шуленбург был

[1] Здесь и далее О. Г. — комментарии О. Горчакова — автора повести «Накануне, или Трагедия „Кассандры“». — *Прим. ред.*

вызван к Молотову. Фон дер Шуленбург вернулся весьма довольный. Он сказал военному атташе Кребсу, что Молотов, указав на повторные нарушения германскими самолетами советского воздушного пространства, просил посла довести это до сведения Риббентропа, а затем сказал: «Целый ряд признаков указывает на то, что германское правительство недовольно советским правительством. Ходят даже слухи о войне между Германией и Советским Союзом. Советское правительство не понимает причин недовольства Германии. Он просил разъяснить, что можно сделать для улучшения отношений с Германией». Фон дер Шуленбург обещал запросить Берлин.

Из докладной записки Л. П. Берии И. В. Сталину:

21 июня 1941 года. ...Я вновь настаиваю на отзыве и наказании нашего посла в Берлине Деканозова, который попрежнему бомбардирует меня дезой о якобы готовящемся Гитлером нападении на СССР. Он сообщил, что это нападение начнется завтра...

То же радировал и генерал-майор В. И. Тупиков, военный атташе в Берлине. Этот тупой генерал утверждает, что три группы армий вермахта будут наступать на Москву, Ленинград и Киев, ссылаясь на свою берлинскую агентуру. Он нагло требует, чтобы мы снабдили этих врунов рацией... (подпольную организацию Шульце-Бойзена и Харнака. — О. Г.).

Начальник разведупра, где еще недавно действовала банда Берзина, генерал-лейтенант Ф. И. Голиков жалуется на Деканозова и на своего подполковника Новобранца, который тоже врет, будто Гитлер сосредоточил 170 дивизий против нас на нашей западной границе...

Но я и мои люди, Иосиф Виссарионович, твердо помним Ваше мудрое предначертание: в 1941 году Гитлер на нас не нападет!..

Из телефонограмм НКИД СССР:

21 июня. В 21.00 была принята и расшифрована телеграмма от посла СССР в Лондоне тов. И. М. Майского, который получил от посла Великобритании в Москве сэра Ричарда Стаффорда Криппса, находящегося сейчас в Лондоне, предупреждение, что Германия якобы завтра, 22 июня, нападет на Советский Союз.

И наконец, скорее страшное, чем печальное, заключение всего случившегося, которое делает в своей рукописи О. Горчаков:

На старой папке, где хранятся эти донесения, выцветшими фиолетовыми чернилами чьей-то рукой пронумерованы фонд, опись, дело. Когда открываешь папку, в глаза бросается резолюция, написанная с нажимом вечным пером: «В последнее время многие работники поддаются на наглые провокации и сеют панику. Секретных сотрудников Ястреба, Кармен, Алмаза, Верного за систематическую дезинформацию стереть в лагерную пыль как пособников международных провокаторов, желающих поссорить нас с Германией. Остальных строго предупредить. Подпись Л. Берия 21 июня 1941 года».

Закроем эту старую папку с пожелтевшими за много лет машинописными страницами. Полустертые грифы «Совершенно секретно» и «Хранить вечно». «Дело начато...» — «Дело окончено...» Москва, 31 декабря 1956 года.

Окончено ли?

Однако вернемся пока еще в мирные дни, когда обе стороны в рамках заключенных соглашений и секретных протоколов к ним стали

весьма интенсивно и своеобразно проводить эти самые консультации конкретно на Мурмане, которые в рейхе очень быстро причислили к «необходимым мерам для успешного ведения Германией военных действий и прорыва английской морской блокады».

Странные события на Кольском полуострове в 1939–1940 годах

Незваные гости в Советском Заполярье

В сентябре 1939 года, сразу же после начала Второй мировой войны, в мурманский порт неожиданно для советских портовых властей и командования Северного флота валом повалили суда под флагом Третьего рейха. При этом оперативные дежурные по Северному флоту (ОД СФ), которые по долгу службы отвечали еще и за контроль движения по Кольскому заливу, прибытие на рейд Мурманска и уход со стоянки советских и иностранных транспортных судов, лишь успевали «убирать» свои головы от «изъявления неудовольствия» со стороны командующего флотом флагмана 2 ранга Валентина Дрозда. Так, например, из-за самовольного прихода к Абрам-мысу (мыс на берегу Кольского залива напротив нынешнего Мурманского морского порта) некоего германского транспорта, едва не таранившего выходившую в дозор североморскую подлодку, был практически отдан под трибунал

ОД СФ старший лейтенант Сергей Зюзин — будущий освободитель порта Лиинахамари и Герой Советского Союза. Но в последний момент начальнику штаба флота удалось убедить командующего СФ наказать офицера только в дисциплинарном порядке.

Всеобщий переполох среди германских капитанов был вызван тем, что 4 сентября 1939 года все фашистские суда, находившиеся в Северной Атлантике, получили условный радиосигнал «ОА-13», по которому все немецкие суда направились к Кольскому полуострову, держась как можно севернее. И закономерным итогом немедленного исполнения капитанами этого радиосигнала стало скопление у Абрам-мыса сразу 36 нацистских транспортов. Наиболее громадным из них был лайнер «Бремен».

Кстати, история появления в мурманском порту этого обладателя «голубой ленты Атлантики» напоминает самый настоящий детектив.

В первых числах сентября 1939 года практически все наиболее известные мировые СМИ начали задавать один и тот же вопрос:

Куда за несколько часов до начала Второй мировой войны из порта Нью-Йорк исчез знаменитый германский лайнер «Бремен» под командой капитана Адольфа Аренса?

В поисках его сбились с ног все британские дозорные крейсеры и эсминцы. В этом нет ничего удивительного: если «Бремен» превратить в десантное судно, то оно могло свободно доставить к Британским островам целую армейскую бригаду со всем вооружением. Только через три недели, 23 сентября, репортеры «Газетт ван

Антверпен» нашли исчезнувший лайнер. О его местонахождении сообщил германский консул в Нью-Орлеане барон Эдгар фон Шпигель. «Бремен» в эти дни уже стоял в Мурманске. Согласно книге американского контрразведчика Л. Фараго «Игра лисиц», которая была переведена и издана в Москве в 1979 году, на «Бремене» среди экипажа и пассажиров оказалось несколько дипломатов и профессиональных разведчиков.

Советские пограничники сразу же опечатали радиорубку лайнера. Однако уже следующим утром по приказу свыше они открыли ее, и германские радисты получили возможность поддерживать прямую радиосвязь с Берлином с помощью мощнейшей судовой радиостанции. Тогда же нацистский экипаж получил возможность провести ремонт своего лайнера у ремонтного причала мурманского завода.

В 1940 году в издательстве «Штайнигер» вышла книга Адольфа Аренса под названием «Победное плавание „Бремена“», где фашистский капитан с неприкрытой издевкой расскажет об этом и других фактах, а также об удивительнейшей наивности советского руководства

В советское время большинство наших публикаций о стоянке немцев в Мурманске убеждали своих читателей, что в декабре 1939 года капитан Аренс воспользовался непогодой и без предупреждения ушел из Кольского залива. И только сегодня мы можем твердо сказать, что в действительности «Бремен» не бежал из Кольского залива под покровом полярной ночи. Советская сторона отлично прикрыла его возвращение в Германию. После ухода фашистского

лайнера выход всех судов, в том числе и советских, из мурманского порта был задержан сразу на трое суток. Естественно, их радиорубки на это же время были опечатаны! О каком тайном бегстве может идти речь?

Нет ничего удивительного и в том, что почти за трехмесячную стоянку «бременские разведчики» сумели основательно изучить все районы советского заполярного города и мурманского порта. А уже через год у сбитых над рекой Западная Лица фашистских летчиков советские солдаты стали находить столь подробные карты Мурманска, которых не было даже в самых высоких штабах РККА. Но продолжим рассказ о начале Второй мировой войны.

Через месяц после «Бремена» в мурманском порту появился еще один незваный гость. Это был американский(!) грузовой пароход «Сити оф Флинт», которого задержал нацистский рейдер «Дойчланд» на переходе из Нью-Йорка в Манчестер. Для временной стоянки в советский заполярный порт (без помощи нашего лоцмана. — *Авт.*) его привели 18 немецких моряков призовой команды. Официальной причиной задержания было объявлено то, что судно везло контрабандный груз (тракторы, зерно, фрукты, кожу и воск).

Правда, через двое суток выяснилось, что американское судно было заведено в советский порт только для ремонта машин, а еще через двое суток, но уже под управлением американского экипажа, пароход спокойно ушел к родным берегам. Позже, в 1940 году, в советском журнале «Большевик» вновь появилась информация, что «Сити оф Флинт» все же вез некие

стратегические грузы, в частности — обувную кожу, и после изъятия контрабандного груза он был отпущен восвояси. Обе нацистские океанские «пилюли» мы молча проглотили. Однако, быть может, сегодня уже пришло время российскому читателю узнать истину?

Вполне возможно, что мы еще получим возможность рассказать об этих событиях в наших новых книгах, названия которым уже придумали и которые однозначно станут продолжением «Арктических тайн Третьего рейха». Тем более что в составе незваных океанских гостей мурманского порта были по меньшей мере два неслучайных фашистских транспорта «Сан-Луи» и «Кордиллере», предназначение которых мы узнаем из следующего раздела.

ЗАМЫСЕЛ СОЗДАНИЯ НА МУРМАНЕ НАЦИСТСКОЙ ВОЕННОЙ БАЗЫ

Считаем целесообразным вновь привести некоторые пояснения: мы не стали бы в нашем рассказе уделять этой тайной базе нацистов особое внимание, если бы она не была определенным образом связана с основной темой нашей книги. Ведь именно этой базе было назначено стать начальным пунктом пути Роберта Эйссена к адмиральским эполетам.

История создания нацистской тайной базы на Мурмане началось в кабинетах ОКМ, где еще до начала Второй мировой войны основательно думали о необходимости организации заграничной

базы для германских кораблей и подлодок на Скандинавском полуострове. Но специально по этому вопросу гросс-адмирал Эрих Редер обратился к рейхсканцлеру Гитлеру лишь после начала боев.

По замыслу главнокомандующего Кригсмарине, такая база должна была стать основным опорным пунктом для нацистского флота при подготовке десантной операции на Британские острова, а также главной базой на кратчайшем пути германских судов из Атлантики в Тихий океан и обратно. Но главное — стать надежной опорой всей арктической системы Третьего рейха. И решающую роль в осуществлении этих планов, по мнению гросс-адмирала Редера, должна была сыграть дружба с СССР.

И главнокомандующий Кригсмарине не ошибся. Тем более все «московские» дела по организации тайной базы «Basis Nord» («Базис-Норд») были поручены вести все тому же опытному разведчику и моряку фон Баумбаху.

Как уже было рассказано в нашей первой книге, для создания тайной нацистской военно-морской базы на Кольском полуострове советская сторона предложила немцам явно неприемлемый вариант, а именно — создать ее в губе Териберская. Некоторые историки уверены, что это было дипломатически завуалированное, но явно выраженное нежелание советского руководства иметь на Мурмане нацистскую базу. Но, оказалось, мы «не на тех напали».

Норберт фон Баумбах немедленно выехал в Мурманск, чтобы лично ознакомиться с предложенными районами для будущей заграничной базы Кригсмарине.

Вероятно, где-то в архивах разведки имеются подробные отчеты об этой поездке фашистского военно-морского атташе в Москве, с которыми было бы весьма интересно ознакомиться. Но пока удовлетворимся тем, что имеем.

В октябре 1939 года, приехав в Мурманск, фон Баумбах в этот же день на моторном боте направился в губу Териберская, которая находилась на восточном побережье Кольского полуострова. В то время добраться по суше до этого заполярного медвежьего угла было весьма непросто: какие-либо дороги и даже тундровые тропы здесь отсутствовали. Относительно проще можно было сюда добраться только морем. Правда, в зависимости от погоды.

Лично осмотрев предложенный заполярный залив на восточном Мурмане, фон Баумбах нашел, что он менее всего подходит для создания там секретной базы Кригсмарине[1]. Якобы из-за недостаточной защищенности губы от морских ветров.

Однако, имея жесткий приказ Берлина, он приложил максимум усилий, чтобы выполнить поставленную задачу и все же найти подходящее место для создания заграничной базы. И, как следствие, была найдена хорошо укрытая губа на западном Мурмане, примыкавшая к южной части Мотовского залива — Большая Западная Лица. Выбор именно этого места для размещения тайной базы стал окончательным

[1] Из соображений невоенного использования район этот весьма перспективен, что подтверждается выбором Териберки «Газпромом» для размещения там современного терминала по приему и переработке газового конденсата со Штокмановского месторождения.

в решении задачи, поставленной фон Баумбаху гросс-адмиралом Редером.

Залив был полностью укрыт как от советских, так и от потенциально «вражеских» глаз сопками материка, полуостровов Средний и Рыбачий, и находился рядом с советско-финской границей. Западная Лица надежно скрывала вошедшие сюда фашистские суда и не позволяла наблюдателям Северного флота видеть, что происходит на акватории этого заполярного залива. Датский военно-морской историк Р. Стеенсен считает, что Западная Лица была выбрана нацистами прежде всего из соображений надежной скрытности от глаз советской разведки.

Итак, задача выбора места, приемлемого для создания секретной базы, была выполнена. Но было одно «но». Дело в том, что в период посещения фон Баумбахом Мурманска на Северном флоте с плановой проверкой находился и нарком ВМФ Союза ССР флагман 1 ранга Николай Кузнецов, который, как мы уже указывали выше, не особо жаловал военно-морского атташе Германии в Москве. Неожиданно для всех Н. Кузнецов, сославшись на срочные дела, свернул проверку на Севере и вернулся в Наркомат. Сегодня, зная о том, что в октябре 1939 года рыбаки и спецпереселенцы сразу двух поселков на берегу Западной Лицы были выселены в Карелию всего за одну ночь, можно предположить о нахождении в портфеле Кузнецова готового документа на создание тайной базы Кригсмарине. Неожиданное же свертывание проверки Северного флота указывает только на то, что, несмотря на молодость и малый срок нахождения в должности наркома

ВМФ, Николай Кузнецов имел ясное понимание о всевозможных последствиях за свое участие в создание тайной базы нацистов на советском Мурмане. Но так как открыто противиться опасным замыслам Сталина и Молотова он не мог, то сделал все для минимизации своего участия в подписании этого договора.

«БАЗИС-НОРД»: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Самым парадоксальным в истории создания и деятельности этой тайной базы нацистов на Кольском полуострове представляется то, что до настоящего времени ее существование, по мнению некоторых военных историков, считается, мягко говоря, спорным.

Убедить их в этом не смогло даже то, что еще в 1966 году в журнале «Revue Maritime» было весьма подробно рассказано о местоположении секретной базы, ее повседневной деятельности и о судах, приписанных к «Базис-Норд». И то, что в официальных документах Третьего рейха даже удалось отыскать координаты тайной базы: 69 градусов 25 минут северной широты, 32 градуса 26 минут восточной долготы, что действительно соответствует точке на берегу губы Большая Западная Лица.

В основу своего неверия отдельные советские историки положили тот факт, что ни в одном из официальных советских документов никогда о такой базе не говорилось. А попасть в район, где с конца 1950-х годов была создана первая база

советских подводных атомоходов, они просто не смогли. А после перестройки, видимо, уже просто не стали изменять свои убеждения. Лишь немногие мурманские краеведы, например, известный историк профессор Алексей Киселев, ранее каким-то образом «соприкоснувшиеся» с реальным существованием «Базис-Норд», только в 1990-е годы очень осторожно высказал свое мнение о ее местонахождении и деятельности. И только в 2004 году их правота подтвердилась в переведенных на русский язык мемуарах гросс-адмирала Эриха Редера. Правда, здесь бывший главнокомандующий Кригсмарине назвал «Базис-Норд» секретной базой «Полярный», что, скорее всего, указывает на неправильный перевод слова «Норд».

Для нас же главной неожиданностью во время работы над этой книгой стала находка текста телеграммы главнокомандующего Кригсмарине гросс-адмирала Э. Редера германскому послу в СССР Ф. фон Шуленбургу от 3 сентября 1940 года, где было указано следующее:

> Военный флот намеревается покинуть базу на побережье Мурмана, так как подобные базы осуществимы в Норвегии. Прошу информировать русских об этом решении и от лица правительства Рейха выразить нашу благодарность за ценную помощь. Дополнительно к официальной ноте Главнокомандующий ВМС поручает также выразить благодарность в личном письме Главнокомандующему советскими ВМС.

Казалось бы, какие еще нужны доказательства того, что база на Мурмане действительно была.

Позиция советских историков, не признающих возможность существования «Базис-Норд» на территории Советского Союза, да еще в предвоенное время, вполне объяснима, так как во главе всей этой скандальной истории вольно или невольно, но обязательно должно стоять имя Иосифа Сталина. А это нравится не всем.

Между тем, скорее всего, окончательное согласие советской стороны на создание тайной базы Кригсмарине на Кольском полуострове было получено предположительно 18 октября 1939 года, когда, по информации руководителя ФБР США Джона Э. Гувера, во Львове состоялась некая тайная встреча А. Гитлера и И. Сталина. Правда, приходится признать, что оно могло быть получено и в процессе личной переписки политических руководителей двух стран. А главное, пока приходится признать, что нам так и не удалось увидеть это соглашение воочию. Но мы надеемся, что когда-нибудь перечитаем все его пункты, в том числе и касающиеся организации тайной базы нацистов на Мурмане. Ведь косвенные подтверждения такой встречи уже известны, так, например, за сутки до встречи во Львове, то есть 17 октября 1939 года, на внеочередном докладе у Сталина

> ...присутствовали Ворошилов, Кулик, Кузнецов, Исаков... А сразу же после возвращения в Кремль состоялась беседа с В. Молотовым.

Маршалы Климент Ворошилов и Григорий Кулик, а также флагман 1 ранга Николай Кузнецов, занимали в 1939 году высшие командные

должности в Наркомате обороны СССР. Вячеслав Молотов был Наркомом иностранных дел, да еще и куратором Северного морского пути. Встреча с ними руководителя Советского государства вполне объяснима. Но зачем на беседу был приглашен флагман 2 ранга Иван Исаков, в то время возглавлявший специальную военно-морскую комиссию СССР? Предлагаем версию нашего видения.

Эта комиссия была специально создана для решения особых задач и сумела сделать очень многое в интересах национальной обороны Советского Союза. Например, благодаря ее работе уже в 1939 году Краснознаменный Балтийский флот получил от Эстонии, Литвы и Латвии военно-морские базы на балтийских островах Эзель (Саарема) и Даго (Хиума), а также балтийские порты (Палдиски), Либава (Лиепая) и Виндава (Вентспилс). Это приобретение позволило нам плотно охватить Финляндию с юга.

Кроме того, в 1939 году комиссия под руководством Исакова вела (правда, безуспешные. — *Авт.*) переговоры с правительством Североамериканских Соединенных Штатов (САСШ) о продаже Советскому Союзу технической документации на линейные корабли типа «Вашингтон» или «Северная Каролина» и оборудования для них.

Конечно, прямых доказательств, что основной темой доклада Ивана Исакова 17 октября в Кремле были варианты возможной компенсации Рейха за аренду «Базис-Норд», у нас нет. Но зато мы точно знаем, что сразу же после возвращения Сталина из Львова, то есть с 20 часов 25 минут

до полуночи 19 октября 1939 года у него состоялась беседа с Молотовым. Можно предположить, что именно во время этой встречи была сделаны наметки для размещения в Западной Лице секретной базы нацистов.

Вероятно, здесь же и появились наметки о технической помощи СССР из Германии, которая со временем превратилась в тяжелый крейсер «Лютцов», «юнкерсы» и «мессершмитты», броню для суперлинкоров «Советский Союз», плавучие краны «Демаг» (способных устанавливать в башни корабельные и береговые орудия крупного калибра). Но при этом нацисты не без тайного умысла отказались продать нам почти готовый тяжелый крейсер «Зейдлиц» (однотипный с «Лютцовом».— *Авт.*), который, в первую очередь, привлек внимание советских кораблестроителей во время посещения судостроительных заводов рейха. Кстати, чтобы скрыть факт передачи тяжелого крейсера «Лютцов» Советскому Союзу, броненосец, который под именем «Дойчланд» осенью 1939 года успешно крейсировал в Северной Атлантике, принял имя переданного СССР крейсера. А имя «Дойчланд» было передано некоему строящемуся авианосцу, которого в отличие от авианосцев «Граф Цеппелин» и «Петер Штрассер» в 1945 году советские солдаты так и не увидели. Приобретенный нами тяжелый крейсер обошелся советской казне в 10 655 миллионов рейхсмарок (около 116 миллионов рублей золотом).

Но «Лютцов» так и не стал действительно боевым кораблем. Спущенный на воду 1 июля 1939 года, он был продан Советскому Союзу с серьезными конструктивными дефектами.

Начиная с июня 1940 года, немецкие кораблестроители из «Бюро Л» приступили к его достройке в акватории Балтийского судостроительного завода (№ 189) в Ленинграде. Управление кораблестроения Наркомата ВМФ считало, что «Лютцов» (в Ленинграде он стал крейсером проекта 83 и был переименован в «Петропавловск». — *Авт.*) — это весьма ценное приобретение, представляющее большой интерес для наших кораблестроителей. Но даже после начала Великой Отечественной войны он был использован только как несамоходная батарея, способная вести стрельбы из двух двухорудийных 203-миллиметровых башен. При этом в носовой башне уже на 22-м выстреле разорвало ствол одного из орудий. Так можно ли подобный корабль назвать действительно боевым и ценным приобретением для нашей кораблестроительной промышленности? Более того, завершение постройки купленного корабля целиком зависело от поставок механизмов и вооружения из Германии. В июне 1941 года готовность «Петропавловска» составляла около 51% от полной готовности к ходовым испытаниям (по другим данным — около 70%. — *Авт.*). Часть вооружения, в том числе все 105-миллиметровые установки и большая часть 37-миллиметровых автоматов, а также некоторые механизмы и агрегаты главных машин даже не поступили в СССР. А к 22 июня германские специалисты свернули работы и срочно убыли в Германию.

Но не стоит считать, что только недостроенный крейсер стал основой для расчета за секретную базу на Кольском полуострове. Вот как в 1991 году об этом рассказал журнал «Вопросы истории»:

К кредитному соглашению (19 августа1939 года) были приложены три закрытых товарных списка: А — советские заказы на кредит, Б — заказы в течение двух лет в обмен за поставки из СССР зерна и промышленного сырья, В — объем советских поставок Германии зерна и сырья в течение тех же двух лет на сумму 180 миллионов рейхсмарок.

В счет кредита по списку А (машины и оборудование) СССР сделал заказ на 201 миллион рейхсмарок: рыболовные траулеры, морские буксиры, машины, станки разного назначения, промышленное оборудование, измерительные и оптические приборы. До 21 июня 1941 года Германия выполнила заказов лишь на 24 процента. Советский Союз получил: металлорежущих и других видов станков 280 (вместо 1182), турбин 6 (вместо 7), прессов 27 (вместо 113), компрессоров 31 (вместо 124), экскаваторов 7 (вместо 80), локомобилей 24 (вместо 42).

Полностью были сорваны поставки в Советский Союз плавучих судоремонтных мастерских, рыболовных траулеров, буксиров, прокатных станков, мостовых кранов. Удовлетворительно были выполнены только обязательства по поставкам оптических и контрольно-измерительных приборов.

По списку Б Советский Союз в первый договорный год заказал промышленной продукции на 129 миллионов рейхсмарок. На 21 июня 1941 года Германия поставила промышленных изделий на 60%. СССР получил из Германии: на 32,1 миллиона рейхсмарок разного рода машин и оборудования, на 12,1 миллиона рейхсмарок дюралюминия, 4639 тонн канатной проволоки, 6147 тонн железной и стальной ленты, 4008 тонн тонкого листа, 708 тонн оцинкованной проволоки. На 2 миллиона рейхсмарок было поставлено спецоборудования: оптические приборы для авиации, ВМФ, уникальное лабораторное оборудование для военной промышленности. В полном объеме были выполнены советские заказы на дюралюминий и остродефицитные

металлы и металлоизделия. В плане укрепления обороноспособности Советского Союза большую ценность представляли поставки из Германии металлорежущих и других станков, заказы на которые германская сторона выполнила на 71,4 процента. Это дало возможность оснастить десятки заводов оборонной промышленности новейшими станками, в том числе уникальными — для расточки орудийных стволов, обработки крупных гребных валов для ВМФ.

По списку В было получено германских заказов на сумму 165,2 миллиона рейхсмарок.

