

К-56



Морская летопись

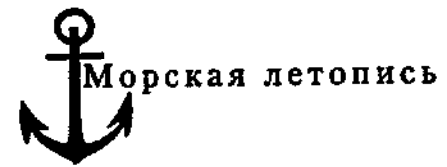


СВАСТИКА

НАД ТАЙМЫРОМ



С.А. Ковалев



С.А. Ковалев

СВАСТИКА

НАД ТАЙМЫРОМ

Москва
«Вече»
2008

ББК 63.3(2)622
К56

К56 **Ковалев С.А.** Свастика над Таймыром. Немецкие базы в Советской Арктике / Сергей Ковалев. — М.: Вече, 2008. — 384 с. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-9533-3305-4

Прошло более шестидесяти лет, как отремели на Кольской земле бои Великой Отечественной войны. Однако заполярная тундра и арктические моря, а часто — и сопки, окружающие отдаленные гарнизоны Северного флота, продолжают хранить тайны прошлого.

Книга военного журналиста С.А. Ковалева посвящена деятельности Германского военно-морского флота на Советском Севере. На основании архивных материалов и собственных исследований автор рассказывает об операциях Кригсмарине, в которых участвовали суда и подводные лодки, выполнявшие в режиме полной секретности в советских северных водах не только боевые задачи, но и перевозившие важные стратегические грузы и обслуживавшие строительство тайных баз и складов, многие из которых до сих пор не найдены.

Книга открывает новую серию издательства «Вече» «Морская летопись», посвященную самым ярким и занимательным страницам военно-морской истории.

ББК 63.3(2)

ISBN 978-5-9533-3305-4

©Ковалев С. А. ,2008

© ООО «Издательский дом «Вече», 2008

К ЧИТАТЕЛЯМ

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

Казалось бы, о Второй мировой войне написано великое множество книг, журнальных и газетных статей различного жанра: от серьезных научных исследований до простейшей беллетристики. Но, за редким исключением, эта «многотонная глыба» была **полностью** посвящена нашему участию в самой страшной из **мировых** войн. А вот любая информация о тех, кто с мечом пришел на нашу землю, к берегам Мурман и Сибири, в частности, Долгие годы была скудна и отрывочна. Только сегодня мы пришли к пониманию парадоксальной, но в то же время совершенно очевидной мысли: не уяснив лично и досконально не показав новым поколениям россиян места и роли противника в той войне, мы тем самым просто принижаем роль всех, отдавших свою жизнь за Россию, но все же — победивших фашизм! Ведь то, что вы, уважаемый читатель, держите сейчас в

руках, — это плод работы, длившейся... нескольких десятилетий. Кропотливой и, в основном, по понятным причинам — совсем неблагоприятной работы. В этом нет ничего удивительного!

Ведь перед вами не лихо закрученный исторический детектив, а подборка фактов и событий, ранее чаще всего хранившихся под различными грифами секретности. Для исключения возможного «непонимания» отдельных читателей, как автору мне хотелось бы подчеркнуть, что основными информационными источниками для данной книги стали малознакомые массовому читателю отечественные и зарубежные публикации, а также личные воспоминания непосредственных участников описываемых событий.

К сожалению, большинство очевидцев загадочных находок в советской Арктике категорически отказывались, чтобы на страницах этой книги были названы их имена или должности. И основным аргументом здесь было одно: «Мы давали подписку о неразглашении». К величайшему сожалению, большинство из них с этим же убеждением они и оставили нас навсегда. Казалось бы, уже полтора десятка лет прошло с той поры, как не стало Советского Союза, более полувека, как ушли в мир иной те, кто развязал Вторую мировую войну, мы живем в совсем ином государстве и во времени, но прекрасно отработанная советская «система» секретности продолжает работать без сбоев и сегодня. Тем не менее, как автор, я искренне признателен всем мужественным людям, которые все же отважились рассказать о том «нечто», что они увидели во время зимовок на удаленных арктических островах или сибирских зимовках, что и было мною систематизировано, а сегодня — легло на страницы данной книги. При этом я оставляю надежду, что данный вариант книги — еще не конечная истина. Возможно, он поможет отыскать новых свидетелей давних событий Второй мировой войны и первых послевоенных лет как на территории России, та-

к и за ее пределами. А может быть, еще и позволит узнать хотя бы от родственников новые имена героев, навеки оставшихся где-то в ледяных пустынях и на берегах удаленных арктических архипелагов (особенно при невыясненных обстоятельствах), что чрезвычайно важно для изучения юными россиянами нашей невыдуманной истории.

Долгие годы все, что происходило в нашей Арктике, мы знали, в лучшем случае, из победных реляций об очередном достижении российских и советских ученых, полярников, летчиков или моряков. И только благодаря известным советским полярным историкам и подвижникам — Сергею Смирнову и Михаилу Белову — узнали о героическом бое экипажа простого ледокольного парохода «А. Сибиряков» с фашистским броненосцем «Адмирал Шеер». Любая иная информация о советской деятельности в арктических морях и архипелагах до простого обывателя, а порой и до отдельных государственных деятелей не доходила. Поэтому не стоит удивляться, что даже полномочный представитель Советской России в Норвегии Александра Коллонтай до поступления на дипломатическую службу в 1923 году очень мало знала об Арктике и даже не подозревала, где находится архипелаг Шпицберген*.

Правда, позже в государственном и чиновничьем «невежестве» ее опередил исполняющий обязанности главы российского правительства Егор Гайдар, который в январе 1992 года даже

....* Александра Михайловна Коллонтай — известный советский дипломат, полномочный представитель Советской России в Норвегии (1923—1926 гг., 1927—1930 гг.) и Мексике (1926—1927 гг.), а затем — советский посол в Швеции (1930—1945 гг.). А. Коллонтай (в девичестве — Домонтович) — дочь инспектора Николаевского кавалерийского училища генерала М Домонтовича, выходца из известного малороссийского дворянского рода. В 1924 году благодаря ее активной дипломатической деятельности в обмен на признание Советской Россией суверенитета Королевства Норвегии над Шпицбергом норвежцы де-юре признали нашу страну, что, в свою очередь, позволило РСФСР войти в состав участника* Парижского договора о Шпицбергене и в дальнейшем получить признание на межгосударственном уровне.

заявил с высокой трибуны мол, для новой России: «Север нерентабелен!». Меж тем Егор Тимурович как в период исполнения обязанностей и.о. главы правительства да и как экономист не мог не знать, что в нашей Арктике сосредоточено почти 100 % разведанных национальных запасов никеля, кобальта, тантала, олова, ниобия и редкоземельных элементов. А также — что потенциальная газоносность континентального шельфа Баренцева и Карского морей в наши дни оценивается в 50—60 миллиардов долларов США и составляет почти 80 % всех запасов нашей страны.

Хотелось бы считать подобное заявление одного из недавних так называемых реформаторов новой России «случайной оговоркой». Однако чиновник такого ранга не имеет права делать подобные ошибки. А уже тем более — забывать слова великого русского ученого Михаила Ломоносова, который, в отличие от других государевых мужей искренне радел за Россию и твердо верил в российское могущество, прирастающее именно Сибирью и Ледовитым океаном. На счастье России, официальное заявление господина Гайдара не успело стать прямым указанием всем заинтересованным сторонам, что уникальные заполярные районы России больше не нужны.

В прежние годы не менее серьезный запрет был наложен также и на историю боевых действий в Карском море во время последней мировой войны. Даже заслуженные командиры-подводники, которые на своих кораблях неоднократно проходили на Дальний Восток по морям Северного морского пути или зимовали у бухты Бирули на Таймыре, а также у Тикси, не подозревали, какие события здесь происходили всего лишь за двадцать лет до их прихода сюда. И развалины чьих сооружений, входы в чьи шахты они случайно замечали через окуляры лодочных перископов на доисторических берегах Таймыра или на пустынном побережье моря Лаптевых. А ведь часто они видели свидетельства некогда существовавших здесь

нацистских баз, волею судьбы доставшихся нам в наследство. И все же — не догадывались. И спокойно проходили мимо. Лишь выйдя в отставку, они поделились удивительным наблюдением о странном кладбище возле развалин бараков на берегу бухты Бирули, где над оплывшими холмиками стояли кресты с полустертыми надписями, выполненные... в готическом стиле.

Все выше рассказанное, а также ряд иных проблем, которые зримо или незримо сопутствовали обработке получаемой информации и переложению ее в приемлемый вид, долгое время не давали возможности приступить к публикации глав из уже ясно вырисовывающейся книги. И даже — найти подходящее название для этой книги, благодаря которому она сразу же не получила бы негативной «оценки», и особенно — у русских людей, но «советской закалки». И вдруг — «Эврика!».

Когда-то, еще в курсантские годы мне удалось прочесть чрезвычайно увлекательную книгу «Тени в океане», которая знакомила советских читателей с ранее не известными фактами, чаще всего смертельных встреч людей с акулами. Однажды воспоминания об этой некогда прочитанной книге «подняли» ее название из моего подсознания. Совсем неожиданно вспомнилось, что германские подводники, с любовью называя свои корабли «полярными волками», всегда помнили, что служат-то на «стальных акулах». Да-да, на тех «акулах», чьи тени в годы Второй мировой войны появились не только в Балтийском, Северном, Черном и Средиземном морях, но еще — и в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах и даже у берегов Антарктики и Арктики. А моряки, которые ими управляли, уже после второго боевого похода с гордостью получали Военный знак подводника с неизменным орлом, держащим в лапах фашистскую свастику. Немецкие моряки заложили на удаленных островах Советской Арктики будущие топливные и продовольственные

базы, а после нашей Победы были вынуждены оставить их в глубоком тылу Советского Союза. Но может быть на Русском Севере еще остались забытые гитлеровские базы, брошенные заводы или схроны?

На этот непростой вопрос я попытался ответить в своей книге.

С Ковалев

ВВЕДЕНИЕ

Прошло более шестидесяти лет, как отгремели на Кольской земле последние артиллерийские выстрелы военной поры. Однако заполярная тундра и арктические моря, а часто — и сопки, окружающие отдаленные гарнизоны Северного флота, продолжают хранить в себе многочисленные военные тайны и подбрасывать нам новые загадки, на которые порой нет даже предполагаемых ответов.

Так, в конце 50-х годов XX века на Кольском полуострове появился первый гарнизон североморских подводников-атомщиков — город Заозерск. За прошедшие полстолетия его называли по-разному: Североморск-7, Мурманск-150, Заозерный, но у североморцев он всегда оставался Западной Лицей и столицей советского атомного подводного флота. К началу XXI века здесь выросло, отслужило на атомных субмаринах и уже ушло в запас целое поколение советских мальчишек, которых когда-то привезли на Север отцы, осваивавшие здесь наши первые атомоходы. Тех пацанов, которым во время походов за грибами приходилось внимательно смотреть под ноги не столько ради возможности отыскать заветный красноглазый «трофей», сколько для того, чтобы не наступить на противопехотную мину или неразорвавшийся артиллерийский снаряд, чьи ржавые бока могли выглянуть из-под любой стелющейся березки. И тех, кто

находил здесь человеческие черепа в пробитых касках и человеческие кости с обрывками сукна цвета хаки, черного или мышиного цветов.

Именно эти мальчишки в тесном кругу друзей-сослуживцев впервые рассказали о своих странных открытиях среди окрестных скал. Тех находках, которые никак не вписывались в послевоенные заполярные пейзажи с искореженными взрывами блиндажами или заброшенными и оплывшими окопами. Да и о странных названиях отдельных уголков на берегах западнолицких губ, таких, как: «Завод гидросамолетов», «Погреб сокольников», «Немецкий КПП» или «Немецкий причал».

Но в те годы им было невдомек, что именно здесь, среди сопков вокруг Западной Лицы родилось большинство арктических загадок Третьего рейха, которые не только породили «тени» свастики у нашего Таймыра, но еще и стали роковыми для нескольких тысяч советских, немецких, английских и иных военных и гражданских моряков. Загадок, о которых никогда не писали в советской литературе. О тех, что еще ждут своих исследователей и издателей.

Не знали о том и советские полярники с исследовательского судна «Академик Шокальский», которое 27 июля 1943 года неспешно шло в десяти милях восточнее новоземельского мыса Спорый Наволок. Рейс не предвещал неожиданностей. Нацистские корабли и субмарины не появлялись здесь с прошлого года. А самолеты с черными крестами на крыльях были великой редкостью.

И все же вахтенные внимательно осматривали морскую гладь. Ведь именно здесь, у северо-восточного побережья Новой Земли в октябре 1941-го они уже встречали фашистскую подлодку. Однако в тот день «Академику Шокальскому» удалось укрыться за ближайшим мысом. Но тогда шел первый год войны, а сегодня их судьба уже была предрешена.

Сначала верхняя вахта советского мотобота слышала грозную «песню» чужих дизелей, а затем, словно по воле злого волшебника, прямо из-под лучей низкого полярного солнца появи-

лась необычно окрашенная фашистская субмарина, практически летящая над морской гладью. Ограждение ее прочной рубки и надводная часть корпуса были усыпаны большими кляксами белой и голубой краски, которые делали врага совершенно не заметным на фоне заснеженных береговых скал. Заметив, что советский гидрограф пытается уйти в сторону берега, нацисты тут же открыли по нему артиллерийский огонь.

Несколько прямых попаданий немецких снарядов в надстройку «Академика Шокальского» вызвало на его борту два или три возгорания. Судовой движок встал, руль заклинила Фашистская субмарина, погасив инерцию хода, повернулась бортом к советскому мотоботу и стала расстреливать его практически в упор. Но этот же маневр врага в какой-то мере спас жизнь большинству наших полярников, которым удалось спуститься с противоположного от немцев борта корабельную шлюпку и затем, укрывшись за густой дымной полосой от горящей судовой надстройки, переправиться на кромку ближнего сплоченного ледяного поля. Большинству советских моряков оно спасло жизнь. Однако от снарядов и пулеметных очередей здесь погибли: третий помощник капитана Степан Кочнев, боцман Александр Юшманов, третий механик Игнатий Данилов, старший моторист Виктор Грачев, повар Клавдия Пелевина, гидрохимик Бронина Футерман. А на борту затонувшего судна погибли радист Владимир Борщевский и матрос 2-го класса Сергей Метляев. После затопления горящим обломком «Академика Шокальского» нацистская субмарина, опрокинув шлюпку, оставленную у кромки льда, ушла в сторону открытого моря.

Спасшиеся полярники сумели подтянуть к ледовой кромке опрокинутую шлюпку. Обрывками одежды они законопатили пробоины в ее бортах и к полудню нового дня направились в сторону недалекого берега Новой Земли. Они прекрасно понимали, что ждет спасшихся на этом сумрачном и безлюдном берегу: до ближайшей советской полярной станции по моренным грядам и стрэндфлету предстояло пройти более ста километров. Но это была единственная возможность выжить.

Достигнув берега, 29 июля выжившие полярники разделились на две группы. Береговую партию, которая должна была идти на юг по береговой осушке у подножия скал, составили пять наиболее сильных моряков. А четырнадцать наиболее ослабленных, погрузив запас продовольствия, должны были спуститься туда же на шлюпке.

Новое испытание ждало наших полярников в районе мыса Миддендорфа, куда тем же вечером пришла шлюпка. Ослабевшие и продрогшие полярники высадились на берег, чтобы дождаться прихода береговой партии. Здесь они развели костер и стали готовить пищу. Неожиданно, как и два дня назад, из-за еле видимого Спорого Наволока появилась бело-голубая нацистская подлодка, которая быстро достигла места высадки и легла в дрейф возле шлюпки. Гитлеровские подводники под прикрытием двух ручных пулеметов, установленных на ограждении рубки, высыпали на верхнюю палубу. Спасшиеся с «Академика Шокальского» немедленно укрылись среди скал, однако нацисты, дав для острастки дав пару очередей по берегу, взяли шлюпку на буксир и увели ее с собой. Вместе с ней исчезли и остатки спасенного продовольствия и судового имущества.

Шесть следующих суток голодные полярники, не имеющие возможности обсушиться, шли по безлюдному берегу, сгибаясь под яростными ударами северного ветра, перемежаемого потоками дождя со снегом. Лишь в начале августа они были обнаружены силами поиска Беломорской флотилии. К этому времени погибли еще трое: старший матрос Петр Корконосов, матрос 2-го класса Василий Трубин и буфетчица Екатерина Бибикова. Но моряки и полярники с «Академика Шокальского» не были единственными, кто встретил в Карском море бело-голубого «полярного волка»*. Годом раньше, в августе 1942 года, этот же «волк» расстрелял метеорологическую станцию на мысе

Желания (северная оконечность Новой Земли). А через две недели его сменщик, следуя на новоземельскую позицию, уничтожил советскую метеорологическую станцию на острове Уединения (в средней части Карского моря).

Лишь после окончания Великой Отечественной войны удалось узнать, что появления германских подлодок у северо-восточной оконечности Новой Земли (и в частности — в заливе Ледяная гавань) были совсем не случайными. Ведь именно здесь, в заливе Ледяная гавань, гросс-адмирал Карл Дениц создал один из тайных опорных пунктов для своих «полярных волков». Об их деятельности в Карском море и в море Лаптевых и сегодня мы знаем совсем немного. Но именно немецкие подводники преподнесли нам большую часть «арктических» загадок Третьего рейха.

* Так часто называли свои корабли подводники контр-адмирала Деница, которые и в Арктике часто применяли тактику «волчьих стай».

ПРОЛОГ. СМЕРТЬ СРЕДИ АЙСБЕРГОВ

ПОДВОДНАЯ ОХОТА В КАРСКОМ МОРЕ

С «арктических волков» Деница — и начнем.

Карское море исконно считалось русским морем, а в первые месяцы Великой Отечественной войны — еще и нашим глубоким тылом. Меж тем уже августовские дни 1942 года показали, что это мнение ошибочно и враг ищет возможности пробраться в наш глубокий тыл. Более того, с этого времени Карское море превратилось в передовую линию обороны на северном крыле огромного советско-германского фронта. Правда, об этом мы узнали, лишь когда наши транспорты и боевые корабли стали разламываться и гибнуть от ударов фашистских торпед. Однако и после войны вся информация о боях в Арктике долгое время оставалась скрытой под различными степенями секретности. А чего добились?

Советские военные историки чрезвычайно скупо рассказывали о боях и трагедиях у берегов советской Сибири в годы Великой Отечественной войны. Не удивительно, что сегодня жители России, в лучшем случае, знают о неудачном рейде в Кар-

ском море фашистского броненосца «Адмирал Шеер». Да еще — о нескольких нападениях германских подлодок на советские транспорты, шедшие по Северному морскому пути. А ведь это лишь отдельные эпизоды войны в советской Арктике. И если мы не вспомним, что в годы военного лихолетья здесь погибло почти три десятка советских транспортов и кораблей охранения, а также — более полутора тысяч военных и гражданских моряков и полярников, то вряд ли наши потомки смогут узнать об этом. Меж тем у «забывчивости» военных исследователей Великой Отечественной войны были определенные основания.

Вот как вспоминал о тех днях нарком ВМФ Союза ССР, адмирал Николай Кузнецов:

— Следует признать, что в довоенное время мы, в Наркомате ВМФ, недооценивали значение морских путей на Севере и недостаточно разрабатывали проблему их защиты. Поэтому уже в годы войны пришлось создавать новые военно-морские базы, аэродромы, выделять корабли для конвойной службы (1).

Трудно не усмехнуться с грустью, прочитав эти слова прославленного советского адмирала.

Ведь в 30-е годы уже прошедшего века со страниц журналов и газет СССР не сходили имена полярных исследователей — Ивана Папанина и Отто Шмидта, полярных летчиков — М. Бабушкина и Б. Чухновского и десятков наших полярных героев. В эти дни советские люди искренне гордились подвигами моряков и полярников ледокола «Красин», ледокольных пароходов «Малыгин» и «А. Сибиряков», пароходов «Седов» и «Челюскин» да и многих других, которые героически, а порой и жертвенно осваивали трассы Севморпути. И в свете этой эйфории, почему-то никто не вспомнил, что еще в 1912 году существовал проект германской арктической экспедиции под началом лейтенанта кайзеровского флота Шредер-Штранца, который предлусматривал самостоятельное обследование немцами Таймыра (и о полуострова для дальнейшего прохода в Берингов пролив) на Тихий океан. А также, что в годы Гражданской войны анг-

лийские и французские интервенты, временно обосновавшиеся в Мурманске и Архангельске, разработали план Карской экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач». Ее выход был прямо связан с восстанием в Сибири чехословацкого корпуса. Этим планом предусматривалось не только подробное выяснение состояния дел в Западной Сибири, но еще и создание радиотелеграфного сообщения между штабом восставших чехов и штабом генерала Миллера в Архангельске. Для этого на борт одного из судов экспедиции было погружено оборудование береговой радиостанции. Приглашены представители французской военной миссии и личный посланник генерала Миллера (2). Почему-то не вспомнили и слов известного российского поборника изучения Арктики, профессора Дмитрия Менделеева:

— Если бы хотя десятая доля того, что потеряли при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море, и Цусиму (3).

А ведь каждое новое советское арктическое достижение лишь подогревало интерес наших приарктических соседей, а также — Германии и Великобритании. И этот интерес в первую очередь подкреплялся участием во всех «научных исследованиях» военных моряков, летчиков и разведчиков. А часто — и приходом к нашим заполярным берегам английских, германских и норвежских боевых кораблей.

Но, видно, еще в начале 20-х годов XX века Советской России был нужен новый гений сродни Петру Великому, который бы видел наперед всю «славу и могущество России». Меж тем советское политическое руководство, всерьез обеспокоилось состоянием дел в Заполярье лишь после того, как англичане и норвежцы попытались воспрепятствовать выходу в Балтийское море нашим военным и учебным кораблям, то есть — блокировать флот русских, даже не развязывая войны. И лишь благодаря быстрому сооружению Беломорско-Балтийского канала нам удалось разорвать петлю потенциальной морской блокады. И все же про-

вести наши эсминцы, сторожевики и подлодки в Белое, а затем — в Баренцево море. А этим каналом, начиная с 1937 года, ежегодно пополнять новорожденный Северный флот боевыми кораблями из состава Краснознаменного Балтийского флота. Правда, несколько лет, столь нужных для укрепления обороноспособности нашей страны на Севере, по различным причинам все же было потеряно. И как их не хватило, когда пришел июнь 1941 года.

Даже несмотря на явный просчет штаба оперативного руководства Верховного командования вермахта, который посчитал, что после быстрого разгрома двумя германскими горными дивизиями трех советских батальонов в Титовском укрепрайоне, а далее — после скорого захвата беззащитного Мурманска весь Северный флот, будет либо потоплен бомбардировщиками люфтваффе прямо у причалов Полярного, либо — еще до выхода из Кольского залива. Однако этот просчет оказался уж весьма откровенным.

К началу войны союзники фашистской Германии — финны имели в ближайшем к Мурманску порту (Петсамо. — *Авт.*) лишь один сторожевик, один минный заградитель, который был переоборудован из траулера, да пару наскоро вооруженных пароходов, которые просто не могли бы противостоять семи эсминцам и пятнадцати подводным лодкам Северного флота. Лишь в середине июля 1941 года в Киркенес пришел реальный противник североморцев — пять германских эсминцев 6-й флотилии, учебный артиллерийский корабль и две подлодки, которые и стали основой для формирования здесь фашистской морской группы «Норд» (4). Однако в это время советские подлодки стали активно действовать на германских морских коммуникациях у берегов Северной Норвегии. Да так, что после двух-трех попыток прорыва в юго-восточную часть Баренцева и к горлу Белого моря всем нацистским эсминцам группы «Норд» пришлось заниматься только сопровождением своих транспортов, идущих вдоль северного побережья Норвегии в порт Петсамо и обратно. Наш Северный флот все же заставил

врага считаться со своими возможностями по защите берегов Мурмана. Даже после того, как в Северную Норвегию для нарушения коммуникаций между СССР и западными союзниками пришли линейный корабль «Тирпиц», два «карманных линкора» («Лютцов» и «Адмирал Шеер». — *Авт.*), а также — тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». Дальше — больше!

Неудачный рейд к проливу Вилькицкого броненосца «Адмирал Шеер» в августе 1942 года (более подробно о нем будет рассказано в главе 3. — *Авт.*), закончившийся лишь потоплением ледокольного парохода «А. Сибиряков» и обстрелом Диксона заставил германский Военно-морской штаб, отказаться от использования в Карском море надводных рейдеров. «Эти районы были безоговорочно отданы группам полярных «волков» Деница и воздушным эскадрам рейхсмаршала Геринга. Вот тогда-то и пришла пора реализации замыслов одного из главных военно-морских теоретиков Третьего рейха капитан цур зее (капитан 1-го ранга, имеющий старшинство более трех лет. — *Авт.*) П. Эберта, который в середине 30-х годов XX века предложил рейхсканцлеру Адольфу Гитлеру выделить «Европейское полярное море» в жизненно важный для немцев район Мирового океана. Летом 1943 года, сразу же после освобождения новоземельских проливов ото льда, фашистские субмарины приступили к активному освоению островов и берегов Карского моря.

До конца 90-х годов прошлого века считалось, что нацистские подводники приходили сюда на полтора-два месяца. Здесь они нападали на советские арктические конвои или одиночные суда, обстреливали наши полярные радиостанции, ставили минные заграждения в устьях и на подходах к советским базам и затем до следующего лета возвращались в Норвегию. С норвежских же баз в осенне-весенний период для поддержания формы, они выходили в Баренцево море или в Атлантику.

Но действительность оказалась другой. Иначе взглянуть на использование в арктических морях германских субмарин заставили внимательное изучение обстоятельств атаки советской подлодкой С-101 фашистской подводной лодки U-639 и сня-

тие грифа «Секретно» с исторического исследования о боевых действиях нашего флота в Арктике, написанного полярным гидрографом и участником нескольких полярных экспедиций И. Сендиком.

О встрече двух субмарин, которая стала последней для экипажа U-639, за более чем шестьдесят лет было рассказано неоднократно. Но чаще всего авторы этих рассказов, в основном, повторяли версию из воспоминаний контр-адмирала Ивана Колышкина. Правда, по совершенно неясной причине здесь же они повторяли слова командующего Северным флотом, вице-адмирала Головки:

— Если бы этого пирата не потопили, то из пятнадцати речных судов, входивших в конвой, немногие добрались бы до места назначения (5).

Но при чем здесь упоминание о переводе конвоя речных судов? Еще 7 августа его суда успешно дошли до конечного пункта своего назначения на реке Обь — Нового порта. Так что вряд ли Вихман собирался на них охотиться. И главное — все авторы упорно рассматривали успешную атаку С-101 как обычное событие из августа 1943 года.

Меж тем стоит взглянуть на эту атаку советских подводников не столь обыденно. Ведь не случайно даже среди командования Северным флотом и бригады подплава СФ, с одной стороны, и командованием Беломорской флотилии, с другой стороны, обо всех обстоятельствах этого боя не было единого мнения. А дело было так.

Подводная лодка С-101 (командир — капитан-лейтенант Евгений Трофимов) 7 августа 1943 года вышла из Полярного на позицию, нарезанную ей у ледяных скал новоземельского мыса Константина.

В бескрайней Арктике заканчивалось полярное лето, днем — с туманами, снежными и дождевыми шквалами, а долгими ночами — с колючими заморозками,

і Ежедневные подводные вахты в мертвенном свете тусклых красных светильников походили одна на другую, они постепен-

но накапливали у подводников психологическую да и физическую усталость. Но акустики продолжали неустанно слушать морские глубины, а вахтенные командиры — осматривать бескрайнюю морскую ширь, прекрасно понимая, что такой же подводный, но фашистский «охотник», может искать свою добычу где-нибудь по соседству, например, у залива Наталии или у Ледяной гавани.

И 21 августа 1943 года вахтенный гидроакустик услышал противника. В несколько минут экипаж разбежался по боевым постам, а торпедисты начали готовить торпедные аппараты.

Каково же было удивление командира и старшего в походе, когда через перископ вместо вражеского рейдера они увидели несколько айсбергов, окруженных полосками битого льда. Именно эта «компания» и ввела в заблуждение нашего акустика, еще не привыкшего к звукам торошения льда. Меж тем ни одного вражеского корабля поблизости не было. Правда, с учетом нынешних знаний о фактическом местонахождении у берегов Новой Земли нацистских подлодок и судна их обеспечения вполне реально принять и тот факт, что североморцы действительно услышали подводного врага, а вовсе не айсберги. И все же в тот день враг не был обнаружен, а подводники разошлись по отсекам. Вновь потянулись томительные часы подводного поиска

Ранним утром 28 августа, когда советская подлодка находилась неподалеку от новоземельского мыса Константина, бдительность ее «слухачей» была вознаграждена.

В 10 часов 20 минут вахтенный гидроакустик, краснофлотец И. Ларин услышал среди бело-голубого безмолвия еле слышимое, но постепенно нарастающее «пение» корабельных дизелей. Столь звонкий звук был характерен для подлодки, идущей на максимальном ходу. Но в Карском море советских подводных лодок быть не могло. По боевой тревоге экипаж снова быстро разбежался по лодочным отсекам

Очень скоро через перископ в мути снежного заряда капитан-лейтенант Трофимов разглядел низкий силуэт вражеской подлодки с противосетевой «пилой» и белоснежными «усами»

у форштевня. А затем — ее бочкообразную рубку. Сомнений не было — это фашистская субмарина «звенела» дизелями среди безмолвия ледяной пустыни. И С-101, словно на кошачьих лапках, начала сближаться с врагом.

Через полчаса, когда до бело-голубого силуэта незнакомки осталось шесть кабельтовых, из носовых торпедных аппаратов 101-й, словно подпружиненные, вылетели три торпеды. При этом капитан-лейтенант Трофимов предусмотрел различные варианты развития боя. Все три торпеды имели разные установки глубины хода: одна была приготовлена для цели идущей на глубине два метра, две другие — для цели, которая в случае обнаружения приближающихся к ней торпед начала бы погружаться, то есть они шли с установками в пять и восемь метров, соответственно. И спустя пятьдесят секунд над морем раздался грохот взрыва,

Громадный водяной столб на какое-то мгновение задержался в своем движении вверх, а затем — стал опадать. Неожиданно внутри этого столба появилась клубящаяся желто-коричневая вспучина: на борту вражеского корабля сдетонировал либо торпедный боезапас, либо — артиллерийские снаряды. Еще секунда, и над морем наступила мертвенная тишина. Только жуткое утробное бульканье и хорошо различимый металлический треск ломающихся под чудовищным давлением переборок нацистской субмарины постепенно стихали в холодной глубине. Через несколько минут советская «эска» всплыла под рубку* и под электромоторами пошла в точку, где еще недавно находился бело-голубой силуэт врага.

Здесь, слегка покачиваясь на поверхности спокойной воды, плавали обезображенные трупы двух германских подводников в прорезиненных костюмах, а вокруг них расплывалось огромное радужное пятно соляра. До того как оно окружило советс-

* Всплыть под рубку — всплытие подводной лодки в позиционное положение, когда над водой находится только ограждение прочной рубки корабля. В данном случае подлодка способна уйти на безопасную глубину за несколько секунд.

кую подлодку, североморцам удалось выловить сигнальную книгу, дневник и тужурку командира U-639, обер-лейтенанта Вальтера Вихмана, отдельные чертежи лодки и целый спасательный круг.

Гибель нацистской подлодки была бесспорной. А вот «полет» фашистской субмарины днем и в крейсерском положении — странен. Разве что немцы не опасались здесь встретить советские корабли. Но почему несение верхней вахты германскими подводниками оказалось не на высоте? Вариантов ответов (и чаще предположительных) на этот вроде бы единственный вопрос предостаточно.

Например, только в 50-е годы прошлого столетия мы узнали, что еще до начала Великой Отечественной войны на острове Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа или — просто ЗФИ) нацисты создали секретный опорный пункт Кригсмарине или люфтваффе. Здесь могли садиться тяжелые «дорнье» или «фокке-вульфы», а в подкальной базе немецкие подлодки могли заряжать аккумуляторные батареи и грузить торпеды и мины. Кроме того, неподалеку находился завод для ремонта фашистских рейдеров и подлодок. Об этой базе ниже приведен подробный рассказ.

Кроме тыловой базы на Земле Александры, германские подводники имели небольшие опорные пункты (где небольшой домик, где — пещера, рядом с которыми были сооружены небольшие склады продовольствия и топлива) на берегу новоземельских заливов — Ледяная гавань и Благополучия. Имелись такие же маневренные базы и в восточной части Карского моря — на побережье небольших заливов в шхерах Минина. Так что, по мнению обер-лейтенанта Вихмана, его подлодка шла в хорошо освоенном, если не сказать, обжитом районе, где до сих пор не было замечено боевых кораблей Северного флота. О том, что еще с сентября 1942 года здесь периодически патрулировали советские подлодки, он не подозревал.

После того как сегодня нам стало известно о сооружении гитлеровцами тылового пункта и маневренных баз Кригсмарин-

не на островах ЗФИ, Новой Земли и шхер Минина, боевую деятельность «полярных волков» можно представить следующим образом.

В конце июня — начале июля группа фашистских подводных минных заградителей, назначенных для действий в Арктике, приходила в «районы наступления», расположенные в восточной части Баренцева моря. На переход, доразведку и постановку у западного побережья Новой Земли мин ТМС* германские подводники затрачивали до тридцати суток. Чаще всего они ставили мины у западных входов в новоземельские проливы для отсечения от Мурманска и Архангельска конвоев, идущих из Карского моря. Одновременно они отрезали пути подхода боевых кораблей Северного флота и Беломорской флотилии, которые могли бы защитить или оказать помощь запертым здесь гражданским судам. Каждая из шестнадцати мин ТМС, загруженных на борт нацистской субмарины у причалов Киркенеса или Лиинахамари, была предназначена для установки в глубоководных морских районах и могла свободно «раскрыть» днище любого корабля или транспорта

Затем немцы уходили, скорее всего, в бухту Северная (ЗФИ), где грузили на борт новый комплект мин. На этот раз он состоял из двадцати четырех мин типа ТМВ, специально предназначенных для постановки в мелководных морских районах, которые характерны именно для Карского моря. Необходимое количество таких мин для «летней работы» на специальную базу оружия, созданную нацистами на Земле Александры, без особых проблем могли доставить как специальные суда снабжения («Фениция», «Кордиллере», «Пелагос» или «Кернтерн»), так и тот же рейдер «Комет», о которых еще будет рассказано. На переход для новой погрузки, короткий отдых в берего-

* Мина ТМС — одна из самых эффективных мин для подводных лодок. Вес ее боевого заряда достигал 1000 килограммов. В трубу торпедного аппарата можно было загрузить две такие мины. Мина ТМВ предназначена для использования на *Щ/бниях* до 20 метров и имела вес боевого заряда 580 килограммов. В лодочный торпедный аппарат можно было загрузить сразу три такие мины.

вой казарме и переход в Карское море германские подводники затрачивали еще до двадцати суток.

А далее — они приступали к действиям как торпедные собраты. На ведение боевых действий в торпедном варианте и осеннее возвращение в норвежские базы немцы затрачивали еще до тридцати суток.

Таким образом, фашистские субмарины в минном варианте приходили в Арктику на шестьдесят—восемьдесят суток. И обязательно — с коротким отдыхом на одной из секретных арктических баз.

Примерно столько же суток действовали в Карском море и остальные нацистские субмарины из пришедшей группы, которые были вооружены только торпедами. Вместе с тем есть информация о том, что экипажи отдельных «полярных волков» с целью сохранения в тайне своей деятельности жили на удаленных арктических базах два, а то и три года. Отсутствие обязательных для фронтовиков отпусков в Германию всемерно компенсировалось им всеми видами удовольствий в заполярном «раю» — доме отдыха, созданном по соседству с портом Лиинахамари. Если взглянуть даже на обычную карту мира, легко заметим, что немцы и здесь были прагматиками. Для переходов с Земли Александры в Карское море и обратно немецкие подводники чаще всего использовали широкий «безымянный» пролив между Новой Землей и ЗФИ. Этот путь был почти в два раза короче, чем путь из Киркенеса и уж тем более — из Нарвика. Походы через новоземельский пролив Карские ворота были редки, а данные о походах, совершенных якобы через проливы Югорский Шар или Маточкин Шар, нуждаются в серьезной проверке. Особенно — через последний пролив, о котором еще будет рассказано.

К началу летней навигации 1943 года командование Северного флота, скорее всего, уже узнало о роли «безымянного» пролива в боевой деятельности вражеских подлодок. И совсем не случайно в июле 1943 года одним из первых рейсов новой арк-

тической навигации советский транспорт «Рошаль» под командованием капитана 2-го ранга И. Котцова доставил к мысу Желания шумопеленгаторную станцию «Цефей-2». На ее приведение в рабочее состояние не понадобилось много времени, и она тут же показала высокую интенсивность движения фашистских субмарин по проливу, которые, ко всему прочему, еще и вели между собой переговоры по звукоподводной связи. Но столь подробную информацию о деятельности «волков» Деница в нашем «глубоком тылу», к сожалению, мы узнали лишь после окончания войны.

Меж тем поднятые североморцами с поверхности воды немецкие документы показали, что U-639 была одним из вышеупомянутых подводных минных заградителей. До своей гибели она успела поставить мины в районах Печорской и Обской губы. Но куда она так спешила в момент встречи с С-101? Данный вопрос задан не случайно. Необычно то, что в своих воспоминаниях командующий Северным флотом, адмирал Арсений Головкин даже не упомянул об этой победе экипажа капитан-лейтенанта Трофимова, а ограничился лишь размещением фотографии подлодки с короткой подписью. В то же время об исчезнувшей здесь же подводной лодке К-1 он упомянул дважды. Кроме того, по странному стечению обстоятельств все данные об атаке 28 августа 1943 года без дополнительного анализа были убраны в архив (по крайней мере — по открытым данным). Как понять такое невнимание к совершенно неординарному событию военной поры? Ведь это была единственная реальная победа подводной лодки Северного флота над вражеской подлодкой да еще и у Новой Земли.

НЕОБЫЧНЫЙ ПЕРЕХОД НАЦИСТОВ. НО ПОЧЕМУ ОНИ БЫЛИ БЕСПЕЧНЫ?

А ведь Вихман спешил явно не в норвежскую базу, и об этом после возвращения нашей «эски» узнало командование Север-

ного флота. Ведь с прибытием в Полярное командир С-101 доложил, что фашистская лодка шла курсом на север, а не на юго-запад или на запад. О том, что командование Северным флотом подобный доклад получило (или было специально привлечено внимание к этому факту), рассказывает в своих мемуарах ЮА. Пантелеев, в то время — командующий Беломорской военной флотилией (6).

Уже после войны мы узнали, что 28 августа 1943 года и-639 всего лишь месяц действовала в Карском море в составе группы «Викинг». За это время, а именно 1 августа она выставила шестнадцать мин ТМС западнее мыса Русский Заворот (песчаная коса на северо-западной окраине Печорской губы). А еще через две недели по плану операции «Zeeland» («Тюлень») — двадцать четыре мины ТМВ в Обской губе.

Интересно, что Обская губа, зажата между полуостровом Ямал и Гыданским полуостровом, является самым длинным заливом в советском Заполярье. Над ней особенно часты северные ветры, почти мгновенно переходящие в бури, а река Обь ежегодно выносит к Карскому морю огромное количество ила и песка, которые образуют на входе обширные и весьма опасные приустьевые бары*. Именно здесь начинались самые сложные речные районы, и не каждый капитан был готов здесь самостоятельно вести свое судно. Но могучая Обь была всегда особенно важна для России.

Ведь Западно-Сибирский район — это один из крупнейших экономических районов нашей страны, богатых нефтью и бескрайними лесами. К тому же только по Оби в то время можно было добраться в Новосибирскую область — важный промышленный (черная и цветная металлургия) и сельскохозяйственный (пшеница, рожь, ячмень, лен и овощные) тыловой район нашей страны.

Таким образом, у обер-лейтенанта Вихмана (если бы он не спешил за новым комплектом мин или по иной причине) была

* Бар приустьевый — песчаный подводный вал, расположенный в прибрежной полосе перед устьем реки.

бы прекрасная возможность еще в течение месяца здесь с помощью торпед успешно охотиться за советскими транспортами. Но он куда-то спешил!

Также уже после войны удалось узнать, что практически одновременно с и-639 в советскую Арктику пришла U-636 под командованием обер-лейтенанта Ханса Хильдебранда, которая 4 августа выставила шестнадцать мин ТМС у мыса Русский Заворот, а 23 августа — двадцать четыре мины ТМВ в соседнем с Обской губой — Енисейском заливе.

Этот залив был не менее важен для советской оборонной промышленности, чем Обская губа. Он позволяет морским судам подниматься до порта Игарка и его знаменитого лесокombината, а также до Норильского медно-никелевого района.

Неожиданно сразу же после 23 августа любые упоминания о боевой деятельности U-636 исчезают. Хотя в норвежских базах ее никто не заметил. Столь же неожиданно, но уже 14 ноября подлодка Хильдебранда вновь появляется у Новой Земли, где у западного входа в пролив Югорский Шар ставит минное заграждение из... двадцати четырех ТМВ. И лишь затем возвращается в Норвегию. Таким образом, боевое патрулирование подводной лодки Хильдебранда продолжалось почти восемьдесят суток.

Уместно предположить, что обе подлодки (и-636 и U-639) готовились к действиям в Карском море по единому плану. Но после гибели экипажа Вихмана, и-636, видимо, пришлось закрывать брешь в системе минных полей на выходе из Карского моря. При этом времени, а быть может, и реальной возможности для перехода хотя бы в Киркенес или Лиинахамари у Хильдебранда не было.

В любом случае 28 августа 1943 года подлодке Вихмана было преждевременно возвращаться в Норвегию, и ее переход не был обычным. Открыто «летя» в надводном положении, нацисты либо шли к Земле Франца-Иосифа (допустим, имея на борту

полярников, или метеорологов, или некую серьезную неисправность торпедного комплекса либо гидролокатора), либо торопились на встречу с судном обеспечения (по тем же причинам). И та, и другая версии будут рассмотрены ниже более детально.

Но почему верхнюю вахту несли небрежно? И это совершенно не характерно для сигнальщиков военной поры на всех флотах. Разве что немцы рассчитывали на высокие скоростные возможности своего корабля.

Каких-либо приемлемых объяснений для ослабления внимания верхней вахты на подлодке Вихмана нет и сегодня. Однако есть отдельные соображения.

Во-первых, их могли отвлечь другие подводники U-639, которые во время операции «Zeeland» впервые столь близко увидели айсберги. А во-вторых, возможно, на борту немецкой субмарины, кроме основного экипажа, могли находиться еще и смена германских метеорологов, или обслуживающий персонал одной из тайных баз, снятый после зимовки, допустим, с побережья той же Обской губы, либо разведчики из особого разведывательно-диверсионного «Предприятия "Цепелин"». А если еще земляки?

К сожалению, подводники с U-639 никогда и никому уже не смогут рассказать, что или кто был у них на борту и что так «расслабило» верхнюю вахту. Может, они действительно чувствовали себя хозяевами в Карском море? По крайней мере — в его северной части?

Вот как рассказывает о состоянии наших дел в районе Новой Земли в те дни командующий Беломорской военной флотилией, вице-адмирал Ю. Пантелеев:

— Острова Новой Земли протянулись почти на тысячу километров. Ширина их — до ста километров. На суше полное бездорожье. Сообщение между гарнизонами только морем. Здесь много глубоких, хорошо укрытых бухт, но в то время не все они были освоены. И хотя уже во многих местах, включая даже самую северную точку Новой Земли — мыс Желания, были размещены наши посты наблюдения и связи, некоторые

из этих бухт до недавнего времени служили пристанищем для фашистских подводных лодок (7).

СЕРЬЕЗНЫЙ УСПЕХ СЕВЕРОМОРЦЕВ

Своим точным торпедным ударом советские подводники С-101 не просто уничтожили фашистскую подлодку. Они разом разрушили всю сложную систему, которую командование Кригсмарине вместе с командованием люфтваффе создавало в советском секторе Арктики не менее десяти лет. Об этой системе в настоящее время удалось найти лишь отрывочные данные. Но придет время, и мы будем знать о ней все. Пока же рассмотрим подборку фактов о существовании «арктической системы» Третьего рейха, ставших известными за 60 лет после окончания Второй мировой войны. То, как она была задумана и как ее замыслы были воплощены в жизнь, читателю еще предстоит узнать. Но еще летом 1942 года, и в первую очередь опираясь на особенности русского характера, она стала действовать, правда, сначала все же дала сбой. И первые ее существенные недоработки ясно показал неудачный рейд «Адмирала Шеера», подробный рассказ о котором вы найдете в главе 2.

Но одновременно, эта операция с совершенно подходящим названием «Wunderland» («Вундерланд», «Страна чудес») указала и на особую уязвимость районов нашего Севморпути, а также — что большинство советских транспортов в Карском море и в море Лаптевых документами скрытой связи вовсе не пользуются. При этом капитаны отдельных советских транспортов и начальники полярных станций Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) считали, что находятся в глубоком тылу Советского Союза. Даже через год после начала военных действий в Арктике они часто использовали радиосвязь в открытом режиме и тем самым «поставляли» противнику чрезвычайно ценную развединформацию о текущем местонахождении своих судов. Тому же помогало, что ряд указаний по свя-

зи, имевшихся, например, на ледоколах, отсутствовали на береговых полярных станциях, а документы связи для ледоколов Северного и Дальневосточного пароходств заметно различались между собой. Да, боевая подготовка личного состава полярных станций к первой военной летней навигации (1942 года) на Севморпути была организована более чем слабо (8). Более того, радисты как полярных станций, так и на ледоколах ГУ СМП оказались не подготовлены к круглосуточному несению вахты и обеспечению боевой деятельности охранявших их североморских кораблей. Да и практически полное отсутствие средств проводной связи на станциях Новой Земли и использование радиосвязи как единственного средства боевого управления частями и отдельными подразделениями Новоземельской ВМБ позволяли противнику легко перехватывать эти радиограммы и радиопереговоры, быстро определять местонахождение той или иной советской радиостанции и превращать ее в радиомаяк для подлодок Деница. Вот лишь несколько примеров.

В течение всей навигации 1942 года установленная для наших судов зона радиомолчания к западу от меридиана 85 градусов (на подходах к Диксону) на практике часто не выдерживалась. Хуже того, администрация порта Диксон (здесь располагался штаб западного сектора морских операций в Арктике) даже установила порядок, следуя которому, ледоколы и одиночные суда за двенадцать часов до подхода к одноименному острову были обязаны сообщать о предполагаемом времени своего прихода в порт. Якобы — во избежание артиллерийского обстрела их советскими береговыми батареями. Хотелось бы особо отметить, что пароход «Куйбышев» (капитан Токовенко), радист которого неукоснительно выполнил это требование и передал открытую радиограмму на Диксон, вскоре был обнаружен германской субмариной U-601 (капитан-лейтенант Петер Оттмар Грау) и потоплен.

В то же время радиостанции в Дудинке и Игарке ежедневно передавали на Диксон открытым текстом сводки с перечислением всех находящихся в порту судов и проводимых ими гру-

зовых операций. Вместе с тем связь между Диксоном и транспортными судами в море до 27 августа (то есть практически до появления здесь фашистского рейдера, а частично — и вслед за тем) оставалась открытой. Даже после гибели «Куйбышева» и «А. Сибирякова» отдельные капитаны умудрялись открыто выходить в радиоэфир («Уссури», «Шорс»). А «Беломорканал» при переходе к острову Диксон также открыто сообщил по радио время своего предполагаемого выхода из Кожевникова и о первоначальном пункте своего захода.

Не отставали от них и полярные станции ГУ СМП. Некоторые из них, не имея средств для скрытной связи, открыто сообщали на Диксон обо всех проходящих в зоне видимости станциях судов. Лучшей подсказки для немецких радиоразведчиков и быть не могло. И ярким примером тому стал случай с хорошо известным всем советским полярникам мотоботом «Мурманец».

В расчетное время 6 сентября 1942 года «Мурманец» пришел к острову Уединения для того, чтобы передать груз и продовольствие на местную полярную станцию. Внезапно с нее в радиоэфир полетело: «Всем, всем, к нам подходит неизвестное судно». А затем последовало требование к мотоботу назвать себя. В ответ «Мурманец», также по радио, предложил прекратить передачу, но берегового радиста уже было не остановить, он продолжал настойчиво запрашивать название подходившего судна. И капитану «Мурманца», чтобы не привлечь внимание врага к себе или полярной станции, не выполнив задания, пришлось увести судно в море.

Не прошло и суток, как поблизости от острова Уединения всплыла нацистская подлодка и несколькими артиллерийскими выстрелами зажгла строения станции. Не исключено, что внимание немцев и было привлечено к полярной станции недавними открытыми радиоразговорами. Все приведенные здесь данные были рассказаны автору ветеранами Северного флота и ветеранами Мурманского и Архангельского морских пароходств. Но не стоит упрекать их в какой-либо «корпоративной

предвзятости» или «влиянии перестройки». В литературе советской поры, посвященной войне в Арктике, нет-нет да и прорывались их отдельные воспоминания. Другое дело, что все они были разрозненны и «сглажены» пресловутой политической конъюнктурой тех лет. Лишь сегодня удалось собрать их воедино и сравнить с мнением германской стороны. К сожалению — здесь нашлись точки совпадения. В виде подтверждения, не приводя здесь подробно мнения известного немецкого военного историка Юрга Майстера, предлагаю несколько выдержек из его работы «Восточный фронт. — Война на море 1941—1945 гг.»:

— Советская оборона в этих удаленных районах (Карское море. — *Авт.*) в 1942 году оказалась очень слабой и носила временный характер. Во время операции «Вундерланд» подводная лодка U-255 25 августа 1942 г. обстреляла русскую радиостанцию в районе мыса Желания, однако это действие не нашло одобрения в Штабе руководства войной на море... Летом-осенью 1943 г. немецкие подводные лодки проводили операции в Западно-Сибирском и Карском морях. Выяснилось, что русские, проводя весьма скромные оборонительные мероприятия, были не в состоянии своевременно реагировать на быстрое перемещение направления главного удара немецких подводных сил (9). И эти слова могут стать прекрасным подтверждением тому, как германское военное руководство оберегало свое арктическое «детище» от порой совершенно неразумной инициативы своих же командиров.

О том, что фашистские морские разведчики на вахте старались всегда быть внимательными и профессионально использовали откровенные промахи советских моряков, говорит все тот же августовский рейд «Адмирала Шеера». Радисты «карманного линкора» быстро вычислили, что советские полярники чаще всего используют шестисотметровые радиоволны. И сразу же приступили к «забиванию» их радиопомехами.

25 августа 1942 года радисты «Адмирала Шеера» с помощью радиопомех мешали переговорам между «А. Сибиря-

ковым» и радиостанцией на острове Диксон. А через двое суток — радиопереговорам между сторожевым кораблем «Дежнев» и радиостанцией на мысе Челюскин (10). В следующем году в работу «арктической системы» были включены уже новые элементы.

Вот еще некоторые факты ранее не известной работы нацистской радиоразведки, которые также удалось узнать лишь в послевоенные годы.

1. Полярники новоземельских станций на мысе Выходной (пролив Маточкин Шар) и в заливе Благополучия в июле-августе 1943 года часто отмечали поблизости работу неизвестной корабельной радиостанции большой мощности. Вскоре после того, как радист станции «Залив Благополучия» доложил об этом на Диксон, рядом со станцией всплыла фашистская субмарина и уничтожила артогнем станционные постройки. Лишь после окончания Великой Отечественной войны мурманские моряки в прибрежных скалах обнаружили заброшенное укрытие на восемь человек, в котором все еще лежали обрывки немецкого обмундирования и пустые консервные банки с маркировкой Кригсмарине.

2. В северном районе у Новой Земли (С-101 патрулировала в восточном районе) одновременно с подлодкой Трофимова находилась другая советская «эска» — С-54 (командир — капитан 3-го ранга Дмитрий Братишко). Она пришла к Новой Земле в паре со 101-й, только с небольшим разном по времени. За время нахождения на позиции с «эски» Братишко неоднократно слышали шум неизвестного происхождения и наблюдали силуэт неизвестного корабля, который кому-то передавал световые сигналы. Однако советский командир не стал выяснять, кто и с кем здесь, в ледяной пустыне, ищет встречи. Если исключить из расчета подводную пару «эсок» (С-101 и С-54. — *Авт.*), о которой ни Вихман, ни безвестный капитан вражеского судна (а советских судов здесь быть не могло) не догадывались, «незнакомец», скорее всего, дожидался именно U-639. При этом в снежных зарядах он принимал 54-ю за германс-

кую подлодку. (По силуэту советская подводная лодка типа «С» очень похожа на свою немецкую «прародительницу» VII серии.) И эта информация может прямо указывать на то, что пришедшее к северной оконечности Новой Земли судно ожидало подлодку Вихмана именно для пересадки личного состава, не входившего в состав экипажа субмарины, либо для приема с подлодки некоего важного груза. Для обозначения своего места оно использовало бортовой гидроакустический маяк наведения и прожектор. Интересно, что после войны подобные гидроакустические маяки были обнаружены советскими моряками на танкере «Кернтерн», который всю войну был кораблем-снабженцем для немецких «полярных волков». Чем не косвенное подтверждение ранее высказанного предположения о причине откровенного невнимания верхней вахты с подлодки оберлейтенанта Вихмана.

А таких «снабженцев» в Северной Атлантике у Кригсмарине было два: «Пелагос» и «Кернтерн». Причем первый до 1940 года был плавбазой норвежских китобойных судов в Антарктике, а последний спроектирован и построен в 1937—1940 годах. Оба танкера стали кораблями специального назначения и имели на борту две спецемкости под дизельное топливо и пресную воду, которые можно было спускать на воду (по двадцать тонн каждая), вместительные рефрижераторные камеры для хранения продуктов, спецхранилище для торпед, а также специальные грузоподъемные средства. Районы походов, в частности «Кернтерна» удалось установить лишь после окончания Великой Отечественной войны из нескольких случайно сохранившихся журналов солености забортной воды. Эти журналы были найдены нашими моряками в одной из его необитаемых выгородок («Кернтерн» к этому времени стал советским танкером «Полярник»). Именно из записей в данных журналах удалось установить, что этот полярный «снабженец», приписанный к норвежскому порту Гаммерфест, редко находился у родного причала. Практически ежемесячно он курсировал

между Шпицбергенем, Землей Франца-Иосифа и северной оконечностью Новой Земли. Конечно, неплохо было бы увидеть вахтенные журналы «Пелагоса» да и недостающие документы «Кернтерна», которые позволили бы более точно установить всю географию походов этих весьма интересных судов, которые еще, вероятно, хранятся в спецархивах (в том числе — и российских). Однако пока ограничимся тем, что удалось найти.