За предоставление Германией некоторых видов вооружения, новейших машин, станков, промышленного оборудования и некоторых видов стратегического сырья Советский Союз расплачивался экспортом в Германию сельскохозяйственной продукции, нефтепродуктов, лесоматериалов, пушнины, промышленного сырья и цветных металлов. В количественном отношении эти поставки составляли: хлопка 12,1 тысячи тонн (на 9,6 миллиона рейхсмарок), нефтепродуктов — 61,1 тысячи тонн (в том числе бензина — 7,3, газойля — 16,5, смазочных масел — 34,0), бензола — 2,0 тысячи тонн, марганцевой руды — 69,6 тысячи тонн, платины — 292 килограмма, пушнины на 10 миллионов рейхсмарок.

С начала октября 1939 по 10 февраля 1940 года шли официальные переговоры советской делегации наркома внешней торговли СССР Микояна с германской экономической делегацией во главе с чиновником министерства экономики Германии Риттером. Вручая списки, Микоян подчеркнул, что советское правительство особое значение придает принятию и исполнению заказов на поставку СССР крейсеров, орудийных башен для военных кораблей и береговой обороны, небольших комплектов отдельных видов полевой и зенитной артиллерии с полными комплектами боезапасов, основных новейших марок самолетов-бомбардировщиков и истребителей, оптических прицелов

и дальномеров для морской и полевой артиллерии, оборудования для военных морских портов.

Но вернемся к нашей теме. Получение некой компенсации за оказание столь же некой «государственной помощи» прямо указывает, что Иосиф Сталин (а позднее и Вячеслав Молотов) был хорошо подготовлен к беседе с Адольфом Гитлером и примерно знал цену за развертывание тайной базы на Мурмане. А возможно, они даже предварительно проговорили этот вопрос заблаговременно.

Только в этом случае не вызывает удивление, что еще 16 октября 1939 года гросс-адмирал Редер в присутствии генерал-полковника Йодля доложил фюреру об исключительном значении предоставленного русскими на Кольском полуострове пункта «Базис-Норд». А 23 февраля 1940 года, в присутствии генералов Кейтеля и Йодля, он даже предложил фюреру превратить «Базис-Норд» в главный плацдарм для подготовки захвата Нарвика. Вряд ли такое предложение могло быть представлено на утверждение главнокомандующему вооруженными силами воюющего государства, если бы такая база была «призраком». Хотя бы, повторюсь, уже из-за того, что неожиданно для рыбаков колхоза «Коминтерн» (созданного из обрусевших финнов в Западной Лице), проживавших в поселках Большая Западная Лица и Большая Лица, всего за одну ночь их вывезли в Карелию. Туда же срочным этапом были вывезены и спецпереселенцы, проживающие здесь же. И это бесспорные исторические факты.

В тот день принудительное выселение не коснулось только жителей третьего небольшого колхозного поселка в губе Малая Лица, расположенного у выхода в Мотовский залив. И это исторический факт, да еще и вполне объяснимый. Уважаемые противники существования на Кольском полуострове тайной базы нацистов, позвольте задать вопрос:

В чем различие между жителями трех поселков колхоза «Коминтерн»?

Может быть, в том, что в системе организации «Базис-Норд» поселку Малая Лица была отведена роль естественной маскировки тайной базы, если в Мотовский залив случайно зайдет какое-либо иностранное или советское судно. Правда, через год, в июле 1940 года, заменили жителей и в поселке Малая Лица. Все коренное население посадили на пароход и отправили до Мурманска, а затем по железной дороге увезли в Карелию. А в их домах уже через неделю поселились русские рыбаки, доставленные сюда с восточной части Мурмана. Не слишком ли странные переселения семей простых рыбаков в районе, избранном капитан-цур-зее фон Баумбахом для тайной базы нацистов? Попробуйте ответить на этот вопрос сами!

Тем более что вскоре на западнолицком побережье началось активное строительство причалов, ремонтных мастерских, складов снабжения и хранилищ для жидкого топлива. Здесь же началось строительство аэродрома с необычной для советских аэродромов тех лет взлетно-посадочной полосой с металлическим покрытием. Первоначально это строительство вели

советские специалисты из 95-го строительного участка Мурманского отделения ЭПРОН и заключенные из соседних с Мурманском спецлагерей НКВД. Но дальнейшими строительными работами в Западной Лице занялись только немцы. Для того, чтобы вырубать в заполярных скалах глубокие и длинные штольни, они использовали направленные взрывы и новейший пневмоинструмент, тогда малоизвестные в СССР. Все строительные материалы и техника доставлялись из рейха на германских транспортах прямо в Западную Лицу и без предъявления советской стороне. При этом каждое построенное под скалами сооружение и входы в них тщательно маскировались. Строительные работы велись такими бешеными темпами, что уже к концу 1939 года в «Базис-Норд», кроме грузовых немецких судов, которыми доставлялись строительные материалы, стали заходить и немецкие подводные лодки. Кстати, можно особо указать, что работы по превращению совершенно дикой и заброшенной губы в современную военно-морскую базу делались весьма квалифицированно и на высочайшем техническом уровне. Подтверждение этому мы можем найти в некоторых еще сохранившихся капитальных сооружениях у здешнего поселка Заозерск. Некоторые из них и сегодня готовы для использования по предназначению.

Общее руководство базой было возложено на Административное управление Кригсмарине. С декабря 1939 года по апрель 1940 года старшим морским начальником в базе был капитан-цур-зее Нишлаг. С июля 1940 года командование над тайной базой на Мурмане принял

корветтен-капитан Гаусгофер, который тогда был командиром корабля снабжения «Фениция». Несколько позже мы еще встретимся с последним непосредственно на акватории самой базы, когда будем рассказывать о появлении в Мурманске странного походного попутчика капитан-цур-зее Роберта Эйссена, а именно — некоего господина Крепша.

Особо следует указать на то, что наличие на Мурмане нацистской «Базис-Норд» чуть было не обернулось для СССР весьма серьезными проблемами.

Это связано с тем, что такая крупная ВМБ, да еще в период уже начавшейся Второй мировой войны, не могла долго оставаться в тени. Уже в феврале 1940 года, после захвата в Атлантике нескольких нацистских судов, ранее бывавших в Западной Лице, англичане узнали о ее существовании. И эта новость едва не вызвала обострения международных отношений у СССР с Великобританией и Францией, которые давно подозревали, что русские не соблюдают нейтралитета и стали тайным союзником Третьего рейха во Второй мировой войне.

В Лондоне и Париже стали активно искать повод для развязывания военных действий против Москвы. Таковым чуть было не стала советско-финская война, которая, как известно, началась 30 ноября 1939 года.

Европейские союзники даже решили высадить 50-тысячный морской десант на Кольском полуострове. От Франции в состав десантного корпуса вошли две бригады альпийских стрелков и два батальона Иностранного легиона, а от

Великобритании — 24-я гвардейская бригада и лыжный батальон войск специального назначения (шотландские гвардейцы). Для создания большей неразберихи в первую волну десанта предлагалось включить бригаду подгальских стрелков (созданную во Франции из польских эмигрантов), которую изначально планировали направить на помощь Финляндии.

С целью достижения большей внезапности при высадке десанта планировалось задействовать бывшие польские эсминцы, которые по силуэту сильно напоминали эскадренные миноносцы типа «Стремительный», входившие в состав Северного флота, а передовые подразделения высадки одеть в красноармейскую форму. И угроза высадки англо-французского десанта была настолько реальной, что в январе 1940 года североморские корабли выставили между норвежским портом Варде и полуостровом Рыбачий минное заграждение из 370 мин.

Однако военные эксперты союзников слишком долго изучали вопрос: «Куда конкретно высаживать десант: в Мурманск, Петсамо (занятый 1 декабря 1939 года советскими войсками) или же в Нарвик?».

Когда в марте 1940 года окончательное решение все же было принято, и началась подготовка операции под кодовым номером «Р4», исчез основной повод для развязывания военных действий против СССР, то есть закончилась советско-финская война. Правда, через месяц англо-французский десант все же принял участие в боях, но только уже на территории Норвегии.

А через полгода была ликвидирована и «Базис-Норд». Причины столь неожиданной ликвидации требуют некоторых дополнительных пояснений. Дело в том, что до 1990-х годов многие советские и военные историки считали, что главной причиной отказа нацистов от использования тайной базы на Мурмане стал захват Германией баз и портов на побережье Норвегии. В основном они правы. Но у гросс-адмирала Э. Редера были и более веские причины для ликвидации «Базис-Норд».

Дело в том, что в ОКМ стало известно о неожиданном для немцев развертывании в западной и восточной частях Мотовского залива батарей 104-го пушечно-артиллерийского полка. Вход и выход как из Мотовского залива, так и из Западной Лицы, были взяты Северным флотом под надежный контроль, что, естественно, совершено не устраивало германскую сторону. Однако, так как в недрах Генштаба Третьего рейха уже шла активная подготовка плана нападения на Советский Союз, то в ОКМ посчитали необходимым не ликвидировать уже обустроенную военную базу, а законсервировать ее до лучших времен. При этом, пока по неизвестной причине они были уверены, что русские после ухода германских «друзей» досматривать «ликвидированную» базу не будут. И оказались правы.

После ухода нацистов из Западной Лицы даже компетентные органы не стали осматривать бывшую «Базис-Норд». Только начавшаяся Великая Отечественная война показала, как же мы были не правы!

Летом 1941 года командование Северного флота и 14-й армии, защищавших Мурманское

направление, узнало, что на складах бывшей тайной базы нацистов находилось более 150 единиц различной автотракторной техники, а также многотонные запасы взрывчатки и консервированного продовольствия. Скорее всего они предназначались для фашистских горных стрелков и финских егерей, собиравшихся молниеносным ударом захватить Кольский полуостров и отрезать СССР от Арктики и Севморпути. Все раскрылось 3 июля 1941 года, когда фашистский горный батальон по мелководью скрытно форсировал реку Большая Западная Лица и проник в район бывшей «Базис-Норд». Уже обосновавшись здесь, немцы неосторожно обстреляли нашу стрелковую роту, беспечно идущую к линии фронта. Тем самым и подписали себе смертный приговор.

Понимая всю опасность этого прорыва, советское командование решило высадить морской десант в собственном тылу — в районе губы Нерпичья. Что и было сделано 6 июля 1941 года. Перебив прорвавшихся фашистских горных стрелков, советские десантники перегнали в распоряжение наших войск более 100 грузовых автомобилей и тракторов. Часть автотехники и склад с взрывчаткой были уничтожены. Продовольственные склады жечь не стали. В принципе, это было правильное решение, так как еще до глубокой осени 1941 года солдаты сразу двух советских дивизий постоянно пополняли здесь запасы продовольствия. Но все это случится гораздо позднее.

А пока вернемся к вопросам, связанным с подготовкой экспедиции Р. Эйссена.

Кстати, есть еще один исторический факт, который одновременно относится к захвату немцами норвежского Нарвика и переходу «Комет» по Севморпути.

Этот эпизод в истории тайной базы нацистов до сих пор вызывает жаркие споры у военно-морских историков. Постараемся в меру наших возможностей внести свою лепту в разрешение их споров.

Прежде всего здесь целесообразно указать на то, что подготовка нацистов к захвату Норвегии не была тайной для Москвы. Об этом свидетельствует телеграмма «второго» руководителя СССР В. Молотова, отправленная в Берлин через Ф. фон Шуленбурга, которая подтвердила «полное понимание немецкого образа действий» и пожелание успехов германскому оружию.

Первое предложение о нападении на Норвегию поступило от гросс-адмирала Эриха Редера, который, опираясь на доклады адмиралов Вильгельма Канариса (начальник разведывательного управления военного министерства) и Рольфа Карлса (начальника военно-морского командования восточного района), а также на опыт Первой мировой войны, еще 10 октября 1939 года привлек внимание верховного главнокомандующего Вермахта, что Германия сможет вести войну в океане более успешно, если будет иметь свои базы в Норвегии. Но только в феврале 1940 года заработал «малый рабочий штаб» Вермахта по изучению возможностей вторжения в Норвегию.

Хорошо известно, что одним из самых трудных вопросов при планировании операции по

захвату фашистскими войсками Норвегии и Дании, получившей название «Везерюбунг» («Учения на Везере»), стало обеспечение топливом отряда эскадренных миноносцев, назначенного для захвата Нарвика. Этот район Норвегии был недосягаем для самолетов Люфтваффе, способных, в случае необходимости, прикрыть высадку морского десанта с воздуха,

Штурмовой отряд состоял из 10 эскадренных миноносцев из 2-й флотилии Кригсмарине под общим командованием капитан-цур-зее Фридриха Бонте (флагман — эсминец «Вильгельм Хайдкамп»). И первоначально все шло по заготовленному плану.

20 января 1940 года нацистский танкер-снабженец «Ян Веллем» вышел в Атлантику из «Базис-Норд». Он имел на борту трехмесячный запас продовольствия для тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер», проводившего разведку в районе архипелага Шпицберген, и четырехмесячный запас продовольствия для действовавших в Северной Атлантике подводных лодок. 8 апреля, по плану операции «Везерюбунг», океанский снабженец по пути в Мурманск вошел в порт Нарвик якобы для пополнения запаса топлива. При этом норвежские власти были крайне удивлены большому количеству продовольствия, находящемуся в его трюмах. Когда фашистские эскадренные миноносцы из отряда Бонте стали осторожно входить на внешний рейд Нарвика, с борта «Яна Веллема» светом и сигналами радионаведения им был указан самый безопасный путь. Когда при входе в бухту немецкие эсминцы потопили оба дозорных норвежских броненосца

береговой обороны, стоящих на внешнем рейде, а горные стрелки ворвались на улицы Нарвика, выяснилось, что из трех спланированных танкеров авангардной эскадры лишь «Ян Веллем» сможет частично восполнить их запасы топлива. Остальные нацистские танкеры, спешившие к Нарвику, были перехвачены английскими дозорными судами в Северном море. И, как следствие этого захвата, — гибель доброй половины всех фашистских эсминцев в Нарвикской бухте только из-за отсутствия топлива.

Ведь через сутки после успешного захвата Нарвика гитлеровцы были атакованы 2-й флотилией, но уже английских эсминцев, под командованием командира Бернарда А. В. Уорбэртона-Ли, а еще через двое суток — большой группой английских эсминцев во главе с английским линкором «Уорспайт». После ожесточенного сопротивления все германские эсминцы были потоплены, а спасшиеся с них моряки пополнили ряды оборонявшихся горных стрелков. «Ян Веллем» также далеко не ушел. 13 апреля 1940 года после передачи остатков топлива уцелевшим эсминцам он был атакован англичанами и выбросился на берег у входа в Уфот-фиорд, где пролежал до 1950-х годов. Сегодня в Осло в городском Музее вооруженных сил Норвегии можно увидеть специальную реконструкцию, рассказывающую о разгроме отряда Бонте. И одной из центральных моделей здесь является макет танкера-снабженца «Яна Веллема», который долгое время был приписан к «призрачной» тайной базе нацистов на Кольском полуострове. Уже этот эпизод из фашистских «Учений на Везере» в какой-

то мере может показать роль, которую в те дни играла «мифическая» «Базис-Норд».

Для СССР успех гитлеровцев в норвежской операции принес лишь одни минусы. И в первую очередь, из-за... той же тайной базы на Мурмане.

Уже 14 апреля 1940 года советскому официозу — газете «Правда» — пришлось опровергать сообщения британской газеты «Daily Telegraph and Morning post» («Дэйли Телеграф энд Морнинг Пост») и литовской «Lietuvos Aidas» («Лиетувос айдас»), которые на весь мир объявили, что в Нарвик немецкие десантные части были доставлены из Мурманска, где они будто бы находились до начала операции. Были подобные сообщения также и в некоторых американских газетах.

Но вернемся к арктической дороге в адмиралы Роберта Эйссена.

Подготовка экспедиции по Севморпути

Вполне естественно, что подготовка столь ответственного для моряков Кригсмарине плавания началась с тщательного подбора наиболее подходящего судна. Ведь готовилась первая германская экспедиция по морям Северного морского пути.

Еще находясь в Мурманске, фрегаттен-капитан фон Баумбах начал присматриваться к тем немецким судам, которые в это время укрылись в Мурманском порту. Это косвенно указывает на то, что он знал многие подробности готовящегося похода и понимал всю меру ответственности за его успех.

Во время работы над книгой нам удалось найти в Фундаментальной военно-научной библиотеке Главного штаба ВМФ оригинал переводной статьи шведского военного историка Ю. Данквардта «Немецкие вспомогательные крейсера Второй мировой войны», которая увидела свет в Центральном научно-переводном бюро ВМФ еще в 1959 году. Отдельным разделом здесь приведен материал о снаряжении вспомогательных крейсеров Кригсмарине, который автор подготовил еще в военные годы после ознакомления с организацией отбора и переоборудования

германских торговых судов, назначенных для выполнения океанских рейдерских операций.

Для проведения океанских рейдов отбирались самые современные и быстроходные транспорты, грузоподъемностью от 4000 до 9000 бруттотонн. Затем их переоборудовали для длительного пребывания в море. Как правило, вооружение состояло из артиллерии среднего калибра — 150-миллиметровой, легкой артиллерии — 75-миллиметровой и 37-миллиметровой и зенитной. Почти все вооружение было скрыто за откидными орудийными портами, подъемными люками или какой-либо другой маскировкой на палубе корабля. Артиллерия среднего калибра была снабжена дальномерами и приборами управления огнем. Кроме артиллерии, на кораблях устанавливались торпедные аппараты и сбрасыватели мин.

Внутри корпуса также производились большие изменения: наиболее чувствительные механизмы и мостики защищались противоосколочной броней; устанавливались большие нефтеналивные цистерны для дизельного топлива; трюмы пополнялись всякого рода запасами; отделывались помещения для размещения спасенных судовых команд. На корабле имелись фальшивые дымовые трубы, мачты и детали мостиков для быстрой смены внешнего вида корабля.

Радиоаппаратура современного типа обеспечивала рейдерам надежную связь с Германией. В случае необходимости вспомогательные крейсеры могли получать дополнительное снабжение со специально оборудованных для этой цели крупных и быстроходных судов, специально посылаемых в районы деятельности рейдеров.

На больших вспомогательных крейсерах были гидросамолеты для разведки, которые прятались в грузовых трюмах и спускались на воду с помощью крана, а после полета таким же образом поднимались на палубу.

Кроме собственного экипажа, на борту вспомогательного крейсера находились несколько призовых команд, которые должны были вести в свои порты призовые суда.

Но так было в Германии, здесь же, в Мурманске, фрегаттен-капитан фон Баумбах проявил похвальную инициативу, так как в случае отыскания еще в Кольском заливе подходящего судна и дооборудования его на мурманском судоремонтном заводе сроки подготовки экспедиции можно было значительно сократить. Первоначально он нашел, казалось, вполне подходящее судно.

Это было быстроходное судно-банановоз «Иллер», который до войны использовался на линии Азорские острова — Бремен. С осени 1939 года вместе с другими фашистскими судами «Иллер» укрылся от английских кораблей в Кольском заливе в ожидании удобного момента для возвращения в Германию. По данным все того же Р. Стеенсена, «Иллер» не только стоял в Кольском заливе, но еще и заходил на рейд «Базис-Норд».

Занимаясь этими вопросами, фон Баумбах внимательно ознакомился с судоремонтными возможностями Мурманска, так как для подготовки к плаванию во льдах Арктики, и тем более для превращения «Иллера» в боевой рейдер, требовалось провести значительный объем специализированных судоремонтных работ. Однако после этого ознакомления фон Баумбаху пришлось доложить руководству, что работы, которые способны выполнить советские судоремонтники, абсолютно не отвечают немецким требованиям ни по качеству, ни по техническому

уровню их использования, не говоря уже об объемах и возможных сроках исполнения.

Получив подобное сообщение, командование Кригсмарине вынуждено было срочно искать нужное судно, но уже в Германии. Таковым стало грузовое судно «Эмс», которое, как и «Иллер», принадлежало компании «Северо-Германский Ллойд». Будущий рейдер был построен на верфи «Дешимаг» в 1937 году. Его стандартное водоизмещение составляло 7,5 тысячи тонны, длина 115,5 метра, ширина 15,3 метра, осадка 6,5 метра. Максимальная скорость хода, которые выдавали дизели «Эмса», достигала 14 узлов. При экономичном режиме работы и скорости 9 узлов судовой запас топлива (2485 тонн. — *Авт.*) позволял без дополнительной заправки пройти до 60 тысяч миль. А без использования опреснительных установок дальность возможного плавания будущего рейдера возрастала уже до 70 тысяч миль.

В объяснениях об этой замене, данных советской стороне, указывалось на то, что «Эмс» имеет существенно более прочный корпус, чем «Иллер». Правда, спустя много лет стало ясно, что прочность корпуса была не основной причиной выбора более крупного судна для экспедиции. Замена судна была связана также с существенной разницей в грузоподъемности и, особенно, в численности экипажей этих судов. Если о роли грузоподъемности в этом выборе мы можем только догадываться, так как не знаем подробный список грузов, которыми были заполнены трюмы «Эмса», то о роли численности экипажа можем кое-что сообщить.

Так, на банановозе в составе экипажа было всего 35 моряков, а в составе экипажа «Эмса» — 274 человека.

В случае необходимости иметь на борту переходящего по Севморпути судна «спецпассажиров», которых надо незаметно доставить куда-то в Арктику, скрыть их от советских лоцманов на борту «Иллера» было бы невозможно (не говоря о сложностях с их размещением на корабле. — *Авт.*). Иное дело судно, в корабельных помещениях которого можно свободно разместить до 300 человек. Здесь достаточно большее количество любых «спецпассажиров» могло бы легко затеряться среди команды, а в нужный момент и в нужном месте незаметно сойти с борта «Эмса», чтобы заняться здесь делом, ради которого абвер направил их в арктические районы!

Практика подобной доставки нацистских «специалистов» в Арктику была хорошо отработана германской разведкой еще в июне 1939 года, когда такие группы, обычно называемые «научными сотрудниками ленинградского Арктического института», приходили на наших судах в Карское море. Были ли среди них офицеры фашистской военно-морской разведки, гадать не стоит, так как обычно этих «исследователей» высаживали на островах архипелага Норденшельда и шхер Минина, то есть именно там, где в военные годы наиболее уверенно и активно действовали подводные «волчьи стаи» Деница. К сожалению, только после окончания войны наши компетентные органы обратили внимание на то, что места высадки этих «научных» групп почти всегда совпадали с теми районами,

которые германские специалисты начали тщательно изучать еще в 1931 году во время полета дирижабля «Граф Цеппелин».

Из вышесказанного следует достаточно печальный вывод — районы скрытного базирования «волчьих стай» в Карском море немцы основательно готовили еще задолго до начала войны с СССР.

Далее все проходило с чисто немецкой педантичностью, действительно, как по мановению волшебной палочки: из списков торговых судов Третьего рейха навсегда исчезает «Эмс», а у одного из причалов гамбургского судостроительного завода «Ховальдтсверке» в декабре 1939 года встало на переоборудование некое «Судно № 45».

В весьма сжатые сроки немецкие судоремонтники сумели из простой железной коробки, обычного транспорта, соорудить первоклассный рейдер, предназначенный не только для активной охоты за вражескими судами в различных районах Мирового океана, но и для ведения разносторонней разведывательной деятельности на море (кстати, последнее стало известно только после окончания войны). Все работы по переоборудованию были закончены в июне 1940 года, и бывший «Эмс» перешел в некогда польский порт Гдыня, который после сентября 1939 года был переименован немцами в порт Готенхафен.

Но это уже был совершенно другой корабль, так как в процессе переоборудования на борту «Судна № 45» было установлено шесть торпедных аппаратов, шесть 150-миллиметровых орудий SKL/45 и шесть зенитных орудий и автоматов SKL/83 и SKL/65. Все это хозяйство было искусно

замаскировано и укрыто специальными откидными щитами. Здесь же, на верфи, было изготовлено много приспособлений, позволявших существенно изменять силуэт рейдера за счет изменения высоты матч, формы и высоты дымовой трубы, количества и высоты грузовых стрел. Все это имущество использовалось на «Судне № 45», чтобы океанский оборотень мог многократно менять свое обличье и даже силуэт. Не удивительно, что новый морской разбойник выглядел волне мирным торговым судном. В специально сооруженном судовом ангаре был укрыт гидросамолет типа «Арадо-196А1», который позволял рейдеру вести дальнюю разведку в море, в том числе и ледовую. На борту также имелся специальный быстроходный катер, предназначавшийся для скрытного минирования вражеских акваторий. Его эхолот и гирокомпас во многих отношениях превосходили по своей точности приборы, установленные на наших судах.

Официально в состав Кригсмарине новый рейдер был включен 2 июня 1940 года. В этот день он находился у причала внутренней гавани порта Готенхафен.

Порт Готенхафен расположен в средней части Гданьского залива (Балтийское море), до сентября 1939 года принадлежал Польше и именовался портом Гдыня. После окончания Второй мировой войны вновь был переименован в Гдыню.

По данным на июль 1940 года, он состоял из трех частей: военной, внешней и внутренней гаваней. Военная гавань, имеющая глубину 8 метров, представляла собой небольшой бассейн в северном углу внешней гавани у северного мола. Она могла обслуживать легкие силы (лидеры, эскадренные

миноносцы и подводные лодки); для легких крейсеров вход возможен, но стоянка слишком тесна.