Известно, что к началу Второй мировой войны для создания полной «радиопрозрачности» Баренцева и Норвежского морей разведчики Кригсмарине имели только радиопеленгаторную станцию в норвежском Киркенесе. Позже для контроля северной части Баренцева и Карского морей они создали 24-ю базу метеорологической и пеленгаторной службы на Земле Александры (об этой станции на архипелаге Земля Франца-Иосифа будет подробно рассказано в главе 2). Однако обе станции были слишком удалены от районов, где по Севморпути шли советские транспорты. А гросс-адмиралу Деницу и его специальному разведотделению «Б-Диенст» было остро нужен береговой пост радиоразведки на Новой Земле или где-нибудь на побережье Карского моря, который позволил бы просматривать районы от горла Белого моря и до пролива Вилысицкого. Лучше всего для этого подходил северный остров новоземельского архипелага. Вероятно, именно с этим островом германский Военно-морской штаб связывал особые надежды, пытаясь создать здесь некий «централизирующий, а может, и центральный орган» системы управления немецкими подлодками в Арктике. Возможно, в том числе надежды на претворение в жизнь будущих глобальных положений «Генерального плана "Ост"». Время покажет. И низкий поклон североморским подводникам капитан-лейтенанта Трофимова, которые всего одной торпедой разрушили уже набиравшую силы вражескую «систему». Однако что-то нацистам в советском секторе Арктики все же удалось создать. И для нас это не должно было стать неожиданностью.

ПОЯВЛЕНИЕ НЕМЦЕВ В ЛЕДОВЫХ ПУСТЫНЯХ МЫ МОГЛИ ОЖИДАТЬ

Ведь только в предвоенные годы в Советском Союзе обратили действительно государственное внимание на трансарктические коммуникации нашей страны, в том числе — и военные моряки. Однако Великая Отечественная война показала, что слишком много лет, столь необходимых для практического изучения и освоения районов Севморпути, все же было упущено. Между прочим, жаль, что и сегодня мы только начинаем давать надлежащую оценку роли Арктики для новой России, одновременно продолжая не вспоминать дела и заветы наших дедов.

Первая специальная группа из трех командиров Морских сил РККА была направлена восточнее Новой Земли только в 1935 году. Она приступила к подробному изучению Севморпути и условий ледового плавания, познакомилась здесь с организацией службы проводки судов во льдах, имеющимися арктическими базами, а также приступила к разработке необходимых документов, которые должны внести поправки в существующую организацию проводки боевых кораблей во льдах. Военные моряки поработали по-ударному, и в следующем году в составе Экспедиции особого назначения (ЭОН-3) на Тихий океан прошли эскадренные миноносцы «Сталин» (командир — капитан-лейтенант В. Обухов) и «Войков» (командир — капитан 3-го ранга М. Сухоруков). Этот поход показал, что военные корабли даже со слабыми корпусами при надлежащем обеспечении на маршруте Севморпути можно использовать для пополнения корабельного состава как Северного, так и Тихоокеанского флотов. Но этот же поход по арктическим морям выявил слабые изученность и оборудование отдельных участков трассы Севморпути.

И все же через год, летом 1937 года, на Дальний Восток по арктическим морям ушел Особый отряд гидрографических су-

дов (ООГС), в составе которого шли два гидрографических судна ледокольного типа («Океан» и «Охотск») и гидрографическое судно с усиленным корпусом — «Камчадал». Если оба ледокольных судна успешно прошли всю трассу и 19 сентября достигли Петропавловска-Камчатского, то «Камчадалу», который вышел в море на десять суток позже своих собратьев, вместе с сопровождающими его ледоколами пришлось зазимовать в юго-западной части моря Лаптевых. И эта зимовка имела самые негативные последствия для освоения Севморпути.

В результате некачественного руководства арктической навигацией со стороны руководства Главсевморпути в различных районах Арктики было оставлено на зимовку более двадцати судов, ледоколов и ледокольных пароходов (11). Во время этой зимовки практически все оставленные в Арктике суда получили значительные повреждения, а одно было раздавлено льдами и затонуло.

Лишь в 1940 году состоялся новый переход военных кораблей по Севморпути — на Тихий океан в составе ЭОН-10 ушла советская подлодка Щ-423. Об этом переходе более подробно будет рассказано ниже.

Приходится констатировать, что Северный морской путь до начала Великой Отечественной войны никогда не рассматривался советским военным руководством как вероятный театр непосредственных военных действий. Основой для подобного заблуждения служили взгляды военных теоретиков, сформированные в XIX столетии и первой четверти XX столетия, когда считалось, что арктические моря и берега из-за своей географической недоступности не имеют военного значения. Все военное значение Севморпути ограничивалось только возможностями его использования для межтеатровой переброски кораблей РККФ по морской трассе, не контролируемой противником. Для этого в начале 1941 года в Главном морском штабе РККФ началось формирование специального Северного (Полярного) отдела, на который возлагались разработка вопросов оперативного использования арктических морей на уча-

стке от новоземельских проливов до Берингова пролива, а также организация и руководство проводкой кораблей флота от портов их специального оборудования до портов назначения. На офицеров нового отдела тут же было возложено выполнение следующих задач:

1. Разработка организационных мероприятий по использованию Севморпути в мирное и военное время. И в первую очередь — для строительства береговой обороны, аэродромов, сети постов наблюдения и связи, разработка специальной военно-морской подготовки личного состава и средств ГУ СМП к использованию их в случае начала боевых действий в Арктике.

2. Разработка всей документации и руководство подготовкой к переводу по Севморпути кораблей ВМФ, подготовка наставлений и иной документации для плавания кораблей во льдах, учет командирских кадров, имеющих опыт ледового плавания.

3. Составление заданий по гидрографическому изучению и навигационному оборудованию трассы, учет плавания иностранных кораблей в западном секторе советской Арктики. Однако война в эти планы внесла существенные коррективы, и вскоре после 22 июня 1941 года, по сути, так и не начав работы, Северный отдел ГМШ РККФ прекратил свое существование. Часть стоявших перед ним задач была перераспределена между управлениями и отделами Главного морского штаба, а часть возложена на штабы Северного и Тихоокеанского флотов.

Сложно не согласиться, что, несмотря на все победы над Арктикой в 30-е годы XX века, значение арктического морского направления в СССР явно недооценивалось, а вопросы защиты арктических районов и безопасности здешних морских сообщений практически не разрабатывались. Истинное значение, а также объем народно-хозяйственных перевозок по Северному морскому пути, которые потребовали обеспечения советским военным флотом, мы узнали только в ходе войны.

Так как действия противника у новоземельских проливов и далее на восток не считались вероятными, соответственно, не предусматривалась и потребность развертывания базирования флота и авиации, а также системы наблюдения и связи в восточной части Баренцева и в Карском морях на необорудованном побережье. И результаты такой «забывчивости» очень скоро сказались на обороноспособности нашей страны.

До самого начала Великой Отечественной войны перед Северным и Тихоокеанским флотами каких-либо задач по освоению арктических районов и организации здесь береговой обороны не ставилось. Не были даже определены восточная граница операционной зоны Северного флота и северная граница Тихоокеанского флота. Так стоит ли удивляться той скудности наших возможностей на всем протяжении Севморпути (и в западном, и в восточном ее секторах), а также — чрезвычайной уверенности фашистов, которые, как выяснилось, задолго до начала Второй мировой войны стали готовиться к боям и походам в нашей Арктике.

Сразу же условимся, что более подробно в этой книге будет рассмотрен только западный арктический сектор. А для лучшего понимания здесь отдельных событий будет коротко рассказано и о событиях в районах мурманского побережья и горла Белого моря.

Военных баз и опорных пунктов ни в западном, ни в восточном секторах Арктики у нас не было, а строительство портов только начиналось. Судите сами!

Самый ближний к Архангельску морской порт Диксон начали строить только в 1938 году. Он должен был стать бункеро-вочной базой и портом-убежищем для ледоколов и транспортов. До начала боев в Арктике здесь был построен лишь 60-метровый угольный причал у острова Конус и создан небольшой запас угля. В самом порту имелись небольшая мастерская и радиоцентр. Строительство причала для одновременного подхода двух океанских судов еще не было закончено. При этом со-

ветские суда в этот порт не сильно стремились: на Диксоне не было возможности получить пресную воду. И, чтобы пополнить ее запас, нашим транспортам, идущим по Севморпути, приходилось заходить в устье реки Енисей, то есть более чем за сто двадцать миль от Диксона.

Следующий порт — Тикси. В предвоенное время его строили для приемки и переработки грузов, направлявшихся в Якутию, и частично для вывоза леса и каменного угля из бассейна реки Лена. Здесь имелись несколько причалов, портовых мастерских и небольшой запас угля. Но, из-за мелководности порта эти причалы могли пользоваться лишь суда с осадкой не больше пяти метров. Остальные были вынуждены стоять на рейде. Правда, здесь уже были созданы гидроаэродром и радиоцентр.

В восточном секторе самым дальним был порт в бухте Амбарчик. Построенные здесь причалы допускали в малую воду подход лишь речных судов с осадкой не более полутора метров. Для других — все грузовые операции осуществлялись на незащищенном рейде, расположенном более чем в десяти милях. Уголь для судов доставлялся на речных судах по реке Колыма.

Самыми развитыми в секторе были порты Певек и Провидения.

Первый из них принадлежал печально известному Дальстрою, но и здесь первый причал для морских судов был сооружен только в 1942 году. Ранее все грузовые операции проводились на рейде. Этот порт создавался и рос вместе с Чаунским промышленным горно-рудным узлом и располагал удобной якорной стоянкой, гидроаэродромом и радиостанцией.

Порт Провидения был основной бункеровочной базой в восточной части Севморпути. К началу войны здесь имелись причал с запасами угля, гидроаэродром и радиостанция. Запасы пресной воды пополнялись в соседней бухте Хед.

Развитие аэродромной сети в советской Арктике перед войной находилось также в зачаточном состоянии — до 1938 года на арктическом побережье не было ни одного сухопутного аэродрома. В дальнейшем все привлекающиеся для ледовой авиа-

разведки в Карском море самолеты Полярной авиации базировались исключительно на естественные, чаще всего не оборудованные, не имеющие ремонтных возможностей аэродромы. Посадочные площадки имелись только в районе Нарьян-Мара (в 36 километрах от города), на песчаной косе у поселков Амдерма и Уст-Кара. В иных местах сухопутные самолеты могли приземляться только зимой на лыжах, на ледяной покров заливов и бухт. Летающие лодки Полярной авиации летом могли садиться в бухтах и лагунах у полярных станций, но как только здесь образовывался молодой лед, ледовую разведку приходилось прекращать. В период полярной ночи и во время весенней и осенней распутицы полеты в Арктике не производились вовсе.

Служба наблюдения и связи Северного флота (СНиС СФ), на которую был возложен контроль за прибрежными районами Баренцева и Белого морей, также находилась еще в «детском возрасте». И районы ее ответственности были весьма и весьма сложными: безлюдье и абсолютное бездорожье. И строительство здесь радиоцентров и линий релейной связи — дело крайне сложное, ведь вести его приходилось в условиях вечной мерзлоты. Однако и после установления линий связи вести радиообмен в арктических районах было крайне сложно. Особенно на коротких волнах, заметно ослабленных в ионосфере.

Для повышения качества и дальности связи североморским радистам приходилось работать на средних волнах или на У КВ. Но и здесь при отсутствии наземных ретрансляторов, против строительства которых все также «бастовала» Арктика, радиосвязь была не намного лучше. В общем — «замкнутый круг»!

И все же до конца 1937 года на подходах к Кольскому заливу и горлу Белого моря — на острове Кильдин и на мысах Цып-Наволоок, Погань-Наволоок и Вашеньга (Мурманский укрепрайон), а также на островах Моржовец (Южный и Северный) и на мысе Орловский (Беломорский укрепрайон) — были созданы посты наблюдения за морем. Сначала планировалось, что здесь же будут установлены тепlopеленгаторные

станции, которые позволят наблюдать за входом в Кольский залив и в горло Белого моря даже во время туманов и полярной ночью. Однако этим станциям, где они все же были установлены, заметную роль сыграть не удалось. Они могли обнаруживать лишь надводные корабли (без определения класса цели), имели большие «мертвые зоны» и слишком часто отказывались работать в тумане или во время прохождения снежного заряда.

Первой серьезной проверкой для службы наблюдения новорожденного Северного флота стала советско-финская война, которая показала, что вся созданная в Заполярье флотская система наблюдения явно не отвечает требованию надежного и достоверного наблюдения далее за районом главной базы СФ. Об отдаленных районах в Арктике речь даже не шла.

Правда, вскоре, как часто у нас бывает, в «ударном» темпе (личный состав жил в палатках или построенных собственными руками избушках) были созданы несколько дополнительных постов наблюдения и связи. А затем все было развернуто: две теплоулавливающие станции на полуострове Рыбачий: на мысе Цып-Наволоок (декабрь 1939 года) и в губе Волоковая (22 февраля 1940 года). А к началу Великой Отечественной войны в составе службы наблюдения и связи Северного флота появились Понойский и Кольский районы СНИС, а также — Архангельский участок СНИС (всего более тридцати береговых постов. — *Авт.*). При этом более половины из них не имели достаточного количества технических средств наблюдения (в первую очередь — оптических средств). А часть постов (и их личного состава), имевших проводную телефонную связь с главной базой, использовались как небольшие телефонные станции. И это стало новой «головной болью» для командования молодого Северного флота.

Слабое развитие на СФ простейшей проводной связи с началом боевых действий сразу же привело к резкому увеличению радиообмена и нагрузке средств радиосвязи постов. В свою очередь, это же заставило, и вновь в «ударном темпе», создавать новую сеть проводной связи, используя так называемую до-

полнительную подвеску проводов на уже построенные опоры. В том числе порой даже в нарушение всех технических норм. Однако, несмотря на все трудности, со временем флотская система наблюдения и связи начала действовать.

Серьезным подспорьем в этой работе стали радиостанции полярных станций и Управления полярной авиации Севморпути. В 1940 году на арктическом побережье и на островах наших заполярных морей действовало свыше полусотни радио- и метеорологических станций, из которых 35 находились к западу от меридиана мыса Челюскин.

В целях лучшего освещения обстановки в восточной части операционной зоны Беломорской флотилии ее штабу были оперативно подчинены более двадцати полярных станций Главного управления Северного морского пути (ГУ СМП) с возложением на них обязанностей постов наблюдения. Однако весьма серьезной помехой боевой деятельности североморцев в Арктике стали негативные межведомственные отношения между руководством Главсевморпути и командованием Северного флота.

С началом войны флотская СНИС стала быстро расти. Так, в составе Кольского района СНИС, кроме Мурманского участка, были созданы Цып-Наволоцкий и Териберский участки СНИС (всего тридцать девять постов). 24 июня 1941 года была сформирована военно-морская база в Иоканьге (Иоканьгский -участок СНИС состоял из десяти постов). Развивался и Архангельский район СНИС, с началом войны включивший в себя, кроме Понойского и Моржовецкого участков, еще и Соловецкий и Новоземельский участки СНИС (всего двадцать восемь береговых постов). Уже с первых военных дней для обеспечения и снабжения всем необходимым постов СНИС, разбросанных по всему мурманскому и беломорскому побережью, североморцам пришлось выделить значительное количество, правда, совершенно малых плавсредств. Чаще всего это были небольшие рыбацкие суда и рыбацкие моторно-парусные боты. Не удивительно, что заброска постов наблюдения в са-

мые отдаленные уголки арктических «пустынь» была постоянно сопряжена со множеством порой самых непредсказуемых трудностей.

Известно, что с 1941-го по 1944 год в западном секторе Арктики было открыто сто пятнадцать штатных и более четырехсот пятидесяти нештатных постов наблюдения. Но и в этом случае обеспеченность наблюдения была удовлетворительной лишь в районах Главной базы и горла Белого моря. Дальше на восток дела обстояли много хуже. Так, от Канина Носа до острова Вайгач в среднем на тридцать миль побережья приходился один пост. На побережье Карского моря каждому посту в среднем приходилось контролировать уже сто миль. А на Новой Земле каждому посту нарезалось даже триста восемьдесят миль ответственности (12). При этом у их наблюдателей, в лучшем случае, имелись только средства оптического наблюдения, которые совершенно исключали обнаружение вражеских подлодок в подводном положении, а в условиях плохой видимости — абсолютно всех судов противника (включая надводные рейдеры и океанские суда снабжения). Только к началу 1943 года у входа в Кольский залив (район островов Торос и Седловатый) были установлены две активно-пассивные береговые гидроакустические станции (БГАС) типа «Сатурн», работавшие в режиме «эхопеленгование» («ЭП») и «шумопеленгование» («ШП»). А через год подобная БГАС, правда, работавшая лишь в режиме «ШП», была установлена на берегу Святоносского залива. Одновременно у входа в главную базу СФ были установлены две береговые радиолокационные станции (РАС). О работе этих РАС найти достоверные сведения не удалось, зато кое-что удалось найти о работе «сатурнов».

До конца войны на Севере наибольшее количество обнаружений, как ни странно, имел именно Иоканьгский «сатурн» — десять контактов. БГАС на острове Торос получила три контакта в режиме «ЭП» и четыре — в режиме «ШП». Станция на острове Седловатый ни разу не обнаружила вражеских подлодок. А ведь сегодня не секрет, что в районе между полуостро-

вом Рыбачий и островом Кильдин фашистские субмарины были весьма частыми «гостями». Порой они даже заходили непосредственно в Кольский залив. Но вся эта техническая обеспеченность Северного флота относится лишь к районам Баренцева и Белого морей. Наши оборонительные возможности в Карском море практически всю войну были слабы.

Только в марте 1944 года, после того как была сформирована Карская военно-морская база (КарВМБ) и сюда пришли новые тральщики с гидроакустическими станциями, нацистским подводникам пришлось задуматься, как сохранять свое присутствие у арктических берегов в тайне. Одновременно к нескольким полярным станциям ГУ СМП, которые до того самостоятельно вели наблюдение за островами и побережьем Карского моря, были специально созданы несколько постов СНиС, которые и составили Новоземельский район СНиС (двадцать береговых постов) и Хабаровский участок СНиС (девять постов).

Только на третий военный год Северный флот действительно получил реальную возможность контролировать все Карское море, в том числе и самые безлюдные его районы. И очень скоро фашистские военные моряки, летчики и полярники это внимание почувствовали на себе.

Конечно, легко говорить об этом сегодня, по прошествии более чем семидесяти лет, но неужели в середине 30-х годов прошлого века никто не понимал, что если мы сами не будем осваивать собственные территории, пусть и в Арктике, то всегда найдутся желающие сделать это за нас?

Глава 1.

СОВЕТСКАЯ АРКТИКА В ОКУЛЯРАХ БИНОКЛЕЙ ГЕРМАНСКИХ «ЗВЕРОБОЕВ»

1. КРАТКИЙ ЭКСКУРС ПО СПИРАЛЯМ МИРОВОЙ И ВОЕННО-МОРСКОЙ ИСТОРИИ

Но вернемся в 1939 год[™] Во время подготовки к новой войне фашистской Германии вновь пришлось рассматривать реальную возможность войны против Великобритании, обладавшей мощным военным флотом. И здесь выяснилось, что ожидаемое военное столкновение, кроме давно известных «аверсов военной медали», могло иметь множество не приметных в мирное время «реверсов», прочно сомкнутых между собой.

Для войны с Британскими островами, надежно укрытыми от любого врага волнами Атлантики, Северного моря и пролива Ла-Манш, Третьему рейху был нужен сильный военный флот, способный успешно соперничать с английскими флотами в океанской зоне. Однако поражение кайзеровской Германии в Пер-

вой мировой войне и последовавший затем Версальский мирный договор на долгие годы лишили немцев возможности строительства современных ВМС. Согласно положениям Версальского договора, проигравшей войну Германии разрешили оставить в составе военного флота древние броненосцы типа «Дойчланд» и «Лотринген», которые были построены в начале XX века, а также — крейсера типа «Газелле», спроектированные и построенные в конце XIX века.

Со временем немцам было разрешено заменить их, но... Страны Антанты, за годы Первой мировой войны, несмотря на понесенные в морских боях потери, заметно укрепившие свои флоты, предполагали, что проигравшей Германии остается строить лишь броненосцы береговой обороны. А в этом случае недавним имперцам, надежно закрытым в Балтийском море британскими и французскими линкорами, останется только один противник со столь же слабым военным флотом — Советская Россия.

Правда, у Германии на этот счет имелось собственное особое мнение. Но сначала немцы свой флот действительно с горечью называли «пигмейским». Особенно плачевно выглядели «Дойчланды» и «Лотрингены» и бронепалубные «Газелле», годные лишь для учебных походов, где экипажи и курсанты могли бы приобретать некоторое знакомство с морем. Ни один уважающий себя военный моряк не смог бы смириться с подобным принуждением. И в итоге, несмотря на все запреты, к началу новых морских сражений командование Кригсмарине, как .отныне стал называться военно-морской флот Третьего рейха, стало искать приемлемый выход. Правда, первыми его нашли германские конструкторы.

После серьезных консультаций с моряками они установили в небольшие корпуса разрешенных Версалем броненосцев мощную артиллерию и дизельные двигатели, и эти новострои с чьей-то легкой руки стали называться «карманные линкоры». И к середине 1930-х годов германский военный флот получил от судостроителей пять новых линейных кораблей и «карман-

ных линкоров*, семь крейсеров, более двадцати эскадренных миноносцев и почти шестьдесят подводных лодок.

Правда, и в таком составе «новорожденный» Кригсмарине все равно не мог реально разорвать возможную блокаду Германии с моря или вступить в открытый бой с английскими линкорами. Ведь только главные силы британского Королевского флота на Атлантике (так называемый Флот метрополии) состояли из девяти линейных кораблей и линейных крейсеров, трех авианосцев, семнадцати тяжелых и легких крейсеров, тридцати пяти эсминцев, более тридцати сторожевиков и шестнадцати подводных лодок. С началом же военных действий в самое короткое время к нему могли присоединиться стационары с Тихого и Индийского океанов и корабли флотов Британского союза. А еще военный флот Франции! В этих условиях Германии оставалось только попытаться «распылить» английские корабельные соединения, линейные корабли и авианосцы Королевского флота по различным районам Мирового океана. А затем, собрав в одном из районов превосходящую корабельную группировку, уничтожить попавший в западню британский отряд или группу. Либо — направить все свои усилия против британских и французских путей снабжения. Но для этого новому рейху были нужны «длинные руки» в Мировом океане.

В связи с тем, что к началу Второй мировой войны судостроителям Третьего рейха не удалось ввести в боевой состав имперского флота достаточное количество тяжелых боевых кораблей с мощной артиллерией, адмиралам Кригсмарине пришлось сделать ставку на доктрину крейсерской (рейдерской) войны. Тем более что в отличие от линкоров германские крейсера менее всего были зажаты в тисках версальских ограничений.

Доктрина рейдерской войны реально могла превратить слабый флот недавней Веймарской республики в грозную боевую силу Третьего рейха. Одновременно она могла бы резко ударить по британским коммуникациям в Атлантике и на Тихом океане, что сразу бы парализовало всю коммерческую деятельность Великобритании.

Одним из первых в конце XIX века заговорил о рейдерских действиях в самых удаленных уголках Мирового океана тогда еще офицер-сигнальщик с крейсера «Дойчланд», младший лейтенант Эрих Редер.

В 1898 году «Дойчланд», которым командовал фрегаттен-капитан (капитан 1-го ранга, имеющий старшинство менее трех лет. — *Авт.*) Плахте, в составе крейсерской эскадры контр-адмирала принца Генриха Прусского прибыл в китайский порт Циндао для усиления службы германских стационаров. Поход германских кораблей совпал с началом испано-американской войны, где военный успех был на стороне США. Проигравшая войну Испания была вынуждена продать Германии все свои заморские владения на Тихом океане (в том числе Каролинские и Марианские острова. — *Авт.*).

Принц Генрих Прусский (или, как его всегда называли, Принц-моряк) с приходом в тихоокеанские воды и принятием командования над Дальневосточной эскадрой провел с ее офицерами несколько штабных учений, основной целью которых было найти оптимальные решения по действиям германской эскадры в случае неожиданной войны с Англией.

Во время штабной игры младший лейтенант Эрих Редер был на стороне «британского командования». Вот тогда-то у него и родилась идея, что в случае неожиданной войны вся эскадра германских стационаров могла бы собраться у Марианских островов, а затем, умело «теряясь» на безграничных просторах Тихого океана, наносить неприятелю неожиданные и смертельные удары. Эти учения и стали первыми из серии военных игр, которые позволили впоследствии выработать реальную тактику действий для германской эскадры графа фон Шпее, а еще через четверть века — для действий рейдеров Кригсмарине (1).

Слова «крейсер» и «рейдер», как корабли, самостоятельно действующие на морских коммуникациях противника, были хорошо известны с незапамятных времен. Скорее всего, они произошли от голландского «крейц» («крест») и английского «рейдер» («налетающий») еще в XVI веке. И действительно,

практически у каждого торгового судна, на горе экипажа, встретившего морских корсаров и не сумевшего от них быстро оторваться, на судьбе корабля и груза, а чаще всего и на жизни несчастной команды можно было уверенно ставить крест.

В ту пору в мире были хорошо известны океанские проказы безжалостного английского капера Фрэнсиса Дрейка, державшего в постоянном страхе французских, испанских и иных купцов. Являясь верноподданным моряком английской королевы Елизаветы I, он периодически становился ее же «головной болью». Корабль Дрейка «Майский цветок» то охранял от пиратов торговые английские суда, а то и сам захватывал британских торговцев.

Германский же Принц-моряк еще с детства любил слушать рассказы о смелых походах и набегах знаменитого пирата. Не удивительно, что предложение юного Эриха Редера было рассмотрено очень внимательно.

Однако разгром в мировой войне чувствительно ударил по самолюбию всех имперских моряков. И вскоре после версальского позора военно-морские теоретики Германии, Отто Гросс и Вольфганг Вегенер, а также будущий гросс-адмирал Эрих Редер, однозначно сочли, что победу на море (а следовательно — и собственно в новой войне) можно выиграть, даже не имея столь же сильного военного флота, как у Великобритании или Франции.

Ведь, например, если враг — островная Англия, то зачем топить ее линкоры в открытом бою? Можно просто оставить их без топлива. У британцев нет своей нефти, ее везут издалека сотни танкеров. Захвати, потопи, запри в портах нефтевозы — и английский флот будет «мертво» стоять у родных причалов. Да и торговый флот стран Британского союза, находящийся в различных районах Мирового океана, станет легкой добычей для германских рейдеров. Итак — за дело!

Тем более что богатый опыт крейсерской войны на Тихом океане и в южной Атлантике уже был приобретен имперцами еще в 1915—1917 годах. А Версаль еще и заставил германских

кораблестроителей найти весьма интересные и даже революционные решения для строительства новых крейсеров.

И первыми из них стали легкие крейсеры типа «Кенигсберг». При их создании были использованы технологии, ранее применяемые только при строительстве эскадренных миноносцев и тральщиков (продольный набор корпуса, электросварка для скрепления броневых плит и другие). И главное — на «кёнигсбергах» в дополнение к главным турбинам были установлены корабельные дизели, которые сразу же позволили, не увеличивая их водоизмещения, значительно повысить дальность плавания океанских «разбойников». За ними с германских стапелей сошли «карманные линкоры» («Дойчланд» (новый), «Адмирал Шеер», «Адмирал граф Шпее»), специально построенные как мощные рейдеры для операций на морских и океанских коммуникациях стран Британского союза. К их постройке были привлечены крупнейшие промышленные «столпы» нового рейха. «Рейнметалл» поставил 280-мм орудия главного калибра, Крупп — броню «Вотан», Карл Цейсе — корабельную оптику, Сименс — системы управления артиллерийским огнем, а Шварцкопф — торпеды.

«Карманные линкоры», а правильнее — броненосцы, были совершенно новым типом боевого корабля с дизельной установкой и легкой броней. По своим скоростным данным они практически всегда превосходили имевшиеся у противников рейха линейные корабли (за исключением трех английских линейных крейсеров, встречи с которыми «карманные линкоры» всячески избегали), а по вооружению — все самые быстроходные вражеские корабли специальной постройки (тяжелые и легкие крейсеры, лидеры эсминцев и, естественно, сами эсминцы). Более того, главная установка рейдеров, состоявшая из восьми дизелей, позволяла в короткое время развить максимальную скорость хода (чтобы настигнуть торговое судно или оторваться от более сильного противника). Да еще и увеличивала более чем в три раза дальность плавания (по сравнению с паровыми «сверстниками»).

Дизельный двигатель оказался столь экономичен в потреблении топлива, что обеспечил этим кораблям небывало большой радиус действия, сразу же сделав их самыми приспособленными кораблями для действий вдали от своих баз. И такой успех стал возможен благодаря тесному сотрудничеству корабельного конструктора Лаудана с машиностроительным заводом фирмы «MAN» (Аугсбург—Нюрберг) (2).

Построенные в дальнейшем, но уже как действительно линейные корабли, «Шарнгорст» и «Гнейзенау» по ряду причин главными имели высокотемпературные паровые турбины. Однако и у них как резервные двигатели были установлены дизели.

И Редер, и Вегенер были твердо уверены, что Кригсмарине в будущем сможет вести успешную борьбу как на океанских коммуникациях, так и непосредственно у Британских островов. В соответствии с этими взглядами и была проработана и большая кораблестроительная программа нового Рейха — план «Z». В соответствии с ней, до 1948 года намечалось построить: шесть линейных кораблей, водоизмещением в пятьдесят тысяч тонн каждый, до двенадцати крейсеров водоизмещением по двадцать тысяч тонн (первоначально задумывались как увеличенные копии «карманных линкоров»), четыре авианосца по двадцать тысяч тонн, большое количество легких крейсеров и более двухсот подводных лодок. Из них планировалось создать несколько рейдерских эскадр, которые должны были действовать на океанских коммуникациях всех врагов Третьего рейха. Предполагалось, что рейдерские эскадры будут находиться в Мировом океане в течение максимально возможного времени. Их корабли будут возвращаться в базы лишь для проведения необходимого ремонта, пополнения боезапаса и продовольствия, а также для краткосрочного отдыха экипажа. Но реализации этих грандиозных планов помешали начавшаяся Вторая мировая война и отсутствие достаточного количества мощных корабельных дизелей.

Из всей будущей армады рейдеров немцам удалось построить: два больших линейных корабля типа «Бисмарк», пять тя-

желых крейсеров типа «Адмирал Хиппер», пять легких крейсеров типа «Кенигсберг»—«Лейпциг». Были спроектированы еще два авианосца типа «Граф Цеппелин». Предполагалось, что оба высокоскоростных (до 32 узлов) «графа» в дополнение к шестнадцати 150-мм орудиям главного калибра должны были иметь сорок палубных самолетов: бомбардировщиков Ju-87С, истребителей Me-109Т, Me-155 и Ag-197. Но до 1945 года германский авианосец так не вышел в море.

В перспективе все рейдеры должны были стать столь необходимыми для Третьего рейха «длинными руками» в Мировом океане. А со временем — даже стать властителями океанов. Однако все германские рейдеры имели две серьезные «слабости»: не могли самостоятельно вести дальнюю авиационную разведку и имели слабое бронирование корпусов.

Легкое бронирование корпусов рейдеров было преднамеренным, исключительно ради увеличения скоростных возможностей и запаса топлива на борту, что, в свою очередь, позволяло океанским «разбойникам» иметь огромную по тем временам дальность плавания — до восемнадцати тысяч миль (в том числе — и при высокой скорости в 13 узлов). По замыслу немецких конструкторов, легкое бронирование корпуса рейдера должно было быть компенсировано его способностью, после успешного нападения на конвой противника, используя превосходство в скорости, оторваться от преследующих его вражеских линейных кораблей и крейсеров из дальнего охранения конвойа. А легкие корабли из ближнего охранения или отряда непосредственного охранения транспортов противника — победить во встречном бою за счет мощного артиллерийского вооружения.

Другой же их серьезный недостаток германские конструкторы попытались ликвидировать с помощью вооружения океанских «разбойников» гидросамолетами.

Для обеспечения дальней авиационной разведки каждый рейдер получил от двух (легкие крейсера) до шести (линкеры и тяжелые крейсера) гидросамолетов типа Ag-196 и He-114.

Но все планы авиационного вооружения кораблей рухнули из-за отсутствия у германской промышленности необходимого количества корабельных самолетов. По той же причине так никогда и не вышел в море даже головной авианосец — «Граф Цеппелин». И все же с началом Второй мировой войны в рейхе стали искать варианты океанских «длинных рук».

Как один из вариантов, рассматривалось переоборудование в авианосцы нескольких быстроходных пароходов. Необходимость в них была настолько остра, что в 1942 году (для сопровождения «карманных линкоров» и вспомогательных крейсеров) изучалась возможность переоборудования под авианесущие транспорты пароходов: «Европа» (восемнадцать бомбардировщиков и двадцать четыре истребителя), «Потсдам» и «Гнейзенау» (по восемь бомбардировщиков и двенадцать истребителей каждый).

Другим вариантом стала попытка размещения гидросамолетов и вертолетов на крейсерских подводных лодках. Нацистские ученые разработали подводный крейсер XI серии, на борту которого должен был находиться самолет-разведчик Ag-231 (со складывающимися крыльями). Кроме того, несколько немецких подводных лодок, действовавших в Индийском океане, были вооружены безмоторными вертолетами «Фокке-Ахгелис» Fa-330 («Роторный дракон»). Но дальше заводского заказа морского самолета-разведчика дело не пошло, а «драконы» не смогли повлиять на ведение рейдерской войны. А вскоре Германии стало уже не до поиска «длинных рук» в Мировом океане. Тем более что новая мировая война показала: «детские болезни» рейдеров — это не самое страшное, что их ожидало.

Еще в 1937 году командование Кригсмарине приступило к постройке специальных скоростных (до 21 узла — *Авт.*) танкеров проекта «Trosschiff» (комбинированный нефтевоз и судно снабжения), которые планировались к использованию в составе рейдерских эскадр. Каждое из таких судов было способно перевозить до двенадцати тысяч тонн различных грузов. В на-

стоящее время известно о вводе в состав германского флота лишь одного из таких снабженцев — о танкере «Кернтерн». Ниже о нем еще будет рассказано. Но почему только об одном? Сложно сказать, ведь настоящим нокаутом для нацистских адмиралов и моряков стало то, что топливо с захваченных транспортов Британского союза к двигателям океанских «разбойников» не подходило. Из-за этого автономность тяжелых рейдеров (по топливу) пришлось ограничивать двумя-тремя неделями плавания, а дальше их экипажам приходилось срочно искать это треклятое топливо. Но об этом в мирное время как-то никто и не подумал.

С началом Второй мировой войны у Третьего рейха проявилась еще одна весьма серьезная неприятность — ограничение системы базирования кораблей Кригсмарине на Балтийском и Северном морях. Соединениям, действующим в Балтике, приходилось ограничиться использованием баз, созданных на германском побережье. А соединениям, действующим в Северном море, — базами в «мокром треугольнике» островов Боркум, Зильт и Гельголанд. Более того, у нацистских моряков практически не было возможности успешно миновать Северный проход (район Северного моря между Шетландскими островами и побережьем Норвегии) и уж тем более узкий пролив Ла-Манш. Ведь германским кораблям приходилось долгое время идти вдоль восточных и южных берегов Великобритании, постоянно находясь под угрозой смертельных ударов от английских линейных или легких сил флота и Королевской авиации, а в Ла-Манше — еще и сил французского флота (в случае войны с Францией). Поврежденным же в боях на просторах Атлантики германским кораблям и судам приходилось еще и возвращаться в базы для ремонта все тем же Северным проходом. Именно здесь они становились легкой добычей для английских кораблей, торпедных катеров и бомбардировщиков. Выходило, что флот Великобритании, за несколько столетий привыкший действовать повсеместно, мог уверенно, даже не сделав ни одного выстрела,

отсечь Германию от всех морей Мирового океана. И подобное унижение немцы уже однажды испытали.

Но и у английской государственной «медали» нашелся свой «реверс».

Смертельно опасная для рейха географическая замкнутость очень быстро превратилась в серьезную угрозу для национальной обороны и собственно «туманного Альбиона».

Британские острова всегда находились в постоянной зависимости от импорта зерна и продовольствия. Даже с началом боевых действий на просторах Мирового океана в различных его морях одновременно находились до двух тысяч британских торговых судов. Ежедневно в британские порты приходило более двух десятков транспортов и судов и столько же уходило от английских берегов. Но вся внешняя морская торговля Великобритании успешно работала, опираясь лишь на крупные порты: Лондон, Саутгемптон, Халл, Глазго, Ливерпуль и Манчестер (3).

Три первых имели выход в Северное море и в пролив Ла-Манш. Они обеспечивали более трети внешней торговли страны и почти четверть ее каботаж. Но был серьезный «изъян»: все они находились в зоне досягаемости для кораблей Кригсмарине и самолетов люфтваффе.

Оставшиеся порты, пропускная способность, которых хотя и была заметно ниже, все же принимали на себя почти пятую часть внешней и почти десятую часть каботажной торговли Великобритании. Они же располагались на западном побережье Британских островов. И появление здесь нацистских рейдеров было возможно только при удачном форсировании немцами незримой линии Скапа-Флоу—Берген либо — после прорыва через пролив Ла-Манш.

Понимая прямую зависимость выживания английской экономики от бесперебойного функционирования морского судоходства, Королевское Адмиралтейство сделало все, чтобы одним из главных элементов защиты британских морских коммуникаций стало надежное блокирование кораблей Кригсмарине в

пределах Северного и Балтийского морей. Для усиления блокады в 1940 году оно предусмотрело постановку «наступательных» минных заграждений между Оркнейскими островами и побережьем Норвегии, общей протяженностью около пятисот километров (всего больше ста восьмидесяти тысяч мин), которые запирали бы германский флот в Северном море. Эти же минные заграждения позволяли'

— установить необходимый контроль на подходах к Северному и Балтийскому морям, к северо-западному побережью Скандинавского полуострова. Одновременно — лишить германские рейдеры возможности беспрепятственного выхода на атлантические коммуникации, связывающие Великобританию со странами Северной и Латинской Америки;

— освободить значительные силы королевских ВМС от охраны конвоев в Атлантике. Взамен — обеспечить подавляющее превосходство в силах вдоль пояса «наступательного» минного заграждения, создавая при этом британскому флоту реальные предпосылки для перехода от обороны к наступательным действиям. Но, как всегда, «гладко оказалось лишь на бумаге».

Защита поставок продовольствия и стратегических грузов на Британские острова и стала самым краеугольным камнем всей военной деятельности Великобритании. Фашистская же Германия, выводя в Атлантику сначала тяжелые рейдеры, а затем — две волны вспомогательных рейдеров, всемерно стремилась остановить эти поставки и надавить «на горло бриттов когтистой рукой голода».

Конечно, сама по себе это была весьма сложная задача. Но ожидаемые результаты с лихвой компенсировали бы трудности прорыва германских рейдеров на атлантические просторы. А если бы это удалось, то у нового рейха появился мощный рычаг для взятия военного реванша, подрыва национальной безопасности Соединенного Королевства, да еще и прекрасная возможность предложить британцам добровольно выйти из новой мировой войны. Однако сначала немцам все же нужно было выйти в Атлантику.

2. НАЦИСТАМ БЫЛ НУЖЕН СВОБОДНЫЙ ВЫХОД В ОКЕАН

Для успешных рейдерских операций нацистам был необходим открытый выход в Атлантический океан, которого у них не было. Конечно, их могли бы выручить базы, находящиеся вне германской территории. Но и этих баз не было.

Столкнувшись с такими проблемами, руководство Третьего рейха стало срочно искать союзника, имеющего свободный выход в Атлантику. И таковым в конце 1930-х годов для фашистской Германии стал Советский Союз.

Уже в августе-сентябре 1939 года между СССР и Германией были подписаны торгово-кредитное соглашение в Берлине (19.08.1939 года) и два договора в Москве: Договор о ненападении и секретный протокол (23.08.1939 года) и Договор о дружбе и границе (28.09.1939 года).

Не вдаваясь в рассуждения о тонкостях политических интриг и межгосударственных отношений, можно сказать, что советское руководство с учетом реалий политики того времени «из двух зол выбрало меньшее». Но одновременно оно же просчитало, что Германии, остро нуждающейся в советских поставках стратегического сырья и нефти, придется согласиться если не со всеми советскими условиями, то по меньшей мере — со многими. Однако и Германия не осталась внакладе.

Советско-германский союз сначала теоретически, а затем и на практике укрепил веру Гитлера в возможность реального «прорыва» морской блокады рейха, запертого в узостях Аа-Манша и Северного прохода. При этом только сорок один германский транспорт был перехвачен противником или затоплен собственной командой. Более трехсот фашистских судов сумели укрыться в нейтральных портах (в том числе — и в советских) и через некоторое время все же вернуться к родным берегам. Но главным «плюсом» новых германо-советских отношений могло стать и нечто иное.

Известно, что еще до Второй мировой войны Великобритания за счет Скандинавских стран покрывала половину своей потребности в марганце и почти две трети — в железной руде. При этом железную руду она получала с рудников уникального (содержание железа в руде — до семидесяти процентов), но... шведского месторождения Кируна. Но имелись у англичан и не столь известные источники стратегически важного сырья. Компания «Монд-Никел» благодаря норвежской концессии «Петсамон никели» (созданной неподалеку от залива Петсамо. — *Авт.*) обеспечивала «туманный Альбион» богатыми никелевыми рудами. Только разведанных запасов никеля в районе имелось более двухсот тысяч тонн, а меди — почти восемьдесят тысяч тонн. В то же время новый рудник «Каула» (сегодня здесь вырос город Никель) практически был подготовлен канадскими строителями к эксплуатации.

А вот Третьему рейху приходилось везти силикатные никелевые руды издалека: Бразилия, Греция и Голландская Индия. Но и в этом случае он едва обеспечивал свою промышленность никелем на треть от потребности (даже мирного времени). Не удивительно, что Норвежское и Баренцево моря, а также западная часть нашего Севморпути были важны фашистской Германии, и особо — в военно-экономическом отношении: для успешного ведения войны германской промышленности были нужны металл и руды, лесоматериалы и целлюлоза из Швеции, Норвегии и Финляндии.

Нет ничего удивительного в том, что уже 10 октября 1939 года гросс-адмирал Э. Редер лично доложил А. Гитлеру свои соображения о необходимости создания где-то в районе Скандинавского полуострова базы Кригсмарине, которая бы в перспективе позволила не только разорвать британскую блокаду, но и создать реальную угрозу Британским островам.

Во время своего доклада он показал последние донесения разведки, в которых ясно просматривались намерения Англии «высадить войска в нейтральной Норвегии. Он также заострил внимание Гитлера на том, что даже если в этом случае Герма-

нии все же удастся захватить на норвежском побережье несколько опорных пунктов, то ни к чему иному, как к постоянному военному конфликту с Британией, это не приведет. Самым же наилучшим выходом для Третьего рейха была бы «ситуация, в которой нейтралитет Норвегии мог бы считаться *гарантированным*» (4).

Скорее всего, все вышеуказанные соглашения, договоры и доклад гросс-адмирала Э. Редера и послужили основой в создании проекта, позднее превратившегося в тайную «Базис Норд» на Кольском полуострове. Предполагая возражения потенциальных «оппонентов», хотел бы сразу же предупредить, что иногда ее даже называют базой «Полярный». Но это, скорее всего, лишь вольный перевод слова «норд», а совсем не указание местонахождения тайной базы.

Первоначально для создания «тайной базы» рассматривался порт Мурманск. «Базис Норд», по замыслу нацистов, должна была связать военно-морские базы Третьего рейха с германскими базами на берегах и островах Тихого океана, в странах Латинской Америки или юго-восточной Азии и даже — в Антарктиде. Одновременно она могла обеспечить не только укрывную стоянку, но еще и необходимый межходовый ремонт для кораблей-блокадопрорывателей, судов снабжения рейдеров и нацистских подводных лодок, действовавших в Северной Атлантике или переходящих на Тихий океан. В случае же окончательного закрытия для Германии выхода в Атлантику секретная база на Кольском полуострове сразу же превращалась в связующее звено между Балтийским, Баренцевым и Норвежским морями и могла обеспечить кораблям Кригсмарине круглогодичный выход в открытый океан. И уже начало Второй мировой войны показало, что эти планы вполне реальны. В сентябре 1939 года советская сторона разрешила германским торговым судам, которых война застала за пределами рейха, заходить в порт Мурманск. Это сразу же позволило им избежать встречи с английскими дозорами в Северном проходе, а далее — провести необходимый ремонт

после плавания в штормовом океане и пополнить запасы продовольствия.

В те дни в Кольский залив пришло более тридцати фашистских судов (самым заметным среди них был знаменитый лайнер «Бремен» под командой капитана Аренса, еще в 1929 году получивший за свою быстроходность «Голубую ленту Атлантики»), которые укрылись здесь от ожидавших их в Норвежском море английских крейсеров и эсминцев.

Позже, когда советской и немецкой сторонам удалось окончательно договориться, уже собственно в тайную «Базис Норд» пришли германские танкер «Ян Веллем» и вспомогательный крейсер «Комет», о которых ниже будет рассказано более подробно (5). Но почему немцы так рвались именно в Мурманск? Для ответа на этот вопрос обратимся к российской истории.

Мурманск — это наш единственный, никогда не замерзающий порт. Из Кольского залива корабли любого класса благодаря существованию «ветви» теплого течения Гольфстрим всегда способны выходить в Баренцево море, даже в самые жестокие морозы.

Впервые о значении Мурманска заговорили как в России, так и за ее границами в конце 60-х годов XIX века. Тогда у российского флота на Балтике появился опасный соперник — кайзеровский военный флот. Тому способствовали не удачная для нас Крымская война, среднеазиатские вопросы, почти столкнувшие Россию и Британию, а также — длительная работа в российском правительстве «реформаторов», задавшихся целью сделать российский военный флот лишь оборонительным. Но главное, непосредственная близость германской военно-морской базы Киль к единственному выходу из Балтийского моря — проливу Бельт, и энергия, с которой Германия занялась созданием современного военного флота, а также слабость Дании как «хранительницы» пролива чрезвычайно быстро сделали немцев здесь почти единственными хозяевами.

Только наиболее дальновидные российские политики и военные моряки в меру своих возможностей всемерно противи-

лись тому. В частности, управляющий Морским министерством России адмирал И. Шестаков, в отличие от иных «радетелей за Россию» понимавший, какие новые государственные возможности появились у Германии и чрезвычайную остроту воспреещения свободного выхода российских кораблей в открытый океан, твердо настаивал на создании специальной станции для крейсеров в Ледовитом океане (6). В этом вопросе его столь же твердо поддержал император Александр III.

Уже 20 июля 1870 года в Екатерининскую гавань вошла эскадра вице-адмирала Константина Посыета (корвет «Варяг» и клипер «Жемчуг»). На флагманском корабле находился великий князь Алексей Александрович. Здесь он внимательно осмотрел мурманские берега, на которых со временем появятся дома и казармы первой главной базы советского Северного флота. Не удовлетворившись осмотром лишь одного района для базирования крейсеров, уже на клипере он осмотрел побережье острова Кильдин и Мотовского залива. Здесь в сопровождении архангельского губернатора Н. Качалова и академика Александра Миддендорфа, он посетил остров Шалим и местное становище Еретики, где в те дни было создано «Первое Мурманское китобойное и иных промыслов товарищество», затем встретился с представителями нескольких китобойных компаний в норвежском городе Вадсё. Вскоре на берегу близлежащей Арагубы (Мотовский залив) появилась «Арская китоловная компания Шереметьева». Однако в великокняжеской свите, естественно, были не только промышленники. Правда, как говорится: «В России долго запрягают...»

Только летом 1894 года на мурманском берегу побывал министр финансов Сергей Витте. И уже в августе он представил новому российскому императору — Александру III подробный доклад об устройстве порта на Мурмане, в котором указал, что Екатерининская гавань произвела на него еще более грандиозное впечатление, нежели Владивостокский порт и Владивостокская гавань (7). Этот доклад был воспринят с особым вниманием. Однако мировую историю и человеческие болезни об-

мануть невозможно — в том же 1894 году император Александр III скончался от нефрита.

А в это время кайзер Вильгельм II, понимая реальность германо-российского военного столкновения за Балтику, стал всемерно подталкивать молодого российского императора Николая II (сменившего государственный курс после смерти отца) обратить более пристальное государственное внимание на Тихий океан. И это ему удалось. Как классический пример, сегодня можно рассматривать, что в 1903 году при встрече русского императора на германских кораблях был поднят флажный сигнал: «Адмирал Атлантического океана приветствует адмирала Тихого океана». Каково? Хитрые «финты» могут делать политики, сидя в мягких креслах?

Правда, почему-то умирать за эти замыслы пришлось простым офицерам, солдатам и матросам, для которых как германские, так и отдельные российские политики приготовили Порт-Артур и Цусиму...

Не удивительно, что вскоре начавшаяся война между Турцией и Болгарией сразу же показала все «недоработки» российской оборонительной доктрины, которые, несмотря на многочисленные просьбы болгар, не позволили Черноморскому (ЧФ) и Балтийскому (БФ) флотам России оказать помощь борющейся за независимость Болгарии.

Неожиданно для российских политиков выяснилось, что Турция и Германия могут без особого труда установить надежный «контроль» над черноморскими и балтийскими проливами, оставив для России лишь один тихоокеанский порт — Владивосток. Не правда ли, прекрасное решение нашли германские дипломаты и военные? А то, что для Североамериканских Соединенных Штатов (САСШ) и Японии тихоокеанские воды много роднее, чем для России, их уже не волновало.

Правда, болгаро-турецкая война все же заставила произвести «радикальный» переворот во взглядах российских государственных мужей на необходимость строительства современного военного флота. При этом, кроме крайней необходимости

обновления флотов России, они признали и не меньшую необходимость создания для черноморских и балтийских кораблей порта на Севере, куда в кризисное военное время они могли свободно зайти, а сделав ремонт, свободно выйти в открытый океан. Причем — вне зависимости от усилий неприятеля. Правда, после смерти императора Александра III и прихода к власти императора Николая II любые разговоры об устройстве северного военного порта стали называться преждевременными.

И все же старания и радения Витте не пропали даром. В 1896 году Государственный совет одобрил его предложения по строительству в Екатерининской гавани пусть не военного, но хотя бы коммерческого порта, куда могли бы заходить и военные крейсера, способные защитить заполярные территориальные воды России от вторжения иностранных промысловых судов.

24 июня 1899 года состоялось торжественное открытие города, нареченного в честь императора Александра III — Александрова (сегодня Полярный). Вроде бы — пусть развивается хотя бы как коммерческий порт. Но в очередной раз совершенная непредсказуемость российских чиновников дала о себе знать.

В феврале 1915 года наилучшим местом для нового коммерческого порта неким «государственным мужем» неожиданно для всех была выбрана Семеновская бухта, расположенная в южной части Кольского залива. Так появился еще один северный российский порт, который был назван Романов-на-Мурмане (сегодня — Мурманск). Ну, а Александровен остался «не при делах»: не город и не порт, он был не способен обеспечить стоянку для торговых судов и не боевых кораблей.

Меж тем новая война, уже Первая мировая, показала всю правильность русской поговорки о попытке догнать сразу двух зайцев. В очередной раз и балтийские, и черноморские проливы были для нас закрыты. В очередной раз порт Владивосток оказался слишком далек, чтобы обеспечить доставку военных

грузов от наших союзников. И в очередной раз нам пришлось везти эти грузы в порт Архангельск. Ближе-то — некуда. Но в отличие от русских чиновников адмиралы кайзера Вильгельма прекрасно знали не только историю своего новорожденного государства, но — еще и России.

Уже в 1915 году германские вспомогательные крейсера пришли к горлу Белого моря и активно принялись здесь за минные постановки, на которых столь же часто стали подрываться пароходы, везущие оружие и вооружение для русской армии. За ними через год пришли германские субмарины, которые для уничтожения транспортов, идущих в Архангельск и Романов-на-Мурмане, стали использовать не только мины, но еще и торпеды, а порой — и артиллерию.

И пришлось недавним русским «реформаторам» просить у Великобритании боевые корабли для защиты британских же судов да покупать в Японии боевые корабли, когда-то ушедшие в Порт-Артур под Андреевским флагом. Потом на Севере начались Гражданская война, иностранная интервенция и разруха... Стоит ли удивляться, что в 1918 году английские крейсера и тральщики стали почти «своими» на рейде Александровска и Мурманска. А еще через пару лет постоянными «гостями» в советских территориальных водах, например, в Мотовском заливе и Териберской губе, — английские и норвежские рыбаки и зверобой.

И особую активность англичане проявили в октябре 1929 года, когда разгорелся советско-китайский вооруженный конфликт на Дальнем Востоке. А чтобы чувствовать себя здесь увереннее, пришли с вооруженной охраной: британский легкий крейсер «Катедио», два миноносца и шесть военных тральщиков, которые затем более четырех лет базировались на норвежские порты Варде и Петсамо (8). Иностранцы действовали в наших территориальных водах уверенно, видно, хорошо помня поговорку: «Кому дозволено цель, тому дозволены и средства». Тем более что настоящих боевых кораблей на Севере у нас так и не появилось, а те, которые могли бы прийти с Балти-

ки, не могли миновать все тот же Северный проход у Британских островов. И уж тем более — прийти к мурманским берегам.

Советскому Союзу долгое время приходилось мириться с присутствием в Баренцевом и Белом морях иностранных судов, проводивших откровенно хищнический лов рыбы и забой морского зверя.