Торговый порт состоял из внешней и внутренней гаваней. К внутренней гавани проложен портовый канал, у западного конца которого построен большой судостроительный завод.

У минного причала военного порта Готенхафен на борт рейдера был принято полторы тысячи 150-миллиметровых и до шестнадцати тысяч 37-миллиметровых и 20-миллиметровых артиллерийских снарядов и 24 торпеды, а также 400 якорных мин, количество которых заметно превышало нормы загрузки даже более крупных рейдеров. Запас топлива позволял выполнить переход по Севморпути без дозаправки. Запасы продовольствия и снаряжения принимались из расчета автономного плавания длительностью не менее 1 года, причем с учетом нахождения рейдера как в арктических, так и тропических водах. При погрузке не были забыты сани, меховая одежда, лыжи, тропическая форма, сетки от москитов и даже различные безделушки, предназначенные для подарков туземцам, обитающих на далеких арктических и тропических островах. Вообще, что еще было погружено в трюмы судна, до сих пор неизвестно. В принципе, там могло быть все, что угодно. И если когда-нибудь в архивах Рейха удастся отыскать коносамент загрузки рейдера, то мы сможем узнать очень много интересных подробностей об особенностях этого рейса по Севморпути. Именно таким стал шестой по счету океанский рейдер Кригсмарине, включенный в состав первой волны нацистских вспомогательных рейдеров под именем «Комет».

По данным указанной выше статьи А. Черепкова в соответствии с официальной справкой, составленной для Главного транспортного управления (ГТУ) НКВД Союза ССР, это был:

> Германский пароход «Комет» — вспомогательный крейсер — по-вахтенному, команда из 200 человек, труба переделанная, борта двойные, командный мостик бронированный. Везет: артиллерийские снаряды, торпеды для подлодок, самолеты — части. Вооружен, но вооружение спрятано в трюмах. Водоизмещение судна 6–7 тысяч тонн. Оборудован всеми последними навигационными приборами. Его эхолот, его гирокомпас во многих отношениях превосходят по своей точности приборы, установленные на наших судах. Имеет прекрасно оборудованную мощную радиостанцию. Круглые сутки одновременно, не снимая наушников, сидят 6 радистов. Седьмой человек из радистов не слушает сам, он имеет чин офицера. Мощность передатчика обеспечивает прямую радиосвязь с Берлином.

К сожалению, сам факт столь специфического переоборудования «Эмса», и особенно уникальнейшая подготовка его к арктическому плаванию, почему-то не насторожила соответствующие спецслужбы СССР. 3 июля 1940 года в сопровождении двух тральщиков «Комет» вышел из порта Готенхафен и направился к норвежскому порту Берген. Особенно филигранно был подобран экипаж рейдера. Поэтому прежде, чем начать рассказ о походе «Комета», давайте ознакомимся с особенностями подбора его команды.

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЁ!

Хорошо известно, что на должности командиров рейдеров кадровики ОКМ обычно подбирали специалистов, отлично подготовленных профессионально и лично преданных фюреру. Но при подборе командира вспомогательного рейдера, идущего в Арктику, эти требования были еще более ужесточены. Правда, вызывает некоторое удивление то, что командиром «Комета» был назначен фрегаттен-капитан Кептель, который, судя по справке лоцманов, составленной для НКВД, был явно не из «команды» матерых разведчиков, буквально напичкавшими экипаж судна. Судите сами — в справке указывается, что:

> Это был типичный капитан торгового судна, который хорошо знает арктические условия, плавал в Гренландии в ледовых условиях. Стаж работы — 30 лет. В беседе показал себя компетентным ледовым капитаном в смысле сигналов, интервалов, задних ходов и прочее.

Правда, далее в справке обращалось внимание на то, что тяжелые условия перехода сказались на нем — «командир крейсера на всем пути следования довольно сильно злоупотреблял

спиртными напитками, причем был довольно нервным, в особенности в конце нашего пребывания. Свое нервное состояние вымещал на подчиненных ему офицерах, набрасывался на них из-за малейшего пустяка с криком, доходящим порой до кулачной угрозы».

Нам кажется, что причина такого поведения совершенно в ином: старый ледовый капитан понял, в какую авантюру его втянули нацисты. Более того, ведь капитан на любом судне — это абсолютный хозяин, и таковы незыблемые морские традиции. А ведь безусловно главным на «Комете» был не фрегаттен-капитан Кептель, а капитан-цур-зее Роберт Эйссен, должностные обязанности которого должны были ограничиваться только рамками начальника арктической экспедиции. Но на «Комете» с самого начала и до конца плавания все было ровно наоборот.

Роберт Эйссен начал свой служебный путь в Кайзеровском флоте Германии еще в 1914 году, когда в звании младшего лейтенанта служил на легком крейсере «Карлсруэ». Через год произошло его первое знакомство с приарктическими регионами, в том числе и с Баренцевым морем, когда он как вахтенный офицер вспомогательного крейсера «Метеор» принимал участие в боевых походах к берегам Мурмана. В те дни против русских и британских судов на Белом и Баренцевом морях действовали германские вспомогательные крейсеры «Метеор», «Берлин», «Гроссер-Курфюрст». Их обеспечение топливом осуществлялось австрийским транспортом, который укрывался где-то у Новой Земли. А на беломорском острове Поной кайзеровские моряки создали склад морских мин для

их установки на Баренцевом и Белом морях. Как известно, этот склад внес существенный вклад в морскую войну на Русском Севере, особенно на Белом море, где в 1916–1917 годах на этих минах подорвалось более 20 английских, норвежских и русских транспортов. Кстати, есть основание полагать, что Р. Эйссен был среди инициаторов и разработчиков схемы минного заграждения в горле Белого моря, которая едва не сорвала планы движения союзных конвоев в Архангельск. Возможно, тогда же он участвовал в разработке планов деятельности на нашем Севере и кайзеровских субмарин.

Одна из них (U-196. — *Авт.*), базировавшаяся на тайной новоземельской базе, даже заходила в Кольский залив и из бортовых орудий обстреляла город Александровск (ныне Полярный).

В сентябре 1916 года другая подлодка с этой же новоземельской базы за один поход потопила 2 норвежских судна («Дания» и «Кнут Гильде». — *Авт.*) и 1 английский транспорт, следовавшие из Архангельска к Британским островам. Так что, скорее всего, Р. Эйссен еще в годы Первой мировой войны имел возможность познакомиться с организованными на Лофотенских островах или на Русском Севере тайными базами Кайзеровского флота. Несколько забегая вперед, мы даже можем допустить, что именно Р. Эйссен был единственным человеком на борту рейдера «Комет», который мог точно знать местоположение этой тайной базы еще Кайзеровского флота, законсервированной немцами в годы Первой мировой войны. Если это так, то тогда несложно объяснить «увлечение» Р. Эйссена организацией

высадки «шуточных десантов» по пути следования рейдера по трассе Севморпути, о которых мы еще расскажем.

Но прежде приведем короткий рассказ Роберта Эйссена все в той же «Хамбургер Фремденблат».

> Меня и раньше занимал вопрос Северного морского пути, и мне было известно, что в период с июня по сентябрь Советы проводят суда в обоих направлениях.
>
> А почему бы и немецкому судну не совершить такую же попытку? Работа в ледовых условиях для меня не была чем-то новым, поскольку в предвоенные годы я бороздил воды на гидрографическом исследовательском судне «Метеор» у берегов Исландии и Гренландии, когда льда там было также достаточно.

К сожалению, тема морской войны на Русском Севере в 1915–1918 годах нашими историками почти не изучена, хотя мы уверены, что некоторые результаты активной деятельности еще Кайзеровского флота были достаточно плодотворно использованы нацистами во время войны фашистской Германии с СССР. Однако вернемся к Р. Эйссену.

В период послевоенного «версальского» застоя Р. Эйссену удалось активно продолжить свою службу на германском военном флоте все на том же «Метеоре».

Именно этим объясняется то, что совершенно неожиданно для многих своих коллег в 1920-е годы Р. Эйссен становится известным специалистом в области мировой арктической гидрологии. Сначала в должности старшего офицера,

а затем и командира «Метеора», он занимался гидрографическими исследованиями в южной части Атлантического океана.

Свой корабль он знал досконально, ведь пришел сюда сразу же после его постройки на Данцигской судостроительной верфи. «Метеор» вошел в состав Кайзеровского флота в январе 1915 года как гидрографическое судно специального назначения. Этим же летом новый гидрограф, имевший скорость хода 14 узлов, был вооружен двумя малокалиберными артиллерийскими орудиями и сразу же направлен в Белое море.

Здесь, у заполярных берегов России, в 1915 году и в последующие военные годы германский экипаж провел несколько успешных постановок минных заграждений. Но и после окончания Первой мировой войны «Метеор» долго не застаивался у причала. Ведь это было судно, построенное специально для проведения гидрологических и гидрографических исследований в море, которое имело на борту самые современные для того времени научно-исследовательские приборы и устройства. Например, только весной-летом 1925 года по программе некоего глобального исследования океанов он 14 раз(!) пересек Атлантический океан с севера на юг и с запада на восток.

После длительного обследования Атлантики, и вновь на «Метеоре», Р. Эйссен занимается исследованиями у Гренландии. При этом мало кто знал, что одновременно на «Метеоре» проводились практические испытания в арктических условиях средств дальней разведки и радиосвязи. Далее следы Р. Эйссена на несколько лет теряются, но к моменту подбора в кадрах ОКМ руководителя

проводки «Комета» по СМП он был уже известным ледовым капитаном. Более того, имел приличное воинское звание — капитан-цур-зее.

Сегодня, когда об организации Кригсмарине мы стали знать больше, чем в советские времена, можно уверенно заявить, что океанские плавания Р. Эйссена были оценены по достоинству. На это указывает тот факт, что в довоенное время практически все командиры судов Вспомогательного флота Кригсмарине, к которому относился и «Метеор», носили воинское звание корветтен-капитан (капитан 2 ранга. — *Авт.*) или фрегаттен-капитан (капитан 1 ранга, имеющий старшинство менее трех лет. — *Авт.*). А Роберт Эйссен к июлю 1940 года уже давно был капитан-цур-зее, то есть капитаном 1 ранга, имеющим над другими старшинство более трех лет. Таким образом, Роберт Эйссен как матерый ученый-гидролог, хорошо знающий арктические моря, имеющий солидный стаж службы на командных должностях в германском военно-морском флоте и хорошо знакомый с методами работы морской разведки, полностью соответствовал самым строгим требованиям и критериям, предъявляемым к кандидатуре руководителя специальной и секретной арктической экспедиции.

Одним словом, во главе экспедиции был поставлен человек, сочетавший в себе не только опыт и знания ветерана рейдерских операций у заполярных берегов России и опытного морского разведчика, но еще и опытного гидрографа. Вероятно, именно этими соображениями руководствовался гросс-адмирал Эрих Редер, когда

утверждал приказ о назначении руководителя арктического похода по Севморпути на Дальний Восток. Но здесь же проявляется и некая двойственность в решениях руководства Кригсмарине, и даже откровенное покушение на права командира корабля или капитана судна, которые в германском флоте были всегда неприкасаемыми. Ведь фактически, как мы уже говорили, командиром «Комета» был назначен опытнейший ледовый капитан фрегаттен-капитан Кептель, но тут же появился еще один, не менее опытный ледовый капитан, причем в более высоком воинском звании, а именно — Р. Эйссен. И что необычно! В позднем советском и нынешнем российском ВМФ постоянное нахождение на борту более старшего командира (хотя не всегда более опытного. — *Авт.*) стало нормой и редко вызывает недовольство командиров кораблей и судов. Но «Комет» — это германский крейсер, где командир всегда был царем и богом и никогда не нуждался в опеке старшего начальника.

Хуже того, уже к середине похода между Кептелем и Эйссеном разгорелся нешуточный, хотя, скорее всего, скрытый конфликт. Зачем ОКМ понадобилось устраивать такой кадровый спектакль на рейдере — мы не знаем.

Вполне возможно, что гросс-адмирал Редер или начальник абвера адмирал Канарис отвели Кептелю роль «козла отпущения» в случае возникновения в плавании каких-либо чрезвычайных ситуаций или полного неуспеха операции. Но при такой опеке высших руководителей Кригсмарине и абвера обратная сторона деятельности Р. Эйссена еще более интригует!

Подбор остальных членов команды «Комета» вполне соответствовал вышеупомянутой интриге. Складывается впечатление, что кадровики ОКМ назначили на него самых лучших моряков из резерва и с кораблей Кригсмарине. Впрочем, иначе просто быть не могло, так как подбор офицеров в состав экипажа рейдера находился на личном контроле у гросс-адмирала Редера.

Например, старшим офицером «Комета» стал корветтен-капитан Йозеф Хюшенбет, которого коллеги по профессии почтительно именовали Доктор Аргус. И это имя всевидящего и никогда не спящего мифического существа было присвоено ему вполне заслуженно: обладая феноменальной зрительной памятью, Хюшенбет мог в считанные минуты запомнить большой объем информации, содержащейся на увиденном листе штурманской карты и затем чрезвычайно точно воспроизвести ее на чистом листе бумаги. Не менее почетно именовался и будущий радио-офицер «Комета» обер-лейтенант-цур-зее Вильгельм Доберштайн, который догнал уходящий в экспедицию рейдер… на гидросамолете. Коллеги по службе подслушивания «Б-динст» звали его не иначе, как Вундер-Вилли. Он умел «расколоть» даже самые сложнейшие радиокоды англичан и французов. Некогда он служил вместе с Эйссеном еще на «Метеоре», и бывший командир сумел добиться откомандирования Доберштайна в свое распоряжение из секретной службы. Правда, только после личного вмешательства гросс-адмирала Редера. Вот почему Вундер-Вилли и был доставлен на «Комет» гидросамолетом. Кстати, радиокоманда Доберштайна также состояла из настоящих

профи: 6 радиоспециалистов, которые свободно владели английским и русским языками и имели отличную техническую подготовку. Придя на Баренцево море и далее следуя по всей трассе Севморпути, немцы не только принимали корреспонденцию из Германии, но еще и непрерывно перехватывали и расшифровывали все радиопереговоры советских судов, самолетов, полярных станций и постов СНиС Северного флота. Таким образом Роберт Эйссен, будучи в советской Арктике гостем, по объему получаемой и обрабатываемой информации знал более, чем сам начальник Главного управления Севморпути (ГУ СМП) Иван Папанин! И последующие события (неудачная попытка советской стороны вернуть рейдер на запад 1 сентября 1940 года. — *Авт.*) ясно это показали. К моменту передачи начальником морских операций восточного района Арктики А. Мелеховым требования И. Папанина вернуть рейдер, Р. Эйссен уже предполагал, что «русские хотят умыть руки во всем этом деле из опасения испортить отношения с Англией».

Одним словом, на «Комет» была поштучно подобрана уникальнейшая команда специалистов, каждый из которых, от командира и до последнего матроса, был знатоком своего дела. Еще раз воспользуемся вышеупомянутой статьей Ю. Данквардта, в которой была сделана оценка команды:

> Командование вспомогательными крейсерами поручалось опытным старшим офицерам, часто с опытом торгового мореплавания. Как правило, командный состав комплектовался в немецких пароходствах трансокеанских линий. Большое внимание также уделялось подбору команды,

поскольку люди должны были жить вместе около года, не ступая на берег.

Чрезвычайная важность будущей экспедиции для Третьего рейха подтверждается еще и тем, что гросс-адмирал Эрих Редер перед выходом «Комета» в море провел двухчасовую встречу с уходящим экипажем. Для сравнения: на проводы экипажей рейдеров, уходивших в океан южным путем, главнокомандующий Кригсмарине обычно затрачивал 15–20 минут, а на проводы уходившего в Арктику тяжелого крейсера «Адмирал Шеер»[1] — только 30 минут своего драгоценного времени. Таким образом поход «Комет» должен был быть действительно беспрецедентным.

Вот теперь, кажется, все рассказано, что мы знаем о подготовке арктической экспедиции нацистов, и мы вплотную подошли к тому, чтобы начать рассказ о начале пути «Комета» из минного порта Готенхафен в далекие моря советской Арктики. Однако буквально за сутки до отплытия рейдера в Берлине произошла еще одна, вероятно, очень важная встреча трех главных действующих лиц. Попробуем рассказать о ней то, что нам известно.

[1] Это была хорошо спланированная поисковая операция в советской Арктике под кодовым наименованием «Страна чудес». В ее рамках фашистские броненосцы «Лютцов» и «Адмирал Шеер» должны были в юго-восточной части Карского моря уничтожить два больших каравана советских судов вместе со всеми ледоколами ГУ СМП. Затем планировалось захватить в плен все руководство штаба западного сектора Арктики и секретную документацию. Подробное описание этих событий имеется в нашей книге «Арктические тайны Третьего рейха».

Тайна последних часов в Готенхафене

Итак, на «Комет» все было готово к плаванию: принято на борт 400 мин различного предназначения, а также огромнейший запас артиллерийских снарядов и торпед. Более того, уже проведены все подготовительные учения и даже многократно опробован на акватории минной гавани Готенхафен специальный катер, предназначенный для скрытой постановки мин, под видом обычных гидрографических исследований. Все ждут команды «отдать швартовы», чтобы приступить к решению трудных задач. Но оказывается, еще не все обсуждено и выверено в кабинетах ОКМ.

Даже сейчас, спустя более 65 лет, далеко не все известно об истинных задачах и целях этого похода, которые военное командование рейха поставило перед его участниками. Мы можем только предполагать, что это были действительно грандиозные задачи, так как последняя и, вероятно, наиболее важная встреча основных фигурантов, ответственных за проведение этого рейса, проходила всего за сутки до выхода из Готенхафена, даже не в каюте капитан-цур-зее Роберта Эйссена или фрегаттен-капитана Кептеля.

Согласно данным Р. Горчакова, которые приведены им в повести «Приведение из Готенхафена» (Вымпел 1989 № 9), за сутки до выхода в море в одном из «надежных» городских ресторанов состоялась встреча Р. Эйссена с командующим подводными силами Кригсмарине контр-адмиралом К. Деницем. Здесь же присутствовал срочно прибывший из Москвы уже хорошо нам знакомый фрегаттен-капитан Н. фон Баумбах. И сегодня в этой встрече есть только одна ясность: она была чрезвычайно важна для командующего подводными «волчьими стаями» и военно-морского атташе Германии в Москве.

Известно, что все «нити» переговоров о деталях арктической проводки рейдера, которую разрешил лично И. Сталин, на уровне соответствующих советских учреждений и заинтересованных ведомств Рейха держал в своих руках только фон Баумбах. И, как уже было рассказано ранее, именно на него была возложена вся ответственность за успех «советской» части экспедиции. Здесь же подключилось новое лицо — Карл Дениц. Личное участие BdU, то есть командующего подводными силами Кригсмарине, в этой встрече может говорить о многом, например о планах использования его подводниками в будущей войне арктических районов Советского Союза. Возможно, что Р. Эйссену как опытному ученому-гидрографу были поставлены еще какие-то особые задачи, касающиеся непосредственно Севморпути. Поэтому совсем не случайно, как писал А. Черников, уже в походе:

> Немцы фотографировали непрерывно берега, фотографировали все объекты, которые только встречали на своем

> пути, фотографировали острова, мимо которых проходили и около которых стояли, фотографировали мыс Челюскина, фотографировали ледоколы, под проводкой которых шли. При малейшей возможности делали промеры глубин; немцы высаживались на берег и фотографировали, фотографировали, фотографировали.

К тому же и сам Р. Эйссен в своем рассказе об арктической экспедиции рейдера, опубликованном в газете «Хамбургер Фремденблат» в 1943 году, не скрывал, что «Восточно-сибирское море очень мелкое и к тому же не везде промерено. Но я мог уверенно положиться на оба моих эхолота». Не удивительно, что сразу же по возвращении в свою резиденцию BdU вошел в свой кабинет и первым делом вычеркнул из делового календаря верхнюю строчку плана на 2 июля 1940 года. Эта строчка состояла из четырех слов:

> Эйссен — северный морской путь.

В свою очередь, и Норберт фон Баумбах этой же ночью вернулся в Москву и, согласно информации Р. Горчакова, сразу же позвонил своему заместителю и сказал:

> Все согласовано, Гюнтер. Отправляйся утренним рейсом, я зарезервировал место. Они отплывут, как только ты прибудешь. Счастливого пути и не забудь, как много зависит от твоего скорого возвращения.

И далее, как бы в подтверждение этого звонка:

3 июля швартовы «Судна № 45» были отданы лишь через три часа после прибытия на борт капитан-цур-зее Эйссена, когда на его борту появился запыхавшийся низенький толстяк с туго набитым кофром, прикованным к запястью стальной цепочкой. Вахтенному он коротко отрекомендовался: Гюнтер Крепш, после чего был немедленно препровожден к Р. Эйссену.

Однако здесь нам пришлось усомниться, так как Гюнтер Крепш, если это был именно он, который сыграл весьма важную роль в истории получения Эйссеном адмиральских погон, появился на борту рейдера не в Готенхафене, а на Мурмане, на тайной «Базис-Норд», куда рейдер «Комет» заходил под личиной советского парохода «Семен Дежнев». Этому факту мы имеем документальное подтверждение и подробно расскажем о том ниже.

НАЧАЛО ПУТИ И ЛЕГЕНДА ПРИКРЫТИЯ

От причала минного порта Готенхафен «Комет» отошел 3 июля 1940 года в 18 часов 30 минут. Первоначально в эскортирование рейдера вступило опытовое судно «Наутилус», переоборудованное из морского тральщика М-81.

На траверзе Рюгенского маяка рейдер застопорил ход, и к его борту подошла летающая лодка До-18, с которой на борт рейдера поднялись два офицера: вышеупомянутый обер-лейтенант-цур-зее Вильгельм Доберштайн и лейтенант-цур-зее Вильфрид Карстен, который прибыл на должность второго штурмана «Комета».

В проливе Большой Бельт «Наутилус» сменили два тральщика М-17 и М-18. В Северном море со стороны пролива Ла-Манш и Британских островов небольшой отряд прикрывали сразу три подводные лодки, которые коротким радиосигналом информировали «Комет» обо всех замеченных судах на его маршруте. Периодически над его мачтами появлялась дежурная пара Ме-109. В таких строго охраняемых условиях будущий рейдер, словно серый призрак, крался на север вдоль «головы скандинавского тигра». При малейших признаках опасности он укрывался в лабиринте южно-норвежских шхер.

7 июля недалеко от Бергена его встретили подводная лодка U-56 и танкер «Эссо». Зачем? Сложно разобраться, особенно целесообразности встречи с танкером. Ведь в соответствии с официальной справкой, которая была представлена советской стороне, двигатели рейдера были так экономичны, что позволяли свободно перейти на Тихий океан без дополнительной заправки топливом. А может, эта встреча с танкером была нужна для получения дополнительного запаса топлива и продовольствия, который в дальнейшем планировалось оставить на удаленных арктических островах? Ведь существует же, правда, требующая внимательной проверки информация, что с «Эссо» на «Комет» было погружено 137 тонн топлива и 42 тонны продовольствия, которые предполагалось оставлять на стоянках вдоль Севморпути.

У северного побережья Норвегии «Комет» встретился с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер», командир которого передал Эйссену на сопровождение до финского порта Петсамо финский же пароход «Эстер Торден». Безусловно, ко всем этим встречам у нас есть много вопросов, ответов на которые пока нет!

Не замеченный англичанами рейдер благополучно дошел до приполярных широт, где сразу же заработала надежнейшая легенда прикрытия, основой которой стало то, что в Баренцево море пришло не нацистское судно, а новый советский ледокольный пароход «Семен Дежнев».

Вместо красно-белого полотнища со свастикой над его кормой развивался алый флаг советского торгового флота, а на борту по заранее

заготовленному трафарету было выведено новое название и порт приписки: «„Семен Дежнев“, Ленинград». Кроме того, на его бортах были выведены четыре английские буквы «USSR». Это предусматривалось приказом Наркома морского флота Союза ССР для обозначения государственной принадлежности торгового судна. Разработанная легенда предусматривала, что 9 июля лже-«Семен Дежнев», вышел из Бергена и направился на северо-восток.

Кстати, настоящий новый советский ледокольный пароход «Семен Дежнев» действительно давно ждали в Заполярье. Он был заложен по заказу ГУ СМП в 1935 году на Адмиралтейском заводе Ленинграда. Летом 1939 года «Семен Дежнев» уже совершил пробный выход в Баренцево море, но к осени вернулся в Ленинград. В июле 1940 года его вновь ждали в Мурманске. Надежность легенды прикрытия рейдера «Комет» обеспечили в… ГУ СМП, где планы летней эксплуатации настоящего «Семена Дежнева» были изменены.

В навигацию 1940 года, во изменение первоначального плана, вместо доставки грузов зимнего завоза из Мурманска на архипелаг Шпицберген (для треста «Арктикуголь». — *Авт.*) «Семен Дежнев» под командованием капитана Хромцова был направлен для обеспечения зимнего завоза на самые удаленные полярные станции Карского моря. Дежневцы тогда получили сложное задание: помимо грузов для удаленных полярных станций, они должны были доставить на острова Карского моря и моря Лаптевых несколько экспедиции: 100 пассажиров — научных работников и зимовщиков ГУ СМП. Морякам были назначены

следующие пункты разгрузки в восточной части Карского моря и в западной части моря Лаптевых: Диксон, мыс Челюскин, острова Петра, Андрея, бухта Прончищевой, остров Малый Таймыр, Усть-Таймыра, остров Русский, мыс Иванова и 27 сентября — снова остров Диксон.

Уже с 14 августа «Дежнев» находился в Карском море.

Из своего фактически второго арктического круиза «Дежнев» вернулся в начале ноября и, несмотря на сложные ледовые условия, сразу же был отправлен на Шпицберген для перевозки грузов между Баренцбургом, Грумант-Сити и Пирамидой — шахтерскими поселками треста «Арктикуголь».

Именно такую легенду прикрытия перехода германского рейдера создала советская сторона. Она была почти идеальна. С одной стороны, новый советский ледокольный пароход был уведен из Баренцева моря (от лишних «глаз». — *Авт.*), а с другой — был направлен в те же районы Карского моря, где следовал и его немецкий «двойник»[1].

И главным здесь было ввести в абсолютное заблуждение случайные советские и иностранные суда, которые могли повстречать германский рейдер на оживленных торговых путях Баренцева моря.

[1] Как правило, выходя на задание, рейдеры маскировались под суда нейтральных государств. Более того, выбирая районы деятельности вспомогательных крейсеров, в ОКМ старались приблизить их к районам плавания судна, под которое был замаскирован рейдер. Так, перед выходом в океан на борту «Комет» находилось не менее пяти комплектов судовых документов, в том числе для советских пароходов «Семен Дежнев» и «Дунай», германского теплохода «Донау» и японского парохода «Токио-Мару».

Есть основания полагать, что советская сторона планировала установить надежный контроль за фашистским экипажем на переходе по Севморпути. Для этого ГТУ НКВД СССР предполагало ввести в состав экспедиции опытного оперативного работника, который бы обеспечил руководство НКВД и советской внешней разведки подробной информацией о ходе плавания, проводил мероприятия по противодействию германской разведке и обеспечивал прямую радиосвязь с Москвой. Но, вероятно, в те дни сработал едва ли не главенствующий сегодня принцип в служебной деятельности нынешних российских чиновников, который был великолепно сформулирован незабвенным Виктором Черномырдиным в 1990-е годы — «хотели, как лучше, а получилось, как всегда». Советский оперативник не попал на борт «Комета», и за нацистским экипажем во время перехода по СМП пришлось присматривать двум советским ледовым лоцманам. Конечно, они были опытными моряками и полярниками, но, согласитесь, они не были профессионалами в разведке и увидели только то, что им захотел показать капитан-цур-зее Роберт Эйссен н переводчик Гюнтер Крепш.

Еще 15 июля 1940 года, согласно первоначальному плану, нацистский рейдер должен был принять на борт советских ледовых лоцманов в бухте Варнека (остров Вайгач). Но за три дня до назначенного срока встречи, когда лже-«Семен Дежнев» находился в районе мыса Нордкап,

Р. Эйссен получил сообщение о переносе срока ледовой проводки на более поздний срок из-за сложной ледовой обстановки в новоземельских проливах и приглашение провести добавленные сутки в Мурманске. Официально руководитель фашистской экспедиции отказался заходить в советский заполярный порт.

Фактически изменение сроков проводки «Комета» по Севморпути было связано с тем, что в составе экспедиции особого назначения ЭОН-10 (вслед за которой и шел германский рейдер. — *Авт.*) находилась советская подводная лодка Щ-423. А она еще не была готова к походу по арктическим морям и находилась на акватории Мурманского судоремонтного завода.

Известно, что после отказа от приглашения дождаться начала ледовой проводки в советском порту 15 июля 1940 года лже-«Семен Дежнев» встал на якорь в районе северо-восточной оконечности острова Колгуев, а далее — более чем на две недели совершенно исчез из поля зрения советской разведки.

Колгуев — большой остров, расположенный в юго-восточной части Баренцева моря поблизости от основных наших арктических коммуникаций. Этот остров имеет вид плоской возвышенности, постепенно понижающейся с севера на юг. Довольно ровная местность острова позволяет создать здесь сухопутные аэродромы. Остров Колгуев располагает богатейшими рыбно-промысловыми реками. Богат пушным зверем (песец, лисица, олень) и огромным количеством птицы, особенно гусей и уток, в результате пребывания которых на острове на протяжении многих веков скопились крупные запасы гуано, а проще — разложившегося

в условиях сухого климата помета морских птиц, являющегося прекрасным азотно-фосфорным удобрением.

Лучшее место для якорной стоянки в районе острова Колгуев находится в губе Раменка к югу от становища Бугрино. К северной оконечности острова и к его северо-западному берегу в ясную погоду можно подходить, не опасаясь резкого изменения глубин.

Официально объясняя столь некорректное свое поведение, Р. Эйссен заявил, что с целью экономии топлива судно лежало в дрейфе у западных берегов Новой Земли. Однако это была чистейшая ложь. Может, какой-то короткий срок «Комет» и находился в дрейфе, но никак не две недели подряд. Получилось даже так, что и сегодня, спустя почти полвека после тех событий, мы так и не знаем, чем же все-таки занимался Р. Эйссен в течение почти трех недель нахождения в восточной части Баренцева моря. Но попробуем рассмотреть хотя бы то, что нам известно.

БАРЕНЦЕВОМОРСКИЕ «КАНИКУЛЫ» НАЦИСТОВ

Итак, давайте вспомним, что 9 июля нацистский рейдер под личиной советского парохода «Семен Дежнев» вошел в границы Баренцева моря. Благодаря успешной работе подчиненных обер-лейтенант-цур-зее Доберштайна капитан-цур-зее Р. Эйссену стало известно, что перенесение сроков проводки «Комета» может быть вызвано чем угодно, но только не сложной ледовой обстановкой на его пути, так как первый русский караван с грузами из Мурманска и Архангельска уже ушел на восток.

Естественно, Эйссен больше всего опасался, что русские предполагают не пропустить его в Арктику и, как следствие, в случае отказа от проводки могут сорвать выполнение секретных предписаний, полученных руководителем нацистской арктической экспедиции от главного военного руководства Рейха. Чем это могло закончиться для карьеры Эйссена — гадать не стоит. Возможно, он получил еще и некую информацию о подготовке к переходу по Севморпути советской подлодки Щ-423. Ведь совсем не случайно для некой проверки из Москвы(!) в Мурманск срочно прибыл… переводчик германского

посольства Гюнтер Крепш, о котором ниже еще будет рассказано.

Однако здесь сразу же предположим, что вполне реально допустить наличие запасного варианта действий Эйссена, который могли предусмотреть германские штабисты, отправляя рейдер в столь важный для Рейха поход. Например, на случай срыва выполнения плана экспедиции и какой-либо его задержки еще в Баренцевом море.

А это, в свою очередь, позволяет предположить, что Р. Эйссен имел в сейфе заготовленный план проведения неких исследований в районах Баренцева моря, доставленный, например… Гюнтером Крепшем. Правда, появление такого плана у Эйссена могло и не связываться с задержкой начала похода через арктические моря. В любом случае возможный объем полученной нацистами информации за период месячного целенаправленного и абсолютно неконтролируемого «бродяжничества» рейдера «Комет» по Баренцеву морю можно сравнить только со 134 часами полета в советскую Арктику дирижабля «Граф Цеппелин».

Абсолютная похожесть этих двух экспедиций в том, что ни от экспедиции доктора Г. Эккенера в воздушном пространстве над советской Арктикой, ни от бесконтрольного плавания Р. Эйссена по Баренцеву морю, как показала история, советская сторона не получила даже видимой пользы. А только явный вред.

При этом вот что бросается в глаза: вольно или невольно, руководство ГУ СМП постоянно тянуло с исполнением своих обязательств перед Эйссеном.

Например, с началом ледовой проводки. Повторимся, что основной причиной тому скорее всего была неготовность переходящей на Дальний Восток Щ-423. Но были и иные соображения.

Первоначально, на случай обнаружения по какой-либо причине фашистского рейдера в Баренцевом море, у отвечавшего за проводки по Севморпути начальника ГУ СМП И. Папанина имелся запасной вариант, о котором Эйссен даже не догадывался. Памятуя о проблемах, возникших у СССР после захвата немцами Норвегии, в случае возникновения у британской прессы даже малейшего подозрения в несоблюдении СССР нейтралитета Папанин имел право немедленно, словно обычный сухогруз, поставить лже-«Семена Дежнева» под погрузку в Архангельском или Мурманском портах. Но это касалось только периода нахождения рейдера в Баренцевом море.

Если же «Комет» к этому времени уже вышел бы в Карское море, то у Папанина могли появиться весьма серьезные проблемы, ведь он понимал, на кого Сталин «переведет все стрелки». Поэтому у начальника ГУ СМП был свой интерес придержать фашистский рейдер еще до прохода новоземельских проливов. Однако все обошлось, и британская пресса не узнала о походе нового фашистского рейдера.

Только после появления «Комета» на Тихом океане, а именно 2 ноября 1940 года, в одной из английских газет появилась статья о проводке по Северному морскому пути с запада на восток подводной лодки и германского парохода, которые, несомненно, рассматривались, как один

отряд судов Кригсмарине. Но это сообщение уже никоим образом не касалось ни И. Папанина, ни тем более Р. Эйссена, ведь каждый из них уже сделал все, что было поручено. В своих воспоминаниях будущий контр-адмирал Кригсмарине назовет период вынужденного ожидания «испытанием временем». И такая характеристика Эйссена говорит сама за себя.

Он действительно серьезно опасался, что проводка по Севморпути вообще не состоится, но зря времени не терял. А даже наоборот — действовал весьма и весьма активно.

Вот как Эйссен рассказывает об этом времени.

> Но, еще находясь в пути к указанной точке встречи, я получил радиограмму, в которой сообщалось, что в силу тяжелой ледовой обстановки, по сведениям Москвы, наша проводка не сможет начаться раньше 1 августа. Кроме того, мне следовало максимально скрытно курсировать в Баренцевом море и избегать того, чтобы мое судно, находящееся в засаде, заметили рыболовецкие суда и другие пароходы и сообщили о моем местонахождении противнику.
>
> Вначале я не особо расстроился из-за этого ожидания, потому что мог очень хорошо использовать его для дополнительных учебных тревог команды, а также для устранения появившихся поломок и дефектов. Успех вспомогательного крейсера в боевых действиях зависит, в первую очередь, от хорошей маскировки и от элемента внезапности, поэтому умение маскироваться и демаскироваться следовало отработать до мелочей.

Тринадцать(!) раз становился на якорь при этом до захода в Карское море «Комет». Остается

только предположить, какой минимум поставленных задач немцы успели выполнить за эти 13 суток? Ведь кроме двух точно установленных якорных стоянок в Баренцевом море — в губе Большая Западная Лица и у северо-восточной оконечности острова Колгуев, мы ничего не знаем еще об 11 стоянках рейдера «Комет». Лишь о последней (13-й) стоянке на Баренцевом море Эйссен довольно расплывчато сказал, что 13 августа было найдено удачное место стоянки для судна, откуда в течение 24 часов можно добраться в зависимости от необходимости до любого из входов в Карское море. Предположительно в это время он стоял в районе безымянной банки, глубины над которой не превышали 50 метров. При этом хотелось бы особо отметить, что из всех новоземельских проливов для прохода в Карское море Р. Эйссен выбрал именно Маточкин Шар. До сих пор считалось, что именно Маточкин Шар оказался самым свободным ото льда и позволил рейдеру относительно быстро пройти в Карское море.

Однако после более внимательного «знакомства» с руководителем арктической экспедиции Рейха приходит чрезвычайно крамольная мысль. За время бесконтрольного «дрейфа у западных берегов Новой Земли» фашистский экипаж мог отлично изучить обстановку у входа в каждый новоземельский пролив, в том числе и у северной оконечности Новой Земли, которым в военные годы в Карское море приходили «серые волки» Деница. Далее, воспользовавшись тем, что первый караван, по данным ГУ СМП, прошедший на восток через Югорский Шар или

Карские ворота, был остановлен льдами, Р. Эйссен настоял на дальнейшем движении именно по Маточкину Шару. А в проходе именно этим проливом у него был особый интерес.

Вполне возможно, что, как мы уже писали, Эйссен был единственным в составе экипажа «Комета», который знал предполагаемое место секретной базы для кайзеровских подлодок на Новой Земле. И если этот факт подтвердится, то в период подготовки к арктической экспедиции он мог получить точные координаты законсервированной базы, сведения о доступе в ее недра и указания на ознакомление с ее нынешним состоянием.

Это предположение опирается еще и на то, что заход лже-«Семена Дежнева» как давно ожидаемого советского полярниками судна с грузами для зимнего завоза в любой из уголков восточной части Баренцева моря вряд ли мог бы кого-либо заинтересовать, даже если бы его увидели береговые посты СНиС Северного флота. Но в предвоенные годы реальная обстановка с контролем заполярных берегов Советского Союза от острова Колгуев и до островов Новой Земли (не говоря уж о побережье Карского моря. — *Авт.*) североморскими береговыми постами была более, чем печальной. Это неприятно признать, но любое судно, даже без советского флага на корме, в Чешской губе или практически в любом заливе или проливе Новой Земли могло спокойно делать здесь все что угодно. Ведь расстояния между постами СНиС даже в западном секторе Арктики достигали 350–700 километров. Так что сведения о том, кто пришел в ту или иную

советскую заполярную губу, кто высадился на берег и чем там занимался, в лучшем случае можно было получить через несколько недель или месяцев. А может, и десятилетий!

Конечно, все это только предположения. Но если в период абсолютно неконтролируемого «бродяжничества» Р. Эйссену удалось осмотреть состояние, а может, даже расконсервировать старую кайзеровскую базу подводных лодок, то становится понятно, почему именно в районе губы Белушья североморские сторожевые корабли в военные годы постоянно встречали «серых волков» Деница, поведение которых в этом районе было более чем наглым.

Да, это только версия, но, к сожалению, до сих пор никем не проверенная. Хотя сразу же после войны с Германией находились люди, которые утверждали, что точно знают, где именно расположена эта база! Тогда, видимо, было не до того, чтобы проверить эти слова, но сегодня их, увы, уже давно нет с нами! Но вернемся к периоду бесконтрольного «дрейфа „Комета“».

Да, мы действительно не знаем об одиннадцати местах якорных стоянок фашистского рейдера в Баренцевом море и не узнаем о них до тех пор, пока не ознакомимся с вахтенным журналом рейдера за июль и первую половину августа 1940 года, если, конечно, когда-нибудь увидим этот журнал. Но в реальную возможность такого знакомства мы верим, так как знаем, что в апреле 1945 года танкисты 3-й американской армии в одном из замков Баварии захватили весь архив Кригсмарине. А ведь где-то хранятся еще и архивы МИД Третьего рейха и абвера.

Но если посещение гитлеровцами подскальной базы в проливе Маточкин Шар или на подходах к нему выглядит достаточно фантастически, то совершенно достоверно можно утверждать, что как опытнейший специалист-гидрограф и гидролог Эйссен провел обширнейшие исследования глубин, грунта, течений во многих районах Баренцева моря, которые были весьма важны для ОКМ. На основе этих исследований в германских штабах были подготовлены подробнейшие карты для фашистских подводников, которые в военные годы позволяли выбирать «серым волкам» наиболее выгодные районы ожидания на подходах к Кольскому заливу и Горлу Белого моря.

Более того, мы абсолютно уверены, что на основании данных, полученных Р. Эйссеном, была разработана схема плотной блокады нацистскими подводными лодками Кольского залива, которая достаточно успешно применялась ими на протяжении всей войны. Кстати, в эту схему, вероятно, было заложено и использование еще одной тайной базы для подводных лодок, которую фашисты, возможно, организовали в губе Андреева. То есть во время создания в… Западной Лице «Базис-Норд». Об активной деятельности «серых волков», опиравшихся на эту тайную базу, особо рассказано в вышеупомянутой книге «Арктические тайны Третьего рейха».

Это же касается и других районов на Баренцевом море, которые были подробно обследованы Р. Эйссеном в июле 1940 года, что позволило гитлеровцам в годы Великой Отечественной войны уверенно ставить здесь минные заграждения прямо на путях наших арктических караванов.

Но будущий контр-адмирал Кригсмарине, находясь в Баренцевом море, не только активно занимался проверкой состояния тайной подскальной базы на Новой Земле и гидрографией. В те дни постоянно отрабатывались полеты корабельного гидросамолета, было проведено несколько минных учений со спуском на воду специального судового катера, неоднократно проверялась боеготовность средств ПВО рейдера. В общем, старший на переходе повсеместно повышал боеготовность экипажа. Как настоящий флотский начальник Эйссен дотошно отрабатывал организацию боевой деятельности экипажа «Комета». Ведь после перехода по Севморпути германский рейдер ждали бои на Тихом океане. Кстати, возможно, именно в те дни и зародился конфликт между капитаном-цур-зее Эйссеном и фрегаттенкапитаном Кептелем. В этот же период «Комет» перестал быть лже-«Семеном Дежневым», а стал лже«Дунаем». В свое время о встрече с будущим фашистским рейдером рассказал старший помощник капитана рыболовецкого траулера РТ-312 («Абрек») Валентин Дартау, о чем мы уже рассказывали в нашей первой книге об «Арктических тайнах Третьего рейха».

Подводя краткий итог вышеизложенного и оглядываясь на прошедшие 60 лет со дня окончания боев в Заполярье, можно твердо сказать, что для нашей национальной безопасности было бы существенно более выгодным не задерживать «Комет» на Баренцевом море, а сразу же «протолкнуть» его по Севморпути. Наверное, это было бы действительно разумным, но, повторимся, что И. Папанин, выполнявший секретное

поручение Сталина, в случае утечки информации о рейдере первым мог потерять голову на бериевской плахе. А мы далеки от мысли, что начальник ГУ СМП только из профессиональных соображений пытался придержать «Комет» в Баренцевом море.

Кстати, здесь, произошло случайное совпадение интересов двух совершенно противоположных личностей: И. Папанину было нужно подтверждение, что на Британских островах об этой экспедиции ничего не знают, а у Эйссена были реальные опасения не выполнить указания Берлина. И оба эти человеческие желания вполне понятны. Но успешное выполнение и даже перевыполнение плана работ на Баренцевом море, подготовленного на случай задержки с ледовой проводкой рейдера, могло хотя бы частично способствовать в случае неудачи похода по Севморпути сохранению профессионального авторитета Р. Эйссена. Именно таковым может быть итог в вопросе месячного вояжа нацистского рейдера по восточной части Баренцева моря. Но главным здесь и, безусловно, судьбоносным для получения контр-адмиральского звания Р. Эйссена стал заход «Комета» и его стоянка на тайной нацистской базе на Мурмане.

Зачем «Комет» заходил в «Базис-Норд»?

Как мы уже писали, нахождение «Комета» в Западной Лице стало второй из известных нам его якорных стоянок во время бесконтрольного дрейфа в Баренцевом море. Представляется совершенно очевидным, что это была не просто встреча с коллегами, а специально спланированная и очень важная для Р. Эйссена стоянка, так как именно здесь он должен был взять на борт еще одного, пожалуй, очень важного и самого загадочного члена экипажа «Комета». Причем настолько важного, что иногда нам даже начинает казаться, что с момента выхода из «Базис-Норд» руководитель арктической экспедиции нацистов, подчеркнем, имеющий весьма властный характер, должен был считаться с мнением «простого» переводчика германского посольства — некоего господина Крепша. Однако кем же на деле был загадочный переводчик германского посольства в Москве?

Вполне возможно, что это еще один детективный сюжет для новой книги. В разделе «Тайна последних часов в Готенхафене» мы уже говорили о нашем сомнении, рассказывая, что некто Гюнтер Крепш появился на борту рейдера

непосредственно перед выходом рейдера из Готенхафена. И действительно считаем, что это был совсем другой человек, возможно, он только представился руководителю экспедиции, передал ему некие важные документы и сошел на берег. На чем основываются наши сомнения?

Дело в том, что официальное посещение «Базис-Норд» переводчиком германского посольства в Москве Куртом Крепшем было зарегистрировано мурманскими чекистами в середине лета 1940-го. А конкретно — 19 июля. При этом обратно в Москву из Мурманска он не уезжал, но после 13 августа появился на борту «Комета».

Впрочем, давайте рассмотрим события в той последовательности, в какой они были изложены в воспоминаниях мурманских чекистов, которые фактически занимались этим вопросом. Для объективности ваших суждений мы постараемся свести до минимума наши комментарии и начнем с того, что к 50-летию победы в Великой Отечественной войне СССР в мурманском издательстве «Север» под общей редакцией генерал-майора П. Гурылева, который был в то время начальником ФСБ РФ по Мурманской области, издан сборник воспоминаний о работе Мурманского управления НКВД, названный составителями «Отныне несекретно...». И начинается он рассказом В. Стенькина «Накануне войны». Для нас этот рассказ представляет огромнейший интерес, так как:

- во-первых, здесь автор документально подтверждает длительное время оспариваемый нашими историками факт создания в губе Большая Западная Лица нацистской базы «Базис-Норд»;

- во-вторых, этот рассказ дает твердое подтверждение появления Крепша на Кольской земле до того, как нацистский рейдер зашел в тайную базу на Мурмане.

При этом бросается в глаза некоторая неувязка с именем этого человека. Дело в том, что, как мы уже писали выше, в телефонном звонке Баумбаха, сделанном им 3 июля 1940 года из Москвы (сразу же после вышеупомянутой встречи с Деницем и Эйссеном. — *Авт.*), он называет своего заместителя Гюнтером, а, согласно данным архивов советского ФСБ, прибывший в Мурманск Крепш именовался Куртом и официально являлся просто переводчиком! Правда, наличие двойных имен, например, Гюнтер-Курт, вполне возможно. Однако сегодня это сложно принять за истину. Тем более что именно этим рассказом о работе советских чекистов приоткрывается некий скрытый механизм, который стал своеобразным генератором в получении Р. Эйссеном контр-адмиральских погон.

Чтобы не быть голословными, приводим выдержки из рассказа В. Стенькина в части, касающейся нашего повествования:

> В начале июля сорокового года начальник Мурманского управления НКВД Александр Владимирович Горелов, просматривая поступившую почту, обратил внимание на необычное сообщение из Москвы:
>
> «В ближайшие дни в Мурманск сроком на 4–5 месяцев прибудет помощник военно-морского атташе Германии корветтен-капитан Вильгельм Шторх, 42 лет, уроженец города Хемниц. Шторх дважды находился в Советском Союзе: в 1922 году в качестве служащего нефтяной фирмы „Дерутр“ и в 1934-м — как представитель немецкой пароходной компании „Дойче Леванте Линие“. Свободно владеет русским языком. Из достоверных источников известно, что Шторх является офицером военной разведки и, несомненно, попытается использовать свое пребывание в Мурманске во враждебных целях. Предлагаем принять активные меры по выявлению и пресечению разведывательной деятельности и других подрывных акций со стороны корветтен-капитана Шторха. О проведенных мероприятиях и полученных материалах информируйте…».
>
> …Шторх приехал в Мурманск 9 июля, поселился в гостинице «Арктика», где для него был забронирован двухкомнатный номер, выходивший окнами на площадь, которую мурманчане в обиходе называли площадью Пять углов. Два дня он знакомился с городом, ни с кем не встречался, никаких учреждений не посещал.
>
> В четверг Шторх с утра отправился в морской порт. Там он разыскал здание управления и зашел в кабинет помощника начальника порта капитана 2 ранга Виктора Викторовича Кудряшева[1].
>
> Гость представился и сообщил, что приехал в Мурманск, чтобы ознакомиться, как идут дела на базе и в заливе Западная Лица: с разрешения советской администрации немцы создавали там морскую базу, что давало официальный повод для пребывания их представителей на Кольском полуострове. Кудряшев знал обо всем этом и был готов к встрече с помощником военно-морского атташе.
>
> — Садитесь, пожалуйста, — любезно пригласил он. — Я слушаю вас, господин Шторх.

[1] В действительности помощник начальника Мурманского порта капитан 2 ранга В. В. Кудряшев был оперативным работником Мурманского управления НКВД в звании капитана госбезопасности.

— Мне надо поехать на нашу базу в Западной Лице, помогите с катером.

— Хорошо, я займусь этим делом. Когда вы хотели бы поехать?

— Если можно, в конце следующей недели.