Все изменилось после строительства Беломорско-Балтийского канала. Его открытие позволило не только приступить к созданию нового Северного флота, но и в случае военной угрозы успешно перевести легкие силы с Балтики. Одновременно канал сократил путь от балтийских портов до Шпицбергена и до портов северного побережья Сибири. А через Мариинскую систему и Волгу связал Кольский полуостров удобным водным путем с внутренними областями страны и даже с Каспийским морем. Как спирали истории? Ничего не напоминают?

Вскоре после прихода к власти в Германии Адольфа Гитлера все тот же капитен цур зее П. Эберт, воспользовавшись данными аэрофотосъемки, полученными в 1931 году с борта дирижабля «Граф Цеппелин», вплотную занялся разработкой теории выделения «Европейского полярного моря» в особо важный для новой Германии район. Ведь благодаря «научным» открытиям воздухоплавательной экспедиции архипелаги Земля Франца-Иосифа и Северная Земля, острова Вардропер и Колгуев, а также районы, прилегающие к Диксону, стали много доступнее для командования Кригсмарине. В ближайшие годы гипотеза Эберта была всемерно проверена на практике. Причем во многом благодаря все той же русской «непредсказуемости». Нас попросили (а может — предложили) как бы компенсировать «ротозейство» некоего германского техника, якобы засветившего все кино- и фото пленки после полета «Графа Цеппелина». Причем — с использованием наших же судов.

Сначала отмененные научные (а скорее всего — и не только научные) данные доставили в Германию немецкие полярники, зимовавшие во время проведения Второго международного

полярного года (МППГ) вместе с советскими учеными на ЗФИ и на Новой Земле. В 1933 году через Карское море в порты Оби и Енисея советские лоцманы провели германские транспортные суда, на следующий год — одно. А в 1937-м — так сразу два. В 1936—1937 годах для «охраны рыболовства» Баренцево море посетили крейсера «Кенигсберг» и «Кёльн». Затем северную Атлантику и Норвежское море «проведали» вспомогательное судно (тендер) «Грилле» и учебный корабль «Хорст Вессель». В 1937 году на пароходе «Вологда» заливы и губы Новой Земли посетили участники 17-го международного геологического конгресса, среди которых было больше десятка иностранцев. На борту «Вологды» они посетили: залив Благополучия и Русскую гавань, пролив Маточкин Шар, губы Черная, Белушья, Малые Кармакулы, Архангельская, Митюшиха, затем осмотрели полярную станцию на мысе Желания.

На следующий год на борту советского гидрографического судна «Мурманец» в Карское море пришла группа ученых из Института Арктики и Антарктики, которые общались друг с другом только на немецком языке, а вход к ним в жилой отсек для моряков советского экипажа был воспрещен. Позднее их высадили на отдаленных арктических островах, и эти «ученые» работали здесь почти два месяца. Стоит ли сомневаться, что среди них были немцы, с которыми их советские коллеги встретятся лицом к лицу через несколько лет. Только на этот раз «ученые» будут одеты в прорезиненные пальто подводников и меховые куртки горных стрелков.

«Венцом» нашей государственной доброты стал переход по всему Севморпути судна «Эмс» (а вернее — вспомогательного крейсера «Комет») летом 1940 года. К нему мы еще вернемся позже.

Германские «исследования» всегда проходили без каких-либо затруднений, и лишь однажды, в апреле 1940 года, как некое исключение из общего правила, состоялось задержание советскими пограничниками сразу пяти немецких траулеров у губы Порчниха (9). Может, нацисты в этот день откровенно

обнаглели? Однако подробностей этого инцидента отыскать не удалось. Но вспомним хотя бы вышеприведенную германскую поговорку.

Пусть слегка затянуто, но, надеюсь, уважаемый читатель, Вы получили ответ на вопрос: «Почему именно мурманский берег, а не Беломорье так заинтересовал гросс-адмирала Эриха Редера?» К тому же дополним еще: с первых дней существования Мурманска условия выхода из этого порта заметно отличались от условий выхода из порта Архангельск. И пришедшие в Архангельск суда порой простаивали в затонах и у причалов до полугода, ожидая, пока «беломорское» горло очистится ото льда.

Предоставление «Базис Норд» компенсировалось немецкой военно-технической помощью Советскому Союзу. И в первую очередь — продажей корабельной брони для заложенных суперлинкоров типа «Советский Союз»*. Рассматривалась даже возможность передачи СССР технической документации на строящийся новейший линейный корабль «Бисмарк». Другими известными элементами германской военно-технической помощи нашему ВМФ стали:

- поставки нескольких образцов минно-торпедного вооружения, гидроакустической и гидрографической аппаратуры;
- продажа недостроенного тяжелого крейсера «Лютцов». Первоначально речь шла о «Зейдлице» или «Принце Ойгене», находившихся в большой степени готовности, однако «сошлись» на «Лютцове».

Кроме того, в Советский Союз было поставлено 30 самолетов с запасными моторами (типа Ju-88, He-100, Do-215, Me-109 и Me-110, Ju-207, Bu-131 и Bu-133). О первых пяти типах самолетов в советской литературе имеется достаточно подробная информация, а вот о последних трех — очень немного. Возможно, именно эти типы самолетов предполагались к использованию с аэродрома базы «Базис Норд».

* В Ленинграде, Молотовске и Николаеве началось строительство линейных кораблей: «Советский Союз», «Советская Россия», «Советская Белоруссия» и «Советская Украина».

3. НАЧАЛО ПОЛОЖЕНО

К 17 сентября 1939 года, не дожидаясь окончательного решения вопроса о создании секретной базы, в Мурманск пришли немецкие транспорты «Кордиллере» и «Сан-Луи» с грузами и техникой. К концу ноября 1939 года на рейде Мурманска собралось тридцать шесть германских транспортов (в том числе «Х. Леонард», «Нью-Йорк», «Поллине», «Тобинген»). Кроме того, с 23 октября фашистская призовая команда привела сюда американский пароход «Сити оф Флинт», захваченный рейдером «Дойчланд». Правда, странно, что этот захват обошелся без громкого международного скандала: 28 октября лайнер был отпущен и вернулся в США. Вместе с другими судами в Кольский залив пришел и пароход «Иллер», на борту которого, кроме 35 человек экипажа, находились еще 15 пассажиров. По официальной версии того времени, у Абрам-мыса они укрылись от кораблей Королевских ВМС Великобритании. Однако сегодня существует и иное мнение.

Скорее всего, с самого начала укрывшийся здесь лайнер «Бремен» должен был стать плавбазой для размещения на ее борту обслуживающей команды секретной базы на Кольском полуострове. А при необходимости — легко превратиться во вместительный и быстроходный транспорт для переброски германских десантных частей на Британские острова.

Ведь до конца осени 1939-го фашистское Верховное командование искало варианты создания передового пункта для переброски десанта на Британские острова, минуя линии английской блокады (через территорию Швеции и Финляндии). И тайная база на Севере должна была стать здесь одним из основных опорных пунктов.

«Днем рождения» секретной базы на Мурмане, скорее всего, можно считать 18 октября 1939 года.

В тот день, по сообщению руководителя ФБР США Дне Э. Гувера, во Львове состоялась тайная встреча А. Гитлера и И. Сталина, где они подписали «некое» военное соглашение. Правда,

подобное решение могло быть принято и в процессе личной переписки между Сталиным и Гитлером (10).

Что это был за документ, до сих пор остается тайной, но можно предположить, что один из решенных здесь вопросов мог касаться непосредственно «Базис Норд». На чем основывается эта гипотеза?

Известно, что 17 октября 1939 года, за сутки до вышеупомянутой встречи, на докладе у Сталина «присутствовали Ворошилов, Кулик, Кузнецов, Исаков». И затем «сразу же после возвращения Сталина в Кремль (19 октября 1940 года. — *Авт.*), с 20 часов 25 минут до полуночи, у него состоялась беседа с В. Молотовым» (11).

Посмотрим внимательно на вышеупомянутых государственных и военных деятелей Советского Союза, с которыми перед поездкой и сразу же после нее встретился И.В. Сталин.

К.Е. Ворошилов, Г.И. Кулик и Н.Г. Кузнецов в те годы занимали самостоятельные высшие командные должности в Наркомате обороны, а В.М. Молотов был наркомом иностранных дел да еще и «куратором» Северного морского пути. Поэтому встреча руководителя советского государства с ними — вполне объяснима. А вот с какой целью здесь присутствовал И.С. Исаков, который в то время был председателем специальной военно-морской комиссии? Сложно ответить, но — попробуем.

Данная комиссия была создана для решения особых задач в интересах национальной обороны СССР. Именно она к 17 октября 1939 года «заключила» военные соглашения с руководством прибалтийских государств, по которым Эстония передала СССР (для создания здесь военно-морских баз красноречивого Балтийского флота) острова Эзель (Сааремаа) и Даго (Хиума), а также Балтийский порт (Палдиски), а Латвия — порты Либавы (Лиепая) и Виндавы (Вентспилс). Эта «добровольная» передача не только расширила возможности советского ВМФ, обеспечив нашим кораблям и подводным лодкам свободный выход в Балтику, но и позволила самым естественным образом охватить Финляндию с юга. Та же комиссия с февраля по май

1939 года вела (правда, безуспешные) переговоры с правительством США 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 Исакова 17 октября 1939 года в Кремле были варианты компенсации за аренду базы «Норд», нет. Но вышеупомянутые «Лютцов», юнкерсы, мессершмиты, чертежи «Бисмарка», броня для «Советских Союзов», плавучие краны фирмы «Демаг» (к тому же предназначенные для установки тяжелых корабельных и береговых орудий) указывают на то, что Иосиф Сталин и Вячеслав Молотов хорошо «подготовились» к дружеским беседам с Адольфом Гитлером и Иоахимом Риббентропом. Важным дополнением к этому предположению могут стать слова германского военноморского историка и адмирала Фридриха Руге о том, что уже «в начале октября 1939 германский военно-морской флот пользовался тайными базами снабжения... в бухте западнее Мурманска» (12).

Только официальная просьба германских властей разрешить длительную стоянку и межпоходный ремонт в мурманском порту военных кораблей Кригсмарине была отклонена советским руководством.

Среди прочих нацистских судов, пришедших на рейд Мурманска, особый интерес вызывает транспорт «Сан-Луи». Есть предположение, что это совершенно искаженное название фашистского военного транспорта и плавбазы подводок «Санта-Люис», которая еще в 1938 году была определена как одно из ремонтных судов для заграничных баз Кригсмарине. Если оно верно, то уже в сентябре 1939 года на мурманском рейде появилась плавбаза, на которой должны были размещаться экипажи предполагаемой для базирования на «Базис Норд» группы фашистских подводных лодок. Ведь к 25 ноября 1939 года в губу Большая Западная Лица даже пришли две из них (U-36 и U-38).

• Но что-то изменилось в планах германского командования. Возможно, новому решению способствовали сначала перенос

сроков начала десантной операции на Британские острова, а затем — окончательное избрание Гитлером сухопутного варианта ведения новой военной кампании на 1940 год.

С наступлением полярной ночи большинство фашистских судов покинули гостеприимный Мурманск. 6 декабря отсюда ушел и «Бремен».

Только «Кордиллере» не стал покидать Заполярье, а встал на рейде губы Большая Западная Лица. Так и было положено практическое начало тайной базе кораблей Кригсмарине на Кольском полуострове.

4. СЛОЖНОСТИ СОЗДАНИЯ «БАЗИС НОРД»

Выбор места для тайной базы был сделан не сразу — порт Мурманск пришлось исключить. Вместо него немцам было предложено на правах концессии (военной колонии) создать базу в Териберской губе или в губе Большая Западная Лица.

Профессиональная оценка предложенных заливов была поручена германскому военно-морскому атташе в Советском Союзе — капитен цур зее фон Баумбаху.

Норберт фон Баумбах был хорошо известным гросс-адмиралу Редеру военным моряком. Еще в 1924 году, в звании корветтен-капитена, он оказал помощь финнам в создании национальных подводных сил. Через десять лет уже финские подводные силы стали основой для формирования 1-й флотилии немецких подводных лодок — настоящей школой практической подготовки для всех старших офицеров будущих подводных сил Кригсмарине.

После возвращения из Финляндии фон Баумбах стал военноморским атташе при посольстве Германии в Москве. В октябре 1939 года он посетил Териберскую губу и признал ее «заливом, недостаточно защищенным от непогоды и не подходящим для передовой базы немецкого флота».

С такой оценкой трудно согласиться.

Конечно, Териберская губа не столь хорошо защищена от ветров, как, допустим, другая предложенная немцам губа — Большая Западная Лица, но ведь еще в 20-е годы она служила основным местом укрытия английских и норвежских рыбаков. И в первую очередь — именно от осенних и зимних штормов. Две небольшие губы (Лодейная и Орловка. — *Авт.*), находящиеся в верхней части губы Териберская, глубоко вдавались в материк и были укрыты практически от всех ветров. Скорее всего, совсем не метеоусловия повлияли на окончательный выбор германского военно-морского атташе. Но что же тогда?

Вот одна из версий. Возможно, не последнюю роль в ее отклонении сыграл организованный в Териберке еще в начале 1930-х годов рыболовецкий колхоз «Красная Армия». К осени 1939 года он стал самым крупным на Кольском полуострове рыбколхозом. Здесь работали обрусевшие финны и норвежцы, а также русские рыбаки, имевшие этнические и родственные связи с рыбаками норвежской провинции Финмарк, еще недавно свободно ловившими рыбу у Кольских берегов. А это уже само по себе означало, что любая, даже самая секретная информация о «Базис Норд» через норвежских рыбаков Финмарка могла легко попасть в руки аналитикам оперативного разведывательного центра (ОРЦ) Адмиралтейства Великобритании. Вместе с тем губа Териберская располагалась к востоку от Кольского залива, то есть была районом, где английские тральщики в годы Первой мировой войны обеспечивали тогда безопасность переходов в Архангельск русских и английских транспортов и чувствовали себя здесь почти хозяевами. И нет ничего удивительного, если ее глубины и якорные места могли быть хорошо известны английскому Адмиралтейству.

Но основной причиной отказа от использования Териберской губы для создания тайной базы, скорее всего, стало то, что лишь за месяц до прибытия фон Баумбаха командование Северного флота устроило на полуострове Териберский один из первых радиопеленгаторных постов СФ. И назначило этот за-

лив для проведения досмотра и контроля проходящих в Кольский залив иностранных судов. В соответствии с приказом командующего Северного флота, любое иностранное судно, идущее из Баренцева моря, было обязано зайти в Териберскую губу для досмотра. После его окончания заморский гость должен был идти назначенным фарватером вдоль узкого Кильдинского пролива, постоянно находясь при этом под контролем советских береговых постов СНИС, дозорных североморских кораблей и дежурных батарей береговой обороны СФ (на острове Кильдин и на мысе Сеть-Наволоки). Таким образом, для капитан-цур-зее Н. фон Баумбаха, как опытного разведчика, губа Териберская автоматически превращалась в германскую базу, находящуюся под постоянным контролем советской стороны. Все секретно, но — ничего не тайно... И это вряд ли устраивало как капитан-цур-зее Н. фон Баумбаха, так и гросс-адмирала Э. Редера.

Совсем иначе выглядела губа Большая Западная Лица, укрытая от посторонних глаз сопками материка и полуостровов Средний и Рыбачий да еще и находящаяся рядом с советско-финской границей (граница находилась в пятнадцати километрах от устья одноименной реки). Она как нельзя лучше подходила для создания секретной базы, которую никто, в том числе и советская сторона, не смог бы постоянно контролировать.

Эта бухта находилась далеко в стороне от выхода из Кольского залива и судоходных маршрутов Баренцева моря. А советские береговые посты наблюдения и связи, расположенные вдали друг от друга (в губе Титовка, на мысе Цып-Наволоки и на острове Кильдин), могли видеть лишь отдельные районы Мотовского залива, да и то — в ясную погоду. Наблюдать же за входом в губу Большая Западная Лица они не могли. Одновременно некий расчет нацистских военных экспертов мог быть сделан и на то, что южный берег Мотовского залива был заселен коренными финнами (поселки Ура-губа, Большая Западная Лица, Большая и Малая Лица), а северо-восточный — норвежцами (поселок на мысе Цып-Наволоки).

1 ноября 1939 года германский военно-морской атташе еще раз осмотрел побережье губы Большая Западная Лица и окончательно подтвердил свое решение. Ведь сейчас он приезжал сюда совершенно открыто.

Еще в сентябре все рыбаки колхоза «Коминтерн», почти десять лет проживавшие в поселках Большая Западная Лица и Большая Лица, в одну ночь были выселены в Карелию. Нетронутым остался лишь третий колхозный поселок — Малая Лица, созданный на берегу одноименной губы, практически выходящий на побережье Мотовского залива. (Правда, он был сохранен только на год, и, скорее всего, лишь для естественной маскировки причалов непосредственно «Базис Норд».)

По замыслу нацистского командования «колхозные» дома и склады в районе губы Нерпичья должны были обеспечить скрытное размещение обслуживающего персонала секретной базы и экипажей стоящих здесь кораблей. Собственно же подкальные сооружения секретной базы планировалось соорудить в районе еще одной из «западнолицкой» губ — губы Андреева.

Первоначально «коминтерновские» причалы в районе Нерпичья действительно прекрасно маскировали стоянку германских кораблей снабжения и метеосудов Кригсмарине. Только емкости для судового топлива пришлось зарыть в прибрежный песок. Удалось их скрыть от посторонних глаз и со стороны дороги на Титовку, у поворота которой и сегодня видны развалины немецкого контрольно-пропускного пункта.

Но, видимо, в действительности сооружений в двух изначально выбранных поселках все же оказалось недостаточно. Практически уже через месяц на побережье бухты Нерпичья началось строительство причалов, ремонтных мастерских, складов снабжения и новых нефте- и керосинохранилищ. Этому строительству помогла находка, сделанная немцами среди пустынных сопки в верховьях реки Большая Западная Лица. Они нашли триста кубометров строительного леса, которые были заготовлены два года назад местными жителями, а также закупленные в большом количестве доски.

Основные строительные работы до прибытия германских моряков и строителей проводились силами советских военных строителей (скорее всего, 95-го строительного участка Мурманского отделения ЭПРОН). Не исключено, что здесь же был использован труд заключенных из ближайших к Мурманску спецлагерей НКВД. Большая часть сооружений секретной базы была построена среди скал и хорошо замаскирована на берегах губы Андреева.

Поэтому не стоит удивляться, что большинство очевидцев, побывавших на берегах губы Нерпичья в июле 1941 года (и позже. — *Авт.*), всегда утверждали, мол, никаких построек «Базис Норд» здесь не существовало. А были видны лишь остатки бревенчатых жилых домов и старых деревянных причалов, некогда принадлежавших колхозу «Коминтерн». В свою очередь, эти же заявления и породили само отрицание существования тайной фашистской базы в Западной Лице у ветеранов и послевоенных историков. Но стоит обратиться к военным строителям, которые в 70—80-годы возвели в губе Нерпичья специальные сооружения для базирования наших тяжелых подводных ракетных крейсеров типа «Тайфун» и сразу же можно услышать (естественно — неофициально) о найденных подскальных сооружениях неясного предназначения. В том числе — и о сохранившихся здесь немецких станках, механизмах и топливозаправщиках.

Подскальное строительство велось с помощью специальных силовых установок и компрессоров, специально доставленных в Западную Лицу на фашистских транспортах. В те годы они были частыми «гостями» у мурманских берегов. И этот факт подтвержден официальными докладами командиров североморских кораблей.

В декабре 1939 года советским подводным лодкам, выходящим в дозор к полуострову Рыбачий (Д-1, Щ-402, Щ-404, Щ-421 и Щ-422. — *Авт.*), «неоднократно приходилось встречаться с немецкими судами-разведчиками, появлявшимся у советских территориальных вод» (13).

Если судить по докладам советских командиров-подводников, всего за месяц к полуострову Рыбачий пришло не менее пяти германских судов. Слово «неоднократно» может указывать еще и на то, что их было заметно больше. При этом фашистские транспорты, приходившие сюда или выходившие из Кольского залива, в действительности вряд ли стоит называть разведчиками. Ведь любой из них, как судно союзного нам государства, мог спокойно войти в Кольский залив. И даже — укрыться здесь от английских поисковых кораблей. Например, именно так сделали «Кордиллере», «Сан-Луи», «Бремен» и другие германские транспорты с началом Второй мировой войны. Более того, длительное время они могли находиться здесь под защитой орудий советских береговых батарей Цып-, Сеть- и Выев-Наволока или острова Кильдин. Известно даже о вооруженном инциденте, который произошел осенью 1939 года (до 6 декабря) прямо у входа в советские территориальные воды.

В этот день у восточного побережья полуострова Рыбачий батарея 104-го пушечного артиллерийского полка обстреляла два «заблудившихся» английских эскадренных миноносца, которые, как выяснилось позже, искали здесь лайнер «Бремен». Выходит, немецким судам-разведчикам не было необходимо тайно приходить к советскому побережью. Скорее всего, это были суда, идущие в базу «Норд» или выходящие отсюда.

5. ЧТО ПОКА ИЗВЕСТНО О ТАЙНОЙ БАЗЕ НАЦИСТОВ?

Сейчас о ней достоверно известно совсем немного:

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

2. С декабря 1939 года по апрель 1940 года старшим морским начальником в базе был капитен цур зее Нишлаг. Ранее

он командовал немецким тыловым подразделением в Стамбуле и был назначен в «Базис Норд» в свете подготовки Норвежской операции. В июле 1940 года старшим морским начальником базы стал уже командир специального корабля снабжения «Фениция» (по другим данным — «Венеция». — *Авт.*) корветтен-капитан Гаусгофер. Общее руководство «Базис Норд» было возложено на тыл Кригсмарине.

3. До мая 1940 года к тайной базе были приписаны нацистские метеорологические суда: «Викинг-5», «Заксенвальд» (650 брт.), «Кединген», суда снабжения «Кордиллере» (12 055—16 500 брт.) и вышеупомянутая «Фениция» (4124 брт.), а также танкер «Ян Веллем» (11 766 брт.). Часть этих судов из-за неудобства рейда Большой Западной Лицы со временем перешли в губу Териберская и на рейд Иоканьги, а «Яну Веллему» во время проведения Норвежской операции (апрель 1940 года) пришлось выброситься на берег У фут-фиорда

4. До декабря 1939 года в базе находился быстроходный транспорт-банановоз «Иллер» (официально принадлежавший компании «Северогерманский Ллойд», ранее ходивший по линии Азорские острова—Бремен). Первоначально именно это судно было назначено для перехода на Тихий океан по Севморпути. Но позже он был заменен транспортом «Эмс» («Комет»), не столь быстроходным, но с более крепким корпусом и более многочисленным экипажем.

5. В ноябре 1939 года в базу заходили фашистские подводные лодки U-38 (тип IX, командир — капитан-лейтенант Хейнрих Либбе) и U-36 (тип VHA, командир — капитан-лейтенант Вильгельм Фрелих), которые до этого более месяца действовали против английских лесовозов, перевозивших из Сибири лес на Британские острова. По данным сборника «Revue Maritime» № 6 за 1966 год, они впервые зашли в базу 25 ноября 1939 года. Однако 4 декабря 1939 года U-36 была потоплена торпедой английской подводной лодки «Сэмон» юго-западнее Кристиансанда

По странному стечению обстоятельств через сутки после уничтожения подлодки Либбе «Сэмон» обнаружила лайнер «Бре-

мен», идущий в Германию из Мурманска. Но сопровождавший лайнер гидросамолет не позволил английскому командиру выйти в торпедную атаку на заманчивую цель.

От базирования же в Западной Лице второй подлодки (U-38) командование Кригсмарине отказалось по неясным причинам.

Причины отказа от использования первой «зарубежной» базы для немецких субмарин до сих пор не находят понятного объяснения. Ведь еще за год до начала войны капитан цур зее Карл Дениц однозначно высказался за необходимость создания такой базы. Был даже разработан специальный план, в соответствии с которым, германские подводники должны были обучаться по трехлетнему циклу первый год — индивидуальная подготовка, второй — групповое обучение и маневры, а третий — служба *на заграничной базе*. Для таких баз были даже переоборудованы два немецких ремонтных судна

6. 2 декабря 1939 года нацистские суда снабжения «Кордиллере» и «Фениция» стояли на якорях в губе Большая Западная Лица. Самым быстроходным в базе было судно-китобоец «Заксенвальд», часто используемое как посыльное судно для связи с рейхом.

7. В апреле 1940 года в тайной базе ждали прихода трех танкеров «авангардной эскадры», которые должны были обеспечить заправку топливом фашистских эсминцев, доставивших в Нарвик десант. Но участие в заправке принял лишь «Ян Веллем».

8. «Венеция» наравне с «Сан-Луи» могла служить не только плавбазой для экипажей подлодок, предполагавшихся к базированию на «Базис Норд», но еще — и десантным судном.

Вот пока и вся известная информация о нацистской базе в губе Большая Западная Лица. Столь же немного известно о судьбе кораблей и судов, приписанных к ней в 1939 и 1940 годах.

«Кединген». Паровой рыболовецкий траулер (пароход), переоборудованный в одно из метеорологических судов Кригсмарине. В сентябре 1943 года он высаdil в западной части архипелага Земля Франца-Иосифа метеорологическую экспедицию

Кригсмарине под условным названием «Кладоискатель». В 1944 году, имея на борту уже другую метеорологическую экспедицию («Эдельвейс-1». — *Авт.*), в районе Восточной Гренландии это судно было перехвачено американским ледоколом «Нортленд» и потоплено.

Еще одним судном, 20 января 1940 года вышедшим из Западной Лицы в океан, был военный транспорт «Ян Беллем». Этот океанский снабженец имел на борту трехмесячный запас продовольствия для тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер», находившегося на разведке у архипелага Шпицберген, и четырехмесячный запас продовольствия для действовавших поблизости подводных лодок.

8 апреля «Ян Веллем» прибыл в порт Нарвик, официально — для пополнения запаса топлива. При этом норвежские портовые власти были удивлены наличием на борту судна, идущего в Мурманск, большого количества продовольствия. А ведь, скорее всего, это было продовольствие, доставленное для германских горных стрелков прямо со складов «Базис Норд». А 13 апреля он обеспечил топливом (три тысячи тонн) эскадренные миноносцы капитен цур зее Бонте в Уфут-фиорде (район Нарвика). Любопытно, что из нескольких германских танкеров, направленных сюда нацистским командованием, лишь «Ян Веллем» сумел оказать помощь эсминцам Бонте. Два других танкера, «Каттегат» и «Скагеррак», шедших сюда «южным» путем, были перехвачены англичанами.

Правда, и «Ян Беллем» далеко не ушел. После передачи топлива он был атакован английскими эсминцами, и выбросился на берег у входа в фиорд, где пролежал до 1950-х годов.

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

Со временем оказалось, что рейд губы Большая Западная Лица не слишком подходил для базирования германских океанских кораблей. После того как «Кордиллере» потерял здесь

один из якорей, германское судно ушло в район губы Териберская и более на западнолицкий рейд не вернулся. Да и до бесконечности секретная фашистская база не могла оставаться «в тени».

Начиная с февраля 1940 года, у ее обитателей появились серьезные трудности в поддержании связи с рейхом. И вскоре, после оккупации Норвегии фашистскими войсками, советское командование предложило перенести «Базис Норд» на восточный берег Кольского залива, удалив ее от советско-финской границы. А 1 мая 1940 года «Викинг-5» и «Фениция» перешли в новый портопункт — Иоканьга.

Но, вероятно, и он не подошел для базирования немецких кораблей. Хотя эти сведения очень противоречивы. Кроме майского перехода в Иоканьгу, существуют данные об уходе «Фениции» и «Викинга-5» из районов Кольского полуострова уже 15 апреля 1940 года. По данным же мурманских чекистов, «Фениция» в июле 1940 года вновь появилась на акватории «Базис Норд».

6. ЦЕНА МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЙ «ДРУЖБЫ»

30 ноября 1939 года началась так называемая зимняя война между Советским Союзом и Финляндией. Эту войну Великобритания и Франция решили использовать как предлог для начала проведения боевой операции против СССР (14).

С целью оказания «помощи» финнам европейские союзники в январе 1940 года практически решили вопрос о высадке на Севере англо-франко-польского десанта. И даже определили его численность и состав.

Предполагалось, что численность десанта составит 57,5 тысячи человек, а в его состав войдут две с половиной бригады французских альпийских стрелков и два батальона французского Иностранного легиона, 24-я английская гвардейская бригада (бригадир — В. Фрейзер) и шотландский гвардейский лыж-

ный батальон специального назначения, а также польская отдельная бригада подгальских стрелков. Для достижения внезапности высадки в состав первого корабельного отряда высадки предполагалось включить польские корабли, которые внешне были схожи с эсминцами типа «Стремительный», находившиеся в составе нашего Северного флота.

После разгрома Польши в составе Королевского флота был даже создан отдельный дивизион польских эсминцев («Гром», «Молния» и «Буря»), который к весне 1940 года был перебазирован в Скапа-Флоу (северная часть Британских островов — *Авт.*).

Интересна история участия польских подразделений в намеченном десанте. Бригада подгальских стрелков была сформирована 14 февраля 1940 года из поляков, которые по той или иной причине проходили службу в 1-й дивизии гренадеров и 2-й дивизии пеших стрелков французской армии. Это были выходцы из семей польской рабочей эмиграции из Франции, Бельгии и Голландии, которые без колебания шли добровольцами на советско-финскую войну для борьбы с большевиками. В общем-то, весьма странный для обычного российского читателя антисоветский порыв. Ведь, по данным советских историков, а также некоторых историков уже нашего времени, например, А.Б. Широкограда, из 452 536 военнослужащих Войска Польского, с 17 сентября по 2 октября 1939 года сдавшихся в плен частям РККА, в советских «лагерях особого назначения» оказались только 18 789 офицеров. Остальные же были отпущены по домам (15). Так за что же эти польские рабочие в те дни так ненавидели Советскую Россию? Однако в любом случае «слово — не воробей», и особенно попавшее в печать. Поэтому не будем удивляться, что поляки были готовы высадиться на Кольский полуостров первыми.

Командиром подгальской бригады стал полковник Зыгмунт Богуш-Шишко (с 19 апреля 1940 года — бригадный генерал), опытный кадровый офицер польской армии. Еще в Первую мировую войну он принял участие в боях с русскими в составе одного из полков австро-венгерской армии. Затем были бои про-

тив советской 1-й Конной армии и служба в корпусе пограничной охраны Польши.

Успел он повоевать и с фашистами. Как командир дивизионной пехоты 16-й пехотной дивизии, под Ловичем и над Нижней Бзурой Богуш-Шишко успешно отбивал атаки германских моточастей. Так что командир подгальцев умел воевать на не-оборудованных плацдармах и имел богатую практику ведения «малой войны».

Десантные силы были почти готовы к посадке на транспорты, но с принятием решения задержалось англо-французское командование. Военные эксперты союзников слишком долго изучали вопрос: «Куда высаживать десант: в Мурманск, Петсамо (занятый 1 декабря 1939 года советскими войсками) или же в Нарвик?» Высадка в Петсамо или Мурманск позволяла совместно с финскими войсками ударить на Кандалакшу, затем перерезать Кировскую железную дорогу и отрезать Кольский полуостров от остальной территории СССР. Да еще и — «нависнуть» над Ленинградом.

Высадка же в Нарвик (вскоре после принятия решения эта операция получила условное наименование «Р4». — *Авт.*) позволяла не только укрепить позиции Финляндии в войне с союзником Германии (СССР. — *Авт.*), но еще и нанести удар по рудным залежам Швеции, откуда Третий рейх получал почти две трети железной руды. Восемь месяцев в году фашистские рудовозы шли из шведского порта Лулео через Ботнический залив и Балтийское море в порты Германии. Но зимой, когда северо-восточная часть Балтики замерзала, железорудные перевозки к германским берегам, а также поставки для германской военной промышленности вольфрама, меди, цинка, никеля, молибдена, древесины и алюминия проводились только через незамерзающий порт Нарвик. Здесь практически все время нацистские суда шли в норвежских территориальных водах, которые надежно защищали их от нападения английских или французских кораблей. А у южной оконечности Норвегии их брали под защиту корабли Кригсмарине и самолеты люфтваффе.

И военным аналитикам было о чем задуматься: «цена вопроса» — не только, кто будет обладать рудными запасами Скандинавского полуострова, но еще и чью сторону займут Скандинавские страны. В случае успешности операции «Р4» Великобритания получала возможность полностью блокировать «норвежский» маршрут фашистских рудовозов и, контролируя шведские рудники в Елливаре (Гелливаре), лишила бы Третий рейх важного стратегического сырья. Одновременно англичане получили выход непосредственно к Балтийскому морю и возможность прямого удара по Берлину, избежав при этом вооруженный конфликт с СССР. Возможно, в этом случае им удалось бы втянуть в войну против Германии еще и Скандинавские страны.

В конце концов решение о высадке в Нарвик (а одновременно — в Ставангер, Берген и Тронхейм) было принято и англо-французские десантные части приступили к окончательной подготовке и погрузке тяжелого вооружения на транспортные суда.

Неожиданно исчез основной политический повод для высадки в Скандинавии — оказание союзной помощи Финляндии в войне против Советского Союза. 12 марта 1940 года так называемая зимняя война закончилась. Замысел же «Р4» — остался, так как экономическая составляющая целесообразности высадки в Нарвике значительно превышала все остальные.

Однако «долгодумием» английских и французских военных экспертов успешно воспользовались в кабинетах гитлеровского Генштаба.

7. И НАЧАЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ «ВЕЗЕРЮБУНГ»

Первую, весьма расплывчатую информацию о том, что Великобритания и Франция планируют высадить свои войска на Скандинавский полуостров, Адольф Гитлер получил в середине

января 1940 года. И вряд ли это было для него неожиданностью. Как вы помните, еще 10 октября 1939 года он выслушал мнение имперского МИДа о заметном внимании англичан к Скандинавскому полуострову после начала войны и предложение гросс-адмирала Редера о нападении на Норвегию. Правда, в последнем преобладало мнение военного моряка, а не экономиста.

В своем предложении Редер опирался на доклады адмиралов Вильгельма Канариса (начальник разведывательного управления Военного министерства) и Карлса (начальника Военно-морского командования восточного района). Одновременно он проанализировал успешный практический опыт времен Первой мировой войны и подчеркнул, что Германия сегодня могла бы полностью блокировать британские острова, если бы имела свои базы в Скандинавии. Хотелось бы особо отметить, что это предложение поступило ровно за неделю до вышеупомянутого совещания Иосифа Сталина с Ворошиловым, Куликом, Кузнецовым и Исаковым и его внепланового «исчезновения» из Кремля ровно на сутки.

Уже 5 февраля в фашистской Германии заработал «малый рабочий штаб» по изучению планов вторжения в Норвегию (а заодно — и в Данию), который получил условное наименование «Везерюбунг». Скоро его работа даже получила серьезное ускорение: английский эсминец «Коссак» в норвежском Ессингфюрде захватил германское судно снабжения «Альтмарк».

Это вспомогательное судно обеспечивало топливом и продовольствием германский рейдер «Адмирал граф Шпее». После уничтожения подопечного, германский «снабженец» до января 1940 года скрывался где-то на просторах южной Атлантики. Затем, пройдя между Фарерскими островами и Исландией, он направился к берегам рейха. Здесь-то его и захватили англичане. Подобная смелость и инициатива британского командира подчеркнули, что на Британских островах успешно ведется некая работа, направленная на усиление английского влияния на политику нейтральной Норвегии.

Через неделю, 21 февраля, в Главную ставку фюрера срочно прибыл отозванный из отпуска командир 21-го армейского корпуса генерал Николаус фон Фалькенхорст-Ястжебский, которому было предложено стать командующим силами вторжения в Норвегию. Ведь Гитлер знал его как одного из немногих германских генералов, имеющих практический опыт в проведении таких десантных операций. Еще зимой 1918 года фон Фалькенхорст, будучи начальником штаба германского экспедиционного корпуса, реализовал разработанные планы высадки кайзеровского десанта в русскую Финляндию.

К началу оккупации Норвегии появился новый «ускоритель».

14 марта 1940 года пришла информация от радиоразведки о перехвате приказа англо-французской десантной группе на проведение окончательной подготовки по плану «Р4». Как выяснилось позже, по этой команде в Розайте тяжелые крейсера «Йорк», «Бервик» и «Девоншир», а также легкий крейсер «Глазго» приступили к погрузке десантных батальонов для высадки в районах Ставангера и Бергена. А лайнеры «Баторы», «Хробры» и «Импресс оф Аустралиа», стоящие в устье реки Клайд, — десантников для высадки в районах Нарвика и Тронхейма. Проработка плана «Везерюбунг» в одно мгновение была активизирована. При этом, как и прежде, германскому Военно-морскому штабу пришлось спешно изучать возможность доставки немецких десантников в Нарвик и Тронхейм с помощью быстроходных транспортов «Потсдам», «Гнейзенау», «Бремен» и «Европа». Однако после мощного «мозгового штурма» окончательный выбор был остановлен на боевых кораблях — эсминцах. Командование этой группой было поручено капитен цур зее Фридриху Бонте.

Наступила ночь с 8 на 9 апреля 1940 года. Англичане еще продолжали погрузку десантных частей на крейсера и транспорты. А в это время из трюмов фашистских транспортных судов, накануне пришедших в порты Норвегии, внезапно высыпали горные стрелки и сухопутные части Кригсмарине, а на

норвежские аэродромы сели десятки планеров с немецкими парашютистами.

Вдохновленные быстрым успехом в Польше, германские солдаты и моряки сработали безукоризненно. Тем более что большая часть тяжелого вооружения и снаряжения под видом обычных грузов была заблаговременно доставлена в скандинавские порты на морских торговых судах. Используя почти все наличные силы Кригсмарине, при поддержке превосходящих сил люфтваффе немцы в короткий срок улучшили свое стратегическое положение на северном фланге фронта. Исследование этапов операции «Везерюбунг» выходит за рамки данной книги, поэтому ниже будет рассказано лишь о роли, которую сыграла «Базис Норд» в ее проведении.

Для высадки горных стрелков в порт Нарвик (не достигаемый для фашистских самолетов, которые могли бы с воздуха прикрыть район десантирования) гросс-адмиралу Редеру пришлось использовать все десять эскадренных миноносцев Бонте (флагман — эсминец «Вильгельм Хайдкамп»), а также их прикрытие — 1-ю группу линейных кораблей контр-адмирала Лютьенса (линейные корабли «Шарнгорст» и «Гнейзенау»). Обе корабельные группы успешно выполнили все поставленные задачи, но серьезной проблемой для капитен цур зее Ф. Бонте стало обеспечение топливом его кораблей в Нарвике. Последующие бои за этот северонорвежский порт показали, что именно отсутствие достаточного количества корабельного топлива и стало гибельным для почти половины списочного состава эсминцев Кригсмарине. Но если бы немцы не захватили его, то еще неизвестно, как бы развивалась вся Норвежская операция.

Порт Нарвик лежит в глубине Вест- и У фут-фиордов, далеко вдающихся в материк. Со всех сторон он окружен высокими горами, поднимающимися до двух тысяч метров. Достоинства этого незамерзающего заполярного порта были оценены еще в конце XIX века, когда резко возросла мировая потребность в шведской руде. В 1902 году здесь была построена железная дорога между Нарвиком и Лулео, и уже в 1903 году в

Нарвик прибыл первый эшелон с железной рудой из Кируны. Руду, в основном, вывозили в Германию, поскольку динамично развивающаяся имперская военная промышленность требовала постоянного увеличения поставок высококачественной стали. Нарвик быстро разрастался и вскоре стал вторым по величине городом в северной Норвегии.

Отряд Бонте вошел в Уфут-фиорд скрытно от норвежских наблюдателей. На рейде порта германские эсминцы дожидались «Ян Беллем», который с помощью сигнального фонаря и радиосигналов указывал безопасное направление входа. Скрытность, с которой немцы пришли на рейд Нарвика, позволила им внезапно атаковать стоящие здесь оба норвежских броненосца береговой обороны («Норге» и «Эйдсволд») и быстро потопить их торпедами.

После высадки десантников на причалы германские эсминцы быстро рассредоточились по окружающим Нарвик фиордам. Три («Эрих Гизе», «Эрих Кельнер» и «Вольфганг Ценкер») перешли в Херьянгс-фиорд (к северу от Нарвика), два («Берндт фон Арним», «Георг Тиле») — в Баланген-фиорд (к западу от города), а остальные, во главе с «Вильгельмом Хайдкампом» («Герман Кюне», «Ганс Людеман» и «Дитер фон Рёдер») — остались в Бейс-фиорде. Флагманский миноносец капитен цур зее Бонте стоял у городской набережной, поддерживая связь с горными стрелками и сухопутными частями Кригсмарине. Вот тут-то и проявилась «топливная проблема»: в случае встречи с английскими силами немецкие эсминцы, имевшие минимальный запас топлива, могли только отойти от причалов, но затем становились практически неподвижными мишенями для английских кораблей. Ведь, по замыслу операции «Везерюбунг» топливом на обратную дорогу их должны были обеспечить три танкера из так называемой авангардной эскадры, получившие это топливо из нефтехранилищ «Базис Норд» или финского порта Лиинахамари. Но в Уфут-фиорд пришел только «Ян Беллем». И его приход уже не смог спасти фашистский отряд.

Через двое суток после захвата Нарвика германские корабли были сначала атакованы 2-й флотилией английских эсминцев «командера» Бернарда А.В. Уорбэртон-Ли, а затем и большой группой английских эсминцев во главе с английским линкором «Уорспайт». Весь дивизион Бонте после ожесточенного сопротивления был уничтожен, а спасшиеся немецкие моряки поступили в распоряжение командиров горнострелковых частей, оборонявших захваченный плацдарм, и принялись за подготовку оборонительных рубежей вокруг порта.

При этом немцам явно повезло из-за того, что англичане совершенно не спешили высадить здесь своих десантников. Почему? Пусть на этот вопрос ответят другие военные историки.

Только 11 апреля из английских портов вышло пять транспортных судов (в том числе — польские транспорты «Баторы», под командованием капитана Эдварда Пацевича, и «Хробры», под командованием капитана Зыгмунта Дейчаковского) с английскими десантниками и в охранении английских крейсеров направились к берегам Северной Норвегии. Однако, когда десантный отряд находился на полпути до Нарвика, что-то в планах союзников изменилось. В районе Саланген-фиорда были высажены всего полтора батальона шотландских гвардейцев. Остальные десантные части (три батальона 24-й бригады с частями усиления и английская 146-я пехотная бригада) 14 апреля были переразвернуты в район Тронхейма. Неясно, почему союзники по антигитлеровской коалиции решили сначала нанести удары в южной и центральной Норвегии, а лишь затем — на берегах Уфут-фиорда. Только затем, когда компания в южной Норвегии закончилась разгромом английских и норвежских войск, все внимание англо-французского командования было сосредоточено на районе Нарвика, но у немцев уже были подготовлены оборонительные позиции. И здесь сразу же развернулись ожесточенные бои, особенно там, где встречались немецкие горные стрелки (альпийцы) и французские альпийские стрелки.

При этом трудно не отметить, что подготовка англо-французских десантных войск (именно тех, которые совсем недавно планировались к высадке польских кораблей на Кольскую землю. — *Авт.*) оставляла желать лучшего. Во всей армии Соединенного Королевства только один батальон шотландской гвардии оказался обученным ведению боевых действий на лыжах. А снаряжение французских стрелков просто не позволяло вести боевые действия среди снегов в горах.

Только здесь выяснилось, что после окончания советско-финской войны все зимнее снаряжение «альпийцев» было сдано на склады за ненадобностью, а медлительные французские интенданты к началу высадки в Норвегии просто не успели его вернуть. У большинства французских солдат для горной войны не хватало даже простейшего: зимней обуви, лыж и солнцезащитных очков. Подгальские же стрелки были просто не подготовлены для действий в горах. Они имели совершенно туманное представление о климатических и территориальных условиях в Норвегии.

Меж тем к весне 1940 года закончилась так называемая странная война на Западе. Сосредоточенные на Западном фронте гитлеровские войска вторглись в Бельгию и Голландию, а затем во Францию, мощными танковыми ударами рассекли армию англо-французов и вышли к проливу Ла-Манш, прижав к морю в районе Дюнкерка девять английских и восемнадцать французских дивизий. Союзникам понадобилось более восьмисот кораблей и судов для того, чтобы эвакуировать на Британские острова более трехсот тысяч своих солдат и офицеров, оставивших противнику все свое тяжелое вооружение.

После катастрофы под Дюнкерком результат боев на Скандинавском полуострове был предрешен. Фашистская Германия захватила Норвегию. Тем самым она:

1. Окончательно завершила естественный охват Британских островов с востока, надежно прикрыла свой северный стратегический фланг в преддверии дальнейшего наступления в Европе.

2. Получила в свои руки норвежские порты и значительно ослабила негативные последствия экономической блокады со стороны Великобритании.

3. Ликвидировала угрозу создания англичанами плацдарма для прямого удара на Берлин и нарушения «норвежского маршрута» поставок железной руды из Швеции.

4. Лишила Великобританию возможности импортировать норвежскую железную руду.

То есть все получила только в «плюсе». Не удивительно, что, начиная с января 1941 года, поток поступления железной руды, молибдена, титана, глицерина и рыбы для воюющего рейха усилился. А вот для нас, как союзника рейха, успех Норвежской операции принес больше минуса. И в первую очередь из-за создания «Базис Норд».

14 апреля 1940 года газете «Правда» пришлось официально опровергать сообщения английской газеты «Daily Telegraph» и «Morning post» и литовской «Лиетувас айдос», которые на весь мир объявили, что в Нарвик немецкие десантные части были доставлены из Мурманска, где они будто бы находились до начала операции. Затем, уже летом 1940 года, заметно оживились военно-политические связи между Третьим рейхом и Финляндией. В середине августа в Хельсинки состоялись секретные переговоры между германским представителем И. Вельтенсом и премьер-министром Финляндии Р. Рюти, при непосредственном участии главнокомандующего финской армией К. Маннергейма и министра иностранных дел Р. Виттанга. Здесь в обмен на поставки оружия из Германии Вельтенс добился согласия финского руководства пропустить через территорию Суоми в северную Норвегию немецкий горный корпус под легендой подготовки к операции «Гарпун» (вторжение в Англию. — *Авт.* у Скорее всего, здесь же было получено согласие финского руководства, что в случае начала боевых действий на Кольском полуострове финны примут в них участие на стороне Третьего рейха. За свое участие в боях против русских Финляндия запросила территорию Ленинградской области севернее Невы и

весь Кольский полуостров. И, скорее всего, получила на то согласие немецкой стороны.

Дальше — больше. В начале октября 1940 года было подписано соглашение о поставках немецкого оружия в Финляндию, и едва ли не в эти же дни фашистские транспорты с войсками и вооружением горного корпуса пришли прямо в порты Петсамо и Лиинахамари. И все якобы для высадки на Британские острова с севера, то есть с тыла.

Лишь 29 июня 1941 года, когда гитлеровские войска перешли советскую границу в Заполярье, выяснилось, что германский горный корпус вместе с финскими егерями готовился к удару не столько по Британским островам, сколько по Кольскому полуострову. Но мы узнали об этом лишь после начала наступления горных стрелков генерала Дитля на советские позиции у реки Титовка и у полуострова Средний.

Правда, сколь бы тщательно ни маскировались перемещения германских войск, рано или поздно советской стороне о них стало известно. Почему же мы не воспользовались данной информацией надлежащим образом? Об этом уже написано много книг. Видимо, будет написано еще больше! Вместе с тем хотелось бы отметить, что разведывательная информация о появлении в провинциях страны Суоми германских горных стрелков и о грузах, доставленных сюда фашистскими транспортами, все же стала известна руководству советской разведки. Скорее всего, тому помогли моряки наших судов, обеспечивавших работу советско-финской концессии, добывающей никель в Петсамо и созданной здесь сразу же после окончания «зимней войны». Ведь не случайно же в начале сентября главный советский полярник Иван Папанин попытался вернуть крейсер «Комет» из Восточно-Сибирского моря. Полученная информация была в высокой степени достоверной, однако в советско-германской дружбе почему-то мало что изменилось. Более того, большинство советских судов, работавших на концессию, находились здесь до утра 22 июня 1941 года и были захвачены фашистами с началом боевых действий против Советского Со-

юза. А затем были использованы немецкими военными моряками в своих интересах. Советские экипажи при этом были интернированы и вернулись домой через Турцию.

События на Кольском полуострове с весны 1940 года и до весны 1941 года меньше всего освещались в открытой советской печати. До последнего времени существовали лишь отрывочные данные о них. Но даже то, что стало известно, в определенной степени всегда было связано с существованием на нашей земле «Базис Норд».

Летом 1940 года советско-германские отношения не изменилось только внешне. А меж тем....

8. НО ЕЕ ОТГОЛОСКИ ВСЕ ЖЕ ДОСТИГЛИ И КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА

Сначала, к июню 1940 года, 104-я горнострелковая дивизия (с 1939 года обживавшая район губы Титовка—горы Большой Кариквайвиш, затем успешно воевавшая здесь всю войну) неожиданно для всех была передислоцирована под Кандалакшу. В лесах Карелии ее быстро переформировали в обычную стрелковую дивизию.

За 104-й из района губы Титовка была выведена и 52-я дивизия, которую разбросали отдельными гарнизонами вдоль Кировской железной дороги, от Мурманска до Мончегорска. Из всей группировки 14-й армии, воевавшей среди заполярных скал в «зимнюю кампанию» на позициях у Титовки, вместе с редкими пограничными заставами был оставлен лишь 95-й стрелковый полк, прибывший сюда перед самым началом боевых действий. Таким образом, все воинские части, которые в период строительства и активной деятельности базы «Норд» могли иметь к ней хоть какое-то отношение, были отведены из района Титовка—Западная Лица.

Этим же летом стали происходить совершенно необъяснимые перемещения среди командования Северного флота. Офи-

циально они производились за упущения командования СФ во время советско-финской войны. Но почему состоялись не сразу после окончания боевых действий, а по прошествии четырех месяцев и более?

Сначала был снят с должности и назначен с понижением командующий Северным флотом, флагман 2-го ранга (контр-адмирал) Валентин Дрозд. Он стал командующим Отрядом легких сил краснзнаменного Балтийского флота. На его место 27 июля прибыл контр-адмирал Арсений Головкин, до этого командовавший Каспийской и Амурской флотилиями.

9 июля 1940 года был снят с должности начальник Штаба СФ, капитан 1-го ранга Иван Голубев-Монаткин. Новую должность (с понижением) он получил на Черноморском флоте, где стал начальником организационно-строевого управления ЧФ. Но свои прежние дела и обязанности он сдал лишь 19 августа 1940 года. Его преемником стал контр-адмирал Степан Кучеров, в период советско-финской войны в звании капитана 2-го ранга командовавший штабом Балтийской и Палдиской военно-морских баз.

Вступление в должность и нового командующего флотом, и нового начальника штаба флота состоялось только после того, как подводная лодка Щ-423 под командованием капитана 3-го ранга Измаила Зайдулина — опытного подводника и командира подлодки Д-2 («Народоволец»), стоявшей в Ленинграде в капитальном ремонте, по Севморпути ушла на Дальний Восток. Весь арктический переход прошел успешно, и осенью 1940 года подводники Щ-423 уже испытали свой подводный корабль в тихоокеанских водах. Может быть, поэтому 5 сентября нарком ВМФ отменил свой июльский приказ о наказании И. Голубева-Монаткина. Бывший начальник штаба СФ был переназначен заместителем начальника оперативного управления Главного морского штаба ВМФ. И все же сложно не заметить, что с Кольского полуострова были удалены первые лица Северного флота, при которых была создана «Базис Норд». И — еще!

Практически в одно время с заменой командования Северного флота двадцать семь семей финских рыбаков из колхоза «Коминтерн» (до того оставленных проживать в поселке Малая Лица. — *Авт.*) в соответствии с приказом наркома внутренних дел № 00 761 от 23 июня были вывезены в Карело-Финскую Республику. Попытка последних коминтерновцев сохранить колхоз и просьба переселить семьи хотя бы в район беломорского побережья Кандалакши были безоговорочно пресечены представителями НКВД. Выселение проводилось жестко и быстро: в назначенный день рыбацкие семьи были погружены на пришедший пароход и отправлены сначала в Мурманск, а затем по железной дороге в Карелию. С собой им было разрешено взять только личные вещи, но не более сорока килограммов. Присматривать за малолицким поселком остались только две семьи карелов.

Не прошло и недели после выселения финнов, как в станцию Малая Лица были доставлены семьи русских переселенцев с восточного берега Кольского полуострова, которые сразу же стали обживать оставленные дома и пользоваться вещами финских рыбаков.

Вот только три, внешне совершенно не связанных между собой события лета 1940 года. Однако чувство, что они сплетены невидимыми нитями, протянувшимися от «Базис Норд», не исчезает.

К тому же в июле-августе 1940 года у И. Сталина появилась некая уверенность, что германские войска все же начали подготовку к переходу нашей границы и Советскому Союзу, еще не закончившему перевооружение армии и флота, придется воевать сразу на два фронта (на западе — с Германией, на востоке — с Японией). Скорее всего, эта информация пришла либо через советский МИД, либо от советской заграничной резидентуры. Видимо, она же стала и основной причиной для официального отказа германской стороне в продлении использования собственно базы «Норд», а также попытки вернуть крейсер «Комет» из Восточно-Сибирского моря (1 сентября

1940 года). И все это происходило в условиях явной подготовки вторжения нацистов на Британские острова. 16 июля 1940 года Гитлером была подписана директива № 16 о начале подготовки операции «Зеелеве». А через два месяца подготовка Германии к вторжению на Британские острова достигла своего пика.

К середине сентября в Булони было сосредоточено сто пятьдесят десантных барж, в Кале — больше двухсот, а в порту Антверпен — около шестисот. Всего в портах пролива Ла-Манш было сосредоточено до тысячи десантных судов, барж и иных плавсредств.

Опасность полной блокады Британии так возросла, что правительство США получило из Лондона согласие на обмен письмами о судьбе британского флота в случае поражения Англии. И англичане дали официальное заверение в том, что их Королевский флот ни в коем случае не будет сдан или потоплен, а будет отправлен за море для защиты других частей империи (16).