В пятницу утром (19 июля 1940 года. — *Авт.*) корветтен-капитан Шторх снова пришел к Кудряшеву, который накануне известил его, что разрешение на поездку получено. Тепло поздоровавшись с гостем, Виктор Викторович пояснил:

— Мне пришлось пойти на небольшую хитрость — придумать повод для моей поездки туда, так проще заполучить катер. Не помешаю вам?

— О, что вы, что вы! Напротив, очень кстати: у капитана «Венеции» день рождения, и он будет рад принять Вас в качестве дорогого гостя.

— А кто там капитаном?

— Корветтен-капитан Гаусгофер, отличный офицер и очень милый человек.

Конечно, приглашение было принято. Но во изменение прежней договоренности Кудряшеву пришлось везти в Западную Лицу и… неожиданно появившегося в Мурманске Крепша. Хотя у него возник вполне законный вопрос: зачем Вильгельму Шторху, который прекрасно знал русский язык, для общения с соотечественниками в тайной базе понадобился переводчик? Позже уже сам корветтен-капитан Шторх во время попытки вербовки капитана 2 ранга В. Кудряшева, в какой-то мере ответил на этот вопрос: «Я и мой друг Курт служим в одном ведомстве…».

А в одной из дипломатических шифровок, отправленных уже из Арктики с борта рейдера, господин Крепш был даже назван «фертрауэрсманном», что прямо указывает на его принадлежность либо к службе безопасности (СД), либо к внешней разведке. Так что, вероятнее всего, должность скромного переводчика германского посольства в Москве была для Курта Крепша отличным прикрытием. Таким образом, по документальным материалам мурманского НКВД получается, что именно в «Базис-Норд», а не Готенхафене, на «Комете» появился Курт Крепш. При этом вполне возможно, что именно Крепшу принадлежала одна из главных ролей в переходе «Комета» по Севморпути, но об этом позднее. Итак, вернемся к рассказу В. Стенькина:

Около восьми вечера Шторх появился в сопровождении неизвестного, который назвался Куртом Крепшем, сотрудником германского посольства в Москве. На «Венецию» прибыли поздно вечером. Там на правах хозяина гостей встретил корветтен-капитан Гаусгофер, высокий полнеющий блондин с бесцветными глазами. Он был капитаном этого судна и старшим офицером немецкой морской базы в Западной Лице.

Позже мурманским чекистам удалось обезвредить нацистского шпиона (корветтен-капитана Шторха. — *Авт.*), работавшего под личиной нацистского дипломата. Его арест был проведен осенью 1940 года, сразу же после дня рождения… Курта Крепша. Участие в аресте принял и Кудряшев, который с целью вербовки был приглашен на 40-летний юбилей мнимого переводчика

посольства Германии. Но это событие могло произойти не ранее середины ноября 1940 года, то есть уже после прибытия Крепша с борта «Комет» в Москву и затем в советское Заполярье. При этом остается большой загадкой — зачем он еще раз появился в Мурманске, да еще в сопровождении помощника военно-морского атташе германского посольства, если официально нацистская «Базис-Норд» была законсервирована еще 5 сентября 1940 года? К сожалению, ответов на эти вопросы в рассказе В. Стенькина найти не удалось.

Совершенно очевидно, что Крепш, еще 19 июля 1940 года прибыв на тайную базу нацистов на Мурмане вместе с Кудряшевым и Шторхом, дождался здесь прихода рейдера «Комет». Этот факт дает нам основание предположить, что заход нацистского рейдера в «Базис-Норд» был связан либо с пополнением запаса топлива или погрузки дополнительного запаса топлива для будущих арктических баз, либо специально для того, чтобы принять на борт Крепша. Все эти предположения логично вытекают из истории выхода рейдера на просторы Тихого океана. Но туда рейдеру надо еще дойти. И он не просто дошел. Эйссен устроил в дальневосточных водах настоящую бойню, а Советскому Союзу оставил чрезвычайно тяжкое «наследство».

Во время работы над книгой у нас появилась новая версия, которая могла бы все же соединить внешне взаимоисключающие события, связанные с господином Крепшем, кем бы он ни был Гюнтером или Куртом:

- во-первых, как мы уже рассказали, он мог только подняться на борт «Комета» в Готенхафене

для передачи неких чрезвычайно ценных документов государственной важности, а затем сойти и уже через Москву к 19 июля прибыть в Мурманск;
- во-вторых, ранее мы рассказали, что Роберт Эйссен в интересах якобы сохранения секретности перехода, официально отказавшись от приглашения советской стороны, дожидался начала ледовой проводки в Мурманске. Но затем он привел в Петсамо финский пароход «Эстер Торден», который принял в Баренцевом море для сопровождения тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер». И делал он все это как советский «Семен Дежнев» на глазах английской компании «Шелл» и американской компании «Эссо» с весьма внимательными работниками. Почему в этом случае Эйссен не стал оглядываться на секретность похода? Может, для того, чтобы высадить Крепша? Неожиданно, но — версия! К сожалению, мы не знаем, когда произошло это событие. В любом случае у Гюнтера Крепша был реальный шанс совершенно свободно и очень быстро попасть в Мурманск.

И вновь кому-то будет неприятно это прочитать, но сами советские пограничники в 1990-е годы рассказывали о том, что даже с началом Второй мировой войны наша граница на Кольском полуострове не была действительно «закрыта на замок».

Советские пограничные заставы находились далеко друг от друга и контролировали только полуостров Рыбачий да дорогу от поселка Титовка на Мурманск. Вражеские (в воспоминаниях ветеранов всегда германские. — *Авт.*) диверсанты

особо не ломали голову, как проникнуть в Мурманск. Они просто шли по безлюдной тундре и не часто попадались нашим пограничникам. Этой дорогой мог прибыть в Мурманск и Крепш. Хотя данная версия чрезвычайно хлипкая.

Но продолжим рассмотрение подробностей дальнейшего похода «Комета» по Севморпути.

Океанский оборотень на трассе Севморпути

Переход по Севморпути достаточно подробно и скрупулезно Р. Эйссен описал в своей газетной статье, опубликованной в 1943 году. Выше мы уже включили в наш рассказ несколько выдержек из данной статьи. И продолжим далее этот рассказ от первого лица, который во многом приоткрывает нам весьма своеобразный характер будущего адмирала. Да и сам путь рейдера «Комет» по трассе СМП мы будем рассматривать, опираясь на факты, которые приводит лично Р. Эйссен, естественно добавляя к ним свои комментарии и некоторые архивные документы НКВД, с которыми нам удалось ознакомиться благодаря уже указанной ранее публикации А. Черепкова.

Но сначала напомним читателям хронологию событий, начиная с момента прохождения рейдером северной оконечности Скандинавского полуострова. Еще во время стоянки в Бергене капитан-цур-зее Роберт Эйссен получил первую радиошифровку из Москвы, в которой указывалось, что не позднее 15 июля «Комет» должен быть в районе пролива Югорский Шар и войти в состав каравана, идущего на восток. Казалось, все идет по плану, который был согласован еще

в Берлине. Но неожиданно вслед за первой приходит новая шифровка, полностью отменяющая предыдущую и информирующая Эйссена о том, что в связи с тяжелой ледовой обстановкой на трассе Севморпути ранее 1 августа караван не выйдет. Позже даже была оговорена встреча с ледоколом, которая могла бы состояться у Новой Земли 2 августа. По поводу всей этой радиопереписки Р. Эйссен напишет вполне откровенно:

> Слушание советского эфира позволило нам прийти к заключению в конце месяца, что движение судов по Северному морскому пути идет полным ходом. Позже, 27 июля, я получил очередную радиограмму, в которой сообщалось, что Советы обнадеживают нас тем, что встреча с ледоколом может произойти в ближайшие дни и что развитие ситуации оценивается ими как благоприятное. Однако вплоть до 1 августа никаких сообщений о выходе к месту встречи не поступило. И вот тут это ожидание стало меня тяготить. Наконец 2 августа из Берлина пришла радиограмма примерно такого содержания: что наш корабль отправится в путь вместе со вторым советским караваном, место встречи и время встречи будут сообщены дополнительно.

Подтверждение этой радиограмме Эйссен получает и из Москвы от представителя И. Папанина. Далее Р. Эйссен пишет:

> Когда и 6 августа не поступило никаких сообщений о предполагаемом месте встречи, то мое беспокойство стало усиливаться. У меня впервые закралось подозрение, что, возможно, Советы умело занимаются политикой затягивания. Может быть, они согласились дать лоцманов и ледоколы для проводки по Северному морскому пути только для

> того, чтобы потом в решающий момент вовсе не думать об осуществлении проводки судна. Я знал, в каком секрете Советы держали все сведения о том, что происходило в сибирских водах, и на каком расстоянии они старались держать от них любого иностранца. Несомненно одно: до конца года они нашли просто временное компромиссное урегулирование вопроса с Германией и никаким образом не были обязаны оказывать помощь немецкому судну за пределами или в пределах своих государственных вод.

Но мы уже высказывали предположения о том, кто вполне мог здесь стать инициатором движения только через пролив Маточкин Шар. Итак, так называемое испытание временем, вероятно, специально придуманное Р. Эйссеном для прикрытия своей профессиональной активности на Баренцевом море, закончилось. Впереди начиналась настоящая Арктика и необходимость выполнения главного задания, ради чего в ОКМ задумывалась и разрабатывалась проводка немецкого рейдера по Севморпути.

Однако дальнейший путь в Арктику Эйссен начал с очередного изменения обличья своего корабля. Ему уже не были нужны советские «Семен Дежнев» или «Дунай», а понадобился комфортабельный немецкий теплоход — «Донау», с портом приписки Бремен, который в прежнее время никогда не смог бы здесь появиться. В новом обличье «Комет» имел черную трубу, ослепительно белые надстройки, броский красный пояс ватерлинии. Правда, какой флаг был поднят на его мачте, и сегодня остается загадкой

К утру 14 августа «Комет» уже был у входа в пролив Маточкин Шар, но советского ледокола

«Ленин» здесь не оказалось, так как в это время он вел по Карскому морю подводную лодку Щ-423.

Р. Эйссен решил самостоятельно, не рассчитывая на советских лоцманов, войти в новоземельский пролив. И примерно в 3 милях от входа увидел на берегу небольшой поселок из 3 домов и 4–5 складских сооружений, на рейде которого стояло несколько судов. В очередной раз встав на якорь, Эйссен отправил на берег шлюпку для выяснения обстановки. Оказалось, что в поселке прихода «Комета» давно ждут известнейшие на севере лоцманы — ледовые капитаны Дмитрий Сергиевский и Афанасий Карельских, которым предстояло вести рейдер от Новой Земли до Берингова пролива. Знаете, что особо примечательно для военных историков в прочитанном вами абзаце?

Дело в том, что Маточкин Шар — это чрезвычайно узкий пролив между северным и южным островами Новой Земли. Даже в ясную погоду его западный вход с моря настолько неприметен, что капитаны, впервые посещающие этот район, обычно не сразу даже могут его найти. Например, знаменитый русский арктический мореплаватель Федор Литке, которому в 1827 году было поручено произвести съемку Маточкина Шара, в течение пяти дней тщетно искал вход в этот пролив и сначала вернулся в Архангельск, так и не выполнив проученное задание. Эйссен уж слишком быстро нашел вход в пролив, в котором, по его словам, он никогда не бывал. А может, штурманы «Комета» во главе с капитан-цур-зее Эйссеном хорошо знали место пролива

и навигационные ориентиры для неприметного входа в Маточкин шар?

Вот как описывает этот пролив известный советский исследователь Арктики Владимир Визе в своей книге «На „Сибирякове“ и „Литке“ через ледовитые моря», которая вышла в свет в издательстве Главсевморпути в 1946 году:

> Маточкин Шар — одно из самых живописных мест советской Арктики. Длина пролива равна 95 километрам, ширина его в среднем составляет 2 километра, но местами пролив сужается до полукилометра. С обеих сторон громоздятся покрытые вечным снегом горы до тысячи метров высотой. В некоторых местах с гор сползают небольшие ледники. По своему характеру Маточкин Шар напоминает типичный норвежский фиорд.
>
> Маточкин Шар обычно вскрывается в первой половине июля и очищается ото льдов к середине августа, но когда мы проходили через пролив (31 июля 1932 года. — *Авт.*), он был уже свободен ото льдов.

Отсутствие в проливе обещанного ледокола и встречу с советскими лоцманами Р. Эйссен в своей газетной статье описал весьма своеобразно:

> Они (лоцманы. — *Авт.*) сказали, что, мол, ждут наше судно уже 8 дней и что только что получили указание возвращаться домой. Может быть, это была очередная попытка Советов освободиться от данного ими согласия сопровождать нас по северному пути, просто заявив, что, мол, ждали меня достаточно долго, но напрасно. И скорее всего, им бы это даже удалось, если бы я не появился в проливе Маточкин Шар так быстро.

Далее Р. Эйссен добавляет, что «по характеру заданных вопросов и высказанных возражений можно было понять, что ледовые лоцманы получили из Москвы указание доказать командиру, что судно тем или иным образом не подходит для прохождения по Северному пути».

Вполне естественно, что немцы не могли знать, что факт назначения на рейдер лоцманами таких известных ледовых капитанов, какими были Д. Сергиевский и А. Карельских, является гарантией благословления ледовой проводки на самом верху советского руководства и находится под особым контролем Сталина. А также о том, что советским лоцманам придется выполнять всю работу так и не попавшего на борт рейдера советского оперативника из НКВД.

Правда, достаточно быстро профессиональный разведчик Р. Эйссен заметил как высочайшую профессиональную компетентность советских лоцманов, так и отличное знание капитаном Карельских английского языка.

Первое, что обнаружили Сергиевский и Карельских, поднявшиеся на борт «Донау», было абсолютное несоответствие экипажа, носившего военно-морскую форму, виду комфортабельного гражданского теплохода. Об этом они своевременно доложили в Москву. Но кому в Москве был нужен этот доклад? Ведь там и так отлично знали, кого поведут советские ледоколы по Севморпути!

Хотя в последующем, как мы это еще увидим, по этому поводу будет разыгран целый спектакль, так как уже на заключительном этапе операции в Москве сделают вид, что впервые узнали о военном назначении нацистского

«торгового судна». Но это совершенно не соответствует истине. Более того, конечно из-за собственной выгоды, что в 1943 году было подтверждено и самим Эйссеном:

> Советские лоцманы могли достаточно легко распознать в экипаже «Кометы» военных, тут любая маскировка, даже по дисциплинарным причинам, была невозможна. Все моряки носили настоящую военно-морскую форму, и я проводил все переговоры в форме капитана-цур-зее военно-морского флота.

Но при существующем режиме и действующих в те годы правилах обо всем, что могло вызвать хоть малейшее подозрение, лоцманы были обязаны немедленно докладывать Москве. А поэтому все, что происходило на «Комете», Москва всегда и все знала в полном объеме. Это же, но только в 2000 году, подтверждает и А. Черепков, ссылаясь на донесение одного из лоцманов: «Командование крейсера не скрывало… что они военные офицеры и что на борту команда состоит из военных моряков. Все время нашего пребывания на борту ежедневно производился полный военный церемониал». Даже простые моряки с советских ледоколов, обеспечивавших переход «Донау» по Севморпути, понимали, что германский транспорт является военным судном, замаскированным под коммерческое судно. В основном из-за необычайно высоких бортов, которые были явно надставными с тем, чтобы в нужное время они могли быть опущены.

Однако вернемся в пролив Маточкин Шар, где в ожидании ледоколов стоял нарядный «Донау».

В эти дни, вполне естественно, Р. Эйссен твердо настаивает на выходе в море без сопровождения ледокола, тем более что у него на борту теперь уже находятся советские лоцманы. Если судить по рассказу Роберта Эйссена, то районом стоянки «Комета» в проливе был район мыса Лагерный, который на тот период характеризовался Лоцией следующим образом:

> Лучшим местом якорной стоянки в проливе Маточкин Шар является рейд у мыса Лагерный, который закрыт от всех сторон. Погрузка и выгрузка судов здесь возможна только на рейде. Пресную воду можно доставлять шлюпками из ручьев Кислый, Ущельный и Чистый.
>
> На мысе Лагерный имеется 9 деревянных рубленых домов, заселенных промышленниками. Имеется больница на 15 коек. В домах можно разместить до 150 человек.

Неясно, почему этим на предложение Р. Эйссена идти в Карское море без ледокола соглашаются Карельских и Сергиевский, но «Комет» идет в направлении Карского моря. Правда, очень быстро это самостоятельное плавание заканчивается у сплошного ледового поля в Карском море. И Эйссену пришлось дать радиограмму руководителю Западного сектора Севморпути с запросом о дальнейших действиях. Но прежде пришлось вернуться в Маточкин Шар и довольствоваться «новой проверкой на терпение».

> …я велел сообщить радиограммой руководителю западной части Сибирского морского пути, который находился на «Сталине», что наш корабль стоит у западной кромки ледового поля в Карском море и просит дальнейших

> указаний. На это я получил ответ, что в течение нескольких дней из-за сильного тумана разведывательные полеты невозможны и что поэтому нет ясной картины относительно ледовой ситуации, и что мне следует вернуться обратно в пролив Маточкин Шар и там, встав на якорь в подходящем месте, ждать последующих указаний.
>
> Ну что оставалось делать? Мне пришлось развернуться, потому что свободного ледокола для меня не было. И тогда самой малой скоростью я двинулся назад, встал на якорь в бухте сразу же на восточном выходе из пролива Маточкин Шар, чтобы снова пройти проверку на терпение.

На этот раз скорее всего фашистский рейдер встал на якорь в глухой бухте недалеко от восточного мыса Выходной. Кстати, соглашательская позиция советских лоцманов о начале движения в Карское море, не ожидая ледокола, была весьма на руку советской стороне: на некоторое время Эйссен прекратил быть слишком напористым. Правда, до той поры, пока не выполнил здесь всю намеченную программу своей деятельности. Тем более что ему пришлось считаться с постоянным присутствием на борту рейдера «глаз и ушей Москвы».

Но Эйссен все же был один из опытнейших морских разведчиков Третьего рейха и отличным флотским офицером. Он совершенно не хочет сидеть без дела и после некоторых раздумий снова берет инициативу в свои руки, то есть организует отдых своего экипажа в виде высадки на берег «шуточного десанта». Естественно, что советские лоцманы категорически против высадки иностранцев на советские берега. Однако Эйссен потребовал запросить Москву,

и разрешение на береговой отдых германского экипажа было получено. Так были начаты бесконтрольные с советской стороны «шуточные» высадки фашистских десантов, и в первую очередь в Маточкином Шаре.

Гитлеровцы высадили здесь сразу две десантные партии. Одна занялась поиском плавника и строительством небольшого причала для судовых шлюпок. Другая начала дурашливо штурмовать прибрежные скалы. Светило яркое солнце, и из корабельных динамиков, подбадривая десантников, весело гремели популярные немецкие мелодии. Через пару часов их сменила следующая десантная партия, затем — еще одна… Так продолжалось, пока весь экипаж не побывал на берегу в поисках грибов, ягод и птичьих яиц, которые существенно улучшили рацион немецкого экипажа. Кстати, вполне возможно, что «шуточными десантами» на Новой Земле Роберт Эйссен как бы начал приучать наших лоцманов к той мысли, что и в дальнейшем такая разминка для уставшего от ограниченности судового пространства и длительной неподвижности экипажа будет продолжаться. Особенно в весьма нужных для Эйссена (а также, считай, для гросс-адмирала Редера и контр-адмирала Деница. — *Авт.*) отдаленных районах побережья советской Сибири.

Как выяснилось много лет спустя, «десантники» Эйссена не случайно вместо элементарного отдыха активно карабкались по береговым склонам. Здесь они не только собственными ногами и «дыхалкой» измеряли крутизну прибрежных скал, но еще и занимались тщательным фотографированием районов, где проводились

высадки. Кроме того, в литоральной зоне «десантники» изучали наличие и количество деловой древесины, которая в перспективных планах должна была стать строительным материалом для будущих сооружений секретных баз Кригсмарине в советской Арктике. Эти поиски были организованы целенаправленно: хорошо известно, что северо-восточная часть северного острова Новой Земли, и особенно район входа в Маточкин Шар, весьма богата на плавник различных сибирских пород, которые заносятся сюда течением Карского моря.

Есть также информация, что во время отдыха на берегах Маточкина Шара специалисты (и естественно профессионалы. — *Авт.*) из состава экипажа «Комет» вели поиски следов серебряно-свинцовых месторождений. И пользовались они при этом некой картой давних рудных разработок, которыми руководил «немчин»[1].

Возможно, речь здесь идет о карте, которую перед последним плаванием на Новую Землю оставил директору Шуваловской Сальной конторы в Архангельске Даниелю Килю мезенский кормщик Афанасий Юшков, более полувека служивший лоцманом в Двинско-Обском отряде Великой Северной экспедиции и неоднократно посещавший и зимовавший на островах архипелага.

Сегодня нам известно, что, по примеру неких новгородцев, искать серебряную руду на Новой Земле посылал рудознатцев еще царь Иван Грозный. Позднее в Западной Европе

[1] Так практически до XVIII века вне зависимости от национальности на Руси называли иноземцев.

распространились слухи о том, что в районе губы, расположенной к северу от пролива Маточкин Шар, серебро выходит на поверхность земли «как накипь». Эту губу даже назвали Серебрянкой. Впервые о серьезной разведочной экспедиции заговорили летом 1652 года в Архангельске. Но суда, на которых пошли сюда охотные люди во главе с Романом Неплюевым, не допустили до Новой Земли «противные ветры», а во время зимовки на материке у Медынского Заворота большинство участников экспедиции, в том числе Р. Неплюев, умерли. Несколько человек из этой экспедиции спаслись. Однако их судьба неизвестна, также как неизвестна и судьба карты, по которой они планировали искать серебро. Между тем известный русский историк Василий Крестинин в своих трудах неоднократно упоминал, что вышеупомянутый кормщик Юшков, убеждая Д. Киля отправить к Новой Земле охотников для поиска серебряной руды, показал ему свою карту. Но ведь не случайно за отыскание серебра Киль обещал Юшкову сверх особых выгод по промыслам денежное вознаграждение в сумме 250 рублей. Однако в пути на Новую Землю отважный северный мореход умер, а карта исчезла при странных обстоятельствах. Не копия ли этой карты «нашлась» на борту рейдера «Комет»?

Одновременно с проведением «шуточных десантов» немцы продолжали внимательно слушать радиопереговоры между кораблями и ледоколами идущей впереди экспедиции особого назначения, в составе которой на Дальний Восток переходила советская подлодка Щ-423.

В общем, не стоит удивляться, что в июле-августе 1943 года советские зимовщики с полярной станции у мыса Выходной неоднократно наблюдали близкую работу неизвестной маломощной радиостанции, которая отвечала на вызов германских подлодок. Но только после войны наши полярники нашли брошенное здесь сооружение, в котором лежали: обломки аккумулятора «Sammler 2B 38», запасные детали от полевой радиостанции, матросская вязаная шапка «pudelmutze», несколько пустых упаковок из-под датского пеммикана[1] и бутылок из-под брусничного сиропа. Здесь же были брошены горные солнечные очки и несколько упаковок противоблошиного порошка. На ближайшей скале стояла тренога с куском антенного провода.

Но об этом мы узнаем лишь в 1950-е годы, а пока программа фашистских «шуточных десантов» подходила к концу, близлежащее побережье Маточкина Шара подробно исследовано, но ледокола так и не было.

И Р. Эйссен вновь поднимает вопрос о выходе в Карское море без ледокольного сопровождения. И вновь... добивается своего: 19 августа «Комет» вышел на просторы Карского моря. На этот раз ему повезло, да так, что 22 августа нацистский рейдер благополучно встает на якорь у одного из самых крупных островов архипелага Норденшельда — у острова Тыртова. Вот как

[1] Пеммикан — концентрированный пищевой продукт, широко применяемый в полярных экспедициях как для людей, так и для собак. Его главные составные части — сушеное мясо, жир, мука и овощи. Для собак использовался китовый жир. Главным поставщиком пеммикана всегда являлась Дания.

этот отрезок пути был описан в газете «Хамбургер Фремденблат»:

> И нам повезло. «Комет» хорошо выдержал это испытание. Ледовое поле сплоченностью от 3 до 6 баллов было без проблем преодолено со скоростью от 3 до 5 морских миль в час. Сильно выступающая форма носа и прочность корпуса судна проявили себя с хорошей стороны и справились со всеми выпавшими на их долю испытаниями. И тем самым наш корабль прошел проверку на доверие в отношении его пригодности для работы в ледовых условиях.