Дальше — больше. 2 сентября 1940 года английскому руководству пришлось «добровольно» предоставить США военные базы на южном и восточном побережье острова Ньюфаундленд и на Бермудских островах, а также сдать в аренду на 99 лет военные базы на Багамских островах и южном берегу Ямайки, островах: Тринидад, Санта-Лючия, Антигуа и в Британской Гвиане. В обмен для защиты английских морских коммуникаций американские ВМС передали британскому Адмиралтейству полсотни старых эсминцев, построенных еще в годы Первой мировой войны. Однако, как выяснилось позже, фактическая угроза высадки десанта на Британские острова не была столь велика.

Зато Советский Союз уже через год почувствовал, каким союзником была для него гитлеровская Германия. Ведь Гитлер считал нас более грозной силой, которую нельзя оставлять в своем тылу при нападении на Великобританию. Уже 30 июня 1940 года в дневнике у начальника германского Генерального

штаба, генерал-полковника Франца Гальдера появилась первая запись об идее германского руководства по решению сначала «восточной проблемы», то есть о вторжении в СССР, а затем — уже наступление на англичан (17). Первоначально срок нападения на СССР был назначен на осень 1940 года, но 31 июля был перенесен на май 1941 года. В любом случае подготовка к нападению на СССР уже шла своим чередом и фашистские войска, главным образом из группы армий «В», стали скрытно перебрасываться к советским границам.

Гитлер прекрасно понимал, что лишь скрытность подготовки и внезапность нападения позволят быстро получить положительные результаты в «молниеносной войне» против Советской России. Не удивительно, что подготовка операций «Zeeleu» и «Feliks» (захват Гибралтара) не особо маскировались и в одно мгновение привлекли все внимание мировой общественности именно к Британским островам. В то же время они отвлекли внимание советского руководства от сосредоточения немецких войск на востоке по плану «Otto» (со временем трансформированного во все тот же план «Барбаросса»).

В соответствии с этим планом, фашистские войска должны были нанести мощные удары на трех стратегических направлениях: Киевское, Московское и Ленинградское. Одновременно предусматривалась самостоятельная операция армии «Норвегия» по захвату Мурманска и Архангельска и пресечению морских коммуникаций, способных связать Советский Союз с западными союзниками.

Возможно, все вышеупомянутые, а также пока еще не известные нам события и стали причиной определенного ухудшения с осени 1940 года советско-германских отношений, да настолько, что германской контрразведке уже 6 сентября 1940 года было указано принять надлежащие меры для исключения у Советского Союза впечатления, что на него готовится нападение. Еще одной причиной к снижению доверительности советско-германских отношений могла стать информация, по-

лученная советской разведкой о переговорах, проведенных 9 сентября 1940 года с участием министра иностранных дел Японии Мацуока, чрезвычайного посла Германии Г. Штаммера и германского посла Отта. Они приняли ряд стратегически важных межгосударственных военных и экономических решений в двухсторонних отношениях потенциальных противников СССР. В определенной степени рождение этих решений совпало с тем, что 12 октября 1940 года состояние готовности германских войск к операции «Zeeleu» было отменено. А 8 декабря была отменена и операция «Feliks».

Советская же сторона по-прежнему относилась к Германии с полным доверием (по крайней мере внешне). Мы строго выполняли свои торговые обязательства и аккуратно производили поставки стратегического сырья в соответствии с советско-германским кредитным соглашением, подписанным 19 августа 1939 года (товарные списки «Б» и «В», которые долгое время оставались закрытыми. — *Авт.*) и хозяйственными договорами от 1940 и 1941 годов. Однако уже в октябре 1940 года советская внешняя разведка начала разработку операции «Снег» (малоизвестная операция по нейтрализации Японии с помощью США. — *Авт.*).

В свою очередь, Адольф Гитлер также «боялся, что обе державы (США и Великобритания. — *Авт.*) заключат союз с Россией и тогда Германия подвергнется нападению одновременно и с Востока и с Запада» (18). Чтобы это исключить, на переговорах 12—14 ноября 1940 года была сделана попытка убедить Советский Союз присоединиться к пакту Германия—Италия—Япония и направить наступательное движение Красной Армии на Ближний Восток. Насколько предложение было искренним? Мировая история — показала.

Правда, и советская делегация во главе с наркомом иностранных дел СССР Вячеславом Молотовым на ноябрьских переговорах изучала «дальнейшие намерения Гитлера и содействовала тому, чтобы как можно дольше оттянуть германскую агрессию» (19). Может, из-за того, что германские дипломаты

просчитали нашу государственную неуверенность, с декабря 1940 года Германия уже не особо стремилась соблюдать союзный договор с Советским Союзом.

После захвата фашистскими войсками Норвегии, а затем и создания баз подводного флота на побережье Бискайского залива «Базис Норд» стала постепенно терять свое значение для Кригсмарине. И 5 сентября 1940 года гросс-адмирал Эрих Редер поблагодарил руководство ВМФ СССР за использование базы и, вероятно, — начал ее официальную «ликвидацию» (20). Хотя, как выяснилось позже, свертывание тайной базы более походило на ее временную «консервацию». Только начало боев в Заполярье указало на то, что мы вновь оказались чрезвычайно доверчивыми. В июльские дни 1941 года совершенно неожиданно для себя мы выяснили, что в поселке Большая Лица на складах и в магазинах так называемой рыбороторговой кооперации сохранились немалые запасы продовольствия, овощей, картофеля и подсолнечного масла. Здесь же находилось до полутора сотен грузовиков и единиц автотракторной техники и «многотонные запасы взрывчатки», оставленные военными строителями, строившими аэродром на левом берегу губы Большая Западная Лица. Неужели эти запасы успели создать за август-сентябрь 1940 года немногочисленные переселенцы с Терского берега, даже если они трудились без перерыва круглые сутки? Вряд ли.

А вот то, что здесь остались склады «Базис Норд», необходимые в будущем для обеспечения переходов по Северному морскому пути десятков германских кораблей и судов, вполне реально. И в боевых порядках горных стрелков, наступающих в июле 1941 года у Западной Лицы, о них прекрасно знали. В какой-то мере на это указали целенаправленные и хорошо спланированные действия альпийцев из 137-го полка.

За четыре дня боев «проломив» у реки Титовка оборону немногочисленных советских батальонов прямо по осушке южной части губы Большая Западная Лица, гитлеровцы 2 июля незаметно для обороняющихся здесь красноармейцев проникли на восточный берег губы и захватили небольшой плацдарм. Со-

всем не сложно догадаться, где они обосновались. Конечно... в районе бывшей «колонии» у поселка Большая Лица.

Лишь после случайного их обнаружения в тылу наших обороняющихся частей выяснилось, что склады и автотехника не были уничтожены. И это непонятно вдвойне! Например, склады с оружием и боеприпасами, созданные тыловиками нашей 14-й армии в поселке Титовка (рядом с государственной границей), были своевременно взорваны или сожжены отступавшими саперами (29-й и 31-й отдельные саперные батальоны 14-й дивизии), несмотря на внезапность нападения противника, скоротечность и ожесточенность оборонительных боев. Хотя мы все же можем предположить следующее.

Информация о существовании тайной базы с самого начала хранилась под строжайшим секретом. Знать о ней мог только комдив-14, генерал-майор А. Журба, за линией обороны батальонов которого и была создана «Базис Норд». Но он погиб еще 30 июня, когда наши стрелки отбивали атаки противника в районе реки Титовка. Генерал-майор Н. Никишин, принявший истекающую кровью 14-ю дивизию после гибели ее командира, уже во время боев на Западной Лице, вероятно, не имел какой-либо информации о существовании складов базы «Норд». Ведь до этого он командовал 52-й дивизией, стоявшей гарнизоном вдоль Кировской железной дороги.

Однако, вероятно, и немцы не все знали о сооружениях «Базис Норд». Ведь они заняли круговую оборону только у складов с продовольствием. А в подскальные сооружения на берегу губы Нерпичья не пошли. Либо не успели туда проникнуть! Либо они слишком обрадовались советским грузовикам, с помощью которых надеялись быстро достичь Мурманска.

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

По штату горнострелковые части вермахта не имели собственной авто- или мототехники. Для перевозки горных ору-

дий и боеприпасов к ним они имели небольшое количество греческих мулов. А для ведения разведки — самокатные подразделения на велосипедах. Отступившие с Титовского рубежа советские части вряд ли оставили им достаточное количество автотехники.

Поэтому не стоит удивляться радости горных стрелков, которые увидели несколько десятков стоящих в ангаре или в подскальном укрытии автомашин.

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

Советские десантники высадились непосредственно на берег губы Нерпичья, рванулись к Большой Лице и успешно выполнили все поставленные задачи. При этом они уничтожили проникших в наш тыл гитлеровцев, взорвали склад взрывчатки и сумели вытащить к Ура-губе около сотни грузовиков и тракторов. Остальные же пришлось уничтожить. Продовольственные склады жечь не стали. И были правы!

После ухода из поселка советских десантников практически до осени 1941 года роты 52-й и 14-й дивизий постоянно разживались здесь дополнительным продовольствием. Так стоит ли повторять слова ветеранов, воевавших у Западной Лицы летом 1941 года, о складах так называемой рыботорговой кооперации (на 30 жителей поселка Малая Лица), способных долгое время кормить сразу две стрелковые дивизии?

9. ЧТО МЫ ВИДИМ В НАШЕ ВРЕМЯ?

В настоящее время в губе Большая Западная Лица расположена одна из баз Северного флота. После проведенного здесь в

^0-е годы строительства ее объектов и сооружений следы от «Базис Норд» были практически полностью уничтожены. Но не все. Вот лишь немного, что и сегодня мы можем увидеть своими глазами.

Юго-восточнее высоты 160,7 сохранились фундаменты домов поселка Большая Лица. Когда-то именно здесь располагались запасы продовольствия, взрывчатки и стояло более сотни единиц автотракторной техники.

Одно из близлежащих к бывшему поселку озер с 60-х годов называется Пороховым (из-за большого количества неразорвавшихся пороховых и толовых шашек, найденных на его берегу и на мелководье). А в Заозерске еще проживают североморцы, в детские годы находившие здесь великое множество остатков взрывчатки и пороха.

На ныне действующей дороге Мурманск—Никель хорошо сохранились развалины немецкого контрольно-пропускного пункта. А у моста, в 70-е годы переброшенного через реку Большая Западная Лица, заметна развилка дорог между Старой, Новой Титовками и полуостровом Средний (ныне эти дороги не действуют).

Рядом с современным городом Заозерск и в районе устья реки Большая Западная Лица между немецкими и советскими позициями несложно отыскать совершенно «глухие» сооружения, вырубленные в скалах (высоты 222,0, 218,0). Они никак не подходят для войсковой обороны. Над входом в сооружение у высоты 222,0 даже сохранилась каменная доска с названием, верхнюю строчку которого, «Falkenierkeller», можно перевести как «Погреб или подземелье сокольников».

Развалины и фундаменты жилых домов сохранились в районе озера Подгорное и на южном берегу губы Нерпичья (район высот 270,9, 186,0, 60,2). Долгое время рядом с небольшим заливом южной оконечности губы Нерпичья (высота 60,2) можно было видеть два специальных кольца, к которым могли легко швартоваться малые плавсредства или гидросамолеты. До начала строительных работ, которые были проведены здесь в

конце 70-х годов, рядом со скалой был очень тихий и мелководный заливчик, недалеко от которого долгое время существовал искусственный грот, уходивший внутрь невысокой скалы. Отдельные энтузиасты и сегодня по осушке приходят в район этих колец и могут снаружи рассматривать здешнюю пещеру, в глубине которой до настоящего времени стоят какие-то станки. Возможность их детального изучения ограничена тем, что до сих пор сохранилось мнение о заминированном подскальном входе в эту пещеру.

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

В губе Малая Лопатка сохранились остатки свайно-ряжевого причала, по всем признакам, построенного не позже 40-х годов, а об одном из причалов в губе Лопаткина заозерчане, проживавшие здесь с 60-х годов, говорили, что «его построили немцы».

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

Очень много вопросов у военных исследователей истории «Базис Норд» всегда вызывала губа Андреева, которая расположена на западном берегу Большой Западной Лицы. Однако, начиная с конца 50-х годов, все они оставались без ответа. Более того, излишнее любопытство очень быстро и, главное, твердо пресекалось. Позже, здесь были построены хранилища для отработанного ядерного топлива, а губа Андреева в простонародье стала именоваться «специализированной береговой базой», куда допуск всем, кроме обслуживающего персонала, был категорически запрещен. Сегодня здесь для обслуживающего

персонала построена «норвежская деревня» (строительство финансировало Королевство Норвегия), но, как и прежде, весь район находится под контролем Министерства атомной промышленности Российской Федерации и потому вход сюда вновь жестко ограничен. Меж тем еще в 90-е годы жители довоенного поселка Большая Западная Лица вспоминали, что именно в губе Андреева до начала 1950-х годов что-то строили или искали заключенные одного из лагерей ГУЛАГа. Правда, что они строили, так и осталось тайной. Во всяком случае, об атомных подводных лодках тогда еще было «слыхом не слыхать». Меж тем здесь, у губы Андреева, и был построен чрезвычайно странный аэродром, а один из районов южного побережья Нерпичьей (между высотами 160,7 и 60,2) даже получил наименование «Завод гидросамолетов».

10. ТАИНСТВЕННЫЙ АЭРОДРОМ

Особый интерес для военных историков представляет взлетно-посадочная полоса аэродрома на западном берегу губы Большая Западная Лица, которая и сегодня выходит к губе Нерпичья. Даже в наши дни она еще хорошо просматривается. ВПП была построена недалеко от старой дороги на Титовку (в районе высоты 186,0). Предположительное время ее строительства — май-сентябрь 1940 года (когда позволяли метеоусловия). До появления в городе Заозерск «несунов-металлистов» на взлетной полосе лежали плитки специального металлического покрытия. Поблизости на береговой осушке были вкопаны в землю цистерны для хранения жидких нефтепродуктов. А в одном из подскальных сооружений в губе Нерпичья долгое время существовал небольшой источник чистого авиационного керосина, хотя только по прямой (через скалы) до ближайшего керосинохранилища не менее пяти километра

В предвоенные годы при отсутствии в районах Западной Лицы каких-либо признаков строительства специальных объек-

тов стратегического или хотя бы армейского значения уместно предположить, что хорошо сохранившаяся сегодня взлетная полоса (длиной до полутора километров) предназначалась для неких самолетов, которые должны были базироваться, скорее всего, поблизости — например, на базу «Норд». Ведь трудно предположить, чтобы такой аэродром строился ради спецпереселенцев и рыбаков колхоза «Коминтерн».

Но, есть и весьма интересная информация: взлетная полоса была сделана не по советским чертежам и технологии. На это пусть и косвенно, но указывают ее дренажные конструкции. При ее строительстве были применены поперечные осушители, а дренажные канавы заполнены щебнем. При этом растительный грунт у поверхности покрыт значительным слоем речного песка. Рядом же с полосой еще сохранились остатки смотрового колодца с бетонной перегородкой, отверстия которой закрыты шиберами.

Необычно здесь то, что, одновременно с немецким аэродромом в соседнем поселке Титовка (здесь располагались штаб и части усиления 14-й дивизии, закрывавшей этот район советско-финской границы и полуостров Рыбачий) в 1940 году с использованием труда заключенных действительно строился советский военный аэродром. Он располагался менее чем в десяти километрах от государственной границы. И главное — был зарезервирован в одноименной губе, пристанью к которой могли швартоваться сразу до трех гидросамолетов типа ГСТ или МБР-2.

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

Эту взлетно-посадочную полосу, например, можно было использовать для гидросамолетов «Бремена», или крейсеров-

рейдеров, или, допустим, для приобретенных Советским Союзом у Германии самолетов типа: юнкере, дорнье, бкжкер, хенкел и мессершмит. Правда, об этих самолетах и их судьбе до последнего времени известно немного.

В марте 1940 года комиссия во главе с заместителем наркома авиационной промышленности Советского Союза по опытному самолетостроению Александром Яковлевым закупила тридцать германских самолетов. Среди них было: два бомбардировщика Do-215 (экспортный вариант Do-17Z) серии V-3, до десяти скоростных истребителей He-100, несколько связных самолетов Физелер Fi-156C «Шторх» (многоцелевые самолеты короткого взлета и посадки), а также два бомбардировщика Ju-88A-1. Во время поездки советская комиссия познакомилась с новыми немецкими крылатыми машинами: истребителем Me-209, самолетом-разведчиком FV-187, вертолетом Fa-226 — и решала вопрос о приобретении для советских ВВС бомбардировщиков Ju-87 и истребителей Me-109 и Me-110. Самыми выгодными приобретениями стали Do-215HF1-156C.

«Дорнье» по своим летным характеристикам находился между новейшими модификациями советских бомбардировщиков ДБ-3 2М-88 и СБ-2 М-103. При этом он мог не только уверенно лететь на любом из двух двигателей, но и выгодно отличался от неустойчивого в полете ДБ-3, а также — от недостаточно живучего СБ-2 (21). А «Шторх», которому была необходима взлетная полоса всего-то в шестьдесят метров, был настолько удачным, что по его образцу в этом же году был разработан советский связной самолет ОКА-38, запуску в серийное производство которого помешало лишь начало Великой Отечественной войны (22).

О приобретении «лапотников»* и мессершмитов информация двойственна. По одним данным наша комиссия отказалась

* Так советские солдаты называли пикирующие бомбардировщики Ju-87 за характерную форму обтекателей на не убирающихся стойках шасси.

от приобретения этих самолетов как от устаревших, по другим — наоборот, рекомендовала советскому руководству приобрести их. Но в этом нет разноречия.

Первые Ju-87, Me-109 и Me-110 совершили свои полеты в 1935 году. Во время битвы за Англию тихоходные «лапотники», не имевшие броневой защиты и со слабым оборонительным вооружением, несли огромные потери от английских истребителей. Вероятно, поэтому советская комиссия не проявила к ним никакого интереса, считая эти воздушные машины безнадежно устаревшими.

Отказ же советских полпредов от покупки мессершмитов, которые германская промышленность в дальнейшем выпускала еще более четырех лет, мог быть лишь в том случае, если нам предложили устаревшие модификации истребителей. Скорее всего, именно от приобретения первых образцов 87-х, 109-х и 110-х наша комиссия отказалась. А приобрести решила совсем другие самолеты.

В то время в конструкторских бюро люфтваффе разрабатывались отдельные модификации так называемых устаревших самолетов, которые действительно могли привлечь внимание Александра Сергеевича Яковлева как авиаконструктора. К ним относились: самолет-торпедоносец Ju-87D-4, многоцелевые истребители-разведчики Me-110V-2 и Me-110C-5, бомбардировщик Me-110C-4, а также самолеты, разработанные для авианосца «Граф Цеппелин»: Ju-87C, Me-155 и Ag-197.

Именно эти самолеты были нужны нам для вооружения планируемых к постройке двух советских авианосцев типа «Сталин» (для Северного и Тихоокеанского флотов). Скорее всего, именно эти модификации и были рекомендованы советскому руководству к закупке.

И — еще! О самолетах типа Ju-207 и «Бкжкер» отыскать удалось немного. Ви-131 «Юнгманн» и Ви-133 «Юнгмайстер» официально назывались учебно-тренировочными машинами. И — все. Но, похоже, эти машины были настолько интересны, что через год, в апреле 1941 года, новая советская комиссия с

интересом изучала их модификации «Бестман» и «Корнет». Однако иную информацию в советской литературе о них отыскать так и не удалось. Поэтому сегодня мы можем лишь предположить, что это могли быть за самолеты.

Скорее всего, они могли быть гидросамолетами, выполнявшими разведывательные, связные или учебные задачи, в том числе и в исполнении как гидросамолет. Это предположение основывается на следующем.

В 1935 году авиаконструктору Алексею Туполеву было поручено создать современную отечественную летающую лодку. Гидросамолет получил наименование МТБ-2 (АНТ-44) «Чайка».

19 апреля 1937 года состоялся ее первый вылет, затем начались ходовые испытания, которые прошли успешно. 20 мая 1939 года на заседании Главного военного совета ВМФ был рассмотрен план гидросамолетостроения на 1939—1940 годы. Было признано «необходимым авиацию РК ВМФ наряду с сухопутными типами самолетов вооружать морскими лодочными гидросамолетами с большой мореходностью и дальностью» (23).

Неожиданно в январе 1940 года все работы с «Чайкой» были прекращены, несмотря на то что еще 28 апреля 1939 года в ЦК ВКП(б) поступило письмо партийного бюро Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) о причинах серьезного отставания советского гидросамолетостроения. А ведь в то время Советский Союз располагал только американскими летающими лодками «Глен Мартинами» и RBY-1 («Каталина»), закупленными в 1938 году комиссией под руководством наркома авиационной промышленности Лазаря Кагановича, да еще двумя десятками летающих лодок Хенкеля, закупленными в начале 1930-х годов.

Наиболее перспективными были признаны «Каталины». Эти летающие лодки Советский Союз приобрел с лицензией на право производства: два собранных гидросамолета (один незамедлительно был направлен в нашу полярную авиацию), пять крылатых машин в разобранном виде и две — на контрольных заклепках. Казалось бы, все ясно!

Неожиданно 10 сентября 1940 года на заседании Главного военного совета ВМФ был определен основной тип гидросамолетов, которыми предстояло вооружить советские флоты уже в ближайшие годы. Следовательно, советское руководство получило реальную возможность сравнить с американскими летающими лодками какие-то европейские гидросамолеты. Более того — сравнить их с советской «Чайкой». Поэтому, возможно, именно Ju-207 и «Бюккер» или их модификации и были теми образцами передового европейского гидросамолетостроения, которые позволили бы осуществить этот выбор и отказаться от строительства МТБ-2. Может быть, для них строился таинственный аэродром на побережье губы Большая Западная Лица? Пока — не ясно.

11. БАЗА «НОРД», НЕФТЬ И НЕМЕЦКИЕ РЕЙДЕРЫ

Итак, база «Норд» была создана. Но зачем она была нужна здесь Третьему рейху?

Если взглянуть на обычную карту мира, то сразу же бросится в глаза, что через районы у полуострова Рыбачий любые суда (особенно танкеры и суда-снабженцы) имеют прямой выход сначала в Баренцево море, а затем — хоть в Гренландское море, хоть — в Норвежское море. Поэтому нацистские суда и корабли, базировавшиеся здесь на секретную базу, могли тайно выходить, как в Северную Атлантику, так и в Северный Ледовитый океан. А англичане просто не могли отследить их выход. Поэтому серьезным вкладом «Базис Норд» в успешность войны за Атлантику была совсем не стоянка здесь нацистских подлодок или тяжелых рейдеров. Главным ее вкладом было обеспечение осенью 1939 года крейсерства броненосца «Дойчланд» (принявшего наименование «Лютцов» вскоре после продажи Советскому Союзу недостроенного тяжелого крейсера) и рейдов линейных кораблей «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в районе

Большой Ньюфаундлендской банки. А осенью 1939 года — летом 1940 года — в обеспечении походов подводных лодок, которым пришлось заполнить «вакуум», образовавшийся в рядах Кригсмарине из-за огромных потерь крейсеров и эсминцев в Норвежской операции.

Интересно, что при этом германские конструкторы применили еще и техническую «хитрость». Они так грамотно использовали бортовые топливные цистерны разрешенных по Версальскому договору 500-тонных германских подлодок VII серии (а вернее — усовершенствованных подлодок типа UBIII, прекрасно проявивших себя еще в Первую мировую войну), что при добавлении к их водоизмещению всего лишь семнадцати тонн получили прирост запаса топлива на сорок тонн. А это, в свою очередь, увеличивало дальность плавания подлодки с 6200 миль до 8700 миль. А если запас топлива у такой субмарины увеличить не на семнадцать тонн, а на большее количество горючего, которое будет доставлено танкером непосредственно в точку встречи с подлодкой?

Не удивительно, что именно в «Базис Норд» и в финский порт Лиинахамари зимой 1939 года — весной 1940 года зачали танкеры, которые были переданы Германии американской компанией «Вариед танкер компани» и «Эссбергер шиппинг компани» (Гамбург), а также танкеры компании «Евро-танк». Правда, это совершенно не вписывается в реализацию программы правительства США «Cash and carry», которая обязывала воюющие страны, приобретающие у американцев военные материалы за наличные средства, вывозить все грузы собственными судами.

Но бизнес есть бизнес, а потому все возможно. Ведь с началом Второй мировой войны перед Кригсмарине и люфтваффе остро встал вопрос обеспечения нефтью.

После окончания Первой мировой войны «пигмейский» флот Веймарской республики не испытывал особых трудностей с получением горючего. Просто некому было их испытывать. Да и дальних походов у недавних имперских кораблей тогда не

было. Германская промышленность вырабатывала горючее из залежей бурого угля, добываемого в центральной Германии, и обеспечивала полностью невысокие потребности своего флота.

Но после 1934 года стало заметно, что по мере возрождения военного флота нового рейха его потребность в дизельном топливе и мазуте стала возрастать. И это, естественно, не понравилось казначейству Германии, которое перестало предоставлять военному флоту конвертируемую валюту на импортные закупки нефти. А ведь нефть — это «кровь» флота. Лучше всех об этом сказал в то время главнокомандующий Кригсмарине, гросс-адмирал Эрих Редер:

— Неподвижный флот ни на что не годен во время мира и в высшей степени бесполезен в дни войны (24). Чтобы предотвратить смертельно опасную неподвижность флота, Редер вместе с доктором Фетцером (ответственный за решение вопросов снабжения горючим Кригсмарине) заблаговременно, в середине 1930-х годов, начал создавать резерв жидкого топлива для германских кораблей. Часть необходимого горючего по-прежнему стремились получить из бурого угля шахт центральной Германии. Однако, в частности, уголь из шахт Рура был годен только для мазута, который, в лучшем случае, подходил для изготовления гудрона. Поэтому немецким тыловикам приходилось приобретать мазут у перерабатывающих предприятий Рура и продавать его заводам Соединенных Штатов. На полученные финансовые средства они покупали за границей дизельное топливо. Даже во время Второй мировой войны подобная система бартерных поставок продолжала успешно работать.

Однако незадолго до новой войны германские ученые разработали новый технологический процесс, который позволил получать из бурых углей устраивающее флот жидкое топливо. В этом гросс-адмиралу Редеру помогли совместные усилия Торгового объединения производителей каменноугольной смолы (город Эссен) и углеперерабатывающего завода (город Гляйвиц).

Одним из направлений в получении жидкого топлива для Кригсмарине стало приобретение горючего за границами

рейха. Здесь главными поставщиками нефти стали Соединенные Штаты, Советский Союз, Румыния и ряд других стран мира (25).

В качестве первых шагов были подписаны долгосрочные контакты с эстонской нефтяной компанией из Кивиоли. Этот контракт, заключенный при поддержке берлинского банка Мендельсона, позволил Кригсмарине получать нефть хорошего качества из сланцевого сырья. При этом нефть грузилась на танкеры прямо в портовых терминалах компании и в короткое время приходила в порты Германии. В 1936 году у Кригсмарине благодаря партнерским связям с компанией «British Oil» после создания к западу от реки Тигр германской концессии появилась возможность получения иракской нефти. Однако эти поставки были непродолжительными из-за недовольства Министерства финансов Третьего рейха.

Одним из главных поставщиков нефти для Третьего рейха всегда была Мексика. Здесь после продолжительной внутренней борьбы с Министерством финансов и в сотрудничестве с «Дрезден-банком» была приобретена концессия на нефтяном месторождении Роза-Рика. Даже с началом Второй мировой войны поступление жидкого топлива для нацистских военных кораблей из мексиканских источников не прекратилось. Правда, нацистским танкерам для безопасности переходов пришлось использовать Канарские острова как промежуточный опорный пункт.

Все изменилось после создания странами антифашистской коалиции системы специальной проверки судовых грузов в портах погрузки или в специально определенных пунктах контроля. При этом основные источники добычи нефти в Мексике стали труднодоступными для германских танкеров, так как их океанская дорога к родным берегам всегда проходила через районы британских корабельных дозоров. И с каждым новым военным месяцем прорывы нефтеналивных судов стали приводить к заметному росту потерь фашистского танкерного флота. Очень скоро гросс-адмиралу Редеру и контр-адмиралу Деницу пришла пора задуматься над новыми решениями топливной про-

блемы Кригсмарине. Вот тут-то и понадобилась топливная база на Кольском полуострове, то есть «Базис Норд». Ведь в битве за Атлантику после гибели броненосца «Адмирал граф Шпее» и не слишком удачных походов других тяжелых рейдеров в 1939 году германским подводникам была отведена особая роль. И если подводные «серые волки» не тратили время на переходы с назначенной позиции в свои базы, а получали топливо и продовольствие на месте, например, от «снабженцев», пришедших из базы «Норд» (или любой другой базы, созданной за пределами рейха), то воспитанники «папаша Деница» экономили не менее недели своей боевой работы. Эта же экономия позволяла им дольше оставаться в оперативной зоне и в среднем добавлять к дальности плавания своих кораблей более четырехсот миль, которые в ином случае пришлось бы потратить на переходы через Северное море и вокруг северной части Британских островов. Естественно, чаще всего испытывая активное противодействие английских противолодочных сил. Вот лишь краткая военная статистика той поры.

В сентябре 1939 года все немецкие подводные лодки, находившиеся в море, потопили тридцать союзных транспортов. В октябре того же года уже сорок шесть, а в феврале следующего — пятьдесят одно. Рост успешности действий фашистских подводных лодок налицо. В какой-то мере этот рост можно отнести и на счет «Базис Норд». Ведь с помощью танкеров и судов снабжения, пришедших из тайной базы на Кольском полуострове, «серые волки» избегали лишних встреч с британскими корабельными поисковыми группами и дозорами и дольше действовали на коммуникациях англичан. И уж совершенно не случайно, начиная с января 1940 года, разведкой Северного флота было выявлено пристальное внимание британских кораблей-разведчиков именно к районам полуострова Рыбачий и к западной части Кольского полуострова. Сейчас-то мы знаем, чем было вызвано такое внимание.

Схожий «пик успешности» действий фашистских субмарин еще раз наступит в июне и в августе 1940 года (пятьдесят во-

семь и пятьдесят шесть транспортов, соответственно). И, что интересно, советские и иностранные военные историки всегда связывали эти пики успешности с захватом баз Норвегии и Франции, что просто увеличило радиус действия «серых волков».

А почему же мы так скромно молчим о значении «Базис Норд»? Тем более что период с декабря 1939 года по сентябрь 1940 года (за исключением времени, когда проявились многочисленные технические дефекты немецких торпед) по праву можно назвать временем успеха для германских подводных лодок. Этот успех значительно вырос после внедрения Деницем тактики «волчьих стай» (или тактики «Руделя»). Начало ей было положено еще в годы Первой мировой войны. Первоначально кайзеровский подводный флот достиг больших успехов в охоте на вражеские транспорты у Британских островов. Однако введение англичанами конвойной системы сразу же лишило немецких подводников возможности стать решающей силой в войне на море.

Ведь в те дни находившиеся на позиции германские подводные лодки, действовавшие в одиночку, могли чисто случайно наткнуться на скопление английских и французских транспортов (одновременно — до полусотни), находящееся в окружении мощного эскорта из боевых кораблей, или же, наоборот, за весь поход не встретить ни одного вражеского транспорта. После обнаружения немецкие командиры предпринимали любые попытки, чтобы выполнить хотя бы одну атаку. Порой изнурительное для обеих сторон преследование затягивалось на несколько суток и прекращалось, либо когда транспорты конвоя заходили в назначенный порт, либо когда командир и экипаж субмарины валились с ног от усталости. Но даже за это время одиночная подводная лодка могла потопить одно или два судна (чрезвычайно редко — больше). В любом случае ее успех не мог серьезно повлиять на продолжение перехода данного каравана судов или на выход в море новых конвоев. Таким образом, продовольствие или стратегически важные материалы все же обязательно достигали Британских островов.

Впервые использовать в атаках на конвои несколько германских субмарин предложил командир одной из кайзеровских субмарин, по фамилии Бауэр. И не просто предложил, а решил проверить лично весной 1917 года на вновь построенном подводном крейсере некоторые свои идеи по организации совместных действий подлодок против конвоев. Однако его предложение было отвергнуто командованием. Затем с такими же предложениями выступили офицеры другой подводной флотилии кайзеровского флота — Розе и Отто Шультце, которые в 1917 и 1918 годах внесли свои предложения по организации групп кайзеровских подлодок, взаимодействующих между собой. Были ли реализованы на деле эти предложения? Оба предложения по различным причинам официально так и не были доведены до большинства немецких подводников. Тем более — их реализация.

Вновь к идеям совместных атак уже нацистские моряки вернулись в середине тридцатых годов. Тактика подводных «волчьих стай» была предложена в 1935 году, в то время еще капитен цур зее Карлом Деницем — командиром Веддигенской флотилии подводных лодок. Он предложил для атак вражеских конвоев использовать сначала небольшие, а затем и многочисленные группы подводных лодок среднего водоизмещения. При этом управлять ими нужно было либо с плавучих командных пунктов, либо с командного пункта, находящегося в прибрежной зоне. Впервые на практике совместные действия подводных лодок были проверены на маневрах нацистского флота осенью 1937 года.

Здесь Карл Дениц с помощью радиосвязи организовал управление веддигенскими субмаринами с борта плавбазы, стоявшей в Киле. Благодаря наведению немецкие подлодки обнаружили и успешно атаковали формирования вражеских кораблей в районе побережья Западной и Восточной Пруссии. Но при этом учение ясно показало, что для координации совместных атак недостаточно просто плавбазы подлодок. Для этого был необходим специальный штабной корабль, обо-

рудованный мощными средствами связи. Таковым для штаба Ведигенской флотилии стал «Эрвин Васснер», а для фашистских подлодок пришедших с началом Второй мировой войны в Арктику, — специальные суда снабжения типа «Кернтерн».

На следующий год такое же учение было проведено в водах Северного моря, в 1939 году — к западу от Иберийского полуострова и Бискайского залива. И далее — на Балтике в присутствии гросс-адмирала Эриха Редера.

В Атлантике учении наравне с 500-тонными подлодками и специально оборудованной для того плавбазой «Саар» действовали еще и большие субмарины I серии U-25 и U-26. Таким образом, были опробованы действия уже всех типов подлодок, находившихся в составе Кригсмарине. Итоги учений были весьма обнадеживающими и показали, что тактика совместного использования подлодок для нападения на вражеские конвои обладает значительным «жизненным потенциалом». В короткое время совместное использование фашистских подводных сил при атаках конвоев противника стало приносить желанные «плоды».

И подлодки из одной из заграничных баз рейха, например, из тайной базы «Норд», могли бы сыграть здесь существенную роль. Ведь еще в 1938 году Карл Дениц предложил военно-морскому командованию разместить одну из имеющихся подводных флотилий за границами Третьего рейха (например — на Скандинавском полуострове):

— Предлагаю разместить одну из имеющихся флотилий подводных лодок за границей. Расположенная там флотилия в мирное время будет оказывать сдерживающее политико-военное влияние, а после начала войны окажется в выгодном положении для нанесения точного удара по коммуникациям противника (26). Случайно ли совпадение, но, повторюсь, наибольшие успехи подводными лодками Деница были достигнуты именно в 1940 году. Вместо ответа приведу следующий пример.

20 сентября 1940 года в районе Исландской котловины шесть «серых волков» по наведению подводной лодкой U-47 за

две ночи потопили одиннадцать транспортов конвоя союзников HX-72 и один — повредили. Через месяц группа из восьми фашистских подводных лодок неподалеку, в районе скалы Рокколл, последовательно атаковала три союзных конвоя (SC-7, HX-79A, HX-79) и потопила из их состава тридцать восемь транспортов. Хотелось бы отметить, что литером «HX» обозначались конвои для доставки особо ценных грузов и в каждый собирались только самые быстроходные транспорты. А здесь атаковано сразу целых три. При этом потери — не меньше тридцати быстроходных транспортов. Это ли не успех? В 1942 году успехи «серых волков» были еще более значимы.

Вот как выглядела информация о деятельности фашистских подлодок в 1942 году, предназначенная только для военных моряков и летчиков США:

— Бойня, проводившаяся вдоль нашего Атлантического побережья германскими подводными лодками в 1942 году, являлась таким же национальным бедствием, как если бы диверсанты уничтожили пять наших крупнейших заводов. Если на каждую подводную лодку приходилось потопление двух судов тоннажем по 6000 тонн и одного танкера водоизмещением 3000 тонн, то в общей сложности наши потери во время этой кампании соответствовали потере 42 танкеров, 8 шестидюймовых гаубиц, 88 двадцатипятифунтовых орудий, 40 двухфунтовых орудий, 24 броневигов, 50 транспортов, 5210 тонн боеприпасов, 600 винтовок, 428 тонн боезапаса для танков, 3000 тонн различных запасов и 1000 цистерн с бензином. Для того чтобы уничтожить такое количество вооружения и военного снаряжения во время воздушных бомбардировок, потребовалось бы 3000 воздушных налетов (27).

Ну, как впечатляет? А ведь это данные только о воспитанниках «папаши Деница».

Меж тем в Мировом океане, в том числе опираясь и на тайные базы, действовали еще и фашистские вспомогательные крейсера, которых по праву называли «незаметными кораблями».

Выходя в океан, как правило, они маскировались под торговые суда нейтральных стран. Иногда — даже под суда противника. Обычно у них на борту устанавливалось до шести артиллерийских орудий среднего калибра, несколько торпедных аппаратов и гидросамолет-разведчик. Все свободное место на таком «транспорте» было занято запасами продовольствия и горючего, достаточными для многомесячного океанского плавания. На должности командиров вспомогательных крейсеров подбирались наиболее смелые и находчивые моряки, способные хладнокровно обмануть врага. Внешне «незаметные корабли» ничем не отличались от обычных торговых судов, поэтому встреча транспорта противника с замаскированным рейдером чаще всего заканчивалась исчезновением английского судна или судна Британского союза, который даже не успевал передать в эфир сигнал о встрече с немцами.

Дальше — больше. При планировании в 1940 году материально-технического обеспечения действий надводных рейдеров Кригсмарине с использованием специальных судов снабжения и танкеров, одновременно была предусмотрена возможность использования этих же вспомогательных судов в различных районах Мирового океана как снабженцев для «серых или полярных волков». Первый успешный опыт был приобретен уже 17 июля 1940 года, когда подводная лодка UA получила от немецкого вспомогательного крейсера «Пингвин» дизельное топливо, продовольствие и торпеды. На фашистскую субмарину было «передано 11 торпед и 70 тонн дизельного топлива» (28). Но и англичане не бездействовали.

Уинстон Черчилль, в то время Первый морской лорд, твердо считал, что уже зимой 1940 года нацистские подводные лодки превратились в главную опасность для Британских островов. В Комитете обороны Великобритании он стал инициатором создания новой системы национальной противолодочной обороны, и председателем специально созданного военно-морского подкомитета, который тщательно прорабатывал любые вопросы, касавшиеся боев за Атлантику. Он считал, что только

одной стаи «серых волков» требовались два корабля снабжения и до шести танкеров с дизельным топливом

Следовательно, с началом действий «волчьих стай» количество находившихся в море вспомогательных кораблей Кригсмарине сразу же возросло. Но эти корабли можно перехватывать в Северном проходе или в проливе Ла-Манш. Хуже, если эти «снабженцы» не проходили через районы, расположенные возле Британских островов. В этом случае англичанам были нужны радикальные, а порой и «хирургические» меры. Не удивительно, что очень скоро собственный вклад «Базис Норд» в бои за Атлантику был замечен английскими морскими разведчиками, которые легко выявили интенсивный радиообмен информацией между торговыми судами в ранее редко посещаемом Мотовском заливе. Столь необычная оживленность движения судов в районе полуострова Рыбачий определялась тем, что германские рейдеры полностью зависели от пополнения запасов продовольствия и топлива. А в феврале 1940 года, после захвата английскими крейсерами в Атлантике нескольких фашистских вспомогательных судов и транспортов, в районе Кольского полуострова резко возросло количество встреч советских дозорных кораблей с английскими разведывательными кораблями и подводными лодками. И это прямо указывало на то, что британские разведчики — правильно использовали поступившую информацию от пленных немецких моряков.

Начиная с 20 февраля 1940 года, радиоразведка Северного флота стала ежедневно докладывать командованию об обнаружении в непосредственной близости от наших территориальных вод в Баренцевом море радиопереговоров норвежских и английских кораблей. И они откровенно активизировались после того, как в марте 1940 года гросс-адмирал Э. Редер предложил использовать «Базис Норд» как передовой опорный пункт для высадки горных стрелков на Британские острова. Ведь, кроме изучения навигационно-гидрографических условий норвежского побережья (с целью предварительной подготовки высадки десантных частей и разведывательно-диверсионных групп),

англичане стали вести интенсивную топографическую разведку побережий Финмарк и Кольского полуострова, а также подходов к порту Петсамо. Уже позже мы узнаем, что все это проводилось в интересах подготовки англо-французского десанта на Кольский полуостров или на северное побережье Скандинавии, и оценим, к чему нас едва не привела «межгосударственная дружба» с Третьим рейхом.

Однако уж совсем не случайно в те дни на всех командных пунктах береговой артиллерии Северного флота были вывешены силуэты английских крейсеров, которым в Норвежском и Баренцевом море действительно хватало работы.

Например, для выхода в океан всего лишь одного тяжелого рейдера нацистам приходилось держать в районах ожидания сразу шесть судов снабжения и танкеров. И особенно были важны последние, ведь топливо с захваченных торговых судов не подходило для главных двигательных установок немецких рейдеров. Даже при действиях по соседству однотипных кораблей. Так, автономность рейдера «Дойчланд» позволяла действовать без пополнения запаса топлива до одного месяца. А вот «Адмирал Шеер» был вынужден встречаться с транспортом снабжения и танкерами через каждые три недели. И вновь не удивительно, что специально выделенные крейсера Королевского британского флота активизировали охоту за германскими судами снабжения, особенно в самых отдаленных районах северной части Атлантического океана. Поиск и уничтожение немецких судов и кораблей снабжения стали для них одним из основных способов действенной борьбы с рейдерами и кораблями-блокадопрорывателями.

С этой поры фашистские суда снабжения перехватывались англичанами и военными моряками стран Британского союза значительно раньше, чем они успевали достичь районов встречи с рейдерами или с «серыми волками». Если для экипажей надводных рейдеров это стало серьезной, но не смертельной проблемой, то для подводных экипажей это могло быть «смерти подобно».

После захвата острова Исландия английским десантом (в июне 1940 года) «время тепличных условий» для фашистских подводников закончилось. Их субмарины уже не могли действовать безнаказанно на дальних океанских коммуникациях. Союзные конвои стали обеспечиваться противолодочным охранением более чем на половине маршрута через Северную Атлантику. Вскоре наметился спад и в успешности действий немецких «морских волков». В июле все нацистские подлодки потопили лишь тридцать шесть транспортов, что стало полным провалом в действиях немецких подводников. Уж не поэтому ли 19 июля 1940 года на тайную базу в Западной Лице прибыли помощник военно-морского атташе Германии, корветтенкапитан Вильгельм Шторх и представитель германского посольства Курт Крепш?

Официально они посетили «Базис Норд» для ознакомления с ходом строительства сооружений и объектов. А фактически? Кто же такой Крепш? Только ли «представитель» германского посольства? Это неясно и сегодня, но ниже о нем еще будет рассказано.

И все же в те дни гросс-адмирал Эрих Редер и его разведчики-аналитики до конца не осознали всей важности транс-океанского маршрута, который появился у Германии благодаря дружбе с Советской Россией.

Истинное значение советского Заполярья и районов Северного морского пути (а вернее — отсутствие надежного контроля над ними) они оценили только в середине 1943 года. Послевоенный анализ всего хода Второй мировой войны показывает, что одной из главных причин разгрома гитлеровской Германии стали «возникновение проблемы подвоза стратегического сырья из стран Дальнего Востока и крушение гитлеровских планов захвата территорий Советского Союза, богатых стратегическим сырьем, и установления прямых сообщений с дальневосточными источниками стратегического сырья (29). Поражение фашистской армии под Курском и последовавшие затем поражения на всем Восточном фронте резко обострили

потребность германской военной промышленности в таких дефицитных видах сырья, как каучук, вольфрам, свинец и редкоземельные металлы. Их потребление практически уравнилось с поступлением полуфабрикатов сырого металла. Только в никеле, магнии и олове, по данным Управления военно-хозяйственного планирования, удалось увеличить среднемесячную добычу (30). Вряд ли это произошло из-за увеличения поставок из Юго-Восточной Азии. Ведь большая часть германских судов-блокадопрорывателей и транспортных подводных лодок либо не достигали места погрузки, либо были уничтожены до возвращения в германские и французские порты назначения. А вот отдельные районы норвежской провинции Финмарк, советской Арктики, Латинской Америки и Антарктики могли быть весьма и весьма полезны.

Итак, мы совсем близко подошли к ответу на вопрос: «Почему адмиралы и разведчики Третьего рейха так стремились поближе познакомиться с нашим Заполярьем?» Пришла пора более подробно ответить на него. Одновременно — рассказать о рожденных в недрах абвера* «арктических» загадках нацистов, на большинство из которых не будет точного ответа, пока в России не будут организованы в эти районы серьезные экспедиции. Но чьи призрачные следы мы можем отыскать в советской Арктике и сегодня.

* Абвер (Abwehr — дословно: «оборона», «отражение») — военная разведка и контрразведка Третьего рейха.

Глава 2.

СЛЕДЫ «ПРИЗРАКОВ» СО СВАСТИКОЙ ДАЖЕ У ТАЙМЫРА

1. СТО ШЕСТНАДЦАТЬ ЧАСОВ ПОЛЕТА «ГРАФА ЦЕППЕЛИНА» ДЛЯ НАУКИ. И — НЕ ТОЛЬКО....

Появление в Арктике нацистских подлодок, создание тайных стоянок и сооружение складов не могли бы состояться, если бы не один научный полет над советской Арктикой. Сегодня в России мало кто знает об арктическом полете дирижабля «Граф Цеппелин», рассказы о котором некогда звучали из любого громкоговорителя и не сходили со страниц даже поселковой газетки. Сегодня этот пробел будет восполнен.

Арктика всегда была ближе к землям рейха и потому осваивалась основательнее и энергичнее, чем ледяные горы шестого континента. Но лишь сегодня стало известно, что еще кайзеровские военные моряки начали осваивать будущий транске-

анский маршрут. Правда, в те дни на Севере они не уходили дальше островов Новой Земли и уж тем более не могли представить себе, что через тридцать лет их правопреемники — подводники Кригсмарине воочию увидят синие массивы куполообразных вершин горных хребтов на берегу Лены. С началом Второй мировой войны в сферу жизненных интересов рейха был включен еще и Северный морской путь, «накоротко» соединяющий Атлантический и Тихий океаны. Существенную роль в изучении советской Арктики сыграли наши совместные советско-германские исследования Баренцева и Карского морей в 1927 году. Затем — совместная работа на Новой Земле и на Земле Франца-Иосифа во время проведения Второго МПГ. Правда, советские историки долгие годы об этом почему-то старались не вспоминать. Поэтому подробный анализ тех, скорее разведывательных, чем научных, исследований еще ждет своего часа.

Широко известный в 30-е годы прошлого столетия арктический полет дирижабля «Граф Цеппелин», состоявшийся в июле 1931 года под командованием доктора Гуго Эккенера был забыт в СССР с началом Великой Отечественной войны. И не расскажи о нем после войны бывший радист экспедиции Эрнст Кренкель в своей книге «РАЕМ — мои позывные», советские читатели, вероятно, и понятия не имели бы об этом весьма интересном историческом событии. Причины этой странной забывчивости в Советском Союзе хорошо представил датчанин Стеенсен в своей книге «Северный морской путь», которая была издана в 1957 году. Здесь он прямо указал, что советская наука благодаря этому полету получила ценную научную информацию. Однако еще более ценные материалы получили немецкая наука и военное командование, которые сыграли свою роль во время военных действий Кригсмарине против Северного морского пути спустя десять лет.

Впервые о таком полете заговорил германский воздухоплаватель Вальтер Брунс, который выступил с проектом организа-

ции воздушного сообщения между Европой и Америкой вдоль северного побережья Сибири. На основе этого проекта в 1924 году было создано международное общество «Аэроарктик» по изучению Арктики с помощью воздухоплавательных судов. Первым его председателем стал знаменитый полярный путешественник Фритьоф Нансен, который всегда был искренним сторонником научного исследования арктических пустынь. Однако большинство членов общества составляли представители Германии, которые с похвальной настойчивостью и напористостью стремились использовать все полеты воздушных исполинов в своих национальных целях. Несложно догадаться, что первый предметный разговор о полетах в Арктику произошел в 1928 году в Мурманске на заседании Международного арктического конгресса общества «Аэроарктик».

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

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

ций мира Воздушное судно LZ-127 заметно отличалось от своих предшественников.

Во-первых, в качестве гелия — горючего для его моторов использовался водород. А во-вторых — два коридора внутри каркаса, обеспечивших свободный доступ механиков к любой из пяти моторных гондол

На борту дирижабля находились сорок шесть аэронавтов. Советский Союз представляли: научный руководитель экспедиции, известный полярный исследователь профессор Рудольф Самойлович, профессор-аэролог Павел Молчанов, инженер-дирижаблестроитель Федор Ассберг, радист Эрнст Кренкель. В состав научной группы, которая составляла третью часть всех воздухоплавателей, были также включены: три американца, один швед, один швейцарец и шесть немцев. Двадцать шесть человек составляли штатный немецкий экипаж «Графа Цеппелина».

Зачем доктор Эккнер включил в команду корабля сверх штата сразу пять человек, и кто были эти «воздухоплаватели»? Ответа на этот вопрос пока найти не удалось.

Официальные цели воздушной экспедиции были более чем мирными.

В прежние годы этот германский дирижабль уже совершил кругосветное путешествие и несколько трансатлантических перелетов (в том числе — в Бразилию). В новом полете предполагалось проверить технические возможности использования дирижабля в высокоширотной Арктике, провести разнообразные исследования по маршруту и в особенности — осуществить детальную аэрофотосъемку многочисленных арктических островов и архипелагов. Специально для решения этих задач доктор Эккнер добился, чтобы на борту дирижабля была установлена самая современная кино- и фотоаппаратура. Вот как о ее технических возможностях рассказывал позже Рудольф Самойлович:

— Мы хотели применить более усовершенствованный способ для производства геодезической съемки и решили произ-

вести ее с воздуха. Наш корабль был снабжен соответствующими аппаратами. Один аппарат снимал вертикально, другой — под углом в 20 градусов. Таким образом, мы получили очертания берега и всего района, прилежащего к нему. Но о реальных возможностях бортовой фото- и киноаппаратуры узнать не удалось, все полученные в полете материалы были засвечены в Германии (1).

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

Единственная посадка дирижабля на советской территории, которую разрешил доктор Эккнер, состоялась 25 июля 1931 года, то есть еще в начале пути, на Комендантском аэродроме города Ленинград. Здесь воздухоплаватели быстро пополнили запасы водорода, глизентина (незамерзающего балласта) и питьевой воды.

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

Последующий полет германского дирижабля, начиная от островов Земли Франца-Иосифа, проходил под руководством Р. Самойловича, который, как ученый широкого профиля, стремился использовать любую, даже малейшую возможность для проведения научных исследований. В первую очередь он хотел, чтобы в поле зрения полярных исследователей попало как можно больше малоисследованных географических объектов.

К тому же, но совершенно по иной причине стремилась и германская сторона. Начальник экспедиции Эккнер и немецкие пилоты охотно выполняли все требования Рудольфа Лазаревича, и дирижабль то и дело менял свой курс, заглядывая в самые отдаленные уголки советской Арктики, периодически зависая над наиболее интересными ее районами.

Весь полет проходил по весьма любопытному маршруту: Земля Франца-Иосифа—Северная Земля—остров Вардропер—остров Диксон—северная оконечность Новой Земли—остров Колгуев—Архангельск. Настоящей сенсацией ученых всех стран стало то, что между островом Октябрьской революции и островом Большевик находится *не залив Шокальского, а широкий пролив*. Вообще в те дни было выполнено множество действительно научных исследований. За считанные часы была получена реальная основа для будущих точных географических карт труднодоступных полярных районов, что весьма пригодилось... Кригсмарине и люфтваффе в годы войны.

Проделанная работа была колоссальна. Путешественники и мореплаватели потратили бы на ее выполнение годы, а может, и десятилетия, нередко расплачиваясь за свое упорство и целеустремленность собственной жизнью. Но и в этом случае они нанесли бы на арктическую карту лишь отдельные штрихи от всего, что удалось осмотреть аэронавтам Эккнера—Самойловича. Кроме того, во время экспедиции произошло событие особой значимости.

Во время полета были проведены запуски радиозондов (прибора, только что изобретенного профессором П. Молчановым),

способных одновременно измерять давление, температуру и влажность воздуха в свободной атмосфере. Всего было совершено четыре запуска радиозондов: у берегов Северной Земли, над мысом Челюскина, в южной части Новой Земли и над Белым морем. При этом на дирижабль, где была установлена приемная аппаратура, были переданы сведения о метеорологическом режиме стратосферы, то есть впервые в мировой истории была прозондирована полярная стратосфера сразу в нескольких удаленных арктических районах. Все это, бесспорно, подтверждает, что научное значение полета было действительно бесценным. Но в его истории нашлись и «белые пятна».

Так, сразу же после ухода дирижабля в сторону архипелага Северная Земля с путешественниками была потеряна радиосвязь. По какому маршруту в эти часы летели полярные воздухоплаватели? Неизвестно! Но над островом Домашний «Граф Цеппелин» так и не появился, хотя зимовщики Георгия Ушакова ждали его с понятным нетерпением.

Позже доктор Эккнер объяснил изменение плана полета тем, что небо над северо-западной частью архипелага было затянуто тяжелыми облаками и густым туманом. Вот как рассказал об этом профессор Самойлович на страницах советской печати в 1931 году:

— Мы приближались к островам Каменева (остров Домашний). — *Авт.* \ где находится наша радиостанция. К великому сожалению, нам не пришлось войти с ними в радиосвязь по неизвестным причинам. Мы вызывали их еще с Земли Франца-Иосифа, затем с Северной Земли, но, вероятно, из-за шума мотора мы не могли нашим приемником принять их ответ. Во всяком случае, ответа не было. Нам ничего не оставалось, как лететь дальше, так как воздушный корабль не мог дольше здесь оставаться (2).

Сто тридцать четыре часа продолжался полет «Графа Цеппелина», из них сто шестнадцать часов — над советской Арктикой. Дирижабль пролетел почти тринадцать тысяч километ-

ров (вместо планируемых десяти с половиной тысяч километров) и в нарушение первоначальной договоренности напрямик, без посадки в Ленинграде вернулся в Германию. А ведь перед началом экспедиции было особо оговорено, что при возвращении дирижабля из Арктики «Граф Цеппелин» выполнит повторную посадку на Комендантском аэродроме. Здесь предполагалось разгрузить наиболее ценные экспедиционные материалы и принять на борт трех советских специалистов для получения ими практического опыта полетов на дирижабле.

Но доктор Эккнер отказался от посадки в Ленинграде якобы из-за получения неблагоприятной метеосводки. И германский дирижабль полетел прямо в Берлин. Сегодня правдивость получения такого метеопрогноза вызывает определенные сомнения. В любом случае, бесценные кино- и фотодокументы были сразу же увезены в Германию и вскоре по совершенно невероятной причине «потеряны».

У советской стороны остались лишь данные, которые были получены непосредственно советскими исследователями, да посылка с короткой итоговой запиской о полете, которую Рудольф Самойлович 30 июля сбросил вместе с ценной почтой, пролетая над Ленинградом:

«В ранее открытых местностях выявлены изменения поверхности. Работа с шарами-радиозондами системы профессора Молчанова дала результаты мирового значения, важные для суперавиации, суперартиллерии и астрофизики. Открыто несколько новых островов у берегов северо-восточного побережья Сибири и Земли Ленина. Сделан ряд открытий в области геофизики» (3).

На основании анализа полученных результатов исследований среди прочего профессор Самойлович сделал весьма любопытный вывод, что для дальнейшего охвата регулярными наблюдениями, ледовой разведкой и аэрофотосъемкой всех районов Ледовитого океана науке будут нужны еще несколько опорных

пунктов с причальными мачтами, запасами водорода, снаряжения и продовольствия. Как минимум они должны быть расположены на Земле Франца-Иосифа, в устьях рек Енисей, Лена и на Аляске.

Как будет видно из дальнейшего рассказа, за исключением последнего пункта, замыслы советского профессора были полностью воплощены в жизнь подчиненными... рейхсмаршала Германа Геринга, а также — гросс-адмиралов Эриха Редера и Карла Деница. Да и в Архангельской области появилось несколько тайных аэродромов для фашистских самолетов. Ведь в действительности все кинолентерматериалы и фотодокументы, сделанные с борта дирижабля, были внимательно изучены нацистскими разведчиками и использованы абвером для предварительной разведки советской Арктики. После окончания полета немецкие ученые, а чаще — военные разведчики не прекратили подробного изучения советского сектора Арктики. И далее начнется весьма интересное.

Скорее всего, идя навстречу германской стороне в вопросе «хотя бы частичного восстановления утраченных научных материалов», Советский Союз разрешил немцам провести еще несколько научных экспедиций в Арктику (в том числе и на борту советских судов).

Уже в 1932 году ледокольный пароход «Малыгин» дважды приходил из Архангельска к Земле Франца-Иосифа. Сначала — для того, чтобы высадить в бухту Тихая смену советских полярников во главе с Иваном Папаниным и немецкого ученого Иохима Шольца. Затем — к архипелагу пришел сам секретарь международного общества «Аэроарктик», немецкий профессор Вальтер Брунс, выполняющий специальное задание по исследованию условий посадки дирижаблей в арктических областях. Этим же рейсом, но уже на Новую Землю, была доставлена совместная советско-немецкая экспедиция, проводившая в рамках программы Второго международного полярного года научные исследования с помощью взрывных источников, в составе

которой на архипелаг прибыл немецкий ученый Курт Велькен.

В дальнейшем, в течение 1933—1937 годов мы позволили немцам подробно изучить многие удаленные районы советского сектора Арктики. При этом оказалось, что все «исчезнувшие» кино- и фото пленки, отснятые во время полета «Графа Цеппелина», нашлись сразу же после прихода к власти в Германии Адольфа Гитлера. И эта заметка — не дань авторов некой политической «моды».

Сегодня известно, что все тот же капитан цур зее П. Эберт включил в жизненно важные для рейха районы: архипелаги Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Норденшельда, шхеры Минина, остров Колгуев и районы, прилегающие к острову Диксон. В ближайшие годы гипотеза Эберта была всемерно проверена, а мы так и не заметили этого. Как показали Вторая мировая война и прошедшие с той поры десятилетия, сто шестнадцать часов полета германского дирижабля оказались полезны не только для научного исследования Арктики. Они заложили основу в фундамент арктических секретов Третьего рейха, которые не раскрыты и поныне, и каждой из этих тайн, как, собственно, и полету «Графа Цеппелина», стоит посвятить даже целую книгу. Но не только с борта дирижабля Германия «исследовала» советские арктические берега и архипелаги.

2. АРКТИЧЕСКИЙ «ОБОРОТЕНЬ»

Июльское солнце последнего довоенного года едва согревало глянцевою гладь Гусиной банки. На горизонте просматривались вершины скал архипелага Новая Земля. По морской глади, неспешно, склоняясь в сторону горла Белого моря, скользил рыболовецкий траулер РТ-312 «Абрек», успевший за время пути набить треской свои вместительные трюмы. На корабле царил сонная тишина. Экипаж, уставший за время лова, отдыхал. Бодрствовала только ходовая вахта.

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

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

С началом Второй мировой войны большое количество транспортных и пассажирских судов рейха оказались за пределами Балтийского и Северного морей. Они были вынуждены укрыться в нейтральных портах или в портах дружественных стран. Если из Мурманска под покровом полярной ночи германские суда ушли в порты Германии, то «тихоокеанская» группа «завязла» в Южных морях еще на год. Чтобы вернуть рейху эти корабли, было нужно судно-разведчик, которое первым пройдет весь путь до Тихого океана и вернется обратно

Так родился замысел операции «Фальз Грюн», а кораблем-разведчиком стал вспомогательный крейсер «Комет»* (в прошлом грузопассажирский пароход «Эмо») (4). Руководителем разведывательного перехода был назначен капитан цур зее Роберт фон Эйссен.

В Первую мировую войну он служил на вспомогательном крейсере «Метеор», успешно поставившем летом 1915 года минные заграждения в горле Белого моря. В дальнейшем — как старший офицер, а затем и командир «Метеора», в 1930-е годы проводил гидрологические работы в Северной Атлантике, у границы льдов Гренландии и Исландии.

Изначально для разведывательного похода на Тихий океан планировалось быстроходное судно-банановоз «Иллер», которое уже осенью 1939-го пришло в Кольский залив. Но вскоре было принято решение направить по Севморпути менее быстроходное судно, но зато имеющее более крепкий корпус

«Эмс» ранее принадлежал компании «Норддойче Ллойд». В декабре 1939 года в срочном порядке он был переоборудован и вооружен на заводе «Ховальдтсверке» в Гамбурге. И к маю 1940 года на корабле были установлены шесть 150-миллиметровых орудий, надежно укрытых откидными и маскировочными щитами, до десяти торпедных аппаратов (также укрытых маскировочными щитами) и девять зенитных установок, загружен большой запас торпед. Затем были погружены четыре-ста якорных мин типа «ЕМО и быстроходный катер типа LS, специально оборудованный для их скрытной постановки. Укрытый в ангаре гидросамолет типа «Арадо» позволял крейсеру вести дальнюю и ледовую разведку. Радиосвязь и радиоразведку на корабле несли шесть радистов, свободно владеющие русским и английским языками. Будущий рейдер получил достаточный запас топлива, позволявший на экономичном ходу прийти в тихоокеанские воды без дополнительной заправки. Другие запасы, принятые на корабль в родной базе, позволяли его экипажу действовать автономно, как в арктических и антаркти-

ческих, так — и в тропических водах. Это был самый настоящий океанский «волк». Но что интересно?

Бросается в глаза и заметная разница в численности экипажей «Иллера» и «Эмса».

На борту «Иллера» пришли в Мурманск и готовились к переходу на Тихий океан пятнадцать пассажиров. Возможно, именно они, сойдя на каком-либо неприметном арктическом или тихоокеанском островке, должны были оборудовать здесь передовую нацистскую топливную базу.

3 июля 1940 года рейдер под командованием фрегаттен-капитана Кептеля в сопровождении тральщиков M1 7 и M1 8 вышел из Готенхафена (Гдыни). Интересно, что, когда океанский оборотень был уже на траверзе Рюгенского маяка, его догнал специальный гидросамолет Do-18. С него на борт рейдера были пересажены новый командир радиогруппы, обер-лейтенант Вильгельм Доберштайн (друзья называли его — Вундер Вилли) и лейтенант Вильфрид Карстен (предположительно, еще один штурман).

У норвежского побережья рейдер ждали подлодка U-56 и танкер «Эссо». Однако из-за навигационной аварии в районе Бергена танкер получил сильные повреждения и не смог продолжить обеспечивающий поход.

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

Внешне «Комет» действительно напоминал новый советский ледокольный пароход «Семен Дежнев», прибытие которого в Архангельске ожидали летом 1940 года. Некоторые отличия его обводов были устранены с помощью парусиновых обвесов и специальных приспособлений, сделанных на верфи «Ховальдтсверке». Кроме того, в «джентльменский набор» рейдера вошли еще и различные приспособления, позволявшие

трансформировать высоту мачт, форму и высоту дымовой трубы, а также — количество колонок грузовых стрел. Одновременно еще перед началом арктической навигации 1940 года советский трест «Арктикуголь» спланировал зафрахтовать настоящий «Семен Дежнев» для обеспечения грузовых перевозок в районе архипелага Шпицберген. Но ГУ СМП внесло изменения в планы треста, и на август-сентябрь новый ледокольный пароход был направлен перевозить грузы на полярные станции в малоисследованных районах островов Карского моря и моря Лаптевых.

Первоначально предполагалось, что после выхода из Бергена 15 июля «Комет» встретится с советскими ледоколами в бухте Варнека (остров Вайгач), где на его борт должны были подняться советские ледовые лодчаны. Но все планы были изменены.

Только 5 августа 1940 года из Полярного на Дальний Восток вышла экспедиция особого назначения (ЭОН-10), ледоколы сопровождения которой должны были обеспечить и переход германского «транспорта». А 14 августа настоящий «Дежнев» вошел в Карское море. Во время этого плавания дежневский экипаж принял вызов на соревнование экипажа парохода «Сталинград» и, в свою очередь, вызвал на соревнование экипаж ледокольного парохода «А. Сибиряков», известив об этом оба судна радиogramмами.

Только через два дня после этого «Комет» также начал свой переход в район Новой Земли.

Секретность перехода замаскированного рейдера была поднята на самый высокий уровень. И все же в истории его похода есть эпизод, который никак не вяжется с ее сохранением.

Еще находясь в районе мыса Нордкап, немцы получили радиogramму от руководства ГУ СМП о начале проводки кораблей ЭОН-10 4—6 августа. В этой же радиogramме поступило приглашение дожидаться начала проводки в порту Мурманск. Однако Эйссен решительно отклонил предложение советской стороны с целью сохранения секретности похода. Но в том сегодня стоит усомниться.

Так, 25 июля «Комет» встретился в Баренцевом море с крейсеровавшим у северного побережья Норвегии тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер», а затем проводил в залив Петсамо финский транспорт «Эстер Торден». Возможно, «Комет» заходил, например, в Лиинахамари, для пополнения запаса топлива. Быть может, на «Тордене» находились некое важное лицо или груз, которые обязательно нужно было доставить в провинцию Финмарк? По официальной же версии, до начала движения в Карское море ради экономии топлива «Комет» лежал в дрейфе. Но, что интересно, к 16 августа на борту «Комета» появился представитель германского посольства Курт Крепш, до этого 19—20 июля побывавший вместе с помощником германского военно-морского атташе на теплоходе «Венеция» (на рейде «Базис Норд»). По странному стечению обстоятельств эта «проверка» совпала с началом ходовых испытаний Щ-423, подготовленной для перехода по арктическим морям.

Хотелось бы особо отметить, что Крепш вряд ли был простым переводчиком. Последующие события показали, что, скорее всего, именно он был заместителем фон Баумбаха, а совсем не корветтен-капитан Шторх. Более того, в одной из дипломатических шифровок Крепш был назван «фертрауэрсманном» (доверенным лицом), что может указывать на его принадлежность к службе СД или абверу.

После окончания перехода по Севморпути Крепш в точке Айлинглоп (у атолла Ламутрек) перешел на корабль снабжения рейдеров «Регенсбург». Этот снабженец должен был обеспечивать всем необходимым тихоокеанский рейдер «Орион» («Корабль № 36»). Но ради доставки Крепша судно направилось прямо к берегам Японии. Оттуда через Владивосток «простой» переводчик германского военно-морского атташе без промедления поездом вернулся в Москву.

Если «Комет», как звучит официальная версия, не заходил в порты Кольского полуострова, то каким образом и, главное, с какой целью этот представитель или «переводчик» германско-

го посольства в СССР оказался на борту рейдера? Ведь более комфортно и быстро он мог добраться до Москвы по Кировской железной дороге. Может, крейсер все же заходил в базу «Норд» или в Мурманск? Или с неким германским судном он встретился в Печорском море, куда «Комет», как советский транспорт «Дунай», пришел самостоятельно? Здесь бесконтрольно со стороны советской разведки нацисты находились более месяца, ожидая, скорее всего, прохода через район настоящего «Дежнева».

Есть еще предположение. Возможно, Крепш спешил принять участие в германо-японских переговорах, которые с немецкой стороны возглавил чрезвычайный посол Германии в Токио Генрих Штаммер. Здесь одним из пунктов тройственного договора был пункт «Япония, Германия и Италия будут осуществлять тесное экономическое сотрудничество. Для этого они будут проводить обмен сырьем и техническим оборудованием, имевшимся в их "жизненных пространствах"» (5). А быть может, Крепш был специальным германским дипломатическим курьером, который ежемесячно совершал поездку из Берлина в Токио, успешно совмещая дипломатические обязанности со сбором достоверной информации об оборонном потенциале Советского Союза. Вопросов к этой таинственной фигуре множество, но сегодня на них смогут ответить только документы МИД ФРГ, ведь на «Пингвине» и на «Орионе», пришедших на Тихий океан различными маршрутами, также могли находиться свои «фертрауэрсманны Крепши».

Все время нахождения в Печорском море экипаж «Комета» занимался гидрографическими работами и сбором плавника у острова Колгуев, официально — для подкрепления трюмов и бортов (на случай сжатия корпуса корабля льдами). Кроме того, они обнаружили, что на острове Колгуев за его многовековую историю скопились крупные запасы гуано (разложившийся в условиях сухого климата помет морских птиц, является прекрасным азотно-фосфорным удобрением).

Как выяснилось позже, они же выполнили несколько «шуточных» десантов, проверили крутизну склонов Колгуева и южного острова Новой Земли. Заодно они разведали районы побережья, где больше всего скопилось плавника, так необходимого для строительства будущих секретных баз на арктическом побережье В результате проведенной разведки было выявлено большое количество плавника сибирских пород, который ежегодно приносило сюда течением Карского моря. Особенно много его оказалось на северо-восточных берегах пролива Маточкин Шар. Одновременно радиослужба лже-«Дуная» занималась перехватом и обработкой радиопереговоров между кораблями и ледоколами ЭОН.

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

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

После выхода в Карское море германский рейдер было уже не узнать. Это был нарядный теплоход с ослепительно белыми надстройками, черной трубой и красным поясом ватерлинии. Он совершенно не походил на боевой иностранный корабль, вход которым в Карское море был запрещен. Ведь и Карское море, и море Лаптевых издавна считались закрытыми для иностранцев. Уже давно оба моря представляли особый интерес для разведки приарктических, а порой и далеких от Арктики стран. Понимая, что поход «Комета» позволяет беспрепятственно провести техническую разведку самых закрытых районов Севморпути, и Сергиевскому и Карельских было поручено не только вести судно через ледовые поля, но и внимательно на-

блюдать, чтобы нацисты не слишком «увлекались» изучением красот арктических морей и их берегов. Как показало время, это приказание было не более чем полумерой.

Внешне ни командир перехода, ни командир рейдера особо не интересовались советскими навигационными картами и навигационной прокладкой, которую вели наши арктические лоцманы. Однако это было лишь внешне. Для того чтобы запомнить даже малейшие детали на маршруте перехода, было достаточно феноменальной, просто «фотографической» памяти старшего помощника командира рейдера, корветтен-капитана Иозефа Хюшенбета, оставшегося для истории Доктором Аргусом. Советские лоцманы об этом не знали.

Карское море, к удивлению германских моряков, оказалось более свободным ото льда, чем ожидалось. Лишь в ста пятидесяти милях к востоку от Новой Земли появился лед, при этом уже подтаявший. И 22 августа после сильного шторма рейдер достиг архипелага Норденшельда. По другим данным, с 19 по 25 августа он отстаивался в проливе Матисена (архипелаг Норденшельда). Где же в действительности он находился в этот период? Это не заурядный вопрос. Ведь воды пролива Матисена омывают остров Таймыр, почти прилегающий к Берегу Харитона Лаптева. Отсюда до конца октября 1944 года нацистские субмарины вывозили некий груз сначала в Лиинахамари, а затем — на транспортах в порты Германии. Но, что они везли на борту, так и осталось неизвестным.

Первые серьезные ледовые испытания начались у фашистских моряков в море Лаптевых. В этих высоких широтах лед оказался многолетним и тяжелым, и даже самому современному советскому ледоколу «Иосиф Сталин» с большим трудом удалось провести рейдер к проливу Санникова (на чистую воду). Здесь немцы отказались от помощи ледокольного парохода «Малыгин» и, миновав Новосибирские острова, устремились на юго-восток на максимально возможной скорости — сорок четыре узла.

При этом фон Эйссен как опытный гидрограф, чтобы избежать встречи с многолетними льдами к северу от Медвежьих островов, решил идти не по рекомендованному лоциями пути, а руководствуясь показаниями эхолота. Он повел корабль между прибрежными островами, где из-за более теплых водных масс реки Колымы лед был более слабым. Расчет оказался совершенно верным, и в назначенное время «Комет» встретился с ледоколом «Лазарь Каганович», на борту которого находился начальник морских операций восточного района Арктики, ледовый капитан Афанасий Мелехов.

Следующий участок пути по Восточно-Сибирскому морю стал самым опасным для рейдера, поскольку течение начало сносить ледовые поля на малые глубины, а с ними — и оба судна. Кроме того, среди торосов видимость оказалась практически нулевой. В ночь с 31 августа на 1 сентября начались ледовые сжатия и подвижки, сильно «сдобренные» мощными снежными зарядами и ураганным ветром. Позже фон Эйссен, вспоминая этот участок перехода, писал:

«Этой ночи мне никогда не забыть!»

1 сентября, когда отряд пришел уже в район острова Айон, от начальника ГУ СМП Ивана Папанина неожиданно поступила радиোগрамма: «"Комет" вернуть назад».

Но капитен цур зее фон Эйссен, уже опробовав свой корабль во льдах, решительно отказался от возвращения, мотивируя это отсутствием приказа из Берлина. Крейсер самостоятельно направился к Берингову проливу, куда «Комет» вошел как «Семен Дежнев» (6). Под этой личиной он и пришел в Анадырский залив, где немецкие водолазы осмотрели винторулевую группу корабля. Осмотр был скоротечен и занял всего пять часов. Лже-«Семен Дежнев» стремительно покинул стоянку. Он спешил на встречу с другим рейдером, «Орион», прибывшим в Тихий океан южным маршрутом.

Войдя в тихоокеанские воды, «Комет» направился к острову Айлинглон, где еще в 1914 году скрывалась от врага эскадра

фон Шпее. Однако по приходу сюда тут же пошел к Каролинскому архипелагу. Внеплановое перенесение точки встречи было определено тем, что танкер «Везер», который вез топливо для заправки нацистских крейсеров из Мексики, был захвачен канадским, но числящимся на английской слркеб вспомогательным крейсером «Принц Роберт». И не было никаких гарантий, что английские океанские «охотники» при этом не получили информации о предполагаемом месте встречи рейдеров.

В новой точке, у острова Ламутрек, 14 октября состоялась встреча рейдеров с судном снабжения «Кулмерланд» (в то время «Маньо-Мару»), где «Комет» получил продовольствие и топливо для продолжения крейсерства еще на девять месяцев. Но от Ламутрека на юг ушел рке не «Семен Дежнев», а японский пароход «Токио-Мару».

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

Скрытность и секретность перехода германского рейдера с запада на восток была сохранена, и с октября 1940 года немецкий рейдер-оборотень начал активную «охоту» на океанских коммуникациях Британского союза. Хотелось бы заметить, что в эти дни настоящий «Дежнев» действительно побывал в пятнадцати отдаленных арктических пунктах и в ноябре 1940 года вернулся в Мурманск. А затем в начале декабря он все же ушел на Шпицберген для работы в Айс-фиорде.

Удары «Комета» по британскому судоходству в Южных морях стали особо заметной «страницей» в истории фашистского военно-морского флота. За ее «написание» капитен цур зее фон Эйссену было присвоено воинское звание контр-адмирал. Фашистский рейдер успешно прошел по всему Севморпути, но во многих его точках он оставил свои неприметные «следы».

3. СЛЕДЫ ПОДВОДНЫХ «ПРИЗРАКОВ»

Визир мощного цейссовского перископа медленно скользил по отрогам Хараулахского хребта, раскинувшимся амфитеатром над спокойными водами Неелова залива. Он то плавно проходил по пологим горным склонам с еще белеющими пятнами прошлогоднего снега и по куполообразным вершинам, простиравшимся вдоль берега могучей русской реки Лена, то замирал, внимательно вглядываясь в дикий, словно доисторический лес. Осмотрев горизонт, бородатый капитен-лейтенант в фуражке с мятым, когда-то белым чехлом еще раз внимательно «прошелся» по ближнему берегу с рассыпанной повсюду галькой и редкими зарослями карликовой березки, затем резко обернулся к такому же бородатому старшему механику, в красном полумраке центрального поста напряженно ожидавшему его команду.

— К всплытию!

Через минуту стармех, не отрывая глаза от глубиномера, доложил:

— Лодка в позиционном положении!

— Продуть цистерны!

Воздух высокого давления с ревом рванулся на запуск правого дизеля. Тот возмущенно фыркнул, а затем послушно «запел», продувая цистерны главного балласта и усердно выгоняя из них ледяную забортную воду.

— Лодка всплыла на поверхность! — торопливо доложил старший механик.

С мягким присвистом открылся рубочный люк, и немецкий командир легко поднялся из боевой рубки на ходовой мостик, еще раз с нескрываемым любопытством осмотрел воздух и горизонт. Над заливом витали прозрачные клочья тумана, окутывавшие покоем первозданный лес, над которым неспешно всходило июльское солнце 1944 года.

Этот рассказ автору данной книги удалось услышать в 80-е годы прошлого столетия, как говорится «от первого

лица» — одного из командиров германской подводной лодки, который более шестидесяти лет назад побывал у берегов нашей могучей восточносибирской реки. В тот день в Каспийском высшем военно-морском краснознаменном училище имени СМ Кирова состоялся выпуск молодых лейтенантов, в том числе — и для ВМФ Германской Демократической Республики. Этот короткий, почти фантастический рассказ едва не потерялся в круговерти следовавшего затем дружеского ужина, но потом за ненадобностью забылся. Вновь он вспомнился лишь через два десятка лет, когда появилась первая информация о неудачной попытке трех нацистских субмарин в сентябре 1944 года форсировать пролив Вилькицкого и пройти в советский порт Нордвик (7). Однако ветерана Кригсмарине и его внука отыскать уже не удалось.

Самым обидным здесь стало то, что автор официального источника, наш известный военный историк — Владимир Георгиевич Реданский впервые упомянул об этом арктическом походе фашистов еще в 1977 году в своей книге «Всплыть в полынь», изданной, правда, в Мурманском книжном издательстве небольшим тиражом. Но в то время данной информацией никто не заинтересовался.

А ведь, скорее всего, среди выпускников-кировчан был внук именно одного из командиров «полярных волков», о которых будет рассказано ниже. Но, к сожалению, сегодня нам остается только перефразировать античный афоризм: «Мы меняемся, но только вместе с временами».

Остается загадкой, почему долгое время в мировой прессе не рассматривалась реальность проекта создания Германией «рокадной дороги» или трансатлантического «моста», способных соединить Третий рейх с нашим полуостровом Таймыр, странами Латинской Америки и Азии или антарктическими Землей Королевы Мод и Землей Элсуэрта. Ведь хорошо известно, что центром для этой океанской «дороги» (ее южное крыло называлось «Маршрут Рио-де-ла-Плата». — *Авт.*) стала германская военно-морская база (ВМБ) Киль, которая на своей аква-

тории надежно защищала несколько специальных соединений немецких кораблей и подлодок. Более того — она могла обеспечить им выход как в Балтийское (через Кильский фиорд), так и в Северное (через Кильский канал) моря. На случай получения ими боевых повреждений здесь имелись шесть сухих доков Дейче-Верфи и десять плавучих доков. О вместительности складских помещений порта и их автоматизации и говорить не приходится. Это действительно был надежный упор-«бык» для трансатлантического моста, созданного моряками Третьего рейха, а главное — он позволял нанести реальные контуры всей «рокадной дороги» в Мировой океан. Тем не менее только после окончания Второй мировой войны военные историки во всем мире лихорадочно схватились за исследования этого феномена. К сожалению, в Советском Союзе по совершенно непонятным причинам эту тему исследовать никто не стал.

Только в 1959 году известные советские военные историки, адмирал флота Советского Союза Иван Исаков и капитан 1-го ранга запаса Леонид Еремеев в своей замечательной книге «Транспортная деятельность подводных лодок» весьма подробно, но коротко рассказали о трансокеанских перевозках стратегического сырья подводными лодками кайзеровского флота и Кригсмарине, а также — о деятельности нацистских подводных танкеров и торпедовозов (8).

Меж тем еще по опыту Первой мировой войны английской (да и советской. — *Авт.*) военно-морской разведке были хорошо известны океанские походы «коммерческих» подлодок «Deutschland» и «Вгетеп» (в 1916 году). Самым удачным из них был двухмесячный поход «Deutschland» в американский порт Балтимор, который начался в Киле 23 июня 1916 года. Основной целью похода были транспортировка в Северо-Американские Соединенные Штаты двухсот тонн фармацевтических товаров, почты и красящих веществ и доставка на обратном пути в Германию никеля, рафинированной меди, серебра, цинка и натурального каучука. Правда, однотипная с «Deutschland» подводная лодка «Bremen» не дошла до американского побережья

и погибла по неустановленной причине где-то во время перехода через Атлантику. Но 17 сентября 1916 года по их следам вышел в море подводный крейсер U-53, и через две недели он успешно пришел к берегам САСШ. По дороге в отличие от своих безоружных предшественниц он потопил три английских, один голландский и один норвежский пароходы. Из-за того, что под видом транспортной подлодки к американским берегам пришел боевой корабль кайзеровского флота, U-53 не дали заправиться топливом в порту Нью-Йорка. И все же 25 октября германский подводный крейсер, умело используя Гольфстрим, успешно вернулся в Вильгельмсхафен, оставив за кормой более семи с половиной тысяч морских миль (9). Последняя информация всегда вызывала у военных историков законное удивление. Ведь командир германской субмарины планировал пополнить запас топлива именно в Нью-Йорке. Следовательно, он опасался, что оставшегося запаса топлива на возвращение может не хватить. При этом известно, что, по официальным данным, в отличие от своих предшественниц для выполнения столь далекого похода U-53 была специально переоборудована. Сразу четыре цистерны ее главного балласта были переделаны в нефтяные, так что вместо девяноста тонн лодка могла принимать сразу сто пятьдесят тонн. Были также увеличены запасы пресной воды. Выходит, что на обратном пути она все же где-то должна была пополнить свой запас топлива? Ведь действительно не благодаря пусть и мастерскому использованию ветви течения Гольфстрим она вернулась в Германию? Однако после окончания Первой мировой войны ни иностранные, ни советские историки на это событие не обратили должного внимания. А ведь напрасно!

Уже тогда мы могли бы больше узнать о тайных базах кайзеровского флота, которые через двадцать лет привели бы нас к «лежкам» подводных «призраков» Гитлера. А может быть, еще застали живыми и тех, кто знал о них не понаслышке.

Правда, благодаря столь странной «забывчивости» иностранных и советских историков и журналистов северное «кры-

до» маршрута, приводившее фашистских подводников к полуострову Таймыр и в дельту реки Лена, осталось безымянным. А значит — и неизведанным. И главное — породило данную книгу.

Меж тем именно курсами северного «крыла» маршрута нацистские субмарины через порт Лиинахамари, а возможно — и минуя норвежские базы, скрытно шли вокруг северной оконечности Новой Земли к нашим сибирским берегам. До июня-июля 1943 года этот маршрут заканчивался где-то в районе шхер Минина. А летом 1944 года вытянулся до реки Лена. При этом инфраструктура ВМБ Киль стала своеобразным прототипом для создания тайных баз северного маршрута.

Немецкие строители при выборе нового секретного пункта по возможности старались сохранить все «кильские» особенности, и в первую очередь — возможность одновременного выхода подлодок в различные бухты или заливы. Именно так была выбрана тайная база у новоземельского острова Междушарский (кратчайший выход в море — между мысом Лилье и северо-западной оконечностью острова Междушарский, другой — через пролив Костин Шар). Так же — база в дельте реки Лена (выходы в протоки Быковская и Исполотова). Кстати, эта предусмотрительность уже ввела в заблуждение наших современников из телевизионной программы «Искатели», которые долгое время пытались найти тайную базу нацистов только на берегу Быковской протоки. И, естественно, не нашли!

А ведь сейчас известно, что в советской Арктике действовала некая группа нацистских подводных лодок. Но, скорее всего, может, две или более. По какому принципу сюда отбирались подводные экипажи, сказать трудно. Однако некоторые, по данным германских источников, всю Вторую мировую войну провели среди арктических скал. Любая информация о них весьма скудна. В лучшем случае, мы знаем, что они испытали здесь множество трудностей и неудобств. И особенно — если подлодку вместо плавания в Южную Атлантику уже во время похода направляли на Север. На борту этих «счастливых» не было

ни одной шубы, ни одной шерстяной куртки, ни одной электропечи и даже достаточного количества одеял. Более того, как только подводная лодка здесь показывалась из воды, в несколько минут она покрывалась толстым слоем льда и выглядела совершенно беспомощной. Через каждые три часа приходится погружаться, чтобы освободиться ото льда и отогреть застывшие клапаны вентиляции. И это приходилось обязательно делать для сохранения готовности к погружению. Больше всего доставалось верхней вахте, стоящей на мостике. Ее постоянно окатывали с головы до ног холодные волны. Несчастные наблюдатели в легких прорезиненных плащах за несколько минут превращались в обледеневшие изваяния.

Вот как рассказал Вольфганг Франк в книге «Морские волки» о подводниках Кригсмарине, с гордостью нарисовавших на рубках своих кораблей отличительную эмблему в виде черной лоды викингов на белом кресте:

«Команды подводных лодок месяцы и годы проводили в арктических пустынях или на изолированных от мира стоянках среди голых и заснеженных скал. Отпуска на родину были редкостью. К концу войны некоторые подводники провели по четыре года на холодном севере (10). Ему вторит Геральд Буш:

«Для экипажа U-255 Арктика была новым районом действий, и все время пребывания в ней она осталась чужой и незнакомой. У островов Ян-Майена мы столкнулись с группой лодок, которых никогда раньше не видели. По возрасту часть их командиров могли быть еще гардемаринами, но все они были ветеранами арктических патрулей: Текс, Тейхерт, Маркс, фон дер Эш, Зетце, Симон, а из более старшей возрастной группы — Ла-Бауме, фон Хайммен, Тим» (11).

Скорее всего, вот те имена фашистских подводных командиров, которые водили своих «полярных волков» к ледовой кромке, а позже передавали практический опыт плавания командирам подлодок из «призрачного конвоя».

Но самой замечательной подсказкой стал справочник-определитель флотилий Криса Бишопы «Подводные лодки Кригс-

марине. 1939—1945», вышедший в свет в 2007 году в московском издательстве «Эксмо». Здесь удалось легко проследить боевой путь каждой из германских подлодок, начиная от отработки учебных задач и заканчивая гибелью или сдачей союзникам в мае 1945 года. Изучив деятельность этих субмарин, было несложно заметить, что в районах Крайнего Севера практически всю войну находились подлодки: U-294, U-295, U-299, U-318, U-427 и U-716. Здесь, начиная с осени 1943 года, они поочередно числились сначала в составе 11-й флотилии, а затем — в составе 13-й и 14-й флотилии, соответственно. При этом все они совершили от пяти до десяти боевых походов, в результате которых только U-716 потопила одно судно, U-295 повредила один боевой корабль. Остальные боевого успеха не имели. Все они пережили войну и были потоплены в декабре 1945 года в Шотландии по плану операции «Дедлайн».

Хотелось бы заметить, что еще в советском издании книги Геральда Буша, вышедшей в свет в 1965 году под названием «Такой была подводная война», в основном, рассказывалось о боях в Атлантике. О походах в Баренцево море и уж тем более — в Карское море здесь даже не было упоминания. И только в английском издании, переведенном на русский язык в 2004 году и имевшем название — «Подводный флот Третьего рейха», удалось найти представленный вам рассказ.

Но — продолжим! После окончания Второй мировой войны в работах военных исследователей чаще всего рассматривались отдельные походы кораблей и подводных лодок Кригсмарине в Арктику, южную Атлантику, Индийский или Тихий океаны. Однако — никто не сделал даже попытки отыскать для этих походов «общий знаменатель». Именно таковым и могли стать суда-снабжение, до начала Великой Отечественной войны заходившие в советскую губу Большая Западная Лица, а после начала ее боев — в норвежский порт Хаммерфест. Правда, деятельность фашистских кораблей снабжения, обеспечивавших подводные лодки, действовавшие в Карском море, а быть может, в море Лаптевых, а также деятельность океанских транс-

портных подводных лодок Кригсмарине (из «призрачного конвоя») всегда была скрыта под пеленой молчания. И с каждым новым годом эта пелена становится все гуще. А через пару-тройку лет станет вообще непроницаемой. Обидно, что до сих пор считается — еще не время рассказывать о них.

Уважаемый читатель, лишь благодаря этой пелене забвения или чьего-то нежелания в этой книге ниже часто будут звучать междометия: «допустим», «может быть», «предположим», «вероятно» и «возможно». Хотя свидетели даже самых невероятных событий в Арктике и Антарктиде действительно есть и пока еще живы. Кое-что при жизни они все же успевают нам рассказать. Однако большую часть своих знаний уносят с собой навсегда в иной мир.

Чтобы слегка поправить эту несправедливость, в этой книге будет максимально подробно рассказано о транспортной деятельности пресловутого призрачного конвоя Гитлера со ссылками на источники, которые можно отыскать в новой России. Именно эти подводные «призраки» приходили в Карское море совсем не для того, чтобы топить здесь советские транспорты, а для того, чтобы создавать продовольственные депо и топливные склады для фашиских транспортов, которые должны были пойти по Севморпути на Дальний Восток, а затем вернуться обратно. Они же что-то увозили в Лиинахамари с берегов советской Арктики.

В предвоенный и в первый период войны германское командование направляло основные усилия на увеличение численности боевых подводных лодок, главным образом серий VII В, VIIC и IX. О строительстве транспортных подводных лодок типа «Deutschland», а также о серии III, которая была разработана еще в 1938 году, ни в одном из вариантов судостроительной программы не упоминалось. И это свидетельствовало о том, что гросс-адмирал Редер и контр-адмирал Дениц в то время не предполагали использовать субмарины для перевозки каких-либо грузов. Но дальнейший ход войны заставил их пересмотреть свое отношение к использованию подлодок.

Уже во время Норвежской операции германским подводникам пришлось использовать свои корабли как реальное транспортное средство для скрытной переброски некоторых грузов. Из-за отсутствия в составе Кригсмарине транспортных лодок специальной постройки в ходе операции у норвежских берегов перевозку военных грузов пришлось проводить практически всем тогда боеготовым субмаринам. Причем в первую очередь они были направлены к порту Тронхейм, где из-за близости Британских островов с первых дней операции у немцев создалось чрезвычайно сложное положение.

13 апреля 1940 года сюда вышли подводные лодки *11-26* и *U-43*, имевшие на борту груз боеприпасов. Попутно им была поставлена задача — прикрыть идущий к порту немецкий конвой от возможных ударов английских кораблей. Через десять дней вновь в Тронхейм были направлены еще три подводные лодки, но уже для перевозки авиационного горючего (*UA* — сто семьдесят тонн, *U-122* — девяносто тонн, *U-101* — тридцать шесть тонн). Ко времени окончания Норвежской операции для доставки грузов в Тронхейм было задействовано уже семь германских субмарин, часть из которых успела сделать несколько походов.

Таким образом, уже весной 1940 года командование Кригсмарине было вынуждено вернуться к старой идее (еще со времен Первой мировой войны. — *Авт.*) использования боевых подводных лодок в качестве транспортных средств и подготовило развернутый доклад для рейхсканцлера А. Гитлера. Однако в те дни победу одержали сторонники транспортных судов-блокадопрорывателей.

О серийном строительстве транспортных подлодок в Германии заговорили лишь осенью 1942 года, после гибели большинства судов-блокадопрорывателей, когда остро встал вопрос об использовании субмарин для обеспечения внезапного вторжения немецких войск на остров Исландия.

Вероятно, именно в эти дни и появился так называемый личный конвой Гитлера, или призрачный конвой, который с дав-

них пор вызывает множество вопросов. Подробно рассказать об этом секретном подводном соединении сегодня могут лишь единицы бывших подводных командиров Кригсмарине. Только те, кто хорошо знал трансокеанский маршрут для переходов в Индийский и Тихий океаны.

По разным источникам, это подводное соединение насчитывало до семидесяти подводных лодок. А с учетом подлодок, по тем или иным причинам переоборудованных из боевых в транспортные подлодки, значительно больше. Его основу составили подводные танкеры и торпедовозы, которые представляли собой модификации серийных подлодок IXD и VII серий, соответственно.

Первый подводный танкер специальной постройки XIV серии (U-459) вступил в строй в декабре 1941 года. Всего за годы войны было построено десять таких кораблей (U-459—U-460 спущены на воду в 1941 году, U-461—U-464 и U-487 — в 1942 году и U-488—U-490 — в 1943 году). Считается, что все они находились в составе 12-й флотилии подлодок, которая в военные годы под командованием фрегаттен-капитана Клауса Шольца базировалась на французский порт Бордо.

Подводные танкеры XIV серии (в просторечии «milchkuh» — «дойные коровы») при собственном водоизмещении в 1932 тонны принимали на борт до семисот тонн дизельного топлива (для заправки боевых подлодок) и могли уходить от базы более чем на четырнадцать тысяч миль.

Встреча фашистских субмарин проходила чаще всего в заранее назначенном районе. Если погода позволяла, то обе подлодки в «строю фронта» на параллельном курсе шли в дистанции до восьмидесяти метров. В это время лодочные механики вместе со швартовщиками собирали систему передачи топлива. После подачи с «milchkuh» специального шланга и буксирного троса подлодки перестраивались в кильватерный строй, выбирая курс, на котором воздействие волн на них было минимальным. Существует мнение, что порой фашистские подлодки могли проводить одновременную дозаправку сразу двух

«серых волков», а также заправку боевой субмарины в подводном положении (на глубине до пятидесяти метров).

Но любая подобная заправка была связана с особым риском как для «серого волка», так и для «дойной коровы». Ведь, чтобы не разминуться с заправщиком, боевой подлодке раз в два часа приходилось включать радиопривод, привлекая тем самым к себе внимание не только радистов с «milchkuh», но и внимание английских или американских патрульных кораблей и авиации. Но ради успешности действий своих «волчьих стай» контр-адмирал Дениц все же шел на оправданный риск. Ведь, получив новые запасы топлива, продовольствия и торпед от кораблей снабжения и транспортных лодок, его «серые волки» сразу увеличивали длительность патрулирования практически на целый месяц и находились в море в течение времени, эквивалентного сразу двум походам подряд.

Первый подводный танкер U-459, которым командовал капитен-лейтенант Георг фон Виялловиц-Меллендорф, вышел в море в марте 1942 года.

22 апреля он прибыл в район, находящийся в пятистах милях к юго-востоку от Бермудских островов. В это время у американского побережья действовало полтора десятка «серых волков». Сразу же по прибытии в назначенный район фон Виялловиц-Меллендорф приступил к передаче топлива подопечным. В короткое время он обеспечил заметное продление боевой работы двенадцати средним и двум большим подлодкам. Благодаря этой помощи U-506, охотясь за конвоями из США, до полного израсходования топлива и торпед успела потопить еще восемь транспортов. Когда же «волчьи стаи» пошли на охоту в Индийский океан, то «дойные коровы» за один поход обеспечили продление работы сразу пяти крейсерских подлодок, передавая на каждую по девятьсот тонн топлива. Это был настоящий успех! Однако, когда англичанам удалось захватить шифровальную машину «Энигма» и взломать секретные коды немцев, начался самый настоящий забой «milchkuh». Первой 21 августа 1942 года где-то в районе Исландии была уничтожена

U-464. Последняя «дойная корова» (U-488) была атакована в подводном положении у островов Зеленого Мыса 26 апреля 1944 года. Больше ее никто не видел.

Следующей «конвойной» группой стали четыре транспортных подлодки (U-1059—U-1062) VIIF серии, построенные как подводные торпедовозы. Они были несколько меньше подводных танкеров и несколько отличались от своих базовых подлодок (VII серии), так как имели специальный торпедный отсек для перевозки тридцати торпед (есть информация — даже тридцати девяти торпед. — *Авт.*)

К выполнению транспортных задач были привлечены восемь подводных лодок XB серии, построенных как большие минные заградители, двадцать девять океанских подлодок IX-D2 серии, которые, вероятнее всего, стали еще одним подразделением вышеупомянутого «призрачного конвоя». Им в помощь были выделены вместительные итальянские океанские подлодки типа U IT («Таццоли», «Барбариго», «Каппелини», «Джулиани» и «Торелли»).

Наиболее многочисленными здесь были субмарины IX-D2 серии (U-177—U-179, U-181, U-182, U-195—U-200, U-847—U-852, U-859—U-864, U-871—U-876), построенные как боевые, для походов в Южную Атлантику, в Тихий и Индийский океаны. На этой любопытной и весьма удачной серии подлодок была установлена сдвоенная силовая установка. Благодаря небольшому удлинению корпуса почти 20-узловую скорость этих подлодок обеспечивали два мощных дизеля MAN с наддувом. Кроме того, они имели еще два дополнительных дизеля для плавания в крейсерском положении, а в это время основные дизели работали на быструю перезарядку лодочных аккумуляторных батарей. Со временем все они были дооборудованы для доставки грузов из Японии или Латинской Америки. Для этого с них были удалены все торпедные аппараты и часть аккумуляторных батарей и оставлено лишь минимальное артиллерийское вооружение на случай, если субмарина, находясь в надводном положении, окажется не в состоянии срочно уйти под воду.

Начиная с мая 1943 года, одной из главных задач «призрачного конвоя» стала транспортировка неких специальных грузов к берегам Латинской Америки и Антарктиды, а также доставка стратегического сырья из Японии или Юго-Восточной Азии. И особенно остро стоял вопрос по доставке из районов Южных морей натурального каучука, который был чрезвычайно необходим армии и флоту Третьего рейха. Ведь каучук — это подошвы для солдатских сапог, колеса-шасси для всех видов самолетов, а также — противогидролокационное покрытие корпусов подводных лодок. Начиная Вторую мировую войну, фашистское Верховное командование, несомненно, знало, что Великобритания и страны Британского союза с первых же дней начнут морскую блокаду рейха с целью лишить его возможности подвоза стратегического сырья морем. Но, несмотря на это, нацисты не придали значения отсутствию в составе Кригсмарине транспортных подводных лодок. Более того, до мая 1943 года немецкие подводные лодки вообще не совершали переходов на Тихий океан.

К таким походам немцы пришли лишь в первые месяцы 1943 года, после прихода к руководству Кригсмарине Карла Деница. Он активно взялся за разрешение проблемы доставки стратегического сырья в Германию. Уже 8 февраля 1943 года при первом обсуждении в ставке Гитлера вопроса о каучуке Дениц предложил ряд мероприятий, которые позволили бы обеспечить доставку натурального каучука в германские порты:

- расширение мероприятий по обеспечению прохода блокадопрорывателей с Дальнего Востока через Южные моря, Индийский и Атлантический океаны;

- немедленное начало строительства транспортных подводных лодок для перевозки каучука;

- использование для перевозки каучука итальянских подводных лодок (12).

Но это, вероятно правильное, однако уже запоздалое решение не могло решить «каучуковую проблему». Как и выполнить

другие, не менее специфичные задачи, которые пришлось решать подводным «призракам». Например, доставка важных грузов или небольших пассажирских команд.

До начала 60-х годов прошлого века было известно о выполнении таких задач нацистами у берегов Северной Африки, США и Канады (13). Но здесь чаще всего были задействованы переоборудованные из серийных подводные лодки: U-465 (тип VNC), U-1129, U-1130 (тип тип не установлен) и U-1227 (тип IXC/40), а также U-977 (тип VII). Большая часть свободных объемов их прочного корпуса была приспособлена для перевозки различных грузов. Порой для этой же цели использовались и специальные контейнеры, размещенные вне прочного корпуса подлодки. Только в начале нынешнего века удалось установить, что, по данным НКВД Союза ССР, некие немецкие подлодки приходили и к берегам нашей Сибири, высаживали здесь каких-то людей, иногда здесь же ожидали их, а потом забирали своих агентов из отдаленных заполярных стойбищ (14).

Не менее интересна информация еще об одной из серий фашистских субмарин, которая просто не могла не входить в состав «призрачного конвоя». Так, осенью 1943 года для Кригсмарине было заказано пятнадцать подводных лодок проекта XX серии. Эти корабли специально предназначались для транспортировки особо ценных приборов, аппаратуры и редких металлов. Одновременно они же могли принимать до восьмисот тонн жидкого топлива для «серых волков». На этих подлодках однозначно предполагалась установка шнорхелей. Неожиданно строительство подводных транспортов было отсрочено до 1944 года, а затем — окончательно отменено. И эти субмарины — «исчезли». Возможно, именно их в дальнейшем Карл Дениц ввел в состав «секретной эскадры А», которую он использовал при транспортных перевозках в Антарктиду (15). Вот лишь известная информация о некоем секретном подводном соединении получившем громкое название «личный конвой Гитлера». Однако о фактической организации и задачах этих подводных «призраков» и сегодня достоверно не знает никто.

До сих пор они остаются самой охраняемой тайной Третьего рейха. Настолько охраняемой, что до сих пор мы не даже не знаем районов, куда, за исключением подводных танкеров, ходили «конвойные» подлодки.

Все, что мы знаем о географии их походов, это лишь районы гибели некоторых подводных гигантов. Так, пять подлодок серии IX-D2 были потоплены в южной Атлантике, четыре — в районе Мадейры или Азорских островов, четыре — в Индийском океане, две — у побережья Бразилии, одна — у Кейптауна. Лишь четыре подлодки IX-D2 серии были потоплены в Северной Атлантике (и то, скорее всего, на переходах в назначенные районы). Три крейсерские «девятки» были переданы Японии после походов в тихоокеанские воды и остались в составе ее ВМС.

Другим аргументом, красноречиво показывающим значение подлодок серии IX-D2 для Третьего рейха, говорят воинские звания их командиров.

Долгое время офицеры Кригсмарине с получением воинского звания корветтен-капитен (капитан 2-го ранга — *Авт.*) переводились для службы в штабы подводных сил. На подлодках же IX-D2 серии лишь половина командиров носили воинские звания капитен-лейтенант и обер-лейтенант (из них четверть были командирами строящихся или только что построенных подлодок). Остальные носили воинские звания корветтен-капитен и фрегаттен-капитен (капитан 1-го ранга, имеющий старшинство менее трех лет. — *Авт.*), а командир U-181 Курт Фрейвальд был — капитен цур зее (капитан 1-го ранга, имеющий старшинство более трех лет. — *Авт.*). Правда, эта информация лишь подогревает интерес к тем задачам, которые выполнял «призрачный конвой». И, к сожалению, пока не дает ясных ответов. Но это же хотя бы какой-то след подводных «призраков».

Правда, в послевоенные годы удалось отыскать следы двух из некогда «призрачных» подлодок. А через них — и следы секретных гитлеровских баз в... Антарктиде, Аргентине и Перу.

Первая из этих субмарин — U-530 (командир — обер-лейтенант Петер Штевер, по другим данным — обер-лейтенант Эгто Вермут). После выхода из Киля 13 апреля 1945 года она задолго «исчезла» на просторах Атлантики. На ее борту были шестнадцать пассажиров, в отсеках — несколько бронзовых пшиков. Через три месяца 530-я объявилась у берегов Аргентины и 10 июля сдалась аргентинским кораблям в районе Марсель-Плата. Но ни пассажиров, ни ящиков на борту подлодки не было. Существует мнение, что U-530 пришла сюда по маршруту Кристиансанд—неизвестная база на побережье Африки или на побережье Латинской Америки—один из островов в районе Антарктиды (возможно, Южная Георгия или Южные Оркнейские острова)—Антарктида (Земля Королевы Мод, здесь контейнеры были сняты) и только после этого объявилась у Мар-дель-Платы. Весь поход подлодки Штевера проводил по плану с условным названием «Валькирия-2», и, возможно, он мог быть составной частью операции «Огненная Земля». Бросается в глаза, что ранее U-530 уже совершала походы в Южную Атлантику, то есть ее командир хорошо знал, куда он шел.

fc

Второй «конвойной» подлодкой, о которой удалось отыскать максимально подробную информацию, стала U-977 (командир — обер-лейтенант Хайнц Шеффер), которая 17 августа 1945 года там же, в районе Мар-дель-Плата, сдалась экипажу аргентинского тральщика.

Предположительно, 977-я пришла к Аргентине из Кристиансанда (по другим данным — из Киля). Существует мнение, что и она шла по маршруту 530-й. На многочисленных допросах экипажи этих субмарин утверждали, что до последнего времени патрулировали в районе побережья США и затем сдались. Но в это сложно поверить. Ведь подлодка Шеффера вышла в последний боевой поход 2 мая 1945 года. На рейде Мар-дель-Плата появилась 17 августа 1945 года. Весь поход составил сто семь суток. А автономность 977-й по техническому формуляру превышает 50 суток. При этом и после почти 100 суток пат-

рулирования экипаж U-977 не только не выглядел изнуренным, но еще и кормил консервированными сардинами чаек. Не странно ли? И, конечно, никакого груза на борту вновь не оказалось. Может быть, и он был доставлен на неизвестную базу (допустим, базу № 211 Кригсмарине), созданную в Антарктиде? На этот вопрос пока ответа не найдено.

И — еще! Как выяснилось сегодня, обе эти фашиские субмарины не были единственными подводными «призраками», сдавшимися аргентинским властям. Только в середине 70-х в советскую печать просочилась информация еще о двух пока «безымянных» немецких подлодках, сдавшихся Аргентине в ночь с 28 на 29 июля 1945 года в районе Раусона (Патагония, недалеко от залива Сан-Матиас). А ведь именно в этот залив и впадает река Рио-Негро, на берегах которой после окончания Второй мировой войны более десяти лет существовала колония нацистов. Да и в четырехстах километрах от Сантьяго (уже на тихоокеанском побережье) до сих пор существует бывшая нацистская колония «Бавария». Так что для изучения судьбы экипажей «призрачных» субмарин, тайных стоянок в Арктике и Антарктике и их секретных складов еще придется приложить много усилий. При этом не стоит удивляться, что командирами одной подводной лодки были названы сразу два офицера-подводника. Скорее всего, мы просто не знаем имени командира четвертого подводного «призрака».

Конечно, вряд ли мы найдем информацию о том, что эти подводные гиганты XX серии приходили в наши арктические воды. Но ведь, кроме подлодок специальной постройки, по той или иной причине в составе конвоя находились и серийные подводные лодки меньшего водоизмещения, прошедшие модернизацию на заводах Германии. Например, неплохо было бы познакомиться с вахтенными журналами подлодок U-34 (VII-A серии), U-239 (VII-C серии), U-547 и U-804 (IX-C/40), которые в свое время побывали в Южной Атлантике. Не удивительно, если мы найдем здесь записи и о походах этих субмарин в Карское море или море Лаптевых.

4. ОСНОВА АРКТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НАЦИСТОВ

О роли, отведенной экипажам германских субмарин в создаваемой командованием Кригсмарине арктической «системе», как и о большинстве подобных, хорошо охраняемых секретов Третьего рейха, известно мало. Нам остается только собрать все, что появилось в послевоенные годы на страницах открытой печати, и представить читателям этой книги в короткой справке.

Известно, что с июля по октябрь 1943 года в Карском море действовало до тринадцати подводных лодок из группы «Викинг». Рассмотрим внимательно районы обнаружения их радиопередач, выявленные в те дни радиоразведчиками Северного флота по почерку немецких радистов.

13 августа один из «викингов» вышел в радиоэфир у Белушьей губы, а 18 августа — у острова Крестовый (Новая Земля). Через неделю, 26 августа, он «засветился» у шхер Минина. Утром 28 августа с неизвестной целью он вышел в радиоэфир недалеко от мыса Крашенинникова (восточный берег пролива Маточкин Шар).

Другая фашистская субмарина 22 августа вышла в радиоэфир... также у мыса Крашенинникова. За август она полностью обогнула оба новоземельских острова, при этом — побывала у залива Благополучия. Вот эти знания и сподвигли на внимательное изучение основы арктической «системы» нацистов — деятельности их боевых подводок, из которых по аналогии с «серыми волками» лишь часть можно смело назвать «полярными или арктическими волками». Другую ее часть, выполнявшую свои, известные только их командирам задачи, можно также смело назвать «конвойными лодками». Правда, до сих пор грань, разнящая эти подводные корабли, в открытой печати отсутствовала. Данные строки могут вызвать сомнения отдельных оппонентов, но считать все фашистские субмарины, которые действовали у наших заполярных берегов, лишь боевыми кораблями стало бы еще большим заблуждением. Но судите сами!