Расположенный неподалеку от входа в пролив Вилькицкого, архипелаг Норденшельда является удобным местом для стоянки судов, следующих по Севморпути и ожидающих улучшения ледовой обстановки в восточной части Карского моря. Когда северный ветер гонит льды к Таймырскому полуострову лишь по проливам этого архипелага, можно выйти на чистую воду. Впервые проливами архипелага Норденшельда (вместо того, чтобы огибать остров Русский, как практиковалось раньше) воспользовались в 1936 году грузовые суда «Рабочий», «Правда» и «Володарский», шедшие из Мурманска в устье Колымы. Еще до прихода нацистского рейдера к острову Тыртова здесь были выгружены строительные грузы и началось сооружение полярной станции, о чем Эйссен знал от своих радистов. Так, может, он не случайно привел сюда свой корабль? Тем более что позднее Эйссен напишет, что на столь рискованный шаг, как плавание во льдах Карского моря без ледокола, его воодушевило наставление, специально изданное

в Германии для командиров рейдеров, которое называлось «Война на водах. Боевые действия крейсеров». Именно там указано, что «командир вспомогательного крейсера должен быть не только усердным, но и везучим». А уточнение места советской полярной станции — разве это не лишний повод для командирского везения? Особенно — для будущих командиров «серых волков» Деница.

Ожидание ледокола под прикрытием острова Тыртова продлилось более трех суток. Этот район (77,5 градуса северной широты, 97,5 градуса восточной долготы) немцы опять использовали для активного отдыха (читай разведки. — *Авт.)* с высадкой очередного «шуточного десанта». Подобная разведка в глубоком советском тылу, куда ранее никогда не ступала нога германского военного моряка, представляется существенно более интересной, чем даже десанты на Новой Земле.

Дело в том, что все, что надо было Рейху на новоземельском побережье, Р. Эйссен благополучно нашел и открыл скорее всего еще в период своего бесконтрольного бродяжничества по восточной части Баренцева моря. А вот совершенно новый район у острова Тыртова, где Эйссен снова ожидал ледокол, был более интересным. Именно из этого района в течение трех военных лет в порт Лиинахамари грузовые нацистские подлодки из «призрачного конвоя» в специальных забортных контейнерах везли «нечто». Далее это «нечто» перерабатывалось в цехах тайного подскального завода на побережье залива Девкина заводь. Хотелось бы особо отметить: данный

завод в октябре 1944 года к моменту его захвата советскими десантниками оказался затопленным вместе со всеми советскими военнопленными, которые здесь работали. Какую продукцию или обогащенное «нечто» выпускал этот завод, остается до сих пор тайной. Лиинахамарский завод и сегодня осмотреть не удается: несмотря на все попытки откачать из его цехов морскую воду, завод остается постоянно затопленным, хотя находится существенно выше уровня Баренцева моря. При любой попытке откачать баренцевоморскую воду сначала она вроде бы уходит, но, достигнув определенного уровня, вновь заполняет подскальные сооружения! Что могли увозить в Германию из заводских цехов фашистские транспорты, до настоящего времени остается невыясненным.

Другим заметным событием на этом участке перехода «Комета» по Карскому морю стало получение германскими «исследователями» весьма полезной гидрологической информации из района острова Свердрупа, который является своеобразным узлом на участке Севморпути от островов Новой Земли до островов Северной Земли, расположенным в непосредственной близости от Диксона и ... шхер Минина, то есть именно тех районов, куда чрезвычайно настойчиво пытались попасть фашистские морские разведчики еще в довоенное время, о чем мы подробно рассказали в первой книге «Арктические тайны Третьего рейха». Поэтому капитан-цур-зее Роберт Эйссен, будучи отличным флотским офицером и опытным гидрографом и гидрологом, весьма эффективно поработал в этом районе.

Остров Свердрупа был открыт 18 августа 1893 года экспедицией Фритьофа Нансена на судне «Фрам». Первым этот остров увидел капитан «Фрама» Отто Свердруп, который в то время как раз находился в «вороньем гнезде» (наблюдательной бочке), высматривая зверя на льду. Нансен поэтому и назвал вновь открытый остров по имени норвежского капитана. До лета 1932 года сюда ни разу не ступала нога человека. Даже Отто Свердруп, который в 1915 году как капитан экспедиционного судна «Эклипс» вел в этом районе поиски пропавшей экспедиции Владимира Русанова, не счел возможным посетить этот арктический медвежий угол из песка.

При нахождении в районе острова Свердрупа экспедиция Нансена сделала четыре меридиональных, расположенных параллельно, разреза. При этом на различных глубинах определялись: температура морской воды, ее соленость, различные химические и физические свойства воды. Такие разрезы, особенно если их несколько, являются лучшим средством для выяснения гидрологического режима моря. Эти наблюдения показали, что участок Карского моря, находящийся между Диксоном и островом Свердрупа, характеризуется двумя массами воды различных свойств и различного происхождения. Верхний, сравнительно тонкий слой, толщиной около 10 метров, заполняют относительно теплые и малосоленые воды; ниже этого слоя находится вода, обладающая очень низкой температурой и сравнительно большой соленостью. Происхождение верхней теплой воды совершенно ясно: это вода, вынесенная Енисеем, успевшая только в небольшой мере смешаться с ледяной водой Карского моря. Вынося в Карское море значительное количество

тепла, енисейские (а также обские) воды без сомнения оказывают в летнее время разрушительное действие на ледяной покров моря. Не будь этих рек — и навигационные условия плавания в Карском море были бы более тяжелыми. Возможно, результатами именно этих наблюдений, уже находясь в Восточно-Сибирском море, воспользовался капитан-цур-зее Эйссен, а в годы Великой Отечественной войны — командиры «серых волков», которые успешно прятали свои подлодки под теплым слоем воды, а холодный слой использовали для дальнего обнаружения торговых судов и надводных кораблей наших конвоев.

Но вновь вернемся на якорную стоянку «Комета» у острова Тыртов, где наконец-то 23 августа появился долгожданный ледокол «Ленин», взявший под ледовую проводку германский пароход «Донау» и благополучно проведший его через пролив Вилькицкого в море Лаптевых.

До сих пор Арктика почему-то воздерживалась показывать гостям свой истинный характер. Не случайно о движении на этом отрезке Севморпути Эйссен впоследствии опишет почти белым стихом: «Это было восхитительное путешествие через пролив Вилькицкого под голубым небом, бледной луной и полуночным солнцем. Все было там, за исключением льда».

26 августа «Комет» вслед за ледоколом «Ленин» прошел мыс Челюскин и вышел в море Лаптевых. В этом секторе Арктики немцы встретились с новейшим советским ледоколом «Сталин», капитан которого, Михаил Белоусов, как «хозяин» района дал капитану «Ленина» и лоцману Сергиевскому распоряжение следующего содержания:

> Следуйте за мной. Когда встретим лед, я дам сигнал остановиться. Тогда прошу прибыть на мой корабль. Прошу Сергиевского пригласить к нам капитана, если тот пожелает.

Во время этой встречи ледоколы и «Комет» ошвартовались борт о борт, в результате чего немцы имели возможность осмотреть оба советских ледокола. Эту встречу Р. Эйссен описывал следующим образом:

> В тот день меня провели через ледокол «Ленин» на «Сталин», и на обоих ледоколах меня принимали капитаны. А руководитель ледового штаба передал извинения, сославшись на болезнь. Правда, у меня сложилось впечатление, что это была не настоящая болезнь, так как она очень хорошо вписывалась в общую картину поведения Советов: давать мне как можно меньше информации и по возможности не проводить наше судно по Северному морскому пути, пытаясь задержать наш рейс ответами, которые то удивляли нас своей придирчивой дотошностью, то сковывали наши действия своей уклончивостью или пытались отказать ему в пригодности для плавания во льдах. Вот и тут снова началось обсуждение вопросов относительно ледового усиления корпуса и т. д. Но после приобретенного за прошедшее время опыта общения мне уже не представляло труда отмести все высказанные сомнения Советов как необоснованные.
>
> Ледоколы «Ленин» и «Сталин» показались мне не очень ухоженными, особенно «Сталин», который тогда всего два года находился в эксплуатации. Все ледоколы на Сибирском морском пути используют в качестве топлива уголь — поскольку угольных баз на протяжении всего пути достаточно.

Можно особо указать на то, что в процессе посещения Р. Эйссеном ледокола «Сталин»

произошло как минимум три весьма знаменательных события:

- во-первых, на сцену в качестве официального лица вышел исчезнувший «с глаз» советской разведки в Западной Лице господин Крепш. Далее он становится постоянным участником всех важных переговоров между Эйссеном и советскими капитанами. Возможно как переводчик, но так ли это? К сожалению, пока, кроме догадок, мы ничего не имеем сообщить по этому поводу;
- во-вторых, впервые Р. Эйссена официально познакомили с секретными картами Севморпути, когда капитан М. Белоусов провел немецкого командира в штурманскую рубку своего ледокола и показал ему новейшие карты СМП.

И в-третьих, что особенно важно, именно 26 августа 1940 года при встрече на борту ледокола «Сталин» М. Белоусов передал капитану-цур-зее Эйссену грифованную морскую карту № 637 и поправки к ней. Нет никаких сомнений в том, что опытнейший советский ледовый капитан вряд ли взял на себя смелость без разрешения свыше не только передать, но даже и просто показать такую карту!

Далее ледокол «Сталин» повел рейдер через море Лаптевых при вполне благоприятной обстановке. Но затем спокойное плавание в арктических водах для немцев закончилось. Действительно, вскоре оба судна вошли в огромное (более 200 миль) ледовое поле, где плотность льда приближалась к 8 баллам, и дальнейшее продвижение «Комета» стало возможным только в плотном строю с ледоколом. Из газетной публикации Р. Эйссена:

Сначала все шло хорошо. Но потом внезапно опустился туман. Вот с этого момента и началась довольно трудная и напряженная часть рейса. Положение впереди идущего ледокола можно было определить в основном только по туманным гудкам, даже прожекторы не помогали. И при этом требовалось, чтобы мы шли почти вплотную за ледоколом, поскольку расколотый лед очень быстро смыкался снова над водой. Правда, большую помощь нам оказывал масляный след от ледокола, который постоянно откачивал отработанные топливные остатки. А их было хорошо видно в спокойной воде среди льдов. А вскоре мы приноровились двигаться по этим вспомогательным ориентирам.

Но туман продолжал сгущаться. Очень скоро ледокол вообще «растаял» где-то в белом мареве. Одновременно германские наблюдатели, сидящие в носовой части рейдера, вообще перестали что-либо видеть у форштевня «Комета», и отряд прочно застрял в плотной ледовой пробке. Только после относительного прояснения мощнейшему советскому ледоколу «Сталин» удалось достаточно удачно освободить «Комет» из ледовой ловушки.

Постепенно туман рассеялся, а лед заметно слабел. Ледокол «Сталин» посчитал свою работу выполненной и 27 августа пошел выручать другие караваны, сообщив Эйссену, что в проливе Санникова его дожидается ледокол «Малыгин», который должен был обеспечить проводку рейдера по Восточно-Сибирскому морю.

Выйдя к месту встречи с «Малыгиным», немцы узнали, что его максимальная скорость не превышает 10 узлов, и, отказавшись от помощи «Малыгина», самостоятельно пошли к месту встречи с ледоколом «Лазарь Каганович». Вполне

естественно, что такие решения Р. Эйссена снимали с советских лоцманов ответственность за проводку рейдера на этом весьма сложном участке Севморпути.

Однако это одиночное и весьма удачное плавание «Комета» по Восточно-Сибирскому морю, крайне мелкому (глубины 20–30 метров. — *Авт.*) и совершенно неизученному в те годы только добавляет вопросов к Роберту Эйссену как офицеру Кригсмарине, так как, чтобы реально избежать встречи с многолетними, практическими непроходимыми льдами, Эйссен повел «Комет» не по маршруту, указанному в советских лоциях, а между прибрежными островами, где из-за постоянного воздействия теплых вод реки Колымы лед был достаточно слабый. Для контроля глубин места немцы постоянно использовали корабельный эхолот. Это решение Р. Эйссена, весьма перспективное при движении среди льдов, в навигационном отношении было исключительно опасным и требовало от судоводителя твердых знаний особенностей района, местной гидрологии и отличной практики плавания в ледовых условиях. Вполне естественно возникает сразу несколько закономерных вопросов к Р. Эйссену. Известно, что он имел богатый опыт ледового плавания, но только во льдах Гренландии, Исландии и Антарктики во время службы на «Метеоре». А вот откуда он имел знания об особенностях ледового плавания в этом «медвежьем углу» советской Арктики и тем более знания по его гидрологии, до сих пор остается тайной! Тем более что большинство здешних навигационных знаков оказались уничтожены чукчами,

которые были убеждены, что эти сооружения «отпугивают моржа». Тут даже опытный ледовый капитан может крепко задуматься.

Тем не менее это рискованное плавание позволило «Комету» точно в назначенное время прибыть в район встречи с ледоколом «Лазарь Каганович», на борту которого находился начальник морских операций восточного района Арктики известный ледовый капитан Афанасий Мелехов.

Проводка «Кагановича» началась при вполне благоприятной ледовой обстановке. Но вскоре дальнейший путь оказался исключительно сложным, так как видимость вновь резко ухудшилась, а суда вошли в зону мощных торосистых льдов. Хуже того — навалила стена густого тумана, температура воздуха упала ниже нуля и запорошил мелкий снег. А вечером неожиданно сильный ветер поволок ледокол и «Комет» вместе с ледовым полем на малые глубины. В своей газетной статье Эйссен так описывает этот участок плавания в «ледовом аду»:

> Восточнее Медвежьих островов мы сразу же попали в толстый лед, однако пока мы следовали за ледоколом «Каганович» все вначале шло хорошо. Но потом лед стал еще толще, и ледовые лоцманы уже высказали предположение, что, вероятно, скоро придется идти через еще более толстый лед. Так прошло два дня, а прежде всего две ночи, которые вряд ли кто-нибудь из нас позабудет. Но особенно мне они стоили нервов. Прошли 31 августа и 1 сентября, а мне уже почти хватило всего того, что с нами случилось. Лед сплоченностью 9 баллов, к тому же резкий шквалистый ветер, сильно дрейфующий лед и частичная темнота, когда приходится работать только с прожекторами. Мы все время шли

по ледовым полям, которые вселяли в нас страх. Нам приходилось, несмотря на помощь ледокола, также двигаться задним ходом и, разогнавшись, обрушиваться на тяжелый лед, разбивая его. Судно часто содрогалось по всем швам, а меня прежде всего угнетал страх за сохранность руля и винта.

Уже всего этого мне было достаточно, но потом стало хуже. Руль вдруг перестал слушаться. Ничего не помогало, и мне пришлось остановиться и беспомощно дрейфовать во льду. Тот, кто хоть раз побывал в подобной ситуации, вряд ли пожелает ее повторения. Прошло довольно много времени, пока наконец удалось установить причину предполагаемой поломки и, как нам казалось, устранить ее. Я, к сожалению, не мог встать на ледовый якорь на льду, поскольку мы не подумали прихватить его с собой. Чтобы быть готовым к подобным случаям в будущем, я приказал изготовить якорь из подручных средств.

Руль же после нескольких часов, проведенных нами с замиранием сердца, снова стал работать вместе с машиной, и мы начали медленно двигаться. Однако очередной выход рулевой машины из строя через некоторое время показал нам, что с ним не все ясно. Мы сидели так прочно во льду, что все попытки ледокола «Каганович» освободить нас казались напрасными. И только лишь через несколько часов, после нескольких разбежек, наконец-таки ему удалось привести «Комет» в движение.

Но, в конце концов, искусство советских ледокольщиков и лоцманов одержало победу над стихией, и ранним утром 1 сентября рейдер благополучно вошел в полосу разреженных льдов у острова Айон. Здесь «Лазарь Каганович» оставил рейдер на защищенной якорной стоянке, а сам поспешил на выручку к пробивавшемуся с востока советскому пароходу.

Неожиданности арктического плавания

Вернулся ледокол примерно через 10 часов с известием, которое ошеломило Эйссена куда больше, нежели пережитое им во время ожидания начала проводки и даже недавнего опаснейшего ледового дрейфа:

...ледокол «Каганович» спустил на воду шлюпку, на которой к нам на борт прибыли руководитель восточного сектора морского пути и капитан ледокола.

Они сообщили мне, что из Москвы поступило указание не вести меня далее на восток, а снова сопроводить назад. В качестве причины данного указания мне было сказано, что в Беринговом проливе были замечены сторожевики и подводные лодки противника. Кроме того, мне было сказано, что в Беринговом море есть американские суда, которые не должны узнать, что немецкое судно прошло по СМП при помощи СССР.

Я спокойно выслушал это сообщение, не показывая ни волнения, ни разочарования. Но внутри меня эта бомба произвела совсем другой эффект. В моей памяти, как на мгновенно раскручивающейся кинопленке, промелькнуло все, что произошло за эти дни с момента моего выхода из немецкого порта: сдерживающую нас медлительность русских, игры в прятки и бесконечное ожидание в Баренцевом

море, первый напрасный прорыв через лед, симуляция болезни руководителем на ледоколе, ад полярного шторма среди трескающихся льдин, но теперь лед был уже позади нас. И всего лишь 400 морских миль отделяли наше судно от Берингова пролива, от нашей столь желанной позиции для наступления на британцев, и мы должны разворачиваться?

Мне сразу стало ясно, что подобное дерзкое требование даже не подлежит обсуждению, но это означало, что теперь нам придется действовать самостоятельно. И очевидно, здесь в последний раз ею (советской стороной. — *Авт.*) была предпринята попытка остановить рейдер, на сей раз насильственно — под предлогом дипломатических осложнений…

Я уже давно понял, что Советы только потому и согласились поддержать нас, что они надеялись заморочить Германию своей широтой натуры, а сами надеялись, что им удастся скрыть свою подготовку к войне против Германии, уже давно проводимую в партнерстве с Англией, и что сами они никогда всерьез не думали, что какое-то немецкое судно сумеет до конца воспользоваться этой самой широтой натуры и действительно пройдет по Сибирскому морскому пути.

В принципе, настроение Р. Эйссена в той обстановке можно не только понять, но даже и посочувствовать ему: он считал, что рейдер уже почти у цели, и вдруг где-то в Москве все уже сделанное германскими моряками, пытаются вернуть к нулевой отметке! Тем более он точно знал, что суда в Беринговом проливе, якобы подстерегающие германский рейдер, на деле являются всего японскими китобоями, то есть судами союзника Германии, ведущими здесь промысел. Кроме того, Р. Эйссен отлично понимал, что теперь прорваться в Тихий океан он вполне

может и без ледовой проводки. Вот что он пишет по этому поводу:

Мне было понятно, что именно на последнем отрезке пути, особенно у мыса Шмидта и в проливе де Лонга, да даже и в Беринговом проливе, я могу столкнуться с мощным льдом. И хотя сообщения о ледовой ситуации звучали утешительно, она могла очень быстро ухудшиться.

Теперь я уже знал, чего можно ожидать от нашего судна и, кроме того, поднабрался необходимого опыта работы во льдах и научился визуально оценивать ледовую ситуацию. То есть у меня сложилась твердая убежденность, что и в одиночку я смогу пройти дальше.

Одним словом, началось нечто вроде переговоров на борту рейдера. Ни о чем не договорившись, А. Мелихов вернулся на ледокол, взяв с собой одного из лоцманов. Советский ледовый лоцман вернулся на «Комет» лишь после 8 часов обсуждения дел на ледоколе «Лазарь Каганович». Германские моряки за это время успели осмотреть корпус своего судна, а главное — судовой руль. Осмотр показал, что корпус успешно выдержал напор арктических льдов. А вот баллер руля весь свернулся и вошел вовнутрь, правда, не обломился. Благодаря высокому уровню технической подготовки судовых механиков удалось не только исправить эту неисправность, но еще и обеспечить исправную работу рулевого устройства в течение последующих 15 месяцев плавания, несмотря на плохую погоду и постоянные нагрузки.

Далее мы попытаемся рассказать о последующих событиях с использованием статьи «Рейд крейсера „Комет“», написанной мурманским

краеведом Владимиром Сорокажердьевым для сборника «Тайну хранило море». Кроме того, здесь же мы используем тексты радиодонесений, которыми обменивались между собой руководство ГУ СМП и секторов Севморпути, познакомиться с которыми удалось благодаря вышеупомянутой статье Александра Черепкова в газете «Независимое военное обозрение».

Итак, начнем с Сорокажердьева, озвучившего недосказанное Эйссеном в 1943 году. Он считает, что советское правительство в эти дни стремилось обезопасить свой шаткий авторитет. Оно решило прервать переход фашистского рейдера и сделать вид, что германская сторона, выдавая замаскированный военный корабль за обычное торговое судно, обманула СССР. Но Эйссен сразу же понял, что Москва решила снять с себя ответственность, и в первую очередь, перед англичанами, за состоявшийся переход германского крейсера вдоль берегов Сибири. Ведь последнее иностранное судно появлялось здесь ровно 20 лет назад, когда знаменитый норвежский исследователь Арктики Руал Амундсен прошел на Тихий океан на ледовой шхуне «Мод». А вот как, по данным А. Черепкова, выглядели радиограммы в конце августа 1940 года:

> Ввиду специфичности военного характера немецкого парохода верните его обратно на запад одним из ледоколов по вашему усмотрению. Дважды в день молнируйте его позицию. Исполнение радируйте.

На поступивший вопрос о причине изменения плана перехода И. Папанин сообщил, что одно

из наших промысловых судов заметило в Беринговом проливе несколько иностранных судов, которые могли бы раскрыть секретность перехода. Казалось бы, что может быть непонятного в этой телеграмме? Однако начальник морских операций восточного сектора Арктики ледовый капитан Афанасий Мелехов... совершенно не понимает ее текст и передает встречную радиотелеграмму:

> Вашу 25-ю не понял. Кого вернуть на запад — пароход или Крепша? Жду немедленный ответ разъяснениями.

Представляется вполне очевидным, что в этой телеграмме имеется явно скрытый подтекст. И, похоже, между Папаниным и Мелеховым о господине Крепше уже состоялся некий разговор, по меньшей мере — по телефону. Одновременно мы вполне можем предположить, что затягивание времени на исполнение полученного приказания было чрезвычайно важно лично Мелехову для того, чтобы сохранить в целости свою голову. Ведь он прекрасно понимал, что при необходимости и в случае удачи перехода, и в случае его неудачи, первым из наиболее реальных кандидатур на «заклание» станет именно ледовый капитан Мелехов. И его мысли вполне понятны. Возможно, где-то, еще пока в мирной тишине московских кабинетов, возникли сомнения в истинных целях перехода рейдера «Комет» по Севморпути или «в чем-то ином». Вполне вероятно, что в это время советской разведке уже стало известно о начале разработки плана «Барбаросса». В то же время Мелехов понимал, что даже

двум, но безоружным, советским ледоколам, заставить вооруженный крейсер нацистов вернуться на запад — нереально.

Сложившаяся ситуация усугублялась еще и тем, что Эйссен со своей стороны прекрасно ее просчитал. Более того, он твердо рассчитывал на свою морскую удачу и на то, что ледовая обстановка на оставшемся 400-мильном участке маршрута до Тихого океана не будет столь тяжелой, как это было ранее. И потому сразу же заявил советской стороне о своем неприятии любого предложения о возвращении на запад. Разве что после получения приказа из Берлина. Правда, чтобы не ставить Мелехова в абсолютно безвыходное положение, он согласился подождать ответа на отправленный в Москву запрос. Между прочим, напрашивается очередной и весьма неожиданный вопрос: «Откуда у него такая уверенность в чистоте ото льда дальнейшего пути, ведь фашистский экипаж только-только пережил ночь в ледовом аду?». Ответа нет!

Для новой якорной стоянки фашистского рейдера был выбран район у мыса Шелагский, находящегося недалеко от входа в пролив Лонга.

Здесь нам хотелось бы привлечь ваше внимание к давней исторической, можно сказать, неясности. Долгое время и наиболее часто вышеупомянутый приказ Ивана Папанина советские историки оценивали как прозрение советской стороны, которой вдруг стали ясны истинные цели проводки немецкого рейдера, искусно замаскированного под мирное торговое судно. Однако о том, что это чистейший вымысел периода послевоенного СССР, совершенно ясно даже

из приведенных выше докладов советских лоцманов Дмитрия Сергиевского и Афанасия Карельских.

Вообще все попытки внушить советскому читателю, что сталинское правительство было непричастно к разбойничьим «подвигам» одного из фашистских крейсеров на Тихом океане, вполне понятно. Наиболее дипломатичное объяснение этой весьма щекотливой ситуации удалось найти и рассказать о нем в послевоенных мемуарах адмиралу Арсению Головко. В переизданной в 1979 году книге «Вместе с флотом» он написал:

> Сталин действительно разрешил Папанину включить немецкое судно в план арктических операций 1940 года и обеспечить его проводку. Но когда в восточном секторе Арктики, у острова Айон, было установлено, что это судно следует с военной командой, то было принято решение воздержаться от его дальнейшей проводки.

Даже наш весьма информированный историк А. Черепков, вероятно, в духе того времени, был вынужден лишь коротко отметить появление у руководства Севморпути чувства сомнения в правильности своей деятельности по проводке боевого корабля нацистов по арктическим морям.