Хорошо известно, что летом 1943 года в Карском море в составе группы «Викинг», состоявшей из подлодок 13-й флотилии, действовала U-354 под командованием капитен-лейтенанта Карла Хейнца Хербшлеба. Именно на ее борту находилась специальная группа радиоразведки (прототип будущих корабельных групп ОСНАЗ) и специальная аппаратура для прослушивания радиопереговоров советских судов, идущих по Северному морскому пути. Для патрулирования этому «викингу» был определен район между островом Диксон и опушкой архипелага Норденшельда.

На острове Вардропер (восточная часть Карского моря) экипажем неизвестной фашистской подлодки (возможно, U-354. — *Авт.*) был подготовлен наблюдательный пункт. Сверху он был укрыт маскировочной сетью в цвет летней тундры (таким его нашли после войны моряки советского судна «Исследователь». — *Авт.*). Скорее всего, нацисты пользовались им летом-осенью 1942 или 1943 годов. Именно на этом наблюдательном пункте была установлена радиостанция для передачи целеуказаний, с помощью которой радиоразведчики Кригсмарине наводили остальных «викингов» на проходящие по Севморпути конвои. В какой-то мере эта находка объясняет неожиданное, но счастливое окончание встречи с нацистской подлодкой советского гидрографического судна «Якутия» под командованием капитана А. Марышева. Она произошла 14 сентября 1942 года. Правда, по одним открытым данным, это произошло у острова Вардропер, по другим — у мыса Медуз (пролив Хмызникова, северная часть шхер Минина). В любом случае, пока фашисты сняли с острова своих наблюдателей, «Якутия» успела выскочить из пролива и укрыться под берегом.

Но что интересно! Летом следующего года мотобот «Мурманец» обнаружил у мыса Медуз работу уже двух немецких радиостанций (в режиме «радиотелефон»). Так как подобная работа радиостанций у всех моряков мира считалась наиболее скрытной (ультракороткие волны обычно не распространяют-

ся более чем на тридцать морских миль от передатчика, а у побережья — и того меньше), то обнаружение радистом «Мурманца» переговоров между немецкой подлодкой и береговым постом или между двумя подлодками — это счастливый случай. Но этот же случай указывает и на то, что нацистские подводники, находясь в различных точках шхер Минина, не особо скрывали работу своих передатчиков.

Хотелось бы заметить, что район патрулирования все той же U-354 могли обнаружить береговые радиопеленгаторные посты. А далее — дело техники: стягивались на назначенные позиции и вступали в бой остальные «викинги», до того спокойно лежавшие на прибрежном мелководье материка под прикрытием маскировочных сетей. Ведь они могли принять сигнал боевого управления, даже находясь на глубине до двадцати метров.

Совсем не случайно в норвежском городе Вадсё была создана сильная база противолодочной обороны и здесь же находился мощный береговой передающий радиоцентр.

Для исключения любой утечки информации при передаче радиокоманд подводники гросс-адмирала Деница использовали карты с координатными сетками, разбитыми на прямоугольники. Позиции ожидания указывались ссылками не на географические долготы и широты, а соответствующими прямоугольниками с буквенно-цифровым обозначением (предположим, АВ 1234). При этом центр района был нанесен при помощи пеленга и дистанции, проложенных от определенного пункта (допустим, от пункта «Синий» или «Оранжевый»), чье точное положение указывалось в письменном распоряжении, полученном командиром подлодки непосредственно перед выходом в море. Получается, задача экипажа капитен-лейтенанта Хербшлеба — отыскать вражеское судно. И что интересно! Скорее всего — не простая задача, а главная.

Боевой путь лодки U-354, совершившей под командованием капитен-лейтенанта Карла Хейнца Хербшлеба и обер-лейтенанта Ганса Юргена Штамера одиннадцать походов и потопив-

шей при этом лишь три вражеских корабля или судна, прямо указывает либо на слабую подготовку экипажа, либо на то, что перед экипажем стояли далеко не «охотничьи» задачи. Ведь до 24 августа 1944 года, когда этот корабль погиб под глубинными бомбами британских шлюпов к северо-востоку от мыса Нордкап, он почти восемнадцать месяцев находился в районах Северного Ледовитого океана и Северной Атлантики.

О значимости фашистских субмарин в создаваемой арктической «системе» говорит следующий факт. Первая подводная флотилия, символом которой стал белый медведь, уютно устроившийся на рубке подлодки, была сформирована в мае 1942 года и, как 11-я флотилия, базировалась на норвежский порт Берген. Ее субмарины сразу приступили к боевым действиям против атлантических конвоев, которые через Северную Атлантику везли грузы в Мурманск и Архангельск. Часть этих подлодок была задействована для проверки состояния льда, а также для оборудования метеорологических станций на отдаленных островах в Арктике. При этом за все годы войны только в составе двух-трех подводных флотилий Кригсмарине действовали чуть больше ста подлодок, а в составе Бергенской флотилии — 189 субмарин. Но и это был еще не предел. Подводная группировка Кригсмарине в северных базах Норвегии, начиная с середины Второй мировой войны, непрерывно росла. Через год, но уже севернее Бергена — в Тронхейме, была сформирована 13-я флотилия подлодок, которая на рубки своих кораблей получила черную ладью викингов на белом кресте. Часть, из более чем полусотни ее подлодок нередко базировались даже дальше на севере — в Нарвике или Хаммерфесте и далее в Киркенесе. И не только для того, чтобы вывести их из зоны досягаемости большинства британских самолетов, но еще и для того, чтобы сократить им дорогу вокруг Новой Земли. И это оказалось не предел.

По мере потери баз на Атлантике гросс-адмирал Дениц был вынужден переводить все больше своих «серых волков» на Север для борьбы с советским судоходством в арктических морях.

Тем более что этому способствовал, тот факт, что английские правящие круги и Королевское Адмиралтейство продолжали тормозить доставку военных материалов по ленд-лизу через Атлантику. А в 1943 году они просто прекратили отправку конвоев в Советский Союз практически на девять месяцев. Поэтому у Деница появилась реальная возможность силы, изначально выделенные для борьбы с атлантическими конвоями, направить против наших внутренних коммуникаций.

Известно, что с августа по сентябрь 1943 года в Карском море нацистские субмарины были обнаружены нашими наблюдателями более восьмидесяти раз. Правда, успехи немцев в Арктике были не столь значительны, как в Атлантике. И все же это были для нас значительные потери. Ведь по Севморпути везли грузы, остро необходимые нашей оборонной промышленности. Например, именно с таким грузом (американское оборудование для «Нордвикстроя». — *Авт.*) у островов Мона был потоплен транспорт «Диксон» в начале сентября 1943 года. За ним в Енисейском заливе, по одним данным, подорвался на mine, по другим — был торпедирован транспорт «Тбилиси». Но самый большой урон они нанесли нашему арктическому конвою ВА-18, четыре транспорта которого везли импортные грузы и оборудование для Севморпути и Норильского горнометаллургического комбината. Сегодня нам сложно оценить деятельность командования Северного отряда и Беломорской военной флотилии, на которые была возложена ответственность за безопасность перехода Во-первых, свидетелей тех дней рке нет, а во-вторых — мы до сих пор не знаем всех подробностей проводки этого конвоя.

Изначально для охраны конвоя ВА-18 на участке пролив Вилькицкого—остров Диксон выделялись пять боевых кораблей: минный заградитель «Мурман» и четыре тральщика типа РТ (вооруженные рыболовецкие траулеры. — *Авт.*). Однако от острова Самуила, где происходило формирование конвоя, транспорты вышли под охраной только минзага и двух тральщиков (Т-886 и Т-909). Два других тральщика должны были усилить

конвой лишь у острова Русский. В зону подводной опасности суда конвоя пришли в условиях сильного шторма, из-за чего скорость движения пришлось снизить до пяти узлов. Более того, немецкие командиры «викингов» успешно использовали фактор отсутствия на наших тральщиках средств гидроакустики и их тихоходность. В результате нескольких одновременных атак «викинги» потопили два советских транспорта («Архангельск» — под командованием капитана Г. Ермилова и «Сергей Киров» — под командованием капитана А. Литвиненко) и тральщик охранения Т-896, под командованием капитан-лейтенанта В. Голубца. Очевидцы отметили, что «волчья стая» начала атаки конвоя в районе к северо-западу от острова Нансена и оставила его в покое только после захода наших судов на рейд Диксона. При этом ее не остановило, что для прикрытия ВА-18 прилетели гидросамолет ГСТ и два ближних гидросамолета-разведчика МБР-2, а также — что к конвою присоединились еще два советских тральщика. Напряженность боя была столь высока, что теплоход «А. Андреев», опасаясь новых атак, развил полный ход и укрылся в шхерах Минина у острова Круглый. Только 3 октября его удалось отыскать здесь и под конвоем тральщиков привести на Диксон.

Не стало проще нашим морякам и полярникам и с началом навигации 1944 года.

На этот раз в Карское море пришла группа немецких подлодок «Грейф», которые были оборудованы шнорхелями (специальным устройством для плавания подлодки под дизелем на перископной глубине), которые сразу же повысили скрытность плавания «полярных волков». При этом нацисты чувствовали себя в практически безлюдных арктических районах вполне уверенно.

Например, 10 августа немецкая субмарина открыто вошла в бухту Полюнья (восточнее Диксона). Между прочим, появление здесь «полярного волка» и сегодня вызывает особый интерес. В ста метрах от сохранившейся здесь небольшой промышленной избы при отливе обнажаются странные металлические

баки, весьма похожие на чьи-то топливные цистерны. Уж не для пополнения ли запаса дизтоплива приходила сюда фашистская субмарина? Тем более что с ее борта была спущена шлюпка, возвращение которой немецкие подводники ждали больше часа.

Через два дня, 12 августа, еще одна нацистская подлодка, и вновь, не таясь, появилась у вышеупомянутого острова Вардропер. А той же ночью U-365 разгромила полярный конвой БД-5, шедший из Архангельска на Диксон с грузами для полярныхстроек и станций, семьями зимовщиков и летчиками Карской авиабазы. В те часы, когда конвой, игнорируя требования противолодочной обороны, следовал прямым курсом, в районе правого борта транспорта «Марина Раскова» под командованием капитана В. Демидова, раздался сильный взрыв. Посчитав, что транспорт подорвался на mine, командир конвоя, он же командир бригады траления ОВР главной базы СФ, капитан 1-го ранга А. Шмелев приказал тральщикам Т-116 и Т-118 подойти к его борту и приступить к спасению людей, среди которых были женщины и дети. Однако через пять минут после подхода Т-118 (командир — капитан-лейтенант С. Купцов) к борту подорванного транспорта такой же сильный взрыв произошел и у борта флагманского тральщика. Поднятый на борт тральщика Т-114 командир конвоя решил, что и Т-118 подорвался на mine, приказал капитан-лейтенанту И. Панасюку (командир Т-114. — *Авт.*) стать на якорь у поврежденного транспорта и продолжить спасение людей. При этом каких-либо мер для противолодочного охранения района принято не было. А через три часа, на этот раз уже у борта Т-114, произошёл новый взрыв, от которого советский тральщик сразу же затонул. Еще через два часа «Марина Раскова» после нового попадания торпеды быстро затонула. Две нацистские подлодки, всплыв в надводное положение, не стали уничтожать шлюпки и катера с потопленных советских кораблей и транспорта, а ушли из района атаки.

Правильно оценив, что в столь далеких от основных баз районах советской Арктики германские подводные лодки всю летнюю навигацию вряд ли могут действовать автономно, командование Северного флота приступило к поиску тайных баз, где немецкие моряки пополняли запасы и имели хотя бы краткосрочный отдых. Флотские разведчики быстро «очертили» области, где чаще всего обнаруживались вражеские подлодки, и штабы Беломорской, Карской и Новоземельских военно-морских баз приступили к подготовке поисковых операций. Вся сложность их работы заключалась в том, что на Беломорскую и Новоземельскую ВМБ был возложен зимний завоз продуктов и топлива в Арктику. А на Карскую ВМБ — еще и обеспечение безопасного прохождения встречных конвоев (ДВ-2 и ВД-1).

В конвое, идущем от острова Диксона к проливу Вилькицкого, шло три транспорта с особо ценным грузом для наших союзников, а с востока на Диксон шел единственный за всю навигацию конвой с грузами из США. Именно в эти дни североморская разведка обратила самое пристальное внимание на острова: архипелага Земля Франца-Иосифа и шхер Минина, Белый, Уединения и Мона, а также — на восточное побережье Новой Земли. При этом маршрут встречных конвоев был проложен таким образом, чтобы как можно дальше обогнуть шхеры Минина и острова Мона. К сожалению, это действительно правильное решение, было все же омрачено потерей сразу двух боевых советских кораблей и гибелью более полусотни отважных североморцев (об их подвиге будет подробно рассказано ниже).

Но что интересно! Летом и осенью 1944 года германские подводники в нашей Арктике вели себя чрезвычайно нагло. Почему? Ответы стоит поискать именно на удаленных арктических островах. Ярким примером тому может служить захват фашистским десантом в сентябре 1944 года полярной станции на мысе Стерлегова (полуостров Михайлова, район шхер Ми-

нина). Этот десант, как всегда утверждали советские историки, был высажен с трех немецких подлодок для захвата личного состава одноименной полярной станции, то есть фактически метеорологического «языка». Однако стоит обратить особое внимание, что соседняя бухта Ложных огней да и собственно мыс находятся непосредственно возле района, где советские транспортные суда, идущие по Севморпути, как бы прижимаются к матерiku. При создании на мысе Стерлегова наблюдательного пункта нацистов в совокупности с постами на близлежащих островах, вне зависимости от погодных условий можно было легко держать под контролем всю полосу движения наших арктических конвоев. И хотя очень сложно поверить в реалистичность такого расчета — на Диксоне располагались боевые советские корабли КарВМБ, а в полусотне километров (непосредственно на полуострове Михайлова) находился советский береговой пост наблюдения, немецкие десантники все же захватили полярную станцию. Правда, всего лишь на сутки-двое. А ведь это было перед окончанием летней навигации. И командир фашистской группы, который только что убедился, что проход любых судов через пролив Вилькицкого невозможен, должен был это понимать. И все же пошел на откровенную авантюру.

Возможно, он имел некую информацию о первом подобном опыте моряков еще кайзеровского флота, полученном в годы Первой мировой войны. Сегодня нам хорошо известны истории создания таких постов (естественно, с меньшими техническими возможностями) экипажами вспомогательных крейсеров «Принц Эйтель Фридрих» на острове Пасхи (декабрь 1914 года) и «Вольф» — на индонезийском острове Вагео (август 1917 года). Благодаря этим постам ни один вражеский корабль не мог незаметно пройти мимо кайзеровских охотников, так как они успевали своевременно запустить свои машины и быстро догнать ничего не подозревающую жертву. Сейчас же технические возможности двигательных установок нацистских

кораблей значительно превосходили своих «прародителей». И все же захват полярной станции «Мыс Стерлегова» больше смахивает на авантюру. Разве что в попытке хоть как-то компенсировать неудачу похода в море Лаптевых? Время покажет.

Меж тем полярное лето заканчивалось, приближался ледостав. Советское командование не могло обеспечить безопасность переходов советских судов в Арктике только организационными мероприятиями. Ведь на удаленных полярных станциях ждали зимнего завоза и новой смены зимовщиков. Поэтому командирам и штабам Новоземельской ВМБ и КарВМБ пришлось искать варианты, позволявшие совместить завоз необходимых запасов продовольствия и топлива с поиском тайных убежищ подводного врага.

Первым в снабженческо-поисковый поход 17 сентября 1944 года вышел тральщик Т-907 (командир — старший лейтенант П. Качук). Тральщику была поставлена главная задача — доставить для полярников на острове Уединения продовольствие, топливо, два артиллерийских орудия и боезапас к ним. Сопутствующая задача — сбор разведывательной информации об обнаружении здесь признаков или следов присутствия германских субмарин. Одновременно сторожевой корабль «С. Дежнев» (командир — капитан-лейтенант А. Гибулянов) и тральщик Т-908 вышли в восточную часть Карского моря: к Байдарацкой губе и к острову Белый. А специальный отряд, состоявший из минного заградителя «Мурман» (командир — капитан 3-го ранга И. Дугладзе) и тральщика Т-116 (капитан-лейтенант — В. Бабанов) — к архипелагу Земля Франца-Иосифа. Этой корабельной группе удалось успешно дойти только до кромки неподвижных льдов, отстоявшей в пятидесяти милях от бухты Тихая. Дальше тральщик остался у ледовой кромки, а «Мурману» в одиночку пришлось идти сквозь «новорожденные» двадцатисантиметровые льды. При этом разглядывать окружающие скалы советским морякам было просто некогда.

Затем последовала изнуряющая двухсуточная разгрузка ста тонн угля и семидесяти тонн иных грузов на лед у полярной станции. А далее — нелегкий обратный путь сквозь лед и непростой переход к мысу Желания, где их ждала очередная тяжелая разгрузка различных грузов для полярников да еще и артиллерийских орудий. А затем — поход вдоль восточных берегов Новой Земли до мыса Выходной (восточный вход в пролив Маточкин Шар).

Примерно столь же тяжелыми были и комбинированные походы всех других боевых кораблей. Не удивительно, что североморцам, в основном, не удалось отыскать какие-либо признаки присутствия здесь фашистов. И только капитан-лейтенант В. Бабанов ждал успех. Правда, по совершенно неясной причине вся информация о необычной находке на острове Земля Александры исчезла в архивной «пыли». И только спустя полвека, уже после смерти Бабанова, его близкие друзья рассказали подробно о том, что увидел здесь северомолец. Но — обо все по порядку!

5. СЕКРЕТЫ ЗЕМЛИ АЛЕКСАНДРЫ

Самой известной из всех секретных баз нацистов в советском секторе Арктики считается тайный опорный пункт метеоэкспедиции «Кладоискатель*». Он существовал в 1943—1944 годах (имеются данные, что склады-базы советские летчики наблюдали еще в 1942 году) на самом западном острове архипелага Земля Франца-Иосифа — острове Земля Александры. Метеорологический отряд под руководством лейтенанта А. Макуса и научного руководителя В. Дресса был доставлен на остров из Тромсё на борту парохода «Кединген». Часть снаряжения отряда была доставлена на самолете. Экспедиция начала свою работу 15 октября 1943 года. Весной-летом следующего года личный состав отравился медвежьим мясом, и немец-

кие полярники в спешном порядке были эвакуированы на самолете.

Впервые об этой секретной базе нашим историкам удалось узнать в сентябре 1951 года, когда сооружения «кладоискателей» были случайно обнаружены советской изыскательской партией под руководством Топоркова из «Арктикпроекта».

И этот феномен даже сегодня сложно объяснить. Ведь впервые фашистский самолет типа Do-215, круживший над архипелагом, был замечен советскими летчиками Полярной авиации в марте 1941 года. Во время войны наши полярники наблюдали здесь признаки явного присутствия нацистов. А экипаж Ильи Мазурука — еще и работу неизвестной радиостанции, красные ракеты, чужой склад продовольствия, закрытый металлической сеткой от медведей. И все же лишь 12 сентября 1951 года, когда в пролив Кембриджа, разделяющий острова Земля Георга и Земля Александры, пришел ледокольный пароход «Семен Дежнев», советские специалисты осмотрели остров. Здесь, недалеко от края восточного ледника, в точке с координатами 80 градусов 50 минут северной широты и 47 градусов 04 минуты восточной долготы, была найдена фашистская метеостанция: пять блиндажей примерно на три десятка человек, метеоплощадка и антенная радиомачта. Метеостанция находилась в полукилометре от берега, на высоте тридцать метров над уровнем моря и была незаметна с берега.

Жилой бревенчатый бункер состоял из семи комнат аппаратной, спальни, столовой, кухни, кладовых. На четверть сооружение было зарыто в грунт, а его верхняя часть в целях маскировки была выкрашена белой масляной краской. Жилой бункер окружали окопы с пулеметными гнездами, в которых были найдены два ротных миномета, несколько ручных пулеметов, большое количество боезапаса и мощная радиостанция. В солдатском блиндаже были брошены секретные уставы и журналы метеорологических наблюдений. Неподалеку на прибрежной осушке лежала небольшая моторная лодка, а в пяти километрах от нее под тентом была брошена компакт-

ная, но мощная радиостанция, антенная стойка которой представляла легко убирающееся подобие колодезного журавля.

Позже удалось узнать, что на подходах к метеостанции было выставлено минное заграждение из дюжины мин гальванического действия с централизованной системой управления.

По всему было видно, что тайная база была покинута с большой поспешностью. При этом склад продовольствия и важные механизмы базы не были уничтожены. После знакомства с брошенными документами было установлено, что советские гидрологи нашли базу военно-морской метеорологической и пеленгаторной службы Кригсмарине № 24, созданную германской метеорологической экспедицией «Кладоискатель». Эти же бумаги позволили установить, почему она была поспешно брошена.

Метеобаза успешно действовала до конца мая 1944 года. Когда на мыс Нимрод ушла очередная группа наблюдателей, после удачной охоты оставшиеся в основном лагере полярники отравились медвежьим мясом и заболели трихинеллезом. Но лишь через месяц, когда группа с Нимрода вернулась назад, в Тромсё узнали о происшествии.

На помощь заболевшим немецким полярникам с норвежской авиабазы Банак прибыл самолет FW-200 «Курьер» (3-й отряд 1-й авиагруппы 40-й бомбардировочной эскадры), с которого на парашютах была десантирована медицинская бригада и сброшено медимущество. По неизвестной причине «Курьер» почти шесть часов кружил над территорией метеостанции, но так и не смог приземлиться. Возможно, это связано с каким-то летным происшествием, так как на ближайшей береговой косе советскими полярниками было найдено колесо шасси самолета типа «Кондор» («Курьер»). Эвакуация экспедиции состоялась только 7 июля 1944 года, когда гидросамолет BV-138 все же вывез всех «кладоискателей».

Уже после войны удалось узнать, что в конце летней навигации 1944 года в пролив Кембриджа пришла U-387 (командир — обер-лейтенант Рудольф Бухлер). Она сняла здесь все наи-

более ценное оборудование и метеоаппаратуру и 9 октября доставила их в Нарвик. Затем снова вышла в море и сняла метеооборудование экспедиций, работавших на берегу новоземельского залива Иностранцева и на острове Медвежий (скорее всего, со станций, которые закончили свою деятельность. — *Авт.*).

После посещения острова изыскателями Топоркова недалеко от взлетно-посадочной полосы немецкого аэродрома, куда так и не смог приземлиться фашистский «Курьер», советские военные строители соорудили аэродром для полярной авиации (прямо на полуострове Полярных летчиков).

По непонятным причинам он был построен в стороне от взлетной полосы базы № 24, которую немцы эксплуатировали на протяжении четырех лет. При этом советские пилоты и аэродромная служба долгие годы мучались с поддержанием в надлежащем состоянии новой взлетно-посадочной полосы, стараясь не замечать, что немецкая ВПП летом просыхала самой первой на острове, а зимой требовала минимальных усилий на свое обслуживание, так как она насквозь продувалась арктическими ветрами со всех направлений. И что особо интересно!

Никто из советских людей — ни топографы, ни строители и ни летчики — никогда не упомянули о самой главной находке на Земле Александры, то есть о подкальной стоянке фашистских субмарин. Именно ее первым из североморцев и увидел собственными глазами командир тральщика Т-116, капитан-лейтенант В. Бабанов. Стоит особо отметить, что он нашел ее через две недели после потопления нацистской подлодки U-362. И данное уточнение совсем не случайно!

Дело в том, что, скорее всего, экипажу Т-116 у островов Мона удалось потопить одну из подлодок-«призраков», которые возили в Лиинахамари некий сыпучий груз из бухты Бирули (Берег Харитона Лаптева). Об этой неприметной бухте на советском арктическом побережье еще будет рассказано подробнее.

Но, что интересно, в районе, где была потоплена фашистская субмарина, североморцы выловили некие документы, ко-

которые как раз и указали точное место секретной базы фашистов на Земле Александры. Не удивительно, что через две недели капитан-лейтенанта В. Бабанова ждал здесь рискованный, но законный успех. Только почему об этом так и не узнали наши историки? Или пограничники, которые столько лет несут службу на заставе в недалекой бухте Нагурского?

К сожалению, командир 116-го тральщика не оставил письменных воспоминаний, но, к нашей удаче, его рассказ все же дошел до нашего времени. Чтобы смоделировать, что увидел на Земле Александры капитан-лейтенант Бабанов, и показать это вам, возьмем за основу внешний и внутренний виды подводных «гаражей»* во французских и норвежских портах. Конечно, при этом учтем, что размеры островного убежища для фашистских подлодок были значительно меньше «гаражей», сооруженных на материке.

До начала Второй мировой войны подводные лодки чаще всего стояли, пришвартованными рядом с плавбазой своей флотилии или прямо у причала своей базы. Однако постоянное присутствие очевидной опасности воздушного нападения заставило гросс-адмирала Редера задуматься о создании специальных укрытий — бетонных бункеров на германских военно-морских базах в Гельголанде, Гамбурге и Киле. За основу были взяты бетонные бункеры в бельгийском порту Брюгге, которые успешно защищали и обеспечивали базирование подлодок в Первую мировую войну. Не менее успешно они выполняли свое предназначение и с началом Второй мировой войны. Летом 1940 года, после падения Норвегии, Франции и стран Бенилюкс, в их портах было сооружено довольно много подобных боевых баз, а затем — такое же строительство началось на удаленных островах и архипелагах. Часто немцы просто повторно занимали прежние подводные базы, как, например, все в том же Брюгге. В короткое время массивные бетонные бункеры были сооружены в Норвегии (в портах Берген и

Тронхейм) и во Франции (в портах Брест, Лорьян, Сен-Назер, Ла-Паллис и Бордо).

Защищенные бункеры Бреста, где автору данной книги удалось побывать лично, когда-то представляли самое настоящее строительное чудо, а сегодня поражают своими размерами и устройством. Они имеют пятнадцать боксов, где могли свободно разместиться по две—четыре подводные лодки, проходящие различные стадии подготовки к плаванию. Между собой «гаражи» разделены железобетонными стенами многометровой толщины, а сверху — укрыты восьмиметровыми усиленными перекрытиями. Даже при прямом попадании в такое перекрытие авиационные бомбы (в том числе — и английские пятитонные «Толлбои») не могли их пробить. Со стороны моря каждый бокс надежно защищали мощные стальные щиты-затворы.

Под скалой, к которой примыкал бункер, находились склады со всевозможными запасами (топлива, продовольствия, вооружения, вещевого имущества), основные и резервные электрогенераторы, насосные станции, системы вентиляции и отопления. Для подвоза тяжелого оборудования и торпед со складов и хранилищ прямо к причалам подводных лодок был проложен узкоколейный железнодорожный путь. Здесь же, под скалой, находились достаточно комфортабельные жилые и учебные помещения для отдыха и учебы подводных экипажей. Строительство бункеров для подводных лодок было возложено на полувоенную «Организацию Тодта» («ОТ»)*. Ответственность за обеспечение оборонительных сооружений всем необходимым была возложена на строительное управление Кригсмарине.

На французском и норвежском побережье укрытия для подводных лодок никогда не сооружались как самостоятельные

* Так немецкие подводники часто называли укрытия своих подлодок.

* Государственное строительное управление создано в 1933 году Фрицем Тодтом. Занималось проектированием и строительством автомобильной и железнодорожной сети в Третьем рейхе. Кроме оборонительных сооружений Западного вала и бункеров для подлодок, эта организация построила «Волчье логово» — ставку Гитлера в Альпах.

объекты, а всегда были составной частью германской программы, предполагавшей создание системы оборонительных сооружений данного порта В долговременной программе предполагалось строительство таких же бункеров для торпедных катеров и тральщиков, а также — для защиты шлюзов, поскольку при их повреждении порт мог оказаться заблокированным. Известно, что на строительство бункера в Бресте ушло до пяти-сот тысяч кубометров бетона и до тридцати тысяч тонн стали. Но зато под их защитой нацистские подлодки готовились к выходу в море даже во время самых жесточайших бомбардировок английских и американских самолетов.

Интересно, что после окончания Второй мировой войны входы в некоторые из таких бункеров, например, бункер «Fink II» в Гамбурге, были подорваны саперами союзников, при этом то, что здесь остались германские подводные лодки, просто забыли. Но, это на континенте, а что нас может ожидать в Арктике?

На острове Земля Александры в отличие от французских бункеров фашистам не было необходимости опасаться «Толбоек», но и здесь они имели все для нормальной жизнедеятельности и подготовки к морским походам. Например — две хорошо замаскированные, но достаточно комфортабельные казармы, вместительные продовольственный и топливный склады, склад оружия для подводных лодок и даже небольшую ремонтную мастерскую. Все они были рядом — в «двух шагах» от причалов немецких субмарин. Здесь же были сооружены два подскальных пирса, один из которых был предназначен для погрузки минного и торпедного боезапаса, другой — для ремонтных работ и зарядки аккумуляторных батарей. Более того, уже в процессе подготовки книги выяснилось, что ремонтная мастерская была уж не такой небольшой — здесь же, в бухте Северная, гитлеровцы создали целый завод для ремонта тяжелых рейдеров.

Островная арктическая база полностью соответствовала всем требованиям, которые в свое время еще командующий подводными силами Кригсмарине контр-адмирал Карл Дениц

требовал от баз, находящихся за пределами Рейха. Она была способна:

1. Обеспечить приходящие подлодки топливом, продовольствием и пресной водой, а также — межпоходный отдых подводных экипажей.

2. Обеспечить спокойное проведение необходимого ремонта и межпоходовой эксплуатации оружия, вооружения и механизмов в береговых условиях.

3. Обеспечить надежную связь с командованием подводными силами в Норвегии, а также с остальными подлодками группы. Подчеркну, что точно такие же требования главный подводник Кригсмарине предъявлял и к базам на побережье Франции, которые летом 1940 года он проверил лично. Конечно, об этом мы узнали уже много позже.

Следующими советскими людьми, кто своими глазами увидел подскальную базу для «полярных волков» на Земле Александры, стал экипаж И. Мазурука. В начале 50-х годов один из его летчиков, приходивших осматривать немецкую взлетно-посадочную полосу, случайно наткнулся на вентиляционные шахты, уходящие внутрь скалы. Правда, он успел осмотреть лишь внешнюю часть грота и все, что находилось поблизости от здешнего входа, однако внутрь сооружения спуститься наш летчик не успел, так как начался прилив и вход в подскальную базу стал уходить под воду. Если судить по воспоминаниям В. Бабанова и И. Мазурука, вход в подскальную базу расположен где-то в районе между озером Пинегина и бухтой Дачная или недалеко от восточного ледника. Возможно, здесь речь идет о нескольких входных гротах. Заканчивая рассказ о самой настоящей тыловой базе Кригсмарине, созданной для «полярных волков» Деница, хотелось бы особо отметить несколько весьма интересных для военных историков фактов, которые, как вы понимаете, могли увидеть и пересказать лишь их очевидцы:

1. По соседству со входными знаками бухты Северная в скалу вмурованы мощные швартовые кольца, которые внешне

похожи на такие же кольца, вмурованные в 1940 году в скалу в губе Большая Западная Лица («Базис Норд»).

2. Именно в этот район в 1970-е годы и летом 2000 года приходили неопознанные атомные подводные лодки, первая (скорее всего, американская или английская. — *Авт.*) некоторое время находилась в надводном положении, а ее офицеры, высыпав на палубу, что-то рассматривали на нашем берегу в бинокли. Во втором случае — подробное изучение скал «некто» проводил через перископ.

3. Во время полетов на вертолете над Землей Александры примерно в этом же районе участники полета рассмотрели подо льдом полуострова Полярников огромный темный квадрат.

4. Завод для ремонта фашистских рейдеров до сих пор остается никем не осмотренным.

Сейчас, по прошествии более чем 65 лет со дня окончания войны, североморцев и полярников, увидевших все немецкие сооружения на Земле Александры, с каждым годом становится все меньше. А находящиеся здесь российские пограничники по неизвестной причине к полуострову Полярников не идут. Еще одним тайным пунктом присутствия нацистских «исследователей» на Земле Франца-Иосифа сегодня можно рассматривать вместительные сооружения, а скорее, склады на островах Рудольфа и Нордбрук, которые издали неоднократно видели советские полярные моряки. Однако что это за сооружения — до сих пор остается тайной. Меж тем ответить на вопросы, возникающие при чтении этих строк, сегодня еще может хорошо подготовленная экспедиция. Быть может, она позволит раскрыть все загадки «волчьих» топливных баз и продовольственных депо в нашей Арктике? Но сможем ли мы получить ответы на них или хотя бы узнать, что скрывается под скалами Земли Александры лет через десять? Скорее всего — уже нет. А ведь они скрывают еще очень много тайн.

6. «ВОЛЧЬИ» ТОПЛИВНЫЕ БАЗЫ И ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ ДЕПО — ЗАГАДКИ НАШЕЙ АРКТИКИ

Ясно, что командование Северного флота и Беломорской флотилии не напрасно беспокоилось о том, что для длительной деятельности на наших арктических коммуникациях фашистские субмарины где-то рядом должны были пополнять запасы топлива и продовольствия, а их экипажи — получать хотя бы небольшой отдых на берегу. Это же могло быть нужным и для экипажей германских воздушных разведчиков. И были правы.

С 5 по 20 августа 1943 года экипажем подводной лодки U-255 на северо-восточном берегу архипелага Новая Земля был создан пункт заправки гидросамолетов-разведчиков BV-138 (в 60 километрах от мыса Желания, взлетная полоса на мысе Константина). Замысел создания такого заврабочного пункта был прост по своему содержанию, но оказался сложен в исполнении.

С помощью корабля Кригсмарине, реже — самолетов люфтваффе в укромную и безлюдную бухту доставлялись небольшая группа обеспечения и плавемкости или бочки с авиационным топливом. Здесь бочки складировались. В назначенное время в бухте садился немецкий гидросамолет и, стоя на якоре, ожидал прибытия к борту резиновой шлюпки, буксировавшей к нему топливные емкости. После ее швартовки топливо с помощью специального насоса перекачивалось в баки прилетевшего гидросамолета. На перекачку одной бочки бензина или керосина требовалось приблизительно десять минут, а на заполнение всех баков — в среднем шесть часов. Сложности заправки даже одного гидросамолета заключались в том, что и при самой хорошей организации перекачки крылатая машина оставалась «привязанной» к району маневренного пункта — не менее чем на десять часов. Вот почему столь нужное для самолетов люфтваффе в Арктике обеспечение топливом из-за низкой динами-

ки работы стало настоящим «камнем на шее» у немецких летчиков. Но все же существовало и было хоть каким-то решением топливной проблемы.

Решение еще одной проблемы было найдено благодаря... обычному плавнику*.

Заброска метеогруппы или группы радиоразведки в в Арктику была всегда тесно связана с обеспечением их выживания в ее суровых природных условиях. На архипелаги и острова Северной Атлантики немецкие суда, доставлявшие группу, обычно обязательно везли два-три небольших домика в разобранном виде. В районы советской Арктики в зависимости от времени заброски обычно доставлялся лишь один жилой домик. Домики-склады обычно сооружались из найденного поблизости прибрежного плавника. И помогли в том моряки с рейдера «Комет», которые внимательно изучали все участки Севморпути и фотографировали наиболее интересные из них, а также — все тот же Курт Крепш, который, как вы помните, после перехода на «Комете» поспешно вернулся в Германию. Судя по всему, вместе с командиром перехода на «Комете» капитен цур зее Робертом фон Эйссеном он подготовил весьма примечательный отчет о походе вдоль берегов Сибири. Ведь не случайно при чрезвычайно скромных результатах деятельности «Комета» в тихоокеанских водах фон Эйссену было присвоено воинское звание «контр-адмирал». И уж совсем не случайно для создания одной из самых крупных тайных баз (подобной «Базис Норд». — *Авт.*) нацисты выбрали именно шхеры Минина, расположенные между Пясинским заливом и полуостровом Михайлова. После войны на одной из крупнейших южной части шхер — на острове Подкова (по другим данным — на берегу ближайшего залива) были обнаружены пакгаузы с консервированным продовольствием

* Так называются скопления стволов различных пород, которые в разные годы были смыты за борт лесовозов или принесены течениями из различных районов побережья Карского моря.

германского производства. А ведь именно между Пясинским заливом и полуостровом Михайлова всегда находились обширные залежи плавника, благодаря которым сначала два наиболее крупных острова получили наименование — Плавниковые, а со временем — и все остальным шхерным островам было дано аналогичное название.

Правда, немцы могли присмотреть этот район и по иной причине: на ближайшем побережье полуострова Таймыр находятся залежи как энергетического, так и коксующего угля, цинка, железа, свинца и ртутно-мышьяковых соединений. Но это может лишь подкрепить мнение о необходимости создания тайной базы в советском глубоком тылу, но — никак не опровергнуть.

Не забыли нацисты и о Береге Харитона Лаптева. Здесь на берегу бухты Волчья (архипелаг Норденшельда) в 1946—1947 годах было обнаружено еще одно продовольственное депо гитлеровцев с большим количеством норвежских и датских консервированных продуктов и растительного масла и даже... склад осветительных ракет «Nicolaus». Более того, на островах Мона сразу же после войны было обнаружено место для отстоя немецких подлодок с большим количеством пустых банок из-под различных консервов и пустых бутылок из-под «Hermann Meyer, Berlin» и датского брусничного сиропа.

Но самые интересные находки были сделаны на близлежащем побережье материка. Некоторые ветераны-полярники вспомнили, что севернее бухты Эклипс после войны была обнаружена лежащая на берегу фашистская подлодка. Что это был за подводный корабль? Почему он остался на берегу, а экипаж **его** бросил? Пока — загадка. Конечно, проще было бы предположить, что это одна из наших подводных лодок проекта 613, которая после войны в составе одной из ЭОН переводилась по Севморпути на Дальний Восток и по неизвестной причине была здесь брошена. Но, хотелось бы обратить внимание читателей, что именно у бухты Эклипс как бы специально собрались: бухта Слюдяная, озеро Слюдяное и река Слюдяная. А нет ли там

залежей слюды или алюмосиликатов, столь необходимых по меньшей мере для стекол манометров германских паровозов и кораблей? Если это предположение верно, то брошенная подлодка, скорее всего, — одна из исчезнувших «конвойных» субмарин, о которых уже было рассказано выше. Но не только для «технических» или «промышленных» нужд создавали воспитанники «папаши Деница» секретные базы в советской Арктике.

То, что экипаж любой подводной лодки, находящейся в длительном плавании в стесненных условиях прочного корпуса, да еще — в отрыве от основного пункта базирования, через какое-то время нуждается пусть даже и в краткосрочном отдыхе от непредсказуемой погоды Заполярья, ни у кого не вызывает сомнения. Кроме того, техника и вооружение самой подводной лодки, как бы качественно они ни были подготовлены к выходу в море, однажды начинают давать «сбои». В этом случае им обязательно необходимо внимание со стороны ремонтников, и самое лучшее — в условиях стоянки у берегового пирса или хотя бы береговой отмели. Проще говоря — в так называемых районах ожидания. Для тайного ремонтного пункта нацистских подлодок были выбраны самые безлюдные места нашей Арктики: вышеупомянутые бухта Волчья и Ледяная гавань, берег островов Мона и Вардропер, а также — бухта Слободская (у восточного берега в Енисейского залива). А с 1944 года — еще и остров Столб в дельте реки Лены или остров Капля в архипелаге Северная Земля.

Причем нацисты не особо беспокоились за скрытность своей деятельности. Так, рыбаки и промышленники в бухте Слободской с 5 по 10 сентября 1943 года наблюдали фашистскую подводную лодку, которая ежедневно перед наступлением темноты приходила в бухту, а с восходом солнца — уходила в море. Примерно в эти же дни рыбаки на мысе Песчаный (южный берег Енисейского залива) несколько дней наблюдали вблизи берега другую подлодку, которая не скрывала имперского флага на флагштоке. Лишь при попытках рыбаков на байдарке приблизиться к субмарине немцы быстро отходили в море. Прав-

да, через час-два вновь возвращались на место стоянки. В дневное время обе немецкие подлодки лежали на мелководье, укрытые маскировочными сетями. А если появление поблизости советских самолетов заставляло их на поверхности, то субмарины немедленно ложились на грунт. Скорее всего, фашисты имели где-то на берегу вынесенный наблюдательный пункт, который позволял заблаговременно обнаруживать приближение наших самолетов. Возможно, у них были пусть и самые примитивные радары-обнаружители, а проще поисковый приемник типа FuM061 или FuMB1 «Метоко». Это предположение основывается на том, что даже при самой высокой организации службы наблюдения и отработке подводного экипажа по команде «Срочное погружение» (на ее исполнение уходило до одной минуты), чтобы субмарина успела укрыться под водой, необходимо заметить самолет противника на дистанции не менее чем в шесть-семь километров.

При этом хотелось бы заметить, что такие действия немецких подводников вызывают откровенное удивление Любой человек, который хоть как-то мог быть связан с разведкой, понимает, что потеря скрытности прямо ведет к срыву поставленной задачи, а то — и к гибели разведгруппы или разведывательного корабля. Здесь же германские подводники не уничтожили чрезмерно любопытных рыбаков, хотя имели такую возможность. Почему?

Либо у них была твердая уверенность, что жители зимовья не сообщат на Диксон или на ближайшую метеостанцию о незваных гостях, либо — такая же уверенность, что рыбаки не подозревают, что между Советским Союзом и Германией идет война

Конечно, корабли Северного флота искали секретные опорные пункты врага в арктических просторах, но, как показало время, эти поиски чаще всего не приносили положительных результатов.

Например, с 21 июля по 31 августа 1943 года вооруженный мотобот «Полярник» осмотрел заливы и бухты обоих берегов

южного и часть восточного побережья одного из островов Новой Земли и... ничего не нашел. В восточной части Карского моря эту же задачу выполнили корабли Северного отряда и гидрографические суда ГУ СМП, которых высылали после поступления сообщения рыбаков и охотников. Однако специальные поисковые партии, которые прочесывали названную местность, находили здесь лишь следы стоянок подводных «викингов» или «грифов».

Единственной реальной нашей находкой, правда, уже после окончания Великой Отечественной войны, стал секретный опорный пункт фашистов с большим запасом топлива для гидросамолетов и рейдеров или подлодок, который в 1975—1985 годы был случайно обнаружен вертолетчиками БАМа в дельте реки Лена. И сегодня история этой находки может стать классическим примером нашей государственной нераспорядительности, а также — предсказанием того, что увидят наши потомки через несколько десятилетий.

Первые признаки существования здесь тайной базы нацистов — бочка с соляркой или керосином, вынесенная на берег Неелова залива, была найдена местными жителями еще в 1963 году. Далее состоялось еще несколько подобных находок. Однако в наши дни, и в первую очередь из-за слабой теоретической подготовки в организации поисков, база нацистов в дельте Лены стала даже более призрачной, чем вышеупомянутый «конвой Гитлера». Правда, возможно, этому способствовала, как и в широко известном случае поисков золота с «Черного принца» на Черном же море, откровенная незаинтересованность в раскрытии тайны неких структур нашей государственной власти.

Летом 2007 года, найдя в Интернете рассказ о тайной базе нацистов в дельте реки Лена (правда, могли быть и иные источники. — *Авт.*), редакция телепередачи «Искатели» направила на берега сибирской реки поисковую экспедицию. Закономерным результатом этого, далеко «не копеечного» изыскания стали «сосредоточенное» движение съемочной группы вдоль реч-

ного побережья и последовавшее затем телевизионное заявление (естественно — совместно с местной администрацией. — *Авт.*), что никакой тайной фашистской базы здесь нет и быть не могло.

А ведь при серьезном подходе к такому поиску даже невооруженным глазом было видно, что данную базу надо было искать не просто на берегу реки, а на некоем ленском острове с высокой скалой. Обратившись к совершенно несекретной морской лоции моря Лаптевых, сразу же обнаруживаешь, что подобный остров в дельте Лены... всего один. И именуется он Столб. Все иные острова в дельте имеют ледово-песчаную основу и ежегодно (до новой зимы) медленно тают под воздействием солнечных лучей и теплого ленского течения. Таким образом, нашим «искателям» не стоило искать «черную кошку в темной комнате, где ее просто не было». Хотелось бы надеяться, что столь несерьезная подготовка к проведению поисковой экспедиции весьма и весьма вредна и в будущем не должна повторяться. Бессмысленно тратить значительные денежные средства на столь сомнительные экспедиции, даже если они принадлежали Первому телеканалу, забывая, что вынесенные на берег Неелова залива бочки с топливом были совершенно реальными, либо невнимательно читая полученную информацию.

Меж тем с базой в дельте Лены была связана одна из финальных «ледяных» тайн Третьего рейха.

Известно, что сюда шла германская подлодка 11-534 под командованием обер-лейтенанта Герберта Ноллау. Но по дороге она была потоплена в балтийских проливах и найдена только в 70-е годы. Когда датские аквалангисты проникли на погибшую субмарину, то выяснилось, что во время похода она должна была зайти в некую базу на побережье Норвегии, пересечь Баренцево и Карское моря, проливом Вилькицкого протиснуться в море Лаптевых и зайти в секретную базу на реке Лена. Здесь ей надлежало заправиться топливом, затем подняться к архипелагу Северная Земля, оставить на одном из островов некий специальный груз и вернуться в Киль. После возвращения из аркти-

ческого похода экипаж Ноллау должен был выйти в новый поход, на этот раз к берегам Аргентины, а возможно — и Антарктиды, для участия в специальной операции «Огненная Земля» (по одной из версий — доставка неких важных грузов или неких официальных лиц в секретные базы Южной Америки). Ниже и об этом еще будет рассказано более подробно.

И в XXI веке тайны топливных баз Кригсмарине и германских продовольственных депо в советской Арктике, как и тайна фашистского подводного соединения «призраков», так и остались закрытыми. Они до сих пор ждут своих первооткрывателей и исследователей. Конечно, многие секретные базы Кригсмарине, в том числе и в нашей Арктике, за прошедшие послевоенные десятилетия были уничтожены природой или расхищены местным населением, а многие «конвойные» подлодки — потоплены в боях. Но ведь большинство из них, так и оставшихся как бы единым целым, все же не найдены (вспомним находки на берегу бухты Эклипс или в дельте Лены).

Наконец-то пришло время рассказать читателям о собственном северном «крыле», некогда начинавшемся в немецком порту Киль.

7. ГДЕ ЗАКАНЧИВАЛСЯ СЕВЕРНЫЙ ПРОЛЕТ НАЦИСТСКОГО «МОСТА»?

Совсем не случайно северное крыло «рокадной дороги» Арктика—Антарктида до сих пор осталось безымянным. Во многом этому способствовала плотная завеса секретности, всегда висевшая над любой информацией из районов Северного морского пути. В лучшем случае, мы знали о довоенных подвигах советских полярников под руководством Ивана Папанина и советских полярных летчиков, самоотверженном дрейфе во льдах Северного Ледовитого океана моряков пароходов «Челюскин» и «Георгий Седов». О войне же в наших арктических морях — только о героической гибели парохода «Л Сибиряков»

да о неудачном нападении фашистского броненосца «Адмирал Шеер» на Диксон. На остальной информации об истории освоения советской Арктики, и в первую очередь — в годы войны, стоял гриф «Совершенно секретно». И лишь сегодня можно рассказать более подробно.

Самым первым (из доступных массовому читателю в нынешней России) серьезным исследованием на данную тему стала изданная в 1966 году книга советского военного историка и арктического исследователя Иосифа Сендика «Боевые действия флотов в Арктике».

Но до начала 90-х годов на ее обложке стоял гриф «Совершенно секретно» и предназначалась она лишь для узкого круга посвященных. Сегодня ее открыли, но, как и прежде, найти ее в библиотеках чрезвычайно сложно.

Меж тем именно эта книга указала на то, как глубоко фашистские подводники и летчики проникали в советский сектор Арктики, а также — почему в годы Великой Отечественной войны удавалось им сделать это сравнительно легко. Выходит, не случайно она так долго находилась под секретным грифом. А с другой стороны — чрезвычайно жаль!

Быть может, при ином отношении к военной истории нашей Арктики новые «российские демократы» не могли бы свободно убеждать нас, что в XXI веке Крайний Север, как таковой нам уже не нужен, так как новая Россия не сможет освоить его самостоятельно. А только — с помощью и на средства иностранных компаний. Очень хорошо, что в нашем Отечестве все же нашлись здравомыслящие государственные мужи, которые отодвинули этих, так называемых россиян и остановили откровенное расхищение наших северных земель и богатств. Ведь вся история Россия — это действительно «спираль», благодаря которой все события в нашей стране рано или поздно повторяются. И в 20—30-е годы прошлого века она уже получила те арктические «уроки», которые по той или иной причине преподали нам заграничные «учителя», и в первую очередь — из Третьего рейха. Чем все закончилось? Известно!

Об истинных целях «научных» исследований сотрудников из отдельных групп «Института Арктики и Антарктики», говоривших лишь на немецком языке, руководство Севморпути и командование Северного флота узнало только в послевоенное время, когда на отдельных арктических островах и на далеких сибирских берегах были найдены следы их посещения фашистскими подлодками. Иногда — даже целые тайные базы.

Здесь в небольших и укромных бухтах, порой в непосредственной близости от советских полярных станций или постов, моряки Кригсмарине создали малые топливные базы и базы оружия. Вот какой случай произошел на советской полярной станции, созданной с началом войны на мысе Лескин (в Енисейском заливе).

В сентябре 1943 года в двух милях от полярной станции на берег море выбросило сразу три торпеды. К сожалению, наши полярники не стали разбираться, чьи это торпеды и как они сюда попали. Находку просто взорвали, правда, не забыли записать об этом событии в вахтенный журнал.

А ведь двухтонные торпеды не предназначены для «автономного» плавания, тем более в связке. Скорее всего, недалеко от метеостанции имелось хранилище для фашистских торпед, которого советские полярники просто не заметили, но здесь они лежали на специальных, скрепленных между собой стеллажах-рамах. Либо где-то недалеко от мыса Лескин нацистские подводники передавали торпеды с одной субмарины на другую. Лишь в этих случаях благодаря специальным поплавкам стальные «сигары» с неработающим двигателем могли плавать по Карскому морю в связке. В любом случае, наши полярники оказались просто «не на высоте». Еще хорошо, что записали в журнал сам факт столь необычной находки. А то бы и мы никогда не узнали об этой необычной находке. Но если бы этот случай стал единичным. —

Выше уже было рассказано о некоторых тайных нацистских базах в советском секторе Арктики. А далее — будет рассказа-

но о тайных аэродромах фашистов в Архангельской области и германской рудодобыче на Таймыре.

Уважаемый читатель, не стоит рассматривать все, что вы прочитали и еще прочтете, как дань недавней «постперестроечной моде» на всевозможное порицание советской действительности. Просто мы уже давно должны были реально знать, насколько силен и умен был враг, которого наши деды пусть и ценой собственной жизни, но остановили. А главное — кому они не позволили получить мировое господство. Скорее всего, все собранные здесь факты были составляющими элементами пресловутого «Генерального плана "Ост"». Более того, часть из них и сегодня еще законсервирована, но остается работоспособной. И вольно или невольно, но они сохраняют угрозу национальной безопасности России. По крайней мере — пока мы не разберемся с ними обстоятельно. Например, как завод на берегу Печенгского залива или хранилище со взорванным входом на берегу реки Лена, о которых еще будет рассказано.

Читателям этой книги предлагается отнестись ко всем послевоенным находкам в советском секторе Арктики, доставшимся нам в своеобразное наследство от Третьего рейха, внимательнее, чем относится к ним обычный обыватель, и особенно из «поколения пепси». Ведь благодаря именно тайным базам, складам топлива, хранилищам продовольствия и торпед, заблаговременно предусмотренным и созданным при появлении малейшей возможности, фашистские подводники столь далеко углубились в советскую Арктику. И здесь они не просто создавали не приметные базы, а, начиная с лета 1943 года, приступили к организации засад для наших арктических конвоев. Например, у ледовой кромки и на входе в пролив Вилькицкого немцы использовали наиболее крупные льдины. Здесь фашистские субмарины прилеплялись у ее кромки и в полнейшей акустической тишине ждали прихода советских транспортов. При этом корабли охранения наших конвоев, даже получившие в 1944 году поисковые гидролокаторы, узнавали о присутствии в

районе «арктических волков» только после первых взрывов вражеских торпед.

В наше же время, если мы все же серьезно не займемся изучением хотя бы названных в книге районов, здесь могут появиться тайные базы, откуда с помощью новых видов оружия можно будет угрожать уже всему человечеству. Выходит, уже нам придется решать, как: будут жить наши дети и внуки.

Германским подводникам активно помогали и летчики люфтваффе, которые для базирования использовали маневренные аэродромы на новоземельских мысах Константина и Пинегина (отсюда было легче контролировать все Карское море и пролив Вилькицкого). Одновременно они использовали как запасные аэродромы взлетно-посадочные полосы в Архангельской области (у сел Мегра, Погорелец, Верхняя Золотица и в Лешу-конском районе), а также где-то на севере Вологодской области. О каждой из этих секретных баз в советской литературе упоминалось не более чем одной строкой, но даже столь краткое упоминание дает им «право на жизнь», а военным историкам и исследователям — право на их изучение. Об отдельных «системных» элементах выше уже рассказано. О некоторых — еще будет рассказано. В общем, нацистская «арктическая» система все же существовала. Но, чтобы исключить любые криво-толки на этот счет, все же ограничим сферу ее деятельности, то есть арктический пролет нацистского «моста».