И здесь действительно самым подходящим стало словосочетание «воздержаться от его дальнейшей проводки». Ведь даже такая серьезная организация, как НКВД Союза ССР, была вынуждена лишь отметить:

> На предложение, согласно распоряжению тов. Папанина, вернуться обратно заявил он (фон Эйссен. — *Авт.*), что

подчиняется только своему правительству, имеет задание идти для выполнения своей работы и что ему объявлено, что он является полновластным хозяином корабля, и как найдет нужным, так и сделает. На разговор… что не разрешит Москва, придется возвращаться, командир заявил: я Москве не подчиняюсь, и если завтра к 8 часам утра не будет положительного ответа, я иду по своему заданию на восток. Если не снимите с меня ледовых лоцманов, я их высажу на берег в районе Биллингса или в другом удобном месте и пойду по назначению.

А. Черепков

Так и не дождавшись разъяснений от Папанина, 2 сентября Эйссен собирает на борту «Комет» специальное совещание, на котором, кроме Мелехова и Сергиевского, присутствовал и… Курт Крепш. Здесь Эйссен сразу же заявил, что в связи с отсутствием ответа и возможным ухудшением ледовой обстановки в Чукотском море, он, как командир перехода, вынужден вручить советской стороне свое решение в письменном виде:

РУКОВОДИТЕЛЮ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ В ВОСТОЧНОМ СЕКТОРЕ АРКТИКИ КАПИТАНУ МЕЛЕХОВУ

Я, капитан-цур-зее Р. Эйссен, капитан германского парохода, который, на основании соглашения с советским правительством, проведен в навигацию 1940 года с запада на восток Северным морским путем, заявляю:

1. Меня устно поставили в известность об указании Папанина отвести мой корабль обратно на запад в связи с тем, что в Беринговом проливе появились иностранные корабли, которые могут заметить мой корабль.

2. Мною получено от вас сообщение о появлении японской китобойной флотилии в районе мыса Сердце-Камень и о том, что в районе острова Врангеля замечен военный корабль.
3. Все эти данные доведены до моего сведения, но я считаю, что вышеупомянутые корабли не представляют для меня никакой опасности. Я располагаю всеми средствами, чтобы незаметно покинуть советские воды.
4. Поскольку я располагаю полномочиями из Берлина действовать на месте по собственному усмотрению независимо от содержания приказов из Берлина или Москвы, я с 23.00 (московское время) 2 сентября 1940 года следую восточным курсом самостоятельно, причем ответственность за все возможные последствия принимаю на себя.
5. Вопреки всем вашим протестам я категорически отказываюсь ждать дальнейших указаний и настаиваю на том, чтобы лоцманы Сергиевский и Карельских, задачу которых я считаю выполненной, были сняты с корабля. В противном случае я высажу их на землю там, где они пожелают.
6. Я не имею никаких претензий в части проводки моего корабля, который в настоящее время находится на широте 70 градусов 09 минут северной и долготе 169 градусов 53 минуты восточной. Напротив, я хотел бы подчеркнуть, что все мои просьбы исполнялись и во всех вопросах, связанных с проводкой, мне шли навстречу, за что я выражаю свою благодарность и признательность.

Командир корабля капитан-цур-зее Роберт Эйссен,
Чаунская губа, 2 сентября 1940 года.

В ряде советских публикаций были приведены различные виды вышеприведенного

«меморандума» Эйссена, который полностью соответствует тексту, приведенному в книге Р. Стеенсена, которая была написана им на основании архивных документов Третьего рейха. Надеемся, что это был действительно оригинал. Правда, в вышеупомянутой публикации Р. Горчакова нам удалось найти некое дополнение следующего содержания:

> Идентичность текста моей копии с оригиналом установлена, что и подтверждаю. Подпись — Мелехов.

Между тем к вечеру этого же дня из Москвы все же пришло нечто вроде согласия на дальнейший переход «Комета» по арктическому маршруту. Каким оно было в действительности? Неизвестно! Однако это разрешение только подстегнуло Мелехова уже не мешать дальнейшему движению нацистов. Поэтому сопроводив «Комет» в течение 20–25 минут, Мелехов доложил в Москву:

> Провел чистую воду Шелагскому, отпустил третьего девять часов. Так уйти он смог бы и самостоятельно.

Последняя фраза написана искренне, и понимать ее приходиться двояко. Например, так: если бы я ему пытался препятствовать, он все равно ушел бы самостоятельно. Или же: вы заставляете нас делать абсолютно бестолковые вещи.

В 09.25 3 сентября 1940 года «Лазарь Каганович» трехкратным гудком навсегда распрощался с лже-«Семеном Дежневым» и лег на обратный курс, а рейдер, увеличив свою скорость до самого полного, самостоятельно ринулся на восток.

Вполне естественно, что в своей газетной статье Эйссен на свой лад комментирует это событие:

> После того, как русские убедились, что я все равно претворю свое решение в жизнь, со стороны Советов был сделан широкий жест: они пожелали мне всего хорошего и даже слегка сопроводили меня. Однако сведений о ледовой ситуации на последнем участке пути я от них так и не получил.

Особое напряжение у Эйссена вызвал район мыса Шмидта. Он хорошо знал, что льдообразование здесь может быть настолько интенсивным, что в 1778 году знаменитый английский мореплаватель Джеймс Кук в своем кругосветном плавании был вынужден просто вернуться от мыса Северный (так до 1934 года назывался мыс Шмидта. — *Авт.*). По-видимому, льды у мыса Шмидта произвели на Кука сильное впечатление: по крайней мере, после плавания в Чукотском море он утверждал, что всякие попытки отыскать Северный морской путь между Тихим океаном и Атлантическим являются бессмысленными.

Уже в советское время отдельным нашим транспортам здесь даже приходилось зимовать у голого, чаще всего покрытого снегом берега, со стоящими на нем 5–6 ярангами единственного чукотского селения. Но все обошлось, и никем не обнаруженный, в ночь с 5 на 6 сентября фашистский рейдер миновал Берингов пролив и вышел на просторы Тихого океана.

Казалось, для советской стороны все благополучно закончилось. Однако А. Черепков рассказывает, что практически сразу же после прохода

нацистов через Берингов пролив куратор Севморпути В. Молотов высказал свое неудовольствие начальнику Севморпути И. Папанину за неспособность проследить движение на восток фашистского пароходом от Певека. Их радиопереписка выглядит очередной исторической неожиданностью:

> 13 сентября вечером звонил лично товарищ Молотов. Сделано замечание в акцентированном тоне. Выразил недовольство, что ГУ СМП не сумело проследить парохода от Певека и далее. Придется давать объяснения, почему не сумели проследить самолетами.

Лишь через двое суток(!) из штаба проводки поступило неуклюжее объяснение:

> Произошло вследствие очень плохой информации. Несмотря на ряд запросов так и не получили от Москвы решения: на восток или на запад отправить немецкий пароход. Решение отправить на восток узнал только от Мелехова шестого сентября — через 3 суток после выпуска парохода на чистую воду самостоятельное плавание. Это время пароход уже должен быть в Тихом океане. Возможность получать сведения продвижения парохода была: если бы плохая погода помешала авиации, можно было бы оставить Сергиевского на борту до прохода Уэлен или Лаврентия.

Явно, что в деятельности советской стороны произошел некий сбой, а будущий контр-адмирал Кригсмарине успешно выполнил все поставленные задачи и повел свое судно в тихоокеанские воды. Скорее всего, этот сбой должен был иметь серьезные последствия для его

виновников. Но! У нас нет о том какой-либо информации. Более того, все советские организаторы и основные участники проводки «Комета» по нашим арктическим морям либо, как, например, Иван Папанин, успешно дожили до глубокой старости, либо, как Дмитрий Сергиевский и Афанасий Мелехов, оставаясь на прежних должностях, погибли в военные годы при проводке судов полярных конвоев.

6 сентября лже-«Семен Дежнев» встал на якорь в глухом и пустынном Анадырском заливе, где судовые водолазы провели осмотр винторулевой группы и подводной части судового корпуса. Немцы быстро закончили подводный осмотр. И через шесть часов двойник «Семена Дежнева» поспешно снялся с якоря и исчез на просторах Тихого океана. Его исчезновение было столь быстрым, что ни местный почтовый экспедитор, ни жители соседнего поселка не успели побывать на «советском судне» и передать с ним почту для Петропавловска-Камчатского или Владивостока.

Но на этой же стоянке подчиненные Вундер-Вилли порадовали Эйссена новостью, что советский ледокол «Лазарь Каганович», ушедший пробивать дорогу очередному каравану, был практически зажат в морском районе, где фашистский рейдер… только, что прошел по совершенно чистой воде. Таким образом до высокого звания Роберту Эйссену осталась практически последняя «стометровка». Правда, сначала его ждали военные тихоокеанские воды.

НА ПРОСТОРАХ ТИХОГО ОКЕАНА

Итак в обличье советского «Семена Дежнева» рейдер-оборотень вышел на тихоокеанские просторы. Эйссен правильно рассчитал, что до прихода на ближайшую стоянку советская «личина» была бы для его рейдера самым лучшим прикрытием в случае встречи с английскими крейсерами. Хотелось бы отметить, что на Тихом океане как чрезвычайно удаленном морском театре военных действий (МТВД) английские крейсеры тогда были большой редкостью, а вспомогательные крейсеры нацистов встречались со своими снабженцами на якорных стоянках у Маршалловых, Каролинских или Марианских островов.

Для максимальной объективности в понимании успеха Роберта Эйссена внимательно рассмотрим его дальнейшую боевую деятельность.

Все фашистские вспомогательные крейсеры-рейдеры использовали одни и те же тактические приемы сближения с намеченной жертвой. Они избегали артиллерийской перестрелки на больших дистанциях и полагались на внезапные удары с целью уничтожения противника до того, как он сможет причинить вред рейдеру. Для этого в тихоокеанских водах они изначально сближались

с будущей жертвой, скрываясь под личиной судна нейтральной страны (например, СССР или Японии). Сразу же после установления национальной принадлежности встреченного судна на рейдере принимались меры к тому, чтобы лишить жертву возможности донести по радио о встрече с противником. Если требование немцев выполнялось, то ошеломленному экипажу приказывали оставить свое судно, которое в дальнейшем уничтожалось или захватывалось в плен. Если же на встреченном судне включался радиопередатчик, то рейдер немедленно открывал по нему огонь и стремился не допустить передачи для других судов в районе оповещения об опасности.

Войдя в тихоокеанские воды, «Комет» направился к острову Айлинглоп, где еще в 1914 году скрывалась от врага эскадра вице-адмирала графа Максимилиана фон Шпее. «Комету» по приходу на Тихий океан сразу же не повезло: 30 сентября он попал в страшнейший тихоокеанский ураган, из объятий которого нацистским морякам удалось выбраться с величайшим трудом, а через двое суток «Комет» потерял свой гидросамолет-разведчик, который затонул в океанских глубинах после очередного приводнения у борта. Летчик был спасен, но гибель единственного корабельного самолета существенно снизила поисковые возможности рейдера, и, как следствие — снизила его шансы на успех в последующей океанской охоте.

Сразу же после прихода к Айлинглопу рейдер был направлен для встречи с «Орионом» в район Каролинского архипелага, так как из Берлина пришло указание о немедленной смене места

встречи с танкером, который из мексиканского порта Мансанильо вез для «Комета» новый запас топлива. Эта экстренная смена плана была вызвана тем, что долгожданный танкер «Везер» по дороге был захвачен английским кораблем. У гросс-адмирала Редера появилось реальное чувство опасности, что от его команды англичане могут узнать о точке встречи сразу двух германских рейдеров у Каролинского архипелага и успеют приготовить им чрезвычайно «горячую» встречу.

Только 14 октября на новой стоянке (у атолла Ламутрека. — *Авт.*) «Комет» встретился со своим собратом — вспомогательным крейсером «Орион» и получил с судна снабжения «Регенсбург» и военного транспорта «Кулмерланд» запас топлива и свежее продовольствие на последующее плавание в 1941 году.

После этой встречи оба фашистских рейдера и «Кулмерланд» под личиной японских пароходов неспешно пошли в сторону удаленного тихоокеанского острова Науру, то есть в назначенные «охотничьи угодья», а «Регенсбург» на самом полном ходу ринулся к Японским островам. О причинах такой спешки мы еще расскажем подробнее.

Свою первую жертву «Комет» и «Орион» встретили 25 октября. Это было небольшое новозеландское судно «Холмвуд», которое совсем не ожидало встретить вдали от войны сразу два фашистских вспомогательных крейсера. Его судьба, естественно, была сразу же предрешена. Столь легкая победа заметно вдохновила оба германских экипажа и стала лишним подтверждением того, что рейдеры действительно удачно пришли «на охоту».

Через двое суток немцы встретили английский торгово-пассажирский пароход «Рангитана» вскоре после его выхода из Окленда, а еще через неделю — австралийский транспорт «Триона». Под прицелом 150-миллиметровых орудий сразу двух фашистских рейдеров эти транспортные суда также быстро нашли свою могилу в глубинах Тихого океана.

В ночь на 8 декабря, придя к удаленному острову Науру, группа Эйссена обнаружила в гавани 2 вражеских транспорта: новозеландский «Комата» и норвежский «Винни». Конечно, они были быстро уничтожены. Однако обстрелять сам остров в этот день нацистам не удалось.

После очередной победы пути океанских «разбойников» разошлись: «Комет» пошел к порту Рабаул (остров Новая Британия), а «Орион» вернулся к атоллу Ламутрека.

Кстати, «Орион» (бывший пароход «Курмарк») стал своеобразным долгожителем среди вспомогательных крейсеров Кригсмарине. За 16 месяцев под командованием фрегаттен-капитана Курта Вейхера судно выполнило кругосветное плавание, отчасти по маршруту известного португальского мореплавателя Фернана Магеллана, и потопило 13 вражеских судов. По окончании плавания он благополучно вернулся во французский порт Бордо и далее использовался как учебное артиллерийское судно. Закончил свой путь «Орион» в Померанской бухте, где 4 мая 1945 года его потопила советская авиация.

Эйссен же, не найдя новых судов Британского союза, вновь пришел к острову Науру. Войдя в гавань, артиллерийским огнем он уничтожил

здесь английские нефтехранилища, фосфатный завод и портовые сооружения. Казалось бы, велик успех хорошо вооруженного рейдера в уничтожении фосфатного завода на уединенном тихоокеанском острове? Оказалось — велик! Но, решите сами, правда, расскажем об этом успехе на примере жестокого продовольственного кризиса экономики Японии, который разразился в 1943 году.

В годы Второй мировой войны победа над противником «ковалась» не только на сухопутных и морских фронтах. Были у нее и незаметные «кузнецы» в научно-исследовательских институтах мира. Так, аналитики из Пентагона после начала войны с Японией долгое время пытались отыскать слабые стороны противника. И одной из них стала серьезная зависимость Японских островов от… все того же гуано.

До начала войны верховное командование США не обращало на это никакого внимания, и только после высадки американских и английских войск в Марокко и Алжире спохватилось. При этом выяснилось, что захват союзниками территории основных поставщиков фосфатных удобрений никак не сказался на сельском хозяйстве Страны восходящего солнца. И только новые размышления американских аналитиков-экономистов у карты мира подсказали, что японцы имеют не менее мощный источник поступления фосфатных удобрений, чем источники Северной Африки. Таким районом и стал тихоокеанский остров Науру. Направленная сюда разведывательная авиация подтвердила, что вместо ранее уничтоженных артиллерией

«Комета» фосфатного завода и причалов здесь выстроены новые здания и новые пристани. А в бухте находится не менее трех японских судов. После воздушного разведчика к Науру прилетели бомбардировщики, которые буквально стерли остров с поверхности Тихого океана. А вскоре на Японских островах разразился жесточайший продовольственный кризис, который в немалой степени подорвал военное могущество императорской Японии. Так знал ли Эйссен, куда он нацеливал орудия «Комета»?

После разбойничьего плавания в Тихом океане фашистский рейдер направился в приантарктические моря и занялся здесь поиском новых жертв.

Во время этого плавания нацисты обследовали море Росса и море Дэвиса, а 28 февраля 1941 года Эйссен высадил десантный отряд в восточной части главного острова архипелага Кергелен. Здесь не нужно было маскировать высадку германских моряков под «шуточный десант», ведь по сведениям фашистского штаба руководства войной на море здесь не было неприятеля. И действительно — в ближайшей бухте в брошенном поселке Пор-Жанн-Де-Арк были обнаружены следы того, несколько быстро покинули его люди. В поселке немцам удалось найти вместительный продовольственный склад с консервированными продуктами норвежского и датского производства. Как и на Новой Земле, немецкие моряки высаживались на побережье острова в несколько смен. Последняя, уходя из поселка, оставила на стене одного из зданий надпись «10 марта 1941 года, экспедиция Рооке».

Архипелаг Кергелен был назван именем французского исследователя Ива де Кергелена — Тремарека, который открыл его 12 декабря 1772 года во время плавания по Индийскому океану. Обращенные к открытому морю берега его главного острова (является самым крупным участком суши среди 300 островков и скал. — *Авт.*) обычно неприступны; к тому же подход к ним чрезвычайно опасен из-за многочисленных подводных скал, большинство из которых не нанесено на карту и скрыто громадными подводными лугами гигантских водорослей. И только восточная часть полуострова Жоффр, находящегося в восточной части главного острова, представляет почти ровный песчаный пляж.

Поселок Пор-Жанн-Де-Арк был построен в 1909 году кейптаунской компанией «Сторм Балл» на полуострове Жоффр. Место для строительства было избранно весьма разумно: на берегу, совершенно защищенном от волнения, низком и ровном, но очень сухом и прикрытом от западных ветров высокими холмами, с которых стекал красивый поток. Поблизости от поселка поднимается пикообразные горы Эванс и Тизар.

На берегу находится небольшая пристань, которая соединена с поселком и небольшим китоперерабатывающим заводом узкоколейкой.

Задарма пополнив запас продовольствия с продовольственного склада поселка Пор-Жанн-Де-Арк, «Комет» неспешно пошел на северо-восток для встречи с рейдерским отрядом, состоящим из рейдера «Пингвин» (бывший пароход «Кандельфельс») и вспомогательного судна «Адьютант» (бывший норвежский китобоец Pol-IX), которые 12 марта 1941 года пришли к северной оконечности соседнего с полуостровом

Жоффр полуострова Курбе. Здесь в заливе Хиллеборо у Пор-Курве в течение двух недель немецкие моряки занимались плановым ремонтом механизмов и оборудования для предстоящего рейдерства в Индийском океане. Это место было заброшено людьми много лет назад и портом его называли разве что в шутку.

Прежнее плавание «Пингвина» было достаточно успешным. 15 июня 1940 года, как и «Комет», этот рейдер вышел из Готенхафена. В приантарктических морях он захватил три норвежские китобойные плавбазы и 11 судов-китобойцев. Все плавбазы, на борту которых находилось 23 тысячи тонн китового жира и 10 китобойцев, были направлены в порты Бискайского залива. Через год одна из этих плавбаз — «Пелагос» стала судном снабжения для «серых волков» Деница, действовавших в советской Арктике; слегка переоборудованные и вооруженные артиллерией китобойцы превратились в отличные мореходные противолодочные корабли.

В точке встречи с рейдерским отрядом со снабженца «Альстертор» на борт «Комет» были погружены свежие фрукты и овощи, что было особо важно для экипажа, почти озверевшего от длительного и постоянного сидения на «консервной» диете. Но эта кратковременная встреча в Индийском океане стала последней для экипажей обоих нацистских рейдеров.

8 мая 1941 года вспомогательный крейсер «Пингвин» был перехвачен английским крейсером «Корнуолл» и после короткого боя — потоплен. Причем немцев погубила… дисциплинированность.

Действительно, в Индийском океане после потопления очередного английского танкера, «Пингвин», отлично замаскированный под норвежское судно, вначале не вызвал подозрения у летчиков гидросамолета с английского крейсера. Но затем их смутило, что при подлете дружественного самолета никто из норвежской команды не появился на верхней палубе, как это обычно делали моряки торговых судов при плавании в далеком от войны Индийском океане. Через пару часов «Корнуолл» настиг мнимого «норвежца», который даже начал передавать радиосигналы, что якобы атакован неизвестным рейдером, дал два предупредительных выстрела, чтобы остановить его для досмотра, но в ответ немцы открыли довольно точную артиллерийскую стрельбу. Одним из первых выстрелов они повредили англичанам рулевое управление, но после ответного попадания 203-миллиметрового снаряда в минный погреб «Пингвин» исчез в облаке сильнейшего взрыва. Английскому крейсеру удалось спасти только 3 офицеров, 10 унтер-офицеров и 17 матросов.

«Адъютант», оставшись без старшего товарища, вскоре присоединился к «Комету» и продолжил свою боевую службу в Кригсмарине в качестве вспомогательного минного заградителя. Через неделю он вышел для постановки минного заграждения у новозеландского порта Веллингтон. Постановка была успешной, но затем возникла серьезная неисправность его двигателей. Дальнейшая непригодность «Адъютанта» к океанскому плаванию заставила Эйссена потопить его, а команду включить в состав своего экипажа.

Дальнейшие поиски английских судов не принесли «Комету» новых побед. Здесь заметно сказывалось отсутствие самолета для воздушной разведки. Даже в ясную погоду нацисты могли лишь случайно обнаружить противника по дыму на горизонте. А уж в непогоду или ночью — только при близкой встрече. Ведь в те годы радиолокация только-только зарождалась, и в первую очередь немцы стали ставить радары на линкорах и тяжелых крейсерах, а также на подводных лодках.

Рейдерское плавание продолжалось до середины июля 1941 года, когда германский экипаж пополнил свои судовые запасы от военного транспорта «Аннелизт Эссбергер». Август был успешным для германских моряков Эйссена.

14 августа они потопили английский транспорт «Австралиец». При этом англичане сначала не обратили внимания на приближающееся торговое судно под английским флагом. В этом не было ничего странного, так как «Австралиец» находился на пересечении маршрутов, по которым часто ходили английские торговые суда. Но неожиданно встреченное судно резко изменило курс и прямо направилось к английскому транспорту. Затем легло на параллельный курс, держась на дистанции около полутора миль. На его мачте были подняты сигнальные флажки, которые англичане не смогли разобрать даже с относительно близкого расстояния. Впрочем, у капитана «Австралийца» и без того было достаточно оснований для тревоги. Он приказал радисту передать сигнал «QQQQ», который означал: «Подвергся атаке вражеского корабля,

замаскированного под торговое судно». Как только радисты Вундер-Вилли доложили, что у англичан заработала судовая радиостанция, Эйссен приказал открыть прицельный огонь. Только после этого английский транспорт остановился и начал спускать шлюпки. Немецкая десантная группа на моторном катере быстро подошла к остановившемуся «Австралийцу» и под прикрытием 150-миллиметровых орудий рейдера приступила к осмотру вражеского судна и выемке судовых документов. После того как осмотр был закончен, нацисты, забрав с собой капитана судна, наиболее интересные радиодокументы и заложив в машинном отделении взрывчатку, вернулись на рейдер. А через 20 минут внутри «Австралийца» раздался глухой взрыв, и транспорт быстро ушел под воду.

Через трое суток «Комет» встретился с голландским теплоходом «Кота Нопан», который был загружен под завязку каучуком, оловом и марганцевой рудой. Задержание судна произошло по одному и тому же сценарию. Отличие было в том, что голландцы не стали испытывать судьбу и, не передавая каких-либо радиосигналов, остановили свое судно. Командир германской десантной группы лейтенант-цур-зее Вильфрид Карстен, осмотрев груз, немедленно доложил Эйссену о чрезвычайно важности груза и тут же получил приказание, расставив людей у ходового мостика, радиорубки и машинного отделения ожидать дальнейших указаний.

В течение получаса такое указание было получено: после прибытия призовой группы капитана «Кота Нопан» и часть голландского экипажа

отправить на борт «Комета», надежно закрыть грузовые трюмы и вести захваченное судно вслед за рейдером. Кстати, совместное движение двух транспортов под английскими флагами ввело в заблуждение капитана английского теплохода «Девон», который через двое суток после пленения «голландца» слишком близко подошел к неторопливо и мирно идущей группе торговых судов. Результат этой доверчивости был предсказуем — английский теплоход «Девон» быстро скрылся в океанской глубине. Наконец, находясь в районе островов Галапогос, в августе 1941 года Эйссен получает разрешение на возвращение в Германию.

Десятого октября 1941 года «Комет» вместе с захваченным «Кота Нопан» успешно обогнул коварные берега у мыса Горн. А 24 ноября 1941 года успешно прибыл во французский порт Шербур.

Среди итогов разбойной деятельности рейдера бросается в глаза тот факт, что за 14 месяцев плавания в его «актив» можно было записать только 5 потопленных английских транспортов и судов из союзных Великобритании стран. Кроме того, 1 голландское судно с грузом каучука и марганцевой руды было захвачено и приведено к берегам Рейха. К ним же можно добавить еще 7 судов Британского союза, которые были потоплены в группе с другими рейдерами. Но нетрудно заметить, как мы уже писали, успехи «Комета» по сравнению с успехами других рейдеров совсем не тянут на контр-адмиральские погоны для Роберта Эйссена. И все же Эйссен получил адмиральское звание. Попробуем ответить на вопрос — за какие такие заслуги?

ПОСЛЕДНЯЯ «СТОМЕТРОВКА» ДО АДМИРАЛА

Однако вернемся назад, так как истинная «стометровка» в адмиралы началась у Р. Эйссена еще у атолла Ламутрека. Из этого района Тихого океана в руках уже известного нам Курта Крепша полетела на всех парах аккуратно вписанная в секретные журналы информация о состоянии нашего Севморпути. Именно для выполнения этого задания на борту «Комета» появился этот таинственный человек из нацистской службы безопасности или абвера.

Сразу же после перегрузки доставленных запасов Крепш перешел на борт «Регенсбурга», и фашистское судно-снабженец немедленно направилось к берегам Японии.

Скорее всего полтора месяца, предоставленные Роберту Эйссену на проработку арктических наблюдений, стали для адмирала полной неожиданностью. Ведь в те дни он и подумать не мог, что в кабинетах германского Главного штаба войны на море Северный морской пути уже рассматривается как надежный и безопасный морской путь из Атлантики на Тихий океан и обратно. Но будущий контр-адмирал Эйссен был не только внимательным и высокообразованным морским

офицером, но еще и исключительно работоспособным человеком. И закономерным следствием этой работоспособности стал своевременный переход Крепша на борт «Регенсбурга» с портфелем, где находился объемный отчет о первом плавании германских военных моряков вдоль берегов советской Сибири. Неудивительно, что нацистский снабженец, вместо того чтобы неспешно переходить от одной точки встречи с торговыми судами и рейдерами Третьего рейха, оставляя на горизонте хвост густого черного дыма, бросился на запад.

В Японии Крепша встретил лично германский военно-морской атташе в Токио контр-адмирал Пауль Веннекер, который тут же принял все меры, чтобы «простой переводчик» Курт Крепш был в кратчайшее время переправлен во Владивосток, а отсюда по Транссибирской дороге попал в Москву, где его ждал с заметным нетерпением фрегаттен-капитан Норберт фон Баумбах.

Уважаемый читатель, как вы думаете, к чему такая спешность с доставкой в посольство простого переводчика? Да к тому, что в самых закрытых кабинетах Главного штаба руководства войной на море уже разрабатывались морские элементы «Barbarossa Fall» (в России он известен как план «Барбаросса». — *Авт.*) с упором на широкомасштабное использование советского Севморпути. Германским аналитикам была нужна любая информация об этом прежде совершенно закрытом для иностранцев районе, а здесь — весьма подробный отчет об островах и берегах советского сектора Арктики.

Этот документ был всесторонне проанализирован и уже в декабре 1940 года попал командирам кораблей и подлодок Кригсмарине, действовавших в Северной Атлантике и в Арктике под названием «Справочник о Сибирских морских берегах». Но самым интересным в этом справочнике стало приложение «Природные условия Северного морского пути», где были приведены воистину уникальнейшие сведения о наших арктических морях и островах.

Самым парадоксальным представляется то, что этот справочник и приложение к нему, изданные в Третьем рейхе в конце 1940 года, для советского и даже нынешнего российского читателя остаются секретными. И это не столько комично, сколько горько, так как некоторые открытия и наблюдения нацистских моряков и сегодня не потеряли своей практической ценности. Быть может, и в наши дни в совокупности с практическим опытом ледового плавания наших моряков, эти знания могут быть весьма полезны для укрепления безопасности российского мореплавания по Севморпути. Своеобразным подтверждением этому предположению может служить исторический факт, что и сегодня неизвестно о каких-либо серьезных авариях или катастрофах с германскими кораблями или подводными лодками в нашей Арктике. Разве что о двух-трех случаях повреждениях перископов подлодок при всплытии у кромки льдов. Но от таких навигационных происшествий не застрахован ни один подводный командир в мире. А вот об аварийности, и даже катастрофах советских кораблей и судов, при всей закрытости

послевоенной информации о плавании по Севморпути нам известно. Выходит, контр-адмирал Роберт Эйссен не голословно заявлял, что за время плавания вдоль берегов советской Сибири он внес неоценимый для Кригсмарине вклад в безаварийные походы немецких кораблей в арктические моря.

И такая работа заслуживает не только адмиральского звания. Но, возможно, здесь вмешались и какие-либо иные обстоятельства, в том числе и политические. Да и конкурентов в получении отличий у Эйссена было более чем предостаточно, например, все те же фон Баумбах и Крепш. Особенно — Курт Крепш.

Ведь если о разведдеятельности Норберта фон Баумбаха мы немного, но знаем — о Роберте Эйссене пусть также немного, но тоже кое-что знаем. А вот о деятельности Крепша мы больше только догадываемся. Допустим, зачем осенью 1940 года (сразу же после возвращения в Москву после похода на «Комет» — *Авт.*), вместе с секретарем германского посольства в СССР Дитрихом фон Вальтером, он вновь появился в Мурманске? Если удастся ответить на этот вопрос, то, дипломатическая работа «простого переводчика» германского посольства вполне может стать основой для нашей новой книги об арктических тайнах Третьего рейха. А могли существовать здесь и иные, совсем «не публичные» фигуры? Могли! И было бы совсем неплохо о них больше узнать.

Свою адмиральскую «стометровку» Роберт Эйссен закончил 26 ноября 1941 года, когда в сопровождении подводной лодки и тральщиков

«Комет» вернулся во французский порт Шербур. Через двое суток рейдер под усиленным охранением направился в Германию и 30 ноября пришел в Гамбург. Так закончилось 516-суточное кругосветное плавание самого «малоуспешного» нацистского вспомогательного крейсера длиной 87 тысяч миль. Но это — официальное мнение военных историков. Между тем воинские звания «контр-адмирал» старшему на корабле за малые успехи его команды не дают.

С приходом в Шербур история «Комета» и контр-адмирала Роберта Эйссена еще не закончилась, так как несколько позже главный идеолог Третьего рейха доктор Йозеф Геббельс попытался «реанимировать» ее на страницах нацистской печати.

Доктор Геббельс и арктическая одиссея Роберта Эйссена

Прошло почти три года со дня возвращения Эйссена в Германию. Заслуженно обласканный фюрером III Рейха контр-адмирал Эйссен уже давно не участвовал в разбойничьих рейдах нацистских вспомогательных крейсеров против судоходства Британского союза, но, как и прежде, активно занимался исследованиями арктических и антарктических морей.

К этому времени Вторая мировая война была в самом разгаре. Политическое руководство фашистской Германии уже осознало, что времена блицкрига и легких побед закончились: немецкая армия вынуждена вести кровопролитные бои сразу на нескольких фронтах. При этом Советский Союз не только выстоял после страшных катастроф 1941–1942 годов, но и стал союзником по антигитлеровской коалиции с Великобританией, которую за три военных года не удалось запереть на Британских островах. Более того, в войну на стороне России и Англии вступили и США.

Видимо, в эти дни в кабинетах министерства доктора Геббельса и появилось желание не только поддержать моральный дух германского

народа, но еще и вбить несколько «клиньев» между США, Англией и Союзом ССР. Так, весной 1943 года в мировую прессу просочилась информация о том, что в Катынском лесу Смоленской области было найдено массовое захоронение военнопленных польских офицеров и военных чиновников, которые были расстреляны НКВД в апреле-мае 1940 года. Йозеф Геббельс лично занялся раскручиванием этой широкомасштабной пропагандистской акции. А ведь в это время в глубоком тылу Красной Армии как раз шло формирование польского стрелкового корпуса имени генерала Костюшко. К слову, до сих пор тайна этого захоронения более 4 тысяч поляков остается нераскрытой и даже превратилась в серьезную политическую проблему для современных Польши и России.

Неудивительно, что в это же время в кабинетах рейхминистерства пропаганды родилась идея рассказать и о том, как закладывалась основа для победных действий отважных «серых волков» против полярных конвоев, идущих в Мурманск и Архангельск от берегов США, Шотландии и Исландии. Почему бы не рассказать «океанским волчатам» о том, как старый «морской волк» Эйссен безаварийно и уверенно провел свой корабль на Тихий океан вдоль берегов советской Сибири? Это же наглядный пример верности служения рейху и фюреру офицера Кайзеровского флота и ученого новой Германии, а главное — пример истинной победы нацистских моряков над русскими варварами.

Мы допускаем, что в те дни Геббельс был абсолютно уверен, что широкое обнародование

такого, мягко говоря, далеко не корректного отношения к нынешним союзникам со стороны Иосифа Сталина вряд ли понравится Уинстону Черчиллю. И 3 апреля 1943 года в газете «Хамбургер Фремденблат» появилась большая статья «„Комет“» огибает Сибирь», где награжденный Рыцарским крестом контр-адмирал Эйссен подробно рассказывает о своем некогда совершенно секретном походе. Частично выдержки из этой статьи приведены в нашей книге.

Правда, здесь Эйссен никоим образом не касается своей основной задачи, решенной в арктическом походе. А именно — проведения тщательной разведки в глубоком советском тылу (об этом он расскажет много позже. — *Авт.*). В 1943 году свой главный упор он делает на скорейший перевод крейсера в тихоокеанские воды для начала охоты за судами Британского союза. И на желание экипажа «Комета» как можно больше потопить английских транспортов. Естественно, очень скоро эта статья оказалась на столе у Черчилля. Но здесь негативную роль сыграла национальная педантичность аналитиков Третьего рейха.

Дело в том, что в фашистской Германии объем справок, подготовленных госаппаратом для первых лиц государства и высокопоставленных государственных чиновников, вне зависимости от объема полученной информации и анализируемого материала, не должен был превышать полутора страниц машинописного текста. При этом чиновники Геббельса не обратили внимания, что в своей статье Эйссен слишком часто говорит о своем же выдающемся «я». И, более

того, что русские сделали все возможное для «отпугивания» немцев от рейса по Севморпути и создания любых препятствий в переходе на Тихий океан. Между тем оба аспекта вольно или невольно легли в основу аналитической записки, подготовленной для Уинстона Черчилля английскими разведчиками.

И в 1943 году Черчилль уже как руководитель союзного Советскому Союзу государства, почти два года воевавшего вместе с русскими против нацистов, посмотрел на документ совсем не так, как предполагали в рейхминистерстве пропаганды. Возможно, это мнение было таковым, что «первоначально дядюшка Джо действительно поступил нечестно по отношению к Великобритании, но затем он одумался и сделал все для возвращения „Комета“ на запад». А то, что это у него не вышло, так ведь эта идея сама по себе была утопией. Ну как команда безоружного советского ледокола может заставить изменить планы командира хорошо вооруженного фашистского крейсера? Однако такого взгляда на рассмотрение перехода немцев по Севморпути аналитики Геббельса не предположили.

И произошло невероятное: ни из Лондона, ни из Вашингтона на статью контр-адмирала Роберта Эйссена реакции не последовало. Почему? Трудно сказать, да и вряд ли сейчас это столь важно. И Черчилль, и Рузвельт поступили мудро. Они не стали «глотать» предложенную рейхсминистром пропаганды смертельную для всей антигитлеровской коалиции пилюлю.

В послевоенные годы Роберт Эйссен подготовил и издал книгу с подробными воспоминаниями

об этом походе, представив себя едва ли не спасителем Германии от полной изоляции в мире. Кроме того, он не забыл рассказать о ведении разведывательной деятельности в советской Арктике, а также о своей роли в успешности деятельности в советской Арктике броненосца «Адмирал Шеер» и «волчьих стай» Деница в Карском море. Эти воспоминания оказались ближе к реалиям давнего арктического похода. Но их уже не прочитали моряки из экипажа рейдера «Комет», который к этому времени более десятка лет лежал на дне пролива Ла-Манш.

КОНЕЦ РЕЙДЕРА «КОМЕТ» И НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ ИЗ ПРОШЛОГО

Известно, что у кораблей и судов флотов всего мира, как и у людей на земле, своя судьба и своя участь. Каждый из них может стать примером достойным подражания, а может кануть в небытие.

«Комету» не повезло в следующем походе после успешного арктическо-тихоокеанского рейда. На этот раз его экипаж уже не комплектовался столь же тщательно, как перед походом по Севморпути. И осенью 1942 года он вышел в новый поход. Но на этот раз рейдер пошел в Атлантику не Северным проходом, а через пролив Ла-Манш. Почему? Неизвестно!

Вечером 13 октября «Комет» под командованием капитан-цур-зее Ульриха Броксьена вышел из Гавра и направился на запад. Его эскортировали 4 миноносца типа «Т». Первоначально крейсеру и кораблям его конвоя удалось избежать ловушек, подготовленных на его пути англичанами. Но на этот раз удача отвернулась от экипажа «Комета».

Крадущийся вдоль французского побережья крейсер был обнаружен в темноте с помощью радара. На его перехват были брошены английские

миноносцы «Коттесмор», «Курн», «Абриктон», норвежские миноносцы «Гласдейл» и «Эскдайл» и две флотилии торпедных катеров. Миноносцы составили ударную группу «А», а флотилии ТКА — группы «С» и «Д». Все ударные группы находились в районе мыса Аг, то есть у западной оконечности Шербургского полуострова. Западнее, у островов Ла-Манш, находилась ударная группа «В», которая состояла из 3 английских и 1 польского эскадренных миноносцев, «Броксби», «Ферни», «Тинедейл» и «Краковяк» соответственно. Судя по всему, на этот раз информация о готовящемся выходе «Комета» в Атлантику заблаговременно попала на Британские острова и англичане хорошо подготовились к горячему приему нацистского рейдера. Тем более что еще накануне вечером командование Королевской береговой авиации обнаружило рейдер вместе с охранением в середине залива Сены.

Около часа ночи сигнальщики флагманского «Коттесмора» обнаружили впереди коротко мелькнувшую слабую вспышку: кто-то из германского экипажа открыл броняшку иллюминатора, не выключив при этом свет в каюте. Тут же по команде английские артиллеристы выстрелили ввысь несколько осветительных снарядов, начался бой, и судьба фашистского рейдера была предрешена. Вот как в 1948 году вспоминал об этом бое бывший командир английского торпедного катера МТБ-236, тогда младший лейтенант Дрейзен:

> Враг был застигнут врасплох, и только после нескольких залпов англичан он предпринял ответные действия, которые частично состояли в том, что немецкие миноносцы

стреляли друг в друга зелеными и красными трассирующими пулями.

Другие наши миноносцы вели огонь главным образом по основному объекту, на котором вскоре возник пожар... Он отстреливался кормовыми пушками и продолжал делать 15 узлов. Торпедный катер находился впереди него и шел малым ходом. На расстоянии около 500 ярдов он выстрелил по противнику двумя торпедами и затем немедленно отвернул вправо, увеличив скорость, и укрылся за дымовой завесой.

В дальнейшем эскорт «Комета» сколько мог защищал своего подопечного и отбивался от яростных атак англичан. Фашистские миноносцы провели несколько безуспешных торпедных атак против английских эсминцев. Но эти атаки только сократили дистанцию между конвоем и ударными группами, и вскоре два нацистских миноносца уже пылали погребальными кострами. Оставшиеся два эскортных миноносца бросились под защиту своих береговых батарей и оставили рейдер без охранения. В 02.05 13 октября 1942 года недалеко от мыса Аг две торпеды с торпедного катера МТВ-236 проломили борт рейдера в районе хранилища боезапаса. Раздался сильнейший взрыв, корпус «Комета» разломился на две части, которые очень быстро затонули. Так, бывшее «привидение из Готенхафена» навсегда исчезло в холодных волнах. Спасенных не было, команда рейдера в количестве 351 германского моряка полностью заплатила за «долги» своих предшественников.

Уже в наше время останки рейдера были обнаружены на глубине 70 метров английской исследовательницей Иннес Маккартни.

В данной главе мы решили проанализировать некоторые итоги прошлого в приложении к современности. Как уже было рассказано, свою литературную деятельность об арктическом походе Роберт Эйссен начал в апреле 1943 года. Эта газетная статья стала первой литературной обработкой дневников старого немецкого моряка и старшего офицера на переходе по Севморпути. При внимательном ее прочтении как и английским аналитикам, так и нам бросилось в глаза, что Эйссен слишком часто говорит «я» и очень редко вспоминает о заслугах экипажа рейдера во главе с фрегаттен-капитаном Кептелем. Для объективности мы сделали в тексте нашей повести вставки из этой статьи, которая в наши дни была переведена на русский язык Г. М. Бурковой. Одновременно мы более внимательно рассмотрели его газетную публикацию с уровня знаний нашего времени. Ведь будь Роберт Эйссен даже «семи пядей во лбу», но без прекрасного опыта арктических плаваний и надежных помощников он вряд ли сумел бы столь блестяще справиться с поставленными задачами. Например, из-за отсутствия навигационных карт с описанием морей Севморпути.

Во всех советских публикациях о походе «Комета» вдоль берегов Сибири говорилось, что Эйссен мало внимания обращал на побережье морских районов по пути следования крейсера и даже лишний раз старался не заходить в штурманскую рубку, где советские лоцманы на секретных картах делали свою непростую работу. И это более чем странное заблуждение советских историков. Начнем с того, что Роберт

Эйссен — прекрасный и опытный полярный капитан, а это уже само по себе обязывало его всемерно контролировать район плавания во избежание встречи с навигационными опасностями. Другое дело каким образом велся этот контроль? К сожалению, мы об этом уже не узнаем. Но не стоит забывать о том, что на борту «Комета» был еще и упомянутый в нашей первой книге Доктор Аргус, он же старший офицер рейдера корветтен-капитан Йозеф Хюшенбат, вероятно, специально назначенный в этот поход за свои феноменальные способности и фотографическую память.

Именно он, контролируя навигационную безопасность плавания своего корабля, периодически стоял за спиной советских лоцманов. А затем уже в собственной каюте наносил полученную информацию на карту, предназначенную только для глаз Эйссена. Кстати, вот вам и одна из версий, как старший в походе мог наблюдать за районами следования «Комета», а затем использовать свои наблюдения в подробном отчете.

Возможно, не последнюю роль здесь сыграла и карта № 2637 с поправками, которую 26 августа 1940 года передал Эйссену наш ледовый капитан Михаил Белоусов. Естественно — с разрешения начальника ГУ СМП Ивана Папанина. А быть может, передавались и карты иных районов Севморпути?

Возможно, именно об этом в 1964 году говорил наш известный военный историк Б. А. Вайнер, который в своей книге «Северный флот в Великой Отечественной войне» прямо указывает

на возможность нахождения в 1942 году на борту броненосца «Адмирал Шеер» подробных карт района острова Диксон. Правда, ни подтвердить, ни опровергнуть это предположение мы все же не сможем. Свидетелей тому уже нет, а в официальных документах этого просто не будет. По крайней мере — пока!

Наиболее подробно адмирал Роберт Эйссен рассказал о своем походе, уже став начальником гидрографической службы ВМС ФРГ. В 1953 году в швейцарском издании «Атлантис» он выпустил книгу под названием «На „Комете“ на северо-восточном пути».

Сегодня нам известно уже минимум о шести переизданиях этой книги (1960, 1965, 1975, 1978, 1983 годы). Более того, появилась информация и о седьмом переиздании — в 2002 году (но мы его еще не видели. — *Авт.*). Все эти книги можно найти в библиотеках современной Германии, и те наши читатели, которые знают немецкий язык и имеют возможность побывать в ее библиотеках, вполне смогут познакомиться со всеми переизданиями книги Роберта Эйссена. Возможно, вы найдете здесь кое-что интересное, чего мы еще не заметили. Мы будем рады узнать от вас что-либо новое и очень благодарны за такую информацию.

Главным же итогом нашей новой работы хотелось бы назвать тот факт, что в разные годы, отдавая российскую Арктику на бесконтрольное изучение или освоение иностранцам, мы откровенно подкладываем под Россию мину замедленного действия. И особенно сегодня, когда климат на планете заметно теплеет. С середины

1990-х годов в нашем секторе Арктики иностранные суда стали появляться уж слишком часто. И до добра это не доведет. Поход крейсера «Комет» — прекрасный тому исторический пример. И в первую очередь — отдельные российские псевдопатриоты до сих пор считают, что огромные деньги в этом мире решают все, и дают индульгенцию за любое их действие или поступок. Как известно, за проводку вспомогательного крейсера «Комет» по Северному морскому пути СССР получил от фашистской Германии 950 тысяч рейхсмарок.

Много это или мало? Весь вопрос в том, как считать и кто будет считать? Например, капитан-цур-зее Роберт Эйссен за эту плату Советскому Союзу получил возможность тщательно обследовать неизвестные немцам ранее архипелаги и берега, а за проделанную работу — получить звание контр-адмирала. Экипаж «Комета» приобрел богатый опыт арктического плавания, ордена и медали и энную сумму все тех же рейхсмарок. Командиры рейдеров и подлодок Кригсмарине получили прекрасное и подробное пособие для плавания в районах, куда ранее не ступала нога иностранного моряка. А для нашей страны итоги похода «Комета» были не столь хороши.

- Во-первых, после начала Великой Отечественной войны подводники гросс-адмирала Карла Деница в Карском море почти безнаказанно стали расправляться с нашими арктическими конвоями. И здесь погиб не один десяток советских боевых кораблей и торговых судов и больше тысячи наших моряков и полярников.

- Во-вторых, они же столь же безнаказанно стали грабить нашу страну, вывозя на борту своих подводных кораблей редкоземельные металлы, запасы которых к 1943 году военная промышленность Рейха практически израходовала. А вместе с ними — меха и моржовый клык. Одновременно хотелось бы вспомнить, что как в западной, так и в восточной нашей Арктике еще остались хорошо законсервированные нацистские секретные базы, которые сегодня могут быть использованы для нанесения фанатиками, не имеющими национальности, неожиданных ударов различными видами современного оружия по различным странам земного шара.

И все это всего за 950 тысяч рейхсмарок!!! Подобная несоизмеримость цены ледовой проводки и наших «приобретений» стала возможной благодаря нашей национальной доверчивости, находящейся на грани государственной «простоты».

ВМЕСТО ОКОНЧАНИЯ, А ВЕРНЕЕ...

Уважаемый читатель, сейчас, когда вы перевернули последнюю страницу очередной книги из цикла «Арктические тайны Третьего рейха», мы уверены, что у вас появилось значительно больше вопросов, чем до начала ее прочтения. И в этом нет ничего удивительного. Советская Арктика уже более 60 лет хранит свои тайны, надежно укрытые ледяным или снежным покровом. Ранее их также хранили надежно в различных архивах, доступ к документам которых был просто закрыт. И только неожиданные находки на удаленных арктических островах, наступление поры рассекречивания архивных документов в закрытых хранилищах для российских исследователей, более внимательное чтение журналов и газет из далеких 1940-х годов позволяют нам разгадать ту или иную арктическую тайну. Но, к сожалению, только теоретически. Однако если мы не займемся серьезным изучением российских арктических территорий, то всегда найдутся желающие сделать это вместо нас. В общем, перед вами очередная книга-гипотеза и наглядный пример тайной деятельности нацистской Германии в советском секторе Арктики, которая и сегодня оставила нам «целину» для архивных поисков или исследований на местности.

Поэтому вполне естественно, что в новой книге, которая будет также посвящена очередным арктическим тайнам Третьего рейха и государственной «простоте» советского руководства

в 1930-е годы, мы посвятим уже давно забытому в нынешней России полету дирижабля «Граф Цеппелин» и совершенно неизвестной в нашей стране совместной советско-германской зимовке на Новой Земле. А закончить эту книгу мы решили четверостишием Николая Тихонова:

Наш век придет. Откроются архивы.
И все, что было скрыто до сих пор,
Все тайные истории извивы
Покажут миру Славу и Позор!

Издательство «Вектор»
http://www.vektorlit.ru

Тел.: (812) 328-15-62, 323-88-74
Адрес для писем: 199053, СПб., а/я 20
E-mail: dom@vektorlit.ru
Тел./факс отдела сбыта (812) 235-70-87, 235-61-37

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ АВТОРОВ!

Присланные рукописи не возвращаются
и не рецензируются

По вопросам размещения рекламы
в книгах издательства «Вектор»
обращаться по тел.: (812) 328-15-62, 323-88-74
e-mail: reklama@vektorlit.ru

Сергей Алексеевич Ковалев,
Анатолий Федорович Федоров

Арктическая одиссея.
Как «хозяйничали» нацисты
в советской Арктике

Главный редактор *М. В. Смирнова*
Ведущий редактор *А. В. Дроган*
Художественный редактор *И. И. Волкогонова*

Подписано в печать 30.09.2008.
Формат 84×108 $^{1}/_{32}$. Объем 6 печ. л. Печать офсетная.
Тираж 3000 экз. Заказ №

Налоговая льгота — общероссийский классификатор
продукции
ОК-005-93, том 2 — 95 3000

Отпечатано по технологии CtP
в ОАО «Печатный двор» им. А. М. Горького
197110, Санкт-Петербург, Чкаловский пр., 15