Самый отдаленный, опорный пункт фашистов был создан в дельте реки Лена. Скорее всего, тайная база предназначалась для заправки германских транспортов и четырех вспомогательных крейсеров, которые должны были пойти на Тихий океан по Севморпути вслед за крейсером «Комет». По воспоминаниям увидевших секретную базу нацистов, она была создана на плоском острове, укрытом от ветров высокой скалой на левом берегу безымянной протоки. Для надежности — имела выход в море Лаптевых сразу через две протоки: Быковская и Исполатова. (Ну, чем не маленький Киль?) Скорее всего, это каменистый остров Столб, расположенный в южной части дельты реки,

имеющий высоту до ста метров. И вряд ли что-то иное. Ведь остальные острова дельты сложены из песка, ила и ископаемого льда. До сих пор характерной особенностью окружающих Столб ленских островов является их интенсивное разрушение под влиянием прибоя, течений и таяния ископаемого льда. По большей части они заболочены и почти непроходимы при весеннем паводке и в летние месяцы.

В тайной базе был построен двухсотметровый бетонированный причал высотой до пяти метров. На причале через каждые десять метров были вмурованы швартовные кнехты. Большая пещера, к которой примыкал причал, сверху была укрыта многometровыми скальными породами на всю длину. Площадка, на которой было складировано примерно шестьсот бочек с соляркой и керосином, по триста литров каждая, была укрыта за скалой и соединялась с причалом узкой рельсовой колеей. Как такое количество топлива было доставлено так далеко на советскую территорию? Если в этом не приняли активного участия моряки «Комета», тогда вопрос пока придется оставить без ответа.

Громко о ленской базе заговорили в 1984—1985 годах. При этом редакции газет «Советская Россия» и «Комсомольская правда» даже планировали организовать сюда специальные экспедиции. Однако по ряду причин не одна из них не состоялась, а открытая информация о находке, за исключением двух-трех коротких сообщений в газетах, исчезла за пеленой забвения и «перестройки».

И что интересно! Автор данной книги, правда, уже в нынешнем столетии, как военный журналист, неоднократно обращался в редакции этих изданий для получения любой информации о подготовке экспедиций на реку Лена. Но понимания не нашел, либо вся подготовка к ним была «бурей в стакане», поднятой специально для повышения читаемости данных газет.

Меж тем сегодня известно, что за последние четыре года более двух тысяч жителей ФРГ и Австрии с огромным удоволь-

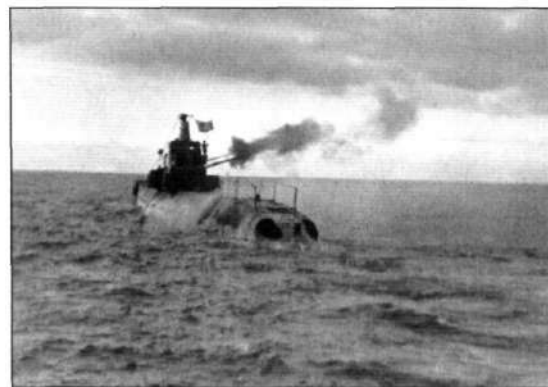
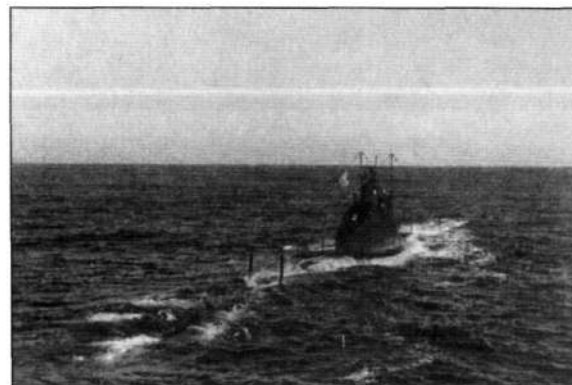
ствием знакомятся с достопримечательностями туристического маршрута к нашей реке Лена на российских же теплоходах — «Михаил Светлов» и «Демьян Бедный». При этом есть информация, что рассматривается даже вопрос о создании где-то здесь экстремального дайвингцентра. У вас не возникает вопросов: «Что хотят найти на дне реки Лены немецкие и австрийские экстремалы?» и «Не пора ли нам самим узнать, что еще скрыто за взорванным входом в пещеру?».

А ведь в годы Великой Отечественной войны тайная база в дельте Лены стала самой восточной «маркой» (опорным пунктом), созданной нацистами в соответствии с пресловутым Генеральным планом «Ост». Напомним, что именно сюда шла фашистская подлодка 11-534, правда, не дошла. И главное — не довезла сюда некий весьма ценный груз. А может, какие-то подлодки к дельте Лены свой груз все же довели и сегодняшние экстремалы-подводники ищут именно его? А местной администрации из Тикси, которая, как выяснилось из сентябрьской телепередачи «Искатели» (Первый канал), весьма активно и успешно помогала нашим «искателям» не найти секретного пункта нацистов, столь активный интерес иностранцев к зоне своего влияния очень удобен? К тому же — прежде чем делать столь поспешные заявления в телеэфире, стоит вспомнить, что двухсотметровый бетонный причал не может быть сооружен из воздуха. По меньшей мере для его строительства нужны металлоконструкции бетономешалки, инженеры и простые строители и, естественно, огромное количество цемента, которые еще надо доставить на побережье моря Лаптевых. Затем, после окончания строительства, вывезти инженерный персонал хотя бы в Лиинахамари. Почему только немецких инженеров? Да потому, что простыми строителями, скорее всего, здесь были советские военнопленные и местные жители. Вряд ли они уцелели. Скорее всего — вместе с бетономешалками их кости лежат прямо у причала. Неужели среди «искателей» не нашлось здравомыслящих людей? А вот на Британских островах они нашлись. И в середине



*Советский
самолет
атакует
германскую
подлодку*

*Советская
Щ-422
в позиционном
положении
ведет
поиск врага*



*Советская
подлодка
К-3 ведет
артиллерийский
огонь*



Североморцы атакуют подводного врага в Карском море



Полярный конвой в Баренцевом море



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



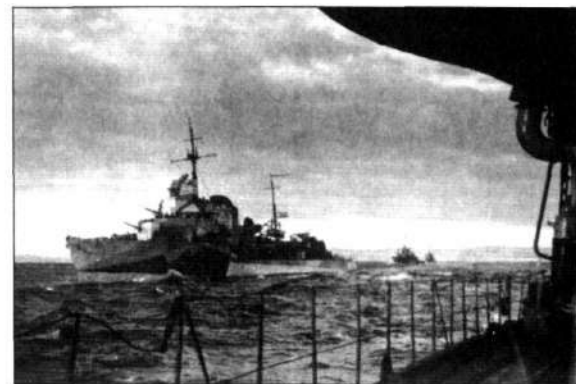
*Полярный конвой начинает вытягиваться из Кольского залива.
Август 1942 года*



Погружение советской подлодки

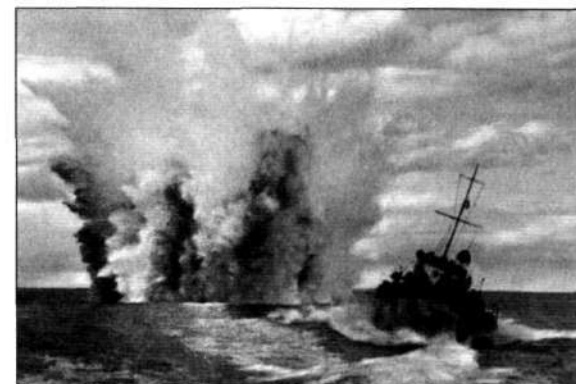


Укромки арктических льдов



*Советские
эсминцы
эскортируют
один
из полярных
конвоев.
Лето
1944 года,
Баренцево
море*

*Советский
противо-
лодочный
катер бомбит
немецкую
подлодку
в Карском море*

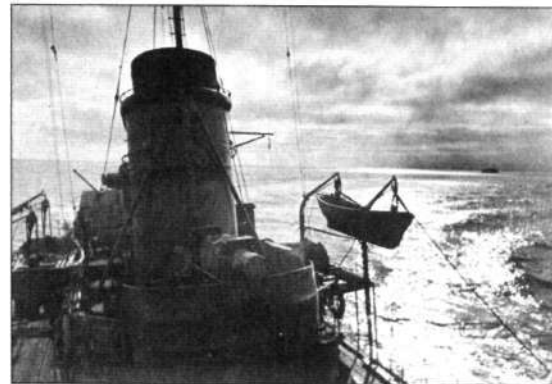


*Катер-
охотник
бомбит
фашистскую
подлодку на
Кильдинском
плесе*



Советская
Д-1 выходит
в очередной
поход.
1939 год

Низкая
облачность
порой давала
короткую
передышку
морякам
полярных
конвоев



Английский
самолет
атакует
германские
субмарины



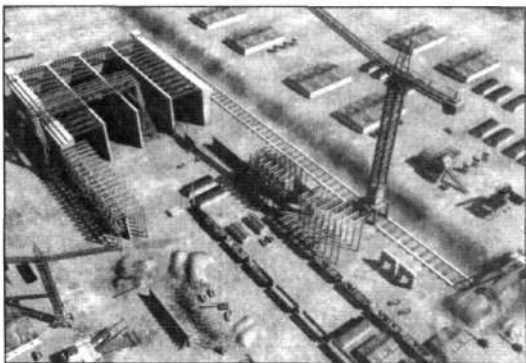
Верхняя вахта
германской
субмарины



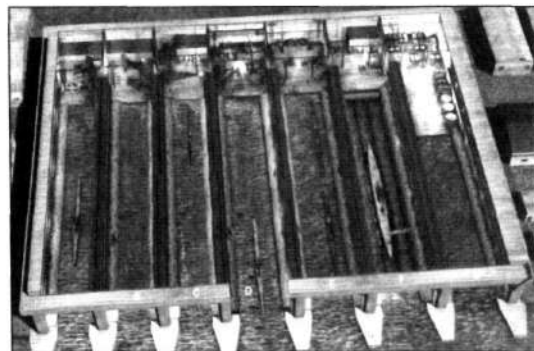
В такие штормовые дни
не столь страшны
германские воздушные разведчики
и подлодки

Корабли охранения
арктического конвоя
в походе

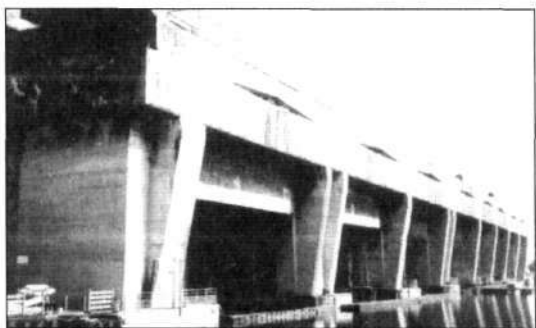




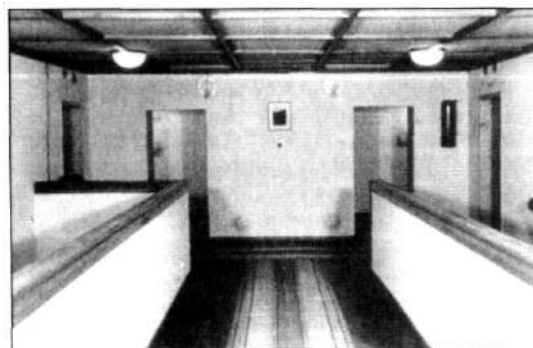
*Строительство ремонтного бункера
на берегу реки Везер недалеко от Бремена*



*Это был настоящий конвейер подготовки
немецких подлодок к новым походам*



'крытие для немецких подлодок 7-й боевой флотилии



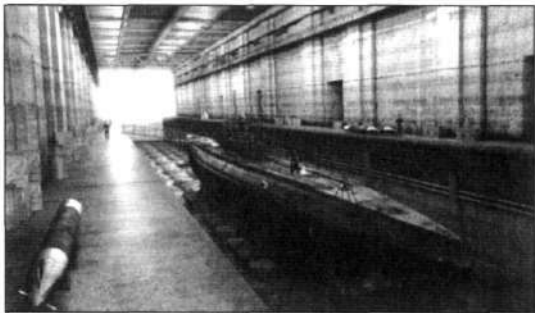
Центральный коридор жилого блока бункера



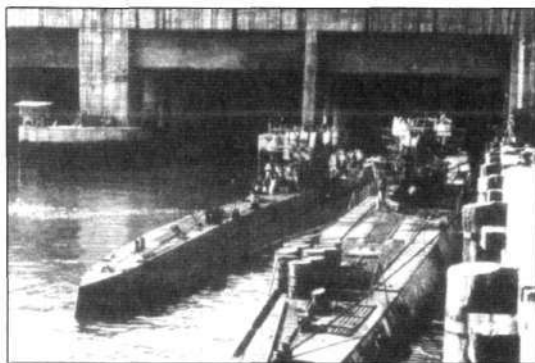
*Строительство бункеров у французского города Брест
продолжалось круглосуточно*



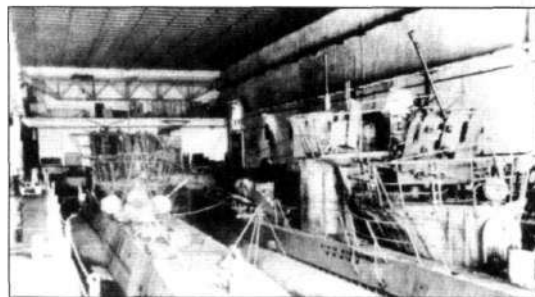
*Жилые дома для экипажей германских подлодок
11-й боевой флотилии*



*Под крышей такого бункера немецким подводникам
были не страшны любые бомбежки*



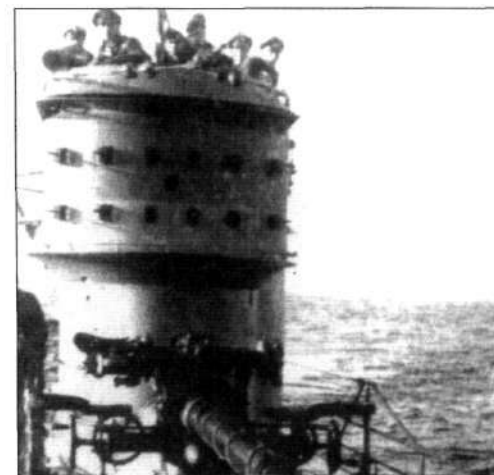
*Подводные лодки 13-й боевой флотилии
перед входом в бункер Тронхейма*



*Внутренняя часть одного из бункеров
13-й боевой флотилии*



Ведутся работы со шнорхелем на подводной лодке IX серии в базе



Германская подлодка с радаром типа FuMO29



Германская подлодка VII серии рассталась с кораблем обеспечения и начала переход в океан



И-183 готовится принять топливо с танкера в Южной Атлантике

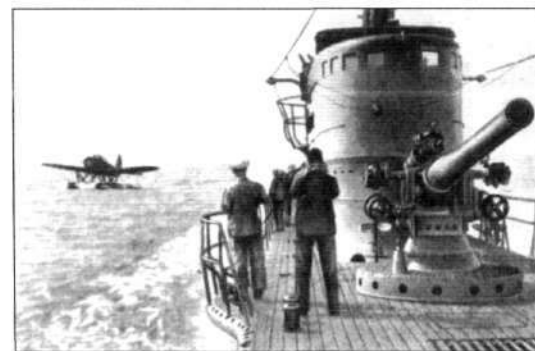


Встреча в океане для передачи топлива и продовольствия



Немецкая подлодка вернулась в базу

Пересадка пассажира на подводную лодку



Механик подлодки отдыхает прямо на боевом посту



«Рио-Гранде» — германское судно блокадопрорыватель



Здесь у Нарвика норвежцами был уничтожен немецкий батальон разведки. 1940 год



Такие 210-мм орудия на берегу Девкиной заводи должны были запереть выход из Кольского залива

1990-х годов U-534 была поднята со дна балтийского пролива Каттегат, обследована и... установлена в Ливерпуле как символ победы союзников в битве за Атлантику.

В последние дни Второй мировой войны эта достаточно новая субмарина, но, ко всему прочему, успевшая пройти еще и модернизацию, под командованием капитен-лейтенанта Ноллау могла успешно выходить к берегам Арктики или Антарктиды да и в Тихий океан.

В ночь на 5 мая 1945 года 534-я, успешно представлявшая в 33-й флотилии знаменитую подводную серию IX/40, вышла в море для выполнения специального задания. Она должна была доставить груз особой важности, который был упакован в одиннадцать металлических ящиков, одинаковых по габаритам, но разных по весу. Однако этой же ночью она была потоплена глубинными бомбами британского «либерейтора»* в Каттегате, где пролежала на небольшой глубине до 1993 года. Но еще в 1977 году, при ее первом осмотре, датчане выяснили, что грузовой отсек субмарины пуст.

При осмотре остальных лодочных отсеков некие корабельные документы указали на предполагаемый маршрут и наличие груза на борту. Что это были за документы, что находилось в ящиках и кто должен был принимать груз в дельте Лены или на Северной Земле, пока остается загадкой.

Лишь в конце 1990-х годов было установлено, что менее чем через сутки после гибели подлодки специальная команда водолазов Кригсмарине подняла весь груз и вывезла его в неизвестном направлении. Высокая организация даже в дни катастрофы рейха! Не правда ли?

Обращают на себя внимание несколько весьма странных фактов, связанных с походом U-534. Например, подлодка капитен-лейтенанта Ноллау вышла в море со своим секретным

* РВ4У («Либерейтор», армейское наименование В-24) — американский противолодочный самолет наземного базирования с большим радиусом действия. В годы Второй мировой войны большое количество этих самолетов было направлено для пополнения британских Королевских ВВС.

заданием более чем через сутки после приказа гросс-адмирала Деница о прекращении подводной компании, который был отдан в полдень 4 мая 1945 года (16). При этом еще через сутки отлично сработала некая водолазная команда Кригсмарине. И это в те дни, когда гросс-адмирал Карл Дениц в соответствии с завещанием А. Гитлера был назначен президентом рейха, его представитель адмирал фон Фридебург подписал акт о капитуляции всех немецких вооруженных сил в Голландии, северо-западной части Германии, включая все острова, и в Дании, советскими войсками была захвачена Рейхсканцелярия в Берлине. То есть — в дни полнейшего хаоса, когда командование Кригсмарине старалось решить лишь одну задачу — как быстрее эвакуировать войска и беженцев из Балтийского региона, где все сухопутные дороги были перерезаны советскими танками. Но именно в те дни безупречно сработала некая система, которая не позволила посторонним (даже после окончания войны) узнать, что же везла к дельте реки Лена или на Северную Землю подлодка Ноллау.

Кроме того, по установленным в послевоенное же время данным, на ее борту находились всего пятьдесят три человека (вместе с пассажирами). Получается: либо в экипаже Ноллау был большой некомплект личного состава (совершенно реально после потопления советской подлодкой С-13 лайнеров «Вильгельм Густлов» и «Генерал Штойбен», эвакуировавших личный состав Школы подводного плавания Кригсмарине), либо на фашистской субмарине были специально зарезервированы свободные места.

При этом известно, что выход в море U-534 могли свободно обеспечить всего сорок четыре человека (по другим данным — сорок восемь подводников. — *Авт.*) основного экипажа. Выходит, на ее борту находились девять пассажиров. Значит, обратно, например, но уже в Аргентину или Антарктиду Ноллау мог вывезти по меньшей мере столько же немецких поларников или строителей. На серьезность такого предположения указывает еще одна загадочная находка, которая была сле-

лана июльским утром 1963 года. В тот день, примерно в пяти часах пешего перехода от Тикси (примерно двадцать пять километров), на каменной осыпи у Неелова залива, были обнаружены останки погибшего военного моряка в «несоветской» форме. На воротнике куртки погибшего сохранилась черная петлица с желтым узорчатым шитьем, а на некогда левом рукаве его куртки — обрывок черной повязки «...tsche Wehrm...». Высота склона, на которой был обнаружен погибший моряк, исключает даже самое фантастическое предположение, что погибший был занесен сюда течением из пролива Вилькицкого.

Кто был этот моряк и как он оказался на совершенно необитаемом берегу Неелова залива, до настоящего времени остается неизвестно. Ни документов, ни каких-либо бумаг у погибшего не было, а над его внешностью тщательно «поработали» хищные звери. Остается предположить, что это был германский моряк из подразделения, обслуживавшего базу в дельте Лены, возможно, направленный на разведку советского аэродрома в районе Тикси, но погибший в дороге А может быть, это один из пятнадцати пассажиров сначала «Иллера», а затем — «Комета»? Ведь даже предварительная расшифровка шитья на воротнике и надписи на повязке позволяет предположить, что это мог быть унтер-офицер из немецкого корпуса оказания срочной технической помощи ТеНо (Technische Nothilfe).

Но тогда, скорее всего, именно в эту секретную базу, а совсем не в бухту Нордвик, как до настоящего времени считают советские военные историки, пытались пробиться в сентябре 1944 года три вышеупомянутые фашистские субмарины. Но 18 сентября они натолкнулись в проливе на непреодолимые льды (у мыса Челюскин) и вернулись в Карское море, где напали на нашу метеостанцию на мысе Стерлегова.

Районы, куда шли подлодки-«призраки», знали только их командиры, старшие помощники и штурманы. Но шли они сюда уверенно! Более того, и сегодня не известно хотя бы об одной навигационной аварии с германскими подлодками в Ар-

ктике. Но откуда у них была такая уверенность? Ведь навигационные карты районов Карского моря и моря Лаптевых вряд ли могли находиться на борту немецких субмарин. Разве что копии фотографий и зарисовок, сделанных во время перехода крейсера «Комет».

Правда, увы, могли быть и иные источники получения фашистами подробной информации о том или ином закрытом районе арктических морей. В послевоенной советской литературе есть упоминания о трех источниках получения неких навигационных карт или подробных сведений о районах Карского моря и моря Лаптева.

Первый — наиболее возможный. Это собственные наблюдения, зарисовки, фото- и киноплёнки пяти таинственных пассажиров дирижабля «Граф Цеппелин», гидрографического судна «Мурманец» или рейдера «Комет». А также морские карты или лоции, которые могли быть захвачены на шлюпках советских гидрографов «Академик Шокальский» и «Норд» до их потопления или же (для капитан-лейтенанта Ноллау) — у полярников со станции на мысе Стерлегова

Второй. Морские карты отдельных районов Северного морского пути переданы в июле-августе 1940 года, когда Советский Союз и Германия были союзниками и совместно решали вопрос о переводе германских вспомогательных крейсеров на Тихий океан. Есть информация, что такая передача была произведена в море Лаптевых 26 августа 1940 года при встрече «Комета» с ледоколом «И. Сталин». Здесь капитан ледокола Михаил Белоусов передал капитану цур зее фон Эйссену секретную морскую карту № 2637 и поправки к ней. Однако известен лишь единичный случай, да и карта — только для одного района.

И — третий. Источник почти фантастический. Но и отбросить его нельзя, так как в августе 1942 года броненосец «Адмирал Шеер» дважды самостоятельно почти уже зашел на рейд Диксона и этот факт давно уже удивляет наших ледовых капитанов. А ведь не каждый советский или российский поляр-

ный капитан даже при наличии подробных морских карт района был бы готов зайти на рейд Диксона самостоятельно.

Быть может, действительно старший помощник командира «Комета» корветтен-капитан Иозеф Хюшенбет (он же Доктор Аргус — *Авт.*), о котором упоминалось ранее, обладал феноменальной, почти фотографической памятью?

Существует мнение, что, стоя за спиной у наших лоцманов, ведущих прокладку на морской карте перехода, он запоминал наиболее сложные районы плавания и позже восстанавливал их на собственной карте в своей каюте. Тем более что, по воспоминаниям ветеранов ЭОН-10, именно на рейде Диксона корабли экспедиции находились несколько суток. В этой укрытой от ветров бухте советские водолазы осмотрели ледовую «шубу» Щ-423 и винты кораблей отряда после похода среди крупнобитого льда Карского моря. Возможно, подобный осмотр корпуса и винтов был произведен и для «Комета». Тогда у Хюшенбета было достаточно возможностей познакомиться с особенностями входа на рейд Диксона и уж тем более нанести его особенности на специальную карту.

В любом случае, начиная с 22 июня 1941 года, нацистские моряки вряд ли могли официально заполучить морские карты Карского моря и моря Лаптевых. Но, повторюсь, они уверенно шли сюда. Например, все тот же Ноллау. Откуда он мог знать особенности маршрута до моря Лаптевых включительно?

Правда, возможно, у него был так называемый командирский дневник или книжка, которые вели германские подводники, ранее бывавшие в этих местах (допустим, командир той же U-935, повредивший перископ у мыса Челюскин в сентябре 1944 года). А то, что немецкие командиры-подводники вели такие книжки, подтверждается поднятием после потопления U-639 командирской книжки обер-лейтенанта Вихмана Между прочим, именно такой дневник подсказал нашим разведчикам расположение немецких минных заграждений в Обской губе и у мыса Русский Заворот, «привязанное» к естественным ориентирам на побережье материковой тундры. Лишь в слу-

чае, если на рабочем столике Ноллау лежал надежный и подробный «источник» достоверной информации (командирская книжка подводника), фашист мог уверенно идти в незнакомый ему район. Тем более что это могла быть даже записная книжка командира-подводника из состава 27-й учебной флотилии (в 1940 году располагавшейся в Готенхафене), прошедшего на «Комете» по Северному морскому пути. Время — покажет!

Итак, мы очертили одну из самых надежных «опор» арктического пролета «моста» Третьего рейха в советской Арктике. Посмотрим, есть ли что-нибудь еще?

Особый интерес вызывает другой опорный пункт, куда должна была зайти 534-я, то есть некая база нацистов на одном из островов Северной Земли.

Архипелаг Северная Земля находился в глубоком тылу Советского Союза. По воспоминаниям североморских ветеранов-гидрографов, фашистская база здесь была случайно обнаружена в 1959 году. Как долго она действовала на Северной Земле? Какие задачи были поставлены перед обслуживающими ее немецкими моряками? Все документы, способные более подробно рассказать о таинственной находке, пока еще надежно лежат в одном из «закрытых» архивов среди тысяч папок, покрытых многолетним слоем пыли. А советских полярников, кто первым увидел секретную базу, сегодня отыскать уже весьма сложно. Но они успели оставить нам в наследство свои отрывочные воспоминания да рассказы близких им друзей.

Сегодня впервые вам будет предложен максимально подробный рассказ об этой тайной базе нацистов (а возможно — и о нескольких различных опорных пунктах немцев на самом дальнем арктическом архипелаге России).

Наиболее часто самым подходящим местом для создания секретной базы или по меньшей мере для ее вынесенного наблюдательного пункта назывался мыс Неупокоева, расположенный на юго-западной оконечности острова Большевик. Этот мыс является единым для проливов Вилькицкого и Шокальского. С пологого берега прекрасно просматривается весь пролив

Вилькицкого, даже при большой повторяемости туманов у острова Малый Таймыр. По аналогии с созданной на острове Земля Александры (ЗФИ) 24-й метеобазой Кригсмарине можно предположить, что основной пункт тайной базы на Северной Земле размещался на этом же острове (допустим, недалеко от мыса Песчаный), только со стороны пролива Шокальского. И косвенным подтверждением такой догадки может быть открытие «научной» экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин», которая зафиксировала документально, что между островами Октябрьской революции и Большевик находится не залив Шокальского, а — широкий пролив. Благодаря многочисленным кино- и фотодокументам экспедиции, доставшимся немецкой стороне, ее разведчики имели достаточно времени для детального изучения всего берега открытого пролива. Кроме мыса Неупокоева, советские полярники в 1983 году видели абсолютно «несоветские» постройки на острове Капля (рядом с островом Пионер и напротив пролива Юнгштурм) или на острове Долгий (архипелаг Седова, который находится напротив пролива Красной Армии. — *Авт.*).

Однако как и у базы в дельте Лены, так и у различных баз на Северной Земле сегодня больше вопросов, чем ответов. Ответить на эти вопросы позволит только время, и обязательно — серьезная экспедиция с участием российских военных моряков или морских пограничников. И в первую очередь здесь чрезвычайно важно получить ясный ответ на вопрос: «С какой целью сооружены эти секретные базы у наших сибирских берегов?»

Между прочим, интересную версию о необходимости создания такой базы в своих воспоминаниях высказал Вальтер Дорнбергер — руководитель программы создания в Третьем рейхе ракет дальнего действия (17).

Первые исследовательские работы в области немецкого ракетостроения начались в 1932 году и продолжались практически до последних дней гитлеровского режима. Благодаря нескольким группам германских ученых к концу Второй миро-

вой войны были созданы: крылатые ракеты V-1 и «Рейнбот», баллистическая ракета V-2, зенитная управляемая ракета «Васерфаль», а также зенитные управляемые снаряды «Рейнтохтер» и «Шметтерлинг». Также рассматривался вопрос о создании ракет (на базе твердотопливных ракет «Небельверфер») для вооружения ими подводных лодок и многоступенчатых баллистических ракет типа А.9/ АЛЮ. Последняя особо интересна тем, что дальность ее полета должна была составлять 4500 километров. А это значит, что после создания фашистской тайной ракетной базы на Северной Земле ее ракеты были бы способны достичь объектов на территории США. Или... где-нибудь в самом сердце Советского Союза, например, на Средне-Сибирском плоскогорье. Правда, пока известно, что дальше испытаний здесь дело не пошло. Но, ведь пусковые установки на арктических островах могли сооружаться и до окончания летных испытаний новых ракет.

Еще одной «опорой» для нацистского трансарктического «моста» могла стать советская бухта Нордвик (полуостров Таймыр). Известно, что именно сюда фашистские субмарины (в том числе и U-953. — *Авт.*) через пролив Вилькицкого пытались пробиться в сентябре 1944 года.

Бухта Нордвик с ее богатыми солевыми «куполами» и «выходами» на поверхность редкоземельных металлов располагается недалеко от Хатангского залива и восточного побережья полуострова Таймыр. В 1933 году здесь были обнаружены признаки нефти. Геологические работы 1934—1935 годов показали, что этот район может быть очень перспективным с точки зрения нефтеносности. Правда, только после начала Великой Отечественной войны в районе Хатангского залива была развёрнута добыча нефти, а также — добыча угля в бухте Кожевникова (18).

У историков флота, полярников и полярных летчиков уже давно этот район, а также некие районы горных разработок немцев в Арктике вызывают особый интерес. Пока удалось отыскать лишь краткие упоминания о них.

Известно, что документы об арктических работах германских горняков по добыче некой руды находятся в одном из архивов Московской области. Больше того, существует мнение, что на Таймыре (правда, не известно: на полуострове, североземельском мысу или на одном из островов) немецкие специалисты вели рудодобычу до 1944 года. Возможно, оба источника рассказывают о работах на берегах бухты Бирули или бухты Прончищевой, которую полярные летчики и капитаны с давних пор как один называют «бесовским местом»? К сожалению, советский журналист, который впервые подробно рассказал о горнорудных работах немцев на Таймыре, был вынужден «добровольно» передать все имеющиеся документы для некоей закрытой диссертации, которые затем естественно исчезли где-то под слоем архивной пыли. А рассказчик — так и ушел от нас, не дождавшись, когда же эти документы ему вернут. Еще одно направление историкам для поисков!

Груз, который с одного из Таймыров вывозили фашистские субмарины в порт Лиинахамари, затем уходил в Германию на транспортных судах. Однозначно, что этот груз не был монолитным и массивным. Скорее всего, он был не слишком большим в объеме и загружался на субмарины либо через съемный лист прочного корпуса, либо во внешний контейнер. На берегу Девкиной заводи или Печенгского залива этот груз проходил некую обработку или переработку. Правда, какую, мы не знаем до сих пор. Однако известно, что Адольф Гитлер именно на Скандинавском полуострове предполагал создать своеобразный «сверх-Сингапур», а в районе Лиинахамари — строил мощный укрепленный район. И не успел или не сумел. Но ведь строил!

О некой сверхбазе, созданной нацистами под скалами у Печенгского залива, которая имеет множество подскальных сооружений, соединенных между собой гигантскими галереями, живут легенды. Эти воспоминания нескольких поколений североморцев еще ждут исследования современными историками, а сооружения со множеством различных систем обеспечения — внимательного изучения. Тем более что строительных

планов, по понятным причинам, скорее всею, в России не сохранилось. Да и советские военнопленные, из тех, кто строил здесь секретные сооружения, никогда не вернулись в бараки концлагеря. Предположительно, они все либо погибли во время проведения работ, либо были уничтожены после их окончания. Хотелось бы привлечь внимание исследователей к такому факту, что использование труда советских военнопленных при строительстве подпольного города и сооружений весьма необычно для строительных работ на Скандинавском полуострове. Почему? Ниже будет представлен подробный рассказ об этой грандиозной стройке.

Итак, нацистский «мост» в Арктику нельзя назвать виртуальным. Но о его «северном» крыле мы знаем пока еще мало. Однако более шестидесяти лет, прошедших после окончания Великой Отечественной войны, вероятно, уже достаточный срок, чтобы хотя бы попытаться ответить на предложенные вопросы. Более того — организовать в отдаленные арктические районы серьезные экспедиции, которые, может быть, и помогут ответить на них. Ведь о других загадках Третьего рейха в Арктике мы знаем уже более подробно.

8. В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ РЕЙХУ БЫЛ НУЖЕН АРКТИЧЕСКИЙ «ГИБРАЛТАР»

Морские и воздушные операции в Северной Атлантике и арктических морях всегда зависели от заслуживающих доверия прогнозов погоды. С началом Второй мировой войны, когда открытое поступление метеонаблюдений было прекращено, данные о погоде сразу же приобрели роль оружия особого рода, ради владения которым нацисты всемерно стремились попасть в районы так называемой атлантической метеокухни. К таким районам они отнесли обширную североатлантическую область, заключенную между архипелагом Шпицберген, островами

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

Только в начале 1940 года контр-адмирал Дениц сумел убедить Верховное командование, что такое использование его «серых волков» крайне расточительно для подводных сил Кригсмарине. И вскоре для наблюдений за погодой на «метеокухне» в океан вышли небольшие метеорологические суда, которые были переоборудованы из мобилизованных рыбацких судов. Сегодня достоверно нам известно лишь о рейдах парового рыболовного траулера «Заксен», который, скрытно выйдя из тайной «Базис Норд» в сентябре 1940 года, успешно действовал несколько недель у побережья восточной Гренландии. Затем весной 1941 года он провел ледовую разведку в Датском проливе в интересах отряда тяжелых рейдеров (линкор «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». — *Авт.*) и затем более 80 суток вел метеонаблюдения в районе острова Ян-Майен (19).

О походах иных метеосудов информация очень скудна. Разве если поход океанского метеонаблюдателя не был успешным

и закончился его гибелью или пленением. В этом случае, конечно же, англичане в своих победных сводках выделяли для них пару строк. Например, о судьбе вышедшего на смену «Заксену» рыболовного траулера «Лауенберг», который на пути к назначенному району был перехвачен противником и потоплен. Затем — о пленении рыболовецких траулеров «Гром», «Гриф» и «Мюнхен». Метеорологическое судно «Гессен», длительное время штормовавшее без хода из-за аварии в машинном отделении, с большим трудом вернулось в Тромсё на буксире подводной лодкой. Метеорологическое судно «Вупперталь» с начала ноября 1944 года по конец января 1945 года находилось у ледовой кромки «метеокухни», но затем пропало без вести. О печальной судьбе «Кедингена», «Экстернштейне» и «Заксена» еще будет рассказано.

Очень скоро недавние рыболовецкие траулеры, а сейчас метеосуда Кригсмарине были раскрыты и понесли существенные потери: немецкие экипажи самоотверженно выполняли поставленную задачу, но перед артиллерией британских крейсеров и эсминцев были обречены. Столь чувствительные потери фашистских метеорологов уже летом 1942 года заставили командование Кригсмарине искать новые средства если не проникновения в арктические моря, то хотя бы временной компенсации за непроницаемость сюда, в том числе — и для ведения метеоразведки.

Одним из возможных разрешений метеопроблемы стало получение метеосводок от так называемых автоматов погоды. Ученые рейха еще с начала войны активно работали над двумя типами подобных приборов, которые были способны передавать метеоданные до четырех раз в сутки.

Морской «автомат», стоя на якоре в каком-либо удаленном заливе, передавал отсюда сведения о температуре и давлении воздуха. Заряда его аккумуляторных батарей хватало на два месяца. Для доставки этих метеоаппаратов в район было достаточно даже тесных отсеков подводных лодок.

Наземный «автомат», установленный в укромном месте на береговой скале, кроме данных о температуре и давлении, до-

полнительно передавал данные о скорости и направлении ветра. Даже в условиях сорокаградусных морозов он мог работать до девяти месяцев. Наземные аппараты доставлялись к месту установки на надводных кораблях. В крайнем случае * — на самолетах. Таким образом на некоторое время спасительный выход был найден.

Однако метеоавтоматы были лишь «малым винтиком» (хотя и важным) в создании колоссальной по замыслу германской системы контроля над арктическими морями. При этом в любом случае они требовали обслуживания людьми. А без метеопрогнозов Кригсмарине и люфтваффе не могли воевать и дня. Поэтому вскоре на Шпицбергене и на Гренландии появились секретные опорные пункты нацистов. Об их деятельности простой обыватель сегодня знает много больше, чем о таких же пунктах в советской Арктике, но тоже — немного.

Благодаря работам немецких военных историков, Фридриха Руте и Юрга Майстера, а также поисковой работе, которая была проведена во время написания данной книги, есть возможность привести достаточно подробную информацию о них:

1. Первая «безымянная» метеорологическая станция нацистов была создана в районе Торгильсбю (юго-восточное побережье Гренландии) летом 1940 года Подводная лодка высадила здесь личный состав, который в короткое время начал работу. Однако тайная станция была обнаружена англичанами и через три месяца уничтожена норвежским военным кораблем, направленным с Британских островов. Личный состав метеостанции был взят в плен.

В дальнейшем уже каждый опорный пункт нацистов в районах «метеокухни» получил собственное название либо был назван по кодовому имени экспедиции.

2. «Банзе» («Banze»). Создан близь Лонгьирбюена (архипелаг Шпицберген) 25 сентября 1941 года. Группа из десяти человек под командованием Е. Етьена была доставлена сюда транспортным самолетом Ju-52. На зиму здесь остались только четыре человека во главе с военным медиком Моллом. Во время

зимовки они пользовались запасами с продовольственных складов поселка. Весной группа эвакуирована в Германию.

3. «Почка» или «Бутон» («Knospe»). Экспедиция работала с осени 1941 года в западной части архипелага Шпицберген (первый лагерь — на южном склоне гор Королевы Мод, последующие (летние) — на западных склонах гор и на севере равнины Диссилетта). Метеорологический отряд из шести человек и экспедиционный груз были доставлены на остров двумя пароходами. Метеонаблюдения проходили по полной программе с запуском радиозондов. Экспедиция снята подводной лодкой в августе 1942 года;

4. «Орешник» — по другим данным — «Грецкий орех» («Nussbaum»). Был создан в августе 1942 году, предположительно, в районе пункта «Почка», склады которого были законсервированы в заливе Лилиенхех-фиорд. Личный состав прибыл из Тромсё на подводной лодке U-377, но весной 1943 года был обнаружен норвежцами. И все же немцы полярники сумели ускользнуть от преследования норвежских и британских рейнджеров, и 23 июня 1943 года они были эвакуированы подводной лодкой.

5. «Крестonosец» («Kruzritter»). Экспедиция работала с 6 октября 1943 года на севере Шпицбергена (берег залива Лиффе-фиорд). Отряд под командованием прародителя идеи высадки метеоотрядов на удаленных островах Арктики и научного руководителя проведенной у берегов острова Ян Майен морской операции «Sachsen-II» Х. Кноспеля состоял из двенадцати человек и прибыл на архипелаг из Киля на борту тральщика и подводной лодкой U-355. В конце июня 1944 года личный состав, за исключением командира группы, погибшего при эвакуации, был вывезен подводной лодкой.

6. «Драчун» («Haudegen»). В 1944 году сменил «Крестonosца» на архипелаге Шпицберген.

7. «Эскадрон». Существовал с 1944 года на северо-восточном побережье Шпицбергена. Отряд доставлен пароходом и подводной лодкой, работал здесь до сентября 1945 года.

8. «Деревянный глаз» или «Лесной глаз» («Holzauge»). Был создан в августе 1942 года на восточном побережье острова Гренландия (бухта Ганза) для долговременной работы. Полярники экспедиции были доставлены сюда на метеорологическом судне «Заксен» (возможно, «Заксенвальд» — корабль, до 1940 года базировавшийся на «Базис Норд»). Группу возглавлял лейтенант Г. Риттер. В ее состав вошли научный руководитель Г. Вейс, метеоролог Г. Гофман, врач Р. Сенсее, два морских офицера, восемь моряков и два радиооператора.

22 августа экспедиционное судно вышло из Варнемюнде и через четыре дня достигло назначенного места высадки — побережья мыса Филиппа Броко (на острове Шанон). Лагерь на берегу бухты Ганзы создали с немецкой обстоятельностью. В пятистах метрах от «Заксена» были построены две хижины, которые соединили с экспедиционным судном телефонным кабелем. Для маскировки весь судовой корпус был обложен снежными кирпичами. И с конца сентября в Германию пошли метеонаблюдения.

Германские метеорологи проводили наблюдения за погодой, замеры инверсии воздуха и геоморфологические наблюдения на береговых террасах на всем побережье острова Сабины. Во время своей работы они использовали захваченную у береговой охраны США радиостанцию «Blue East» 5 (BE 5).

13 марта 1943 года лагерь на берегу бухты Ганза был обнаружен санным гренландским патрулем (датчане и эскимосы) под командованием Мариуса Енсена. В боевом столкновении датчане потеряли часть собачьих упряжек. Еще через две недели (25 марта) группа бомбардировщиков В-24 (командир группы — Бернт Балчен) атаковала лагерь нацистов и «Заксен» с воздуха. Затем лагерь был блокирован специальной группой гренландского патруля. Часть нацистов попали в плен. Но части удалось спастись, и они были вывезены немецким самолетом До-26.

9. «Виолончелист». Экспедиция работала с 1943 года на востоке Гренландии. В группу из восьми человек, помимо началь-

ника операции, метеоролога Г. Шотца и военного начальника операции лейтенанта Х. Захера, вошли метеоролог, техник и четыре радиооператора Метеорологический отряд был доставлен на остров пароходом «Кобург», который 14 августа 1943 года вышел из Ростка и через порт Нарвик пришел к берегам острова. Однако здесь, недалеко от берега, экспедиционное судно было затерто льдами и во время ледового дрейфа получило серьезные повреждения.

Лишь 6 сентября германские полярники увидели остров Иль-де-Франс и Землю Германия. Личный состав экспедиции разместился на берегу в снеговых камерах, которые были вырыты в снежных наддувах толщиной в пять метров. Через пару месяцев зимовки после внезапной подвижки льдов «Кобург» накренился на тридцать градусов, а все склады, созданные на льду, утонули.

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

10. «Эдельвейс-1» («Edelweiss»). В 1944 году группа из одиннадцати человек была доставлена на восточное побережье Гренландии из Висмара пароходом «Кединген» (судно с декабря 1939 года по апрель 1940 года было приписано к «Базис Норд») и подводной лодкой. Научным руководителем был назначен лейтенант Г. Вейс, а военным — лейтенант Г.Ю. Аллевельд.

После того, как подводная лодка безуспешно атаковала неожиданно появившийся в районе высадки американский ледокол «Нортленд» (торпеда ударила в кромку льда), «Кединген» был потоплен артогнем американцев (по другим данным — пленен американской подлодкой). Фашистской субмарине удалось уйти. Полярная партия была захвачена в плен.

11. «Эдельвейс-2» («Edelweiss II»). Первоначально, в 1944 году, экспедиция планировалась для высадки на Земле Франца-Иосифа, но после гибели первого «Эдельвейса» была

направлена на побережье Гренландии. Метеорологическое судно «Экстернштейне» доставило группу к побережью, но здесь оно было обнаружено и фашистские полярники были захвачены в плен.

12. «Арктический волк» («Helhus»). Создан в октябре 1944 году на острове Хопен (остров Надежды) у Шпицбергена. Личный состав доставлен подводной лодкой, снят с острова только после окончания войны. Во время работы над книгой удалось найти информацию, что подводной лодке предшествовала работа некой метеоэкспедиции («Svartisen». — *Авт.*).

Вместе с тем после окончания Второй мировой войны стало известно, что в конце 1944 года между южными оконечностями Шпицбергена и Гренландии и кромкой паковых льдов курсировало специальное судно, работавшее по программе «Перелетные птицы» («Zugvogel»).

Правда, истинные цели и задачи этой операции не ясны и в настоящее время, да и штормовая погода помешала успешному проведению этой операции (с октября 1944 года по январь 1945 года).

При этом следует особо отметить, что у побережья острова Гренландия, начиная с 1940 года, в течение четверти века действовал международный ледовый патруль, основу которого составляла береговая охрана США. Но за эти годы американским военным морякам и полярникам удалось получить весьма ограниченные сведения о побережье острова. Особенно скудными были их знания о восточной части побережья, практически полностью загроможденной льдами. Фашистские же метеорологи всего за четыре года о Гренландии узнали много больше, в том числе и благодаря захвату во время оккупации Дании секретных карт этого острова.

Однако атлантической «метеокухни» нацистам было бы достаточно только на случай войны с Англией. Но Адольф Гитлер не прислушался к мудрому совету первого рейхсканцлера германской империи, князя Отто фон Шёнхаузена Бисмарка, и напал на Россию. Вот тут-то и Редер, и Геринг да и сам Гитлер

осознали, какую роль играли в условиях блокады рейха англичанами русский Северный морской путь и районы русской Сибири. А главное — на сколько здесь важны оба острова Новой Земли.

С первых дней войны с Советским Союзом фашистское руководство рассчитывало, что специальный горный корпус «Норвегия» собственными силами легко решит задачу захвата Ура-Губы, Полярного и Мурманска, а затем быстро овладеет всем Кольским полуостровом. Не удивительно, что за всю компанию 1941 года Кригсмарине не проявлял особой активности в районах северо-восточной части Баренцева моря и в Карском море. Тем более что небольшая германо-норвежская военно-морская группировка едва-едва обеспечивала германские коммуникации у побережья Норвегии да могла действовать в южной части Баренцева моря.

Может, поэтому большинство военных историков всегда были твердо убеждены, что первое время фашистов не интересовали районы Новой Земли и они проникли в Карское море только летом 1942 года. Однако они как-то упустили, что еще 4 октября 1941 года гидрографическое судно «Академик Шокальский» обнаружило у северо-восточной оконечности Новой Земли нацистскую субмарину. А в дельте Лены на бочках с топливом стояла маркировка «Кригсмарине, 1940 год». Так, может, еще в начале Второй мировой войны гитлеровцы не упустили возможности похозяйничать не только на атлантической «мектеокухне», а попытались заглянуть еще и в ее арктические уголки? А тут уж без посещения островов советской Новой Земли — ну, никак не обойтись.

Скорее всего, корабли Кригсмарине начали осваивать просторы Карского моря задолго до Великой Отечественной войны. Ведь фашистские военно-морские теоретики и адмиралы еще с начала 30-х особо выделяли архипелаг Новая Земля как «нависавший» над всеми нашими морскими коммуникациями в Баренцевом море и в западном секторе советской Арктики. Особенно — архипелаг Новая Земля.

Во-первых, она всегда была своеобразным «Гибралтаром» для Северного Ледовитого океана, миновать который не может ни один корабль, идущий в Карское море или возвращающийся обратно. Во-вторых, кроме небольшого количества местного населения да нескольких партий советских полярников, здесь никто не жил.

Был также учтен и практический опыт создания на Новой Земле некоей базы подводных лодок еще в годы Первой мировой войны (20). Есть информация, что моряки заходивших и укрывавшихся здесь кайзеровских субмарин для складирования морских мин (позже поставленных против транспортов союзников, идущих в Архангельск) использовали остров Поной. Топливозаправщиком для этих подлодок служил некий австрийский транспорт, неоднократно наблюдаемый русскими и норвежскими рыбаками на подходах к горлу Белого моря и у западного входа в Маточкин Шар. Вместе с тем у гросс-адмирала Эриха Редера, который до начала Первой мировой войны руководил информационным отделом по связям с общественностью имперского Военно-морского управления, которое располагало прекрасными военными обозревателями и аналитиками, а затем — как начальник рекогносцировочных сил кайзеровского флота, знал о богатом практическом опыте использования в Баренцевом море германских вспомогательных крейсеров «Берлин», «Гроссер-курфюрст» и «Метеор». Ведь, только по приблизительным данным, в Белом море за 1916—1917 годы на германских минах подорвались более двадцати транспортов России и стран Антанты. Данная тема рейдерской войны кайзеровских кораблей и подводных лодок на Севере — тема иной книги. Поэтому мы вернемся к основному рассказу.

При разработке планов дальнейшего создания арктической «системы» Кригсмарине фашистская военно-морская разведка успешно использовала все доступные материалы всех «научных» экспедиций. Так что первая (октябрьская) встреча «Академика Шокальского» с германской субмариной у мыса Спо-

рый Наволок, закончившаяся для советских полярников счастливо, не была случайной. Об этой неожиданной встрече еще в 1969 году рассказал в «Истории открытия и освоения Северного морского пути» известный полярный исследователь М.И. Белов, который не стал бы публиковать непроверенную информацию. Но почему-то исследователи и историки Севморпути не любят вспоминать эту историческую страницу. А базирование гитлеровских моряков и летчиков в Белушней губе ставят под сомнение.

Меж тем новоземельцы, проходившие службу на островах архипелага, чаще всего не слишком охотно (и все же порой) вспоминают о некоем громадном подкальном сооружении. Оно располагалось на острове Междушарский (южнее мыса Соколова, или так называемого мыса Любви), по другим данным — где-то в середине пролива Маточкин Шар. Есть информация, что именно здесь германские подводные лодки всплывали у причала в спокойном озере. Может, где-то здесь и была тайная кайзеровская база? Ведь где-то здесь в конце 60-х годов была даже обнаружена исправная динамомашинка, которая могла подавать электроток для аварийного освещения пещеры. И маркировка на ней была... германская.

В процессе поисковой работы удалось уточнить, что, возможно, именно этот грот использовали уже послевоенные подлодки Северного флота. Однако по понятным причинам документального подтверждения тому найти пока не удалось.

Вряд ли стоит рассматривать как случайность и неожиданную встречу у Новой Земли экипажа гидросамолета МБР-2 под командованием будущего Героя Советского Союза, старшего лейтенанта Леонида Елькина с нацистской подлодкой.

В начале лета 1942 года было решено сформировать Новоземельскую военно-морскую базу. Северный флот сразу же приступил к выполнению подготовительных мероприятий. И хотя уже с августа 1942 года у входа в губу Белушья начали нести дежурство наши дозорные корабли, этот удаленный арктический архипелаг, как и прежде, оставался для советской сторо-

ны неизведанным. А настоящей сухопутной карты даже основного выбранного района базы не существовало. Только некоторые домики промышленников были нанесены на схемы и карты по данным опроса их строителей — охотников и рыбаков.

27 июля 1942 года гидросамолет Елькина вылетел к Новой Земле для выполнения специальной задачи, поставленной командующим Северным флотом, вице-адмиралом Арсением Головкин. Североморцам было приказано отыскать места для дополнительных посадочных полос, откуда можно было вести воздушную разведку в северной части моря и провести сопровождающий поиск фашистских подлодок в восточной части Баренцева моря.

После приводнения в заливе Рогачева североморский экипаж на надувной шлюпке направился к берегу либо для осмотра обнаруженной подходящей площадки, либо для встречи с зимовщиками. Внезапно неизвестно откуда недалеко от МБР-2 появилась фашистская субмарина, которая из пулемета обстреляла советский гидросамолет. Экипаж быстро вернулся к самолету, и Елкин, несмотря на тяжелое ранение, увел ее из-под обстрела и сумел поднять машину в воздух.

Более чем странным совпадением является то, что в этот же день (27 июля 1942 года) германская субмарина U-601 атаковала два гидросамолета типа ГСТ из авиагруппы И. Мазурука у Малых Кармакул, а затем обстреляла здешнюю полярную станцию. При этом она уничтожила оба советских ГСТ, три дома и два склада полярников. Странное совпадение, не правда ли? Может быть, советские самолеты «спугнули» отдыхавший недалеко от Белушней губы экипаж субмарины? Ведь залив Рогачева (Белушья губа) и залив Моллера (Малые Кармакулы) находятся недалеко друг от друга. Они с юга и с севера, соответственно, вдаются в полуостров Гусиная Земля. Между заливами не более семидесяти морских миль, что для подводной лодки, тип VII (к которой относилась U-601), идущей в надводном положении, составляет не более пяти часов хода. Может, где-то здесь на полуострове и следует искать стоянку фашистских субма-

рин, приходивших сюда на отдых до августа 1942-го? Хотелось бы отметить, что и Белушья губа, и Междушарекий были изобраны немцами не случайно.

Белушья губа (или просто Белушка) расположена на северном побережье пролива Костин Шар (между островом Междушарекий и южным островом Новой Земли), к западу от залива Рогачева. Как место для базирования боевых кораблей она имеет большие оперативно-тактические выгоды. И в первую очередь потому, что любые корабли, приходя сюда, в случае опасности могли использовать для выхода отсюда сразу два пролива: кратчайший — между мысом Лилье и северо-западной оконечностью острова Междушарекий, другой — через пролив Костин Шар. Это вам не напоминает базы в Киле и дельте Лены?

Кроме того, весной-летом 1942 года на острове Междушарекий (у входа в губу Белушья) были созданы взлетная полоса и радиостанция. И первый фашистский самолет He-111 приземлился здесь уже в июле. У него на борту находился один из основоположников создания германской метеосистемы в арктических широтах, Руперт Гольцапфель. Стоит ли удивляться, что вскоре, несмотря на создание на Новой Земле нашей ВМБ, на побережье Междушарского появилась автоматическая метеорологическая станция «Крот». Правда, столь откровенная наглость со стороны фашистов, едва не закончилась для них плачевно. Прилетевший на остров «хейнкель» был атакован советским самолетом МБР-2. При аварийном взлете немецкий самолет получил повреждения. От уничтожения крылатого «метеоролога» спас неожиданно подоспевший в район Ju-88 (откуда он появился именно в эти минуты?), который затем обеспечил уход «хейнкеля» в Норвегию.

Когда на следующие сутки сюда пришли североморские корабли с десантными группами из Белушьяй губы, то на острове были обнаружены лишь следы от шасси самолета, местами врезавшихся в грунт, колья, к которым он крепился на время штормового ветра, да части брошенной радиостанции (21).

Затем подобные взлетные полосы появились на новоземельских мысах Константина и Пинегина. Используя все три ВВП, нацистам было легко создать небольшие топливные и продовольственные склады, особо нужные для экипажей подлодок, отстаивавшихся в заливе Ледяная гавань. В послевоенное время удалось также узнать об установке 15 октября 1943 года на берегу новоземельского залива Иноземцева (на мысе Медвежий) автоматической метеостанции WFL-32 (Wetterfunkgerat-Land-32) («Эрих»).

Однако чаще всего летчики люфтваффе взлетали с этих мысов для слежения за советскими арктическими конвоями. Ведь благодаря географическому местоположению архипелага Новая Земля они значительно увеличивали боевой радиус своих воздушных разведчиков. При обнаружении конвоя летчик сразу не сообщал полученных координат в эфир. Он выжидал, а заодно:

1. Исключал свою значительную ошибку в истинном месте советских и союзных транспортов, накопленную за время длительного полета над морем, а в процессе наблюдения — еще и уточнял данные движения конвоя и обнаруженных судов.

2. Исключал возможность перехвата «длинного» сообщения и обязательного отворота конвоя на другой курс (в случае нахождения на кораблях конвоя аппаратуры радиоразведки).

3. Давал возможность подлодкам, в это время находящихся, например, на Земле Александры или в Ледяной гавани, в кратчайшее время выйти на маршрут перехода советского конвоя. При этом немецкий летчик даром времени не терял, а передавал на коротких радиоволнах: «Я отправляю сигнальное сообщение».

Этот короткий сигнал сразу же становится предупреждением для командования группы и всех ее подводных лодок, которые после получения данного сигнала занимали глубины, наиболее выгодные для приема целеуказания самолета-разведчика (на длинных радиоволнах).

С получением данных об обнаруженном конвое «арктические волки» определяли свое место относительно советских транспортов и докладывали полученные пеленги старшему в группе (или на береговой командный пункт). Командование группы по пересечениям пеленгов на карте определяло точное место самолета, а значит, и конвоя и с использованием метода «крюйс-пеленга» передавали полученную информацию на подлодки группы, которые, в свою очередь, в кратчайшее время занимали наиболее выгодные позиции для торпедных атак (22). Сколь важная военная роль была отведена воздушным разведчикам люфтваффе на Севере, говорит следующее.

К июню 1941 года в Северной Норвегии находились эскадрилья дальних разведчиков Do-18 и звено дальних разведчиков Ju-88. Эти самолеты вели разведку до острова Ян-Майен, южного побережья Шпицбергена, а на востоке — до губы Крестовая (Новая Земля) и Архангельска.

Вскоре после начала войны с Советским Союзом авиационные соединения в Северной Норвегии начали постепенно пополняться, и летом 1942 года число самолетов здесь увеличилось до двухсот пятидесяти единиц. Но со следующего года их численность стала уменьшаться. Не удивительно, что лето-осень 1942 года стали самым результативным периодом для группировки 5-го воздушного флота люфтваффе, базировавшихся на аэродромы Северной Норвегии. Тайну боевой деятельности одного из ее подразделений раскрыла находка наших поисковиков, но только в 1989 году.

9. ЧТО ХРАНИЛА АРХАНГЕЛЬСКАЯ ТУНДРА?

Над заснеженной лесотундрой стояла тягучая тишина. Но вот вдаль раздался легкий, нарастающий гул авиационных моторов. Пара краснозвездных Пе-3 со стороны Баренцева моря стремительно неслась над темными пятнами болот. Как специально, ноябрь 1942 года подарил североморским экипажам

«окно» ясной и тихой погоды среди круговерти густых снежных зарядов.

Неожиданно в это же «окно» прямо из-под лучей ослепительно сверкнувшего солнца на «петляковых» упала тройка бело-черных мессершмитов. Самолет ведущего был сбит практически первой очередью и, вспыхнув яркой ракетой, упал, зарывшись в мох неглубокого болотца. Самолет ведомого, увернувшись от новых смертельных трасс, сколько смог, постарался увести преследователей в сторону от места падения командира. Однако вскоре вдаль раздался еще один взрыв. В вышине коротко мелькнули силуэты пятнистой тройки. С оглушительным ревом они нырнули за облака и умчались в сторону беломорского горла. Над архангельской тундрой вновь наступила тягучая, но уже словно мертвенная тишина. Примерно так развивались события тайну, которых удалось раскрыть лишь почти через полвека.

5 ноября 1942 года с советского маневренного аэродрома, сооруженного недалеко от устья реки Поной, для прикрытия наших транспортов, прорывающихся от Новой Земли в Архангельск, взлетела пара всепогодных истребителей дальнего действия Пе-3 из второй эскадрильи 13-го (по другим данным, 95-го) истребительного полка, входившего в первую Особую морскую авиационную группу (ОМАГ-1). Пару вел лейтенант Александр Устименко. Его ведомым был старший сержант Виктор Горбунцов.

Через полтора часа на смену им с понойского аэродрома взлетела следующая пара: лейтенант Константин Усенко и лейтенант Сергей Нюхтиков. Однако Нюхтиков из-за неисправности мотора вскоре вернулся на аэродром. И Усенко для смены первой пары пришлось лететь в район в одиночестве. Его встреча с закадычными друзьями состоялась непосредственно в зоне видимости охраняемого парохода. Пара Устименко—Горбунцов, передав Усенко «подопечный» транспорт, качнула крыльями и ушла на юг. И эта встреча стала последней встречей для друзей-истребителей. Когда лейтенант Усенко,

успешно выполнив задание, совершил посадку на своем аэродроме, то выяснилось, что первая пара на свой аэродром так и не вернулась. Усенко искал друзей при каждом очередном вылете, заглядывая по маршруту полета в самые отдаленные уголки тундры. Но — никаких следов.

Самолет Устименко удалось найти лишь через 47 лет поисковикам под руководством старшего лейтенанта Виктора Дудина из авиационного полка, некогда базировавшегося на аэродроме «Ягодник»*.

Собственно говоря, самолет еще в 1960-е годы нашли жители села Верхняя Золотица. Но по неясным причинам они не только не похоронили летчиков, но даже — не сообщили о находке в Архангельск. Лишь случайно на сбитую «пешку»** в 1987 году наткнулись архангельские геологи из Юрасской разведэкспедиции. При этом геолог Борис Брянцев подробно осмотрел обломки самолета и при встрече с военными поисковиками рассказал о сбитом Пе-3.

Через год группа Дудина Андрей Косов, Алексей Гах, Владимир Агафонов и Михаил Костюкович — на вертолете прилетела в район будущих поисков. После недолгого обследования болотистой тундры Пе-3 № 40415 был обнаружен в высохшем болотце. Здесь же были найдены и останки... сразу трех летчиков. Здесь же лежали планшетка, личное оружие и полуистлевшие партийные билеты

После того как погибший самолет был вытаскен на сухое место, по документам, обнаруженным у погибших, удалось установить, что перед поисковиками лежат лейтенант Александр Устименко и его штурман лейтенант Кузьма Банцев. Третьим в погибшем самолете был начальник штаба ОМАГ-1 полковник Федор Попов.

Для полковника Попова этот полет должен был стать завершающим в его заполярной службе. Приказ о назначении

* Основное место базирования истребителей ОМАГ-1 в 1942—1944 годах.

** Так советские летчики часто называли пикирующие бомбардировщики Пе-2 и дальние истребители Пе-3.

Федора Федоровича начальником штаба авиации краснознаменного Балтийского флота был уже подписан. Но Арктика не захотела расставаться с полковником Поповым. Полет в составе экипажа Устименко стал для него последним. Однако ради чего начальник штаба ОМАГ вылетел на патрулирование в Баренцево море? Это не праздный вопрос, и ниже попробую ответить на него. Но самое удивительное открытие принес детальный осмотр сбитого «петлякова».

Оба борта самолета были иссечены пушечно-пулеметными очередями. При этом практически все пробоины были от снарядов необычно крупного для авиационных пушек калибра (не меньше 30 миллиметров). Сразу было видно, что самолет упал на землю не из-за неисправности двигателей или ошибки пилота. Но кто же так далеко от передовой, в этой глухой архангельской лесотундре, глубоко советском тылу пушечно-пулеметным огнем расстрелял один из лучших советских самолетов? При этом ближе село Верхняя Золотица, стратегического значения никогда не имело. Советских зениток и зенитных пулеметов возле него никто и никогда не видел. Даже появление советских самолетов над ним было большой редкостью.

Скорее всего, это сделали дальние немецкие истребители Ме-110 или модифицированные Ju-88. Но как они попали сюда? По расчетам авиаштурманов, получалось, что для появления в этом районе дальнего немецкого истребителя Ме-110с ближайшего немецкого аэродрома, например, из Луостари или Аоухов, ему было необходимо по прямой пролететь весь Кольский полуостров, миновать горло Белого моря, углубиться на советскую территорию, быстро отыскать советский самолет и мгновенно его уничтожить. А чтобы вернуться домой — немедленно ложиться на обратный курс. И все это без учета обхода советских зон ПВО или по какой-то причине использования двигателей в форсажном режиме. Либо где-то здесь находился вражеский аэродром?

И практическая проверка расчетов показала, что такой тайный аэродром гитлеровцев был создан на песчаной косе у Окуло-

ва озера Здесь вдоль заброшенной взлетной полосы были сооружены бревенчатые жилые сооружения, где были брошены когда-то элегантная пилотка-«флигермюцце» и запачканный краской летный китель. А в небольшой мастерской еще стояло несколько токарных станков с германским клеймом на корпусе, здесь же валялись запасные детали к радиостанции FuG-10. Бесспорно, их хозяевами могли быть только немцы. Быть может, вместе с такими же сооружениями на Новой Земле (на вышеупомянутых мысах Константина и Пинегина), а также в Архангельской области (у сел Мегра и Погорелец) германский тайный аэродром должен был стать одним из элементов гитлеровской арктической «системы». Или — звеном все того же «Генерального плана "Ост"»? Плана, который предусматривал как уничтожение славян, так и полную «германизацию» всей западной части Советского Союза вплоть до Урала. И все же зачем он понадобился нацистам? Вот несколько максимально подробных версий.

Версия первая. Секретный аэродром был предназначен для перехвата советских самолетов из воздушного охранения полярных конвоев или самолетов, которые перегонялись по ленд-лизу. Именно летом 1942 года Великобритания и США ускорили договорные поставки самолетов для Советского Союза. Перегонять самолеты предполагалось с трех направлений: с востока — через Аляску, с севера — через порт Архангельск и вологодские аэродромы, с юга — через Иран и Афганистан. Но даже через год после начала войны под Архангельском у советских ВВС было всего два полевых аэродрома и они не отвечали необходимым для союзников требованиям: были островными и малыми по размерам. Прилегающая к этим аэродромам тайга была сильно заболочена и, главное, не подлежала дренажированию, остро необходимому для строительства бетонированной полосы. Не удивительно, что союзники стали твердо настаивать на строительстве новой деревянной взлетно-посадочной полосы, хотя бы в четыреста метров длиной и шестьдесят метров шириной.

Для будущего аэродрома выбрали большое открытое пространство среди таежного леса, недалеко от нынешнего поселка Катунино. Почва здесь была малозаболоченной и позволяла построить надежный деревянный настил. В короткое время к строящемуся аэродрому подвели электролинию, железнодорожную ветку, установили четыре пилорамы. Все сооружения для сборки самолетов, деревянную взлетную полосу и железнодорожную ветку строили заключенные из соседнего лагеря НКВД. Аэродром был сооружен очень быстро.

Практически сразу же по железнодорожной ветке сюда стали прибывать первые самолеты, доставленные в порт Архангельск на английских и американских транспортах. Техническую команду, которая собирала самолеты, составляли англичане. Испытывали самолеты три американских летчика-капитаны Луис и Элисон, старший лейтенант Замке.

К сентябрю 1942 года с нового архангельского аэродрома (через промежуточный вологодский) в действующую армию была отправлена почти сотня самолета «Киттихаук», «Кертис Р-40», «Тамагаук» и «Харрикейн». Конечно, это не слишком много, но после многочисленных потерь на Севере большая часть американских и английских самолетов приходила в порт Мурманск и сразу же передавались в состав авиаполков Карельского фронта

Дальнейшую перегонку на юг самолетов, доставленных из Архангельска, обеспечивали уже советские летчики из особой группы полковника Бориса Смирнова Николай Храмов, Иван Макренко, Константин Коккинаки, Виктор Мошин, Николай Козлов, инженер Лазарев и его помощники, Часовиков и Баранов. Но вернемся к исчезнувшей 5 ноября 1942 года советской паре «пешек».

Если посмотреть на карту Архангельской области, то сразу же бросится в глаза, что тайный фашистский аэродром у Окулова озера находится посередине между только что построенным аэродромом (будущий аэродром «Ягодник») и нашими

маневренными аэродромами у реки Поной и на мысе Канин Нос*.

Отсюда было чрезвычайно удобно перехватывать как советские самолеты, взлетающие с архангельских аэродромов, так и самолеты, влетающие с маневренных аэродромов у Баренцева моря. Ведь к осени 1942 года фашисты уже располагали своеобразной подсказкой о действительном маршруте и графике полетов дальних советских истребителей, прикрывавших союзные конвои.

Война есть война. Еще 5 сентября 1942 года на обломках разбившегося у Барде (по другим данным — Вадсе) английского бомбардировщика «хэмпден» германская разведка захватила секретные документы с некоей информацией о переходе полярных конвоев PQ-17 и PQ-18. Здесь же они заполучили расшифровку одного из приказов по 95-му истребительному полку ОМАГ. Возможно, этот приказ каким-то образом касался перехода PQ-18 и последующих одиночных переходов союзных кораблей через Атлантику. А вернее — организации их воздушного прикрытия. Но только в послевоенные годы нам удалось выяснить, что в архангельском треугольнике («Ягодник» — остров Поной — мыс Канин Нос) обе ОМАГ (Особая морская авиационная группа) Северного флота понесли самые большие потери, причем чаще всего их самолеты исчезали при невыясненных обстоятельствах.

Версия вторая. Аэродром у Окулова озера использовался германскими летчиками как аэродром «подскока» для специальных самолетов метеорологического звена и самолетов дальней авиации. Например, для FW-200 («Кондор» или «Курьер»), обеспечивавших снятие немецких метеорологических партий из районов западного сектора Северного морского пути и о которых было рассказано ранее.

Именно на тайные арктические метеостанции личный состав мог быть заброшен с помощью специальной авиагруппы

* Сооружен для базирования самолетов ОМАГ-2, которая была сформирована осенью 1942 года.

люфтваффе, самолеты которой вполне могли воспользоваться тайными промежуточными аэродромами на советской территории.

Версия третья. Вместе с аэродромами в Аешуконском и Мезенском районах Архангельской области тайный аэродром у Окулова озера обеспечивал заброску диверсионных групп «Предприятия "Цеппелин"».

О перспективных планах руководства абвера может говорить такой факт, что в августе 1943 года в зону его деятельности была включена вся ближняя советская территория, до Белого моря включительно, а в дальнюю зону — передовые районы западной части Северного морского пути. Сюда (вплоть до Северного Урала. — *Авт.*) гитлеровские агенты забрасывались на самолетах специальной авиаэскадрильи, как правило, с Псковского, Рижского и Смоленского аэродромов. Ниже о «земных последователях Цеппелина» будет рассказано более подробно.

Версия четвертая, но не крайняя. Это был тайный аэродром для самолетов-разведчиков специальной «группы Ровеля».

Лет десять назад в российской печати появилась информация о неизвестном германском самолете-разведчике, который летом 1944 года ночами неоднократно появлялся в небе над Москвой. Его не могли достать советские ночные истребители ПЮ. Более того — не могли найти наши прожекторные дивизионы. Командование московской особой зоны ПВО долго ломало голову над тем, как его уничтожить. В конце концов, выход был найден, и вражеский воздушный разведчик был сбит, но и до настоящего времени подробности его уничтожения остаются неизвестными. Известно лишь то, что этот самолет входил в состав одной из эскадрилий особого «Бомбардировочного полка — 200», которым командовал полковник Теодор Ровель.

В Первую мировую войну Ровель был простым летчиком-наблюдателем. В 1934 году из опытных германских летчиков и бортмехаников он создал маленькую эскадрилью, которая ба-

зировалась на берлинский аэродром Штаакен. Так как в те годы побежденная Германия еще не имела права иметь собственные ВВС, то эскадрилья получила наименование «Экспериментальный пост высотных полетов». И только через год она была переименована в «Эскадрилью особого назначения». Одной из первых задач, успешно выполненной воздушными разведчиками Ровеля, стало фотографирование военно-морской базы Кронштадт, а также — районов Ленинграда, Минска и Пскова.

В конце 30-х особая эскадрилья получила новейшие разведывательные самолеты-разведчики He-111, вооруженные самой современной оптикой, изготовленной фирмой «Карл Цейсе», которая позволяла делать четкие фотографии с больших высот. В случае необходимости эскадрилья Ровеля работала под прикрытием символики компании «Дойче Люфтганза». А после августа 1939 года — даже выполняла несколько коммерческих рейсов на Москву.

С началом Второй мировой войны эскадрилья Ровеля была преобразована в разведывательный полк особого назначения и получила самолеты Ju-88 и Ju-86, Do-214 и Do-217, He-410 и Hs-130. В двигатели самолетов этой группы закачивалась специальная кислородно-азотная смесь, которая позволяла немцам успешно летать на рабочих высотах свыше двенадцати тысяч метров и легко уходить от истребителей противника. Особо примечательными среди них были:

— Ju-86P и R. Модификации имели усовершенствованные дизельные двигатели с системой форсирования мощности GM-1, которая легко обеспечивала полеты на высоте до четырнадцати тысяч метров;

— Do-217P — имел практический потолок полета до пятнадцати тысяч метров.

Уже в первые дни Великой Отечественной войны полк Ровеля начал производить полеты от линии фронта до Урала включительно. Для того чтобы пресечь подобные полеты в советских ВВС была создана особая авиагруппа, состоявшая из летчиков-испытателей высшей квалификации. Через два военных года

полк Ровеля был переформирован в «Бомбардировочный авиapolк 200» и лишь изредка стал выполнять задания по заброске агентыры абвера и СД.

Вот только несколько версий и предположений, для чего в Архангельской области, далеко за линией фронта, нацистам был нужен тайный аэродром. Они разнообразны и порой выглядят фантастично. Но за прошедшие послевоенные годы еще никто и не попытался детально разобраться в них. Даже опытные летчики соединений фронтовой авиации люфтваффе лишь слышали о подобных аэродромах. Но кто-то же может знать о них значительно больше? Даже несмотря на то, что в наши дни отдельные российские историки и знатоки немецкой авиации, а порой и немецкие исследователи истории люфтваффе сомневаются в существовании тайных фашистских аэродромов на Крайнем Севере. Но почему же архангельские геологи и поисковики нашли на беломорско-кулойском плато сбитого «петлякова» лейтенанта Устименко? Или почему на родной аэродром не вернулся Пе-3 № 40 414 старшего сержанта Горбунцова и его штурмана, штурман-лейтенанта И. Дергилева?

10. ЗЕМНЫЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛИ «ЦЕППЕЛИНА»

Вышеупомянутое «Предприятие "Цеппелин"» («Unternehmen "Zeppelin"») было создано в марте 1942 года Главным управлением имперской безопасности (РСХА) специально для политического разложения Советского Союза. На правах реферата (разведывательного подразделения) оно входило в состав управления АМТ-VI (управление оперативных отделов СД-заграница Главного управления имперской безопасности) и подчинялось непосредственно бригаденфюреру СС и генерал-майору войск СС Вальтеру Шелленбергу.

Рассказ об этом особо закрытом разведывательно-диверсионном органе выходит за рамки нашей книги. Однако он весьма важен для понимания появления «теней» свастики у Таймыра, и читателю будет предложена короткая справка о деятельности гитлеровских диверсантов. Естественно — все, что касается советского Заполярья. Сразу же оговоримся, несмотря на то что среди ученых на борту пролетевшего над арктическими островами и морями СССР дирижабля «Граф Цеппелин» также находились германские военные разведчики, не будем их путать с питомцами бригаденфюрера СС В. Шелленберга, которые нелегально работали в нашем глубоком тылу.

В августе 1943 года одна из двух так называемых главных команд «Предприятия "Цеппелин"» («СС гаупткоманда Русланд-Митте Унтернемен "Цеппелин"») была переименована в «Руссланд-Норд» (руководитель — обергруппенфюрер СС, генерал полиции и генерал войск СС Фридрих Еккельн) и приступила к разведывательной деятельности на территории от северной Украины до Белого моря.

В настоящее время стало известно, что один из документов, разработанных планировщиками «Предприятия», предполагал специально для решения своих главных задач целенаправленно проводить массовую заброску разведывательных, повстанческих и диверсионных групп в районы крупнейших и наиболее удаленных лагерей, входивших в систему ГУЛАГ (23). Не секрет, что в сибирской тайге и в северной тундре их было более чем предостаточно.

При этом разведывательные группы должны были вести сбор политических сведений о Советском Союзе, пропагандистские группы — вести национальную, социальную и религиозную пропаганду, повстанческие — организовывать восстания, диверсионные — проводить политические диверсии (24). Расчет строился на том, что если спецгруппам удастся поднять сразу несколько восстаний в лагерях на побережье Карского моря и моря Лаптевых среди так называемых врагов народа, то глубокий советский тыл вдоль западных районов Северного морского

пути не просто «взорвется». На долгое время он будет полностью парализован. Одновременно эти же восстания оттянут на себя заметную часть дивизий Карельского фронта, что, в свою очередь, даст реальную возможность быстрого захвата горными стрелками генерал-лейтенанта Дитля порта Мурманск и незамерзающего Кольского залива.

Произошло хотя бы одно такое восстание или нет, сказать сложно. Однако в документах контрразведки Смерш Северного флота сохранилась информация об обнаружении подпольной немецкой радиостанции в поселке Ошмарино (устье реки Енисей), а также о посещениях нацистскими подлодками отдаленных районов и островов в юго-восточной части Карского моря. Здесь они высаживали одиночных разведчиков и забирали на борт каких-то людей из здешних становищ (25).

Пока существовала надежда на успех блицкрига на Востоке, в абвере не особо расстраивались, если заброшенные диверсанты не оседали в глубоком тылу советских войск. Чаше всего их основные усилия были направлены на захват наших стратегических и оборонных объектов недалеко от линии фронта, а также — на нарушение советских транспортных коммуникаций, дезорганизацию ближних тылов Красной Армии. Типичным примером для того времени служит высадка фашистских десантов в августе 1942 года в Мурманской области и в сентябре того же года в Вологодской области.

В первом случае, в ночь с 28 на 29 августа фашистские диверсанты из состава 18-й роты 5-го батальона специального полка «Бранденбург-800» десантировались с самолетов в районе железнодорожной магистрали Ленинград—Мурманск и совершили здесь две диверсии, почти на сутки, прервали связь Кольского полуострова с центром страны (26). Во втором — спецгруппа того же батальона в сентябре высадилась с десяти транспортных юнкерсов у моста через реку Вычегда (граница Вологодской и Архангельской областей).

В этом случае из-за внезапности нападения, вся охрана нашего стратегического объекта была полностью уничтожена.

Мост был захвачен в исправном состоянии. Однако в течение часа он был отбит заключенными из соседнего лагеря ГУЛАГ, которые по чистой случайности в тот день работали на берегу Вычегды. При этом все вражеские парашютисты были перебиты. Когда же стало ясно, что блицкрига не будет, то все внимание абвера было обращено на наш глубокий тыл.

С марта 1942 года подготовка агентов-диверсантов, радистов и разведчиков была перенесена в разведывательно-диверсионную школу близ польского города Люблин. Официально она именовалась «Гауптлагерь Яблонь» или «Особая часть СО». После окончания курса обучения в данной школе агентов стали забрасывать не только в районы Москвы и Ленинграда, но даже — в районы Северного Урала. Здесь отбор агентов проводили уже специальные структуры разведывательно-диверсионных школ при штабе «Валли» (специальный орган по координации и руководству разведывательной и диверсионной деятельностью на Восточном фронте). Преимущество отдавалось кандидатам, имеющим широкий кругозор (радистам, саперам и связистам). Позже задачи спецшколы в очередной раз изменились, и в начале 1943 года подготовка «дальних» заполярных разведчиков и диверсантов абвера была возложена на разведывательно-диверсионную школу в финском городе Рованиemi как абвергруппу АГ-214, действовавшую при 20-й горной армии. Позже эта спецшкола была переведена в польское местечко Сулеювек и была включена в абверкоманду АГ-204.

При полетах в глубокий советский тыл самолеты-перевозчики из специальных авиаэскадрилий люфтваффе использовали тайные аэродромы в Архангельской и Вологодской областях и забрасывали агентуру в тылы Карельского фронта. Отсюда фашистские диверсанты следовали пешим порядком или «по возможности». Всем дальним группам обязательно придавался подготовленный радист с УКВ-передатчиком, который обеспечивал связь диверсантов с вынесенным (подвижным) приемопередающим радиоцентром (в первую очередь — находящимся на германских подводных лодках, патрулирующих

в юго-восточной части Баренцева и в южной части Карского морей).

Первоначально «цепелинновцы» выполняли специальные задания по проведению диверсий на железнодорожном транспорте, уничтожению баз и складов с продовольствием и иных значимых объектов в Заполярье. Попутно им вменялось проводить на «своей» территории антисоветскую пропаганду и совершать убийства офицеров Красной Армии и НКВД. В последние годы Великой Отечественной войны агентам, которых забрасывали в северные районы Советского Союза, стали давать задания на установление связи с переселенцами, которые проживали в районах лагерей системы ГУЛАГ, и по организации из них повстанческих отрядов. При этом было особо учтено, что после «освободительного» похода в восточные области Белоруссии и Украины, то есть августовского (1939 года) похода Красной Армии в Польшу, «140 тысяч пленных поляков были насильственно вывезены на Крайний Север и направлены на лесоразработки» (27).

Примерно в это же время в рамках «Предприятия "Цепелин"» был создан Политический центр борьбы с большевизмом (ПБЦ), руководителем которого стал бывший командир 102-й стрелковой дивизии 21-й армии полковник И. Бессонов. Этот офицер был не просто полковником РККА, попавшим в плен. Как бывший начальник отдела боевой подготовки Главного управления погранвойск НКВД СССР, он хорошо знал места расположения лагерей ГУЛАГа и потому, став во главе ПБЦ, сразу же приступил к разработке плана высадки сюда двух воздушных десантов (общей численностью до шести тысяч штыков). Один десантный батальон планировалось высадить в район Сыктывкар—Сольвычегодск—юго-восток от Архангельска (28). Другой — в район Сибирской железной дороги. По замыслу фашистские десантники должны были захватить в своих районах несколько лагерей и, вооружив заключенных, начать наступление повстанческих отрядов на юг. Неожиданно летом 1943 года Бессонов был арестован и помещен в зондерлагерь Заксенхаузен, а его политцентр — распущен.

И все же «глобальные» диверсионные планы нацистов росли, как грибы после летнего дождя. Через год, к лету 1944 года, «Предприятие "Цеппелин"» подготовило несколько крупных групп (до ста человек каждая) для высадки в районах рек Волга и Кама. Здесь после проведения взрывов мостов, согласованных по времени, они должны были отрезать от фронта военные заводы, находящиеся за Уралом. Правда, вряд ли столь массовая высадка воздушного десанта в глубоком советском тылу была технически возможна. Но подобные планы существовали. Более того, часть менее фантастических планов, возможно, даже была реализована.

Например, была произведена высадка двух небольших фашистских десантов летом 1943 года в Кожвинском районе Коми АССР. А затем в конце 1943-го — высадка десанта под Сыктывкарсом. Считается, что вражеские десантники в первую очередь должны были прервать перевозки угля с Воркутинского и Ухтинского месторождений, а затем — действовать по плану «Предприятия». Однако каковы были истинные задачи фашистских диверсантов — до конца не известно.

Меж тем в 60-е годы прошлого столетия наши североморцы участвовали в боевом тралении в Обской губе. Они вспоминали об удивительной встрече с группой неизвестных, которые до того не подозревали, что Великая Отечественная война уже закончилась. А позднее даже признались, что в свое время, перебив лагерную охрану, они бежали в тайгу, где и скрывались до сих пор. Не менее интересным был другой случай: в конце 80-х в одном из «забытых богом» малых поселков на берегу Обской губы был случайно обнаружен участник фашистской спецгруппы, заброшенной сюда «Предприятием "Цеппелин"». Может, пока мы еще не все знаем об их деятельности.

Серьезное внимание руководство вышеназванной «Руссланд-Норд» уделяло ведению информационной войны. Еще в 1942 году оно разработало план по заброске воздушным путем на территорию Вологодской области типографии для печатания подпольной антисоветской газеты, редактором которой

должен был стать некий Филистинский. Одновременно она же должна была размножать воззвания и листовки контрреволюционного характера и распространять их среди населения. При этом специальный шапирограф было решено разместить в одной из глухих деревень Вологодчины, где ранее была десантирована разведгруппа из семи цеппелиновцев под руководством Гордея Семенова, поддерживающая систематическую связь с Рижским радиоцентром германской разведки (29).

При подготовке к выброске все механизмы и грузы типографии были упакованы в двадцать два тюка, подготовленных к выброске на грузовых парашютах. О проведении этой операции есть двоякая информация: по одним данным, выброска была произведена, по другим — не проводилась. В любом случае земные цеппелины вели и готовились вести в советском Заполярье активную боевую работу, и все вышеприведенные замыслы не стоит называть «воспаленной фантазией» постперестроечных журналистов и писателей, как об этом сегодня иногда пишут отдельные «универсальные» историки в нашей стране.

11. УПУЩЕННЫЙ ГОД

К нашему времени самым известным фактом присутствия фашистов в Карском море стал неудачный рейд на Диксон броненосца «Адмирал Шеер». Коротко напомним о нем тем, кто впервые узнал, что в нашей Арктике шли бои, не менее значимые, чем в Атлантике, в Средиземном море или на Тихом океане.

С января 1942 года немецкое командование сосредоточило все внимание на защите побережья Скандинавии от возможной высадки английского десанта (а следовательно — открытия «второго фронта» в Норвегии. — *Авт.*), а также на борьбе с союзными конвоями, идущими через Атлантику в Мурманск и Архангельск. Вероятно, потому-то подготовка к глубокому проникновению в Арктику велась нацистами совсем неспешно.

Но разгром печально известного атлантического конвоя PQ-17 стал своеобразным ускорителем в подготовке и проведении операции «Страна чудес» и должной последовать за ней операции «Двойной удар».

«Страна чудес» — это поиск, который должен был провести сильный отряд немецких кораблей на внутренних арктических коммуникациях Советского Союза.

Первым звонком к его началу стало донесение германского военно-морского атташе в Японии, который сообщил о проходе в июле 1942 года у берегов Камчатки двадцати советских транспортов из США (в том числе «Ванцетти», «Белоруссия», «Урицкий», «Волга», «Кузнец Лесов» и «Клара Цеткин». — *Авт.*). По данным японской разведки, уже 1 августа вместе с четырьмя ледоколами они вошли в Берингов пролив. Опытным разведчикам не составляло труда «вычислить» направление движения конвоя: в Архангельск или Мурманск. Тем более что вместе с транспортными судами на запад шел тихоокеанский отряд из трех боевых кораблей (лидер эсминцев «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный»). В действительности в те дни все три боевых корабля, входившие в состав экспедиции особого назначения ЭОН-18, вряд ли можно было назвать действительно боевыми. Ведь для уменьшения их осадки у лидера и эсминцев имелся лишь минимальный запас топлива, а большая часть артиллерийского и торпедного вооружения перевозилась на транспортах.

Примерно в это же время из Архангельска на восток вышел большой караван советских транспортов (в том числе «Аркас», «Азербайджан», «Донбасс», «Двина», «Мируныч», «Моссовет», «Щорс», «Комсомолец Арктики», «Чернышевский» и «Эльна-2». — *Авт.*).

Изначально они должны были идти через Атлантику в составе конвоя и под охраной английских кораблей. Но британские «конвоиры» откровенно бросили 17-й атлантический конвой, и советской стороне пришлось срочно менять прежние планы перевода «беломорского» каравана на восток.

План операции «Страна чудес» предполагал крейсерство немецких броненосцев «Лютцов» и «Адмирал Шеер» в Карском море, между новоземельским архипелагом и проливом Вилькицкого. Здесь германские моря могли бы уничтожить до полусотни советских судов, которые во второй половине августа должны были собраться у западного входа в пролив Вилькицкого. Более того, здесь же вместе с ними должны были оказаться все ледоколы ГУ СМП при слабом охранении.

Весьма заманчивая добыча для нацистов, «окрыленных» успехом в разгроме PQ-17.

Затем с помощью бортовой артиллерии рейдеры должны были разрушить несколько дальних полярных станций, а на остров Диксон высадить небольшой десант и захватить здесь штаб западного сектора советской Арктики. Кроме того, они же должны были обстрелять порт Амдерма, который, по предположению германского командования, служил для разгрузки союзных транспортов. Хотя, возможно, артиллерийский обстрел Амдермы мог быть назначен и по иной причине.

В 1933 году здесь было обнаружено месторождение минерала флюорит (плавиковый шпат), который является одной из важнейших солей так называемой плавиковой кислоты, широко применяемой в авиационной, химической, целлюлозно-бумажной промышленности, а также при производстве стекла и алюминия. Эта находка сразу же предопределила создание на полярном «фланге» Урала одного из опорных пунктов Северного морского пути, особенно в случае развязывания войны против Советского Союза. Правда, еще в 1940 году здешние шахты были затоплены и амдерминское месторождение перестало существовать, но нацисты вряд ли об этом знали.

После арктической «тренировки» фашистские рейдеры должны были пойти в южную Атлантику.

Для похода в Карское море «карманным линкорам» придавались семь «арктических волков». Три — для ведения ледовой разведки у Новой Земли (U-601, U-251, U-255. — *Авт.*) и четыре — для проведения отвлекающих действий у новоземель-

ких проливов в южной части Карского моря. Последние (U-209, U-456, U-589, U-592. — *Авт.*) должны были прикрыть рейдерский отряд со стороны Баренцева моря, а главное — отвлечь внимание советского командования от района их выхода на коммуникации Севморпути.

Большая их протяженность и абсолютная безлюдность арктического побережья создавали для фашистов чрезвычайно благоприятные условия деятельности. Сначала почти все шло по разработанному плану и воспитанники Деница оказали ударной группе значимую помощь.

Еще за три недели до выхода рейдеров все «арктические волки» стали активно искать встречи с советскими кораблями и судами.

Как упоминалось выше, U-601 атаковала гидроаэродром и метеостанцию в Малых Кармакулах и у Белушней губы, а затем она нее потопила транспорт «Крестьянин» (капитан А. Николаев), шедший в Белушью губу из Нарьян-Мара. Через две недели на подходе к проливу Югорский Шар германская подлодка разгромила советский караван, состоявший из трех невооруженных буксиров и двух барж, который вез рабочих для Нарьян-Марского порта и заключенных из лагерей «Норильстроя» для работ на объекте НКВД № 300. При этом погибли более трехсот человек.

На следующий день две нацистские подлодки в надводном положении откровенно и даже где-то «по-хозяйски» попытались войти в залив Рогачева. Но здесь они попали под артобстрел наших дозорных кораблей, стоящих у входа в Белушью губу. При этом немцы были обнаружены недалеко от дозорной линии — у острова Подрезова. Но только после появления из-за мыса Лилье сторожевого корабля «Дежнев» (командир — старший лейтенант А. Гидулянов) они, используя свое абсолютное преимущество в скорости хода, ушли в сторону полуострова Гусиная Земля. А вот орудий мобилизованных тральщиков ТШ-39 (бывший рыболовный траулер РТ-16 «Ленин», командир — старший лейтенант А. Гунин) и ТЩ-58 (бывший рыбо-

ловный траулер РТ-94 «Жданов», командир — лейтенант П. Задорин), а также — вооруженного мотобота «Полярник» нацисты явно не опасались. Либо сделали все, чтобы привлечь к себе как можно больше внимания советских военных моряков, фашистским подводникам придавало дополнительной уверенности то, что до лета 1942 года в районах новоземельских проливов у североморцев не было авиации.

В результате активных отвлекающих действий внимание командования Северного флота от самого северного пролива у Новой Земли было действительно отвлечено. Однако неожиданно весь «чудесный» план развалился.

Еще на выходе в море, прямо у норвежского острова Гримсей, «Лютцов» наскочил на камни. И «Адмирал Шеер» под командованием капитен цур зее Меендсен-Болькена пошел в арктический поход один. Под прикрытием тумана он незаметно обогнул мыс Желания и вышел на морской простор, предварительно получив от командира U-601 обер-лейтенанта П.О. Грау последнюю информацию о ледовой кромке. Однако, несмотря на то что фашистам удалось незаметно проникнуть в Карское море, капитен цур зее Меендсен-Болькен не смог полностью использовать фактор внезапности.

20 августа, когда советский караван из Архангельска подходил к проливу Вилькицкого, поднятый с борта рейдера гидросамолет-разведчик Аг-196А, обнаружил поблизости (у банки Ермака. — *Авт.*) сразу девять его транспортных и сопровождавший их ледокол «Красин». Но из-за внезапно севшего на поверхность воды плотного тумана немцы были вынуждены отказаться от заманчивой погони. Когда же туман поднялся и германский гидросамолет вновь взлетел для ведения разведки, то найти замеченные транспорты и ледокол уже не удалось. После тщетного поиска «Адмирал Шеер» пошел к проливу Вилькицкого, чтобы в узком проливе перехватить оба каравана и корабли ЭОН-18.

Однако через день у острова Русский германский рейдер был затерт обширными ледяными полями. Более того, льды

крепко сдавили корпус бронированного гиганта. А во время нового полета еще и разбился единственный воздушный разведчик. «Адмирал Шеер» в одно мгновение стал если не слепым, то — весьма и весьма близоруким.

С трудом, освободившись из ледового плена, фашистский броненосец направился в район юго-западнее архипелага Норденшельда. Здесь немцы встретили и потопили ледокольный пароход «А. Сибиряков» (командир — старший лейтенант А. Качарава), направленный к североземельскому мысу Молотова (сегодня мыс Арктический. — *Авт.*) для доставки рабочих строительной бригады и технического оборудования здесь полярной станции, который, как вы помните, выдал себя передачей длинного радиодонесения на Диксон.

До встречи с немцами «А Сибиряков» доставил технические грузы и продовольствие полярникам на остров Правды, Тыртова, Русский и Уединения. Экипажу оставалось посетить только Северную Землю, где наших моряков ждали полярники на острове Домашний и на мысе Оловянный. На случай, если из-за ледовой обстановки путь к Северной Земле был бы закрыт, сибиряковцы должны были создать новую станцию на острове Визе.

Неожиданная встреча с «Адмиралом Шеером» закончилась гибелью советского корабля. Однако радист «А. Сибирякова» успел сообщить о нападении неопознанного врага. И уж этим он обрек всю «Страну чудес» на полный провал. Хотя мощная радиостанция рейдера продолжала пеленговать внутренний радиообмен транспортов западного и восточного караванов, но для фашистов они были уже не достигаемы.

26 августа германский броненосец повернул в направлении устья Енисея и приступил к выполнению второго этапа операции, который включал в себя: уничтожение всех судов, находящихся в порту, уничтожение угольных складов, уничтожение радиостанции Новый Диксон, захват руководящего состава западного сектора советской Арктики. Последнее могло бы полностью «компенсировать» даже провал первого этапа «Страны чудес».

Во-первых, штаб западного сектора располагал подробной информацией о движении по Севморпути судов и ледоколов, а также — фактической и прогнозируемой здесь синоптической и ледовой обстановке. Он же принимал решения о движении ледоколов. Во-вторых, остров Диксон на протяжении двух лет Великой Отечественной войны оставался главной бункерной базой для судов, идущих по Севморпути. Рядом с ним на небольшом острове (Конус. — *Авт.*) были сооружены угольная площадка, два ряжевых угольных причала и находился значительный запас угля. Здесь же, на острове, юго-восточнее мыса Кречатник, была сооружена одна из немногочисленных береговых радиостанций Севморпути. И, в-третьих, Енисейский залив являлся одним из самых глубоководных заполярных заливов Советского Союза, куда могли заходить даже океанские суда, направлявшиеся к Игарке — центру заполярной деревообрабатывающей промышленности. При определенной степени везения «Адмиралу Шееру» было где пожить. Одновременно немцы знали, что на Диксоне нет артиллерийских батарей, а весь «гарнизон» состоит из отделения пограничников да нескольких охотников — зверобоев. Но, вот здесь-то они ошиблись!

С началом войны для его защиты уже были доставлены три артиллерийские полубатареи (калибр 45—152-мм). Правда, две из них к моменту нападения врага уже были погружены на СКР-19 и подготовлены для перевозки в новоземельскую губу Белушья. Наше счастье, что немцы поспешили напасть на Диксон, если бы нападение произошло на пару дней позже, то его результаты было бы трудно предсказать.

Темной ночью 27 августа «Адмирал Шеер», прикрываясь легким туманом, подошел к Диксону с юга (между островами Диксон и Берн). Позднее командование как нашего Северного флота, так и ГУ СМП будет сильно удивлено, насколько уверенно фашистский корабль шел к порту самым безопасным в навигационном отношении путем для глубокоосидающего корабля. Хотя, по правилам военного времени, и створные огни, и светя-

шиеся буй не горели. Сигнальщики рейдера быстро обнаружили в бухте три советских судна, а его артиллеристы открыли по неподвижным целям огонь сразу из орудий главного калибра.

Однако после нескольких ответных выстрелов еще стоящей на берегу 152-мм полубатареи лейтенанта Н. Корнякова немцы, прикрывшись дымовой завесой, быстро ушли в море. Правда, вскоре вновь подошли к острову, но — уже с севера. По дороге они обстреляли и сожгли домики промысловиков на Медвежьих островах, радиоцентр Новый Диксон и запасы угля и соляра на острове Конус. А затем — произвели огневой налет на продолжавшие стоять в бухте советские суда. Получив в очередной раз огневой отпор корняковцев, германский броненосец начал быстрый отход на север. Таким образом, и второй этап операции «Вундерланд» — удар по порту Диксон и высадка здесь небольшого десанта — провалился.

«Вундерланд» ясно показала, что надводный рейдер не годится для действий в Карском море. Полный провал набеговой операции вынудил гросс-адмирала Эриха Редера отказаться от нового похода германских «карманных линкоров» в Арктику, где в районе своеобразного теругольника: архипелаг Норденшельда — устья рек Енисей и Обь, они должны были нанести новый, но уже «Двойной удар».

После ухода «Адмирала Шеера» из Карского моря фашистские подводники (U-601 и U-251-авт.) продолжили действовать в северо-восточной части Карского моря, а U-255 — наблюдать за кромкой льда к северу от мыса Желания. И с августа по ноябрь 1942-го они хорошо «наследили» у восточного побережья северного острова Новой Земли, а также у побережья Сибири (от острова Диксон до опушки архипелага Норденшельда) (30). И это может указывать совсем не на то, что контр-адмирал Дениц не имел достаточной информации о движении наших транспортов (хотя и не отрицает того), а скорее, о том, что он уже начал подготовку к кампании 1943 года. И значит — активизировал освоение новых тайных пунктов (Спорый Наволок, остров Вардропер и другие). Неудача же «Страны чудес» толь-

ко подхлестнула создание здесь секретных баз, в том числе — для метеорологической и ледовой разведки.

Правда, наши североморцы тоже не дремали: к 1943 году была увеличена сила Новоземельской ВМБ, а в 1944 году — создана Карская ВМБ. Это позволило переломить ситуацию и организовать надежную защиту западного арктического сектора Северного морского пути, обеспечить поддержание в районах выгодного оперативного режима. И главное — прекратить бесконтрольное проникновение в советскую Арктику фашистов.

12. ГЛОБАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОДОЛЖАЛОСЬ

В создании системы контроля над советским сектором Арктики приняли активное участие не только моряки и подводники Кригсмарин, но еще и летчики люфтваффе. Да и военностроительное ведомство Тодта было здесь не менее активным. Пришла пора рассказать о них более подробно. О роли германских субмарин и специальных судов их обеспечения рассказано достаточно.

О деятельности люфтваффе над Карским морем даже в секретной книге И. Сендика рассказ был всегда краток.

Чаще всего в советское время мы слышали лишь о случайных полетах фашистских самолетов над островами Новой Земли либо о разовых полетах в район Амдермы. И никогда не слышали об их появлении над побережьем Сибири. Только в работе И. Сендика удалось найти несколько строк о том, как летом 1943 года, используя тайный аэродром на северном острове Новая Земля, немецкие гидросамолеты BV-138 некоторое время вели разведку в Карском море и выполнили несколько полетов до архипелага Норденшельда и западного входа в пролив Вилькицкого включительно (31).

Другое упоминание о дальних воздушных визитах врага в советскую Арктику удалось найти в исторической справке о деятельности Карской военно-морской базы, которая была подготовлена и опубликована В. Щедролосевым в военно-техническом альманахе «Тайфун» (32). Ее автор высказал неординарную версию о том, с какой целью нацистские субмарины в сентябре 1944 года пришли к мысу Стерлегова. По информации В. Щедролосева, немцы здесь искали свой пропавший самолет. Уж не такой ли случайно затерявшийся «флюгбоут»* обнаружат наши военные моряки и летчики месяцем позже, правда — на реке Мезень? Но это иной рассказ. Пока же познакомимся со случаями появления над Новой Землей и над Карским морем немецких самолетов, объединив их со случаями, упоминавшимися у И. Сендика:

а) Взлетная полоса и радиостанция на острове Междушарский, а также взлетные полосы на мысах Константина и Пинегина позволяли реально контролировать практически все Карское море. Вместе с тайными аэродромами нацистов у архангельских деревень Мегра, Верхняя Золотица и Погорелец, а также неким аэродромом на границе Вологодской и Кировской областей они реально могли составлять единую, хорошо продуманную систему для выполнения полетов на восток, к проливу Вилькицкого, либо на север — до ледовой кромки. Например, по данным разведсводок периода Великой Отечественной войны, фашистские самолеты были обнаружены в нашем тылу:

— у пролива Маточкин Шар четыре раза — в 1942 году, четырнадцать раз — в 1943 году и лишь один раз — в 1944 году;

— у Белушней губы восемнадцать раз — в 1942 году, тридцать шесть раз — в 1943 году и пятнадцать раз — в 1944 году;

— у пролива Югорский Шар девять раз — в 1942 году, двадцать раз — в 1943 году, один раз — в 1944 году. Не забывали летчики люфтваффе и удаленные острова. У острова Колгуев они

появились шесть раз в 1942 году, двадцать девять раз в 1943 году, один раз — в 1944 году. А над Карским морем, у островов Уединения и Белый, в 1942 году несколько раз был слышен шум садящегося и взлетающего самолета и шесть раз такой же звук слышали наши полярники в 1943 году;

б) 25 августа 1943 года новоземельские промышленники в губе Северная Сульменева ясно слышали звук авиационных моторов, по характеру напоминающий звук мотора самолета, заходящего на посадку.

На следующие сутки они вновь слышали этот же звук. На этот раз — звук прогреваемых моторов. Именно этот самолет, летящий на малой высоте, 26 августа с берега реки Крестовой наблюдала другая группа промышленников. С какой целью он сюда прилетал? Разве что для доставки на советское побережье специальной автоматической метеостанции. Но, может, он высадил метеодесант?

Самая первая группа германских полярников была высажена на острова Карского моря еще в 1942 году (на архипелаге Норденшельда. — *Авт.*). Правда, результаты и длительность ее работы остались неизвестными. Но через год в безлюдные и отдаленные арктические районы стали уже массово высаживать специально подготовленные метеорологические экспедиции, которые работали на местах до начала таяния льдов. Отдельные экспедиции прибывали на базы, специально подготовленные военно-строительным ведомством Тодта, но большинство высаживалось непосредственно на необорудованное побережье. Как видите, рассказ о деятельности в нашей Арктике люфтваффе и «ОТ» вновь получился не слишком длинным. Ведь основная роль в подготовке к функционированию арктической системы была все же отведена «арктическим волкам» Деница.

Хотелось бы особо отметить, что каждый командир фашистской подлодки действовал только в строго отведенном районе. Например, известно, что вышеупомянутая подводная лодка U-354 дальше западной опушки архипелага Норденшельда не заходила И чаще всего она укрывалась в районе шхер Ми-

* Так между собой летчики люфтваффе называли немецкие гидросамолеты • ninaBV-138.

нина либо в заливе Волчий, либо недалеко от острова Вардропер. В то же время подводная лодка U-711 в 1943 году, видимо, контролировала район от западной кромки архипелага Норденшельда до входа в пролив Вилькицкого и скрывалась при этом в одном из своих здешних тайных укрытий. Причем порой она вела себя здесь весьма и весьма нахально.

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

Экипаж «Дежнева» после сопровождения в Арктику очередного конвоя, находясь под охраной орудий тральщика и минного заградителя, приступил к выгрузке доставленной для полярников артиллерийской батареи. Неожиданно неподалеку от советских кораблей была обнаружена безмятежно всплывающая фашистская субмарина (вероятно, это была именно U-711. — *Авт.*). Даже обнаружив, что у острова она оказалась не одна, «немка» не обращая на наши корабли никакого внимания, спокойно ушла за ближайший мыс. Почему-то ее никто не преследовал. Выгрузка доставленных артиллерийских орудий продолжалась еще четверо суток. Практически сразу же после окончания разгрузочных работ на полярную станцию «Остров Нансена» пришли полярники с соседнего острова Правды (также архипелаг Норденшельда) и рассказали, что фашистская субмарина спокойно пришла в район расположения правдинской станции и расстреляла ее из носового орудия.

Правда, возвращаясь после уничтожения советской полярной станции, германские подводники не рискнули столь же нагло пройти прежним путем мимо наших кораблей. Но как они ушли в море — никто не видел. Более того — до возвращения в Нарвик (30 сентября) она себя никак не проявила. И чаще всего своевременное сосредоточение немецких подлодок на маршрутах переходов конвоев проходило благодаря целеуказаниям U-354, а после ее гибели — U-711. Так было летом

1943 года, когда фашистские подводники разгромили наш конвой ВА-18, капитаны судов которого, начиная со времени формирования у острова Самуил (острова «Комсомольской правды», море Лаптевых), несмотря на официальный запрет, вели интенсивные радиопереговоры со Штабом морских операций на Диксоне. А нацисты эти переговоры не только внимательно прослушали, но еще и сделали для себя правильные выводы. Предварительное уничтожение метеостанции и полярной радиостанции на острове Правды также существенно сказалось на судьбе вышеупомянутого несчастного ВА-18. А военная удача другого «арктического волка» — на судьбе подводников нашего подводного крейсера К-1.

13. ПРОПАВШАЯ «КАТЮША»

Ведь сразу же после победного возвращения в августе 1943 года подлодок С-101 и С-54 командование Северным флотом приняло решение направить к северной оконечности Новой Земли подводную лодку с сильным артиллерийским вооружением, которая была бы способна вести успешный бой с неизвестным надводным рейдером. Призрак «Адмирала Шеера» еще продолжал витать у мыса Желания. Не установленное капитаном 3-го ранга Братишко вражеское судно, а также обнаруженные у мыса Желания нацистские подлодки, которые без стеснения переговаривались между собой по звукоподводной связи, лишь укрепили законные опасения командования Северного флота и Беломорской флотилии о реальном использовании фашистами северного («безымянного». — *Авт.*) пролива у Новой Земли. Одновременно командующий Северным флотом вице-адмирал А. Головкин получил довольно жесткий приказ наркома ВМФ (!) адмирала Н. Кузнецова немедленно отправить туда подводную лодку:

— ...несмотря на угрозу активных действий подводных лодок, рейдеров противника в Карском море, в районе мыса Же-

лания с 27 августа по 29 августа 1943 года действовала только одна подводная лодка С-101, с 29 августа район не обслуживался нашими подводными лодками, так как ПЛ Щ-402 вышла на позицию только 2 сентября. Считаю такое положение недопустимым. В районе мыса Желания необходимо держать непрерывно, пока требует обстановка, две подводные лодки (33).

Вероятно, в те дни у Северного флота не было возможности отправить в Арктику сразу две подлодки, и тогда нашли компромиссное решение. Командующий СФ принял решение направить к Новой Земле подводный крейсер с сильным артиллерийским вооружением. Но к этому времени в составе крейсерского дивизиона Бригады подплава СФ из шести подводных крейсеров остались только два: К-1 и К-21. Выбор пал на головную «катюшу», практически закончившую заводской ремонт.

Экипаж головной «катюши»* быстро свернул оставшиеся ремонтные работы и вышел в море, держа курс к северному «новоземельскому» району. Вместо командира К-1, капитана 2-го ранга Валентина Старикова, еще не прибывшего из отпуска, исполняющим обязанности командира в море вышел командир крейсерского дивизиона, капитан 1-го ранга Михаил Хомяков. Непосредственно перед выходом комдив-1 получил запечатанную «Боевую инструкцию для подводной лодки, осуществляющей поиск боевых кораблей и рейдеров в северной части Карского моря», которую он должен был вскрыть после выхода в море. Здесь было указано, что:

1. Главным объектом для поиска и атаки являются боевые корабли противника (классов «линкор» и «крейсер»), могущие одиночно или маневренной группой проникнуть в Карское море и действовать против наших арктических конвоев и баз.

2. Всякую подводную лодку, встреченную в районе боевых действий и на переходах, считать неприятельской и уничтожать.

* Так североморцы называли крейсерские подводные лодки типа «К».

3. Учитывая, что к северу от параллели 76 градусов ни одного нашего корабля не будет, всякий обнаруженный корабль или даже дым считать кораблем противника и по обстановке доносить об этом немедленно. (Данный подпункт в оригинале документа был выделен заглавными буквами. — *Авт.*) (34).

Подводный крейсер успешно пришел в район новоземельской позиции и приступил здесь к патрулированию. Но 29 сентября подтверждения от командира К-1 о получении приказа на возвращение в базу не поступило, и в Полярный К-1 никогда не вернулась.

До настоящего времени остается не известным, что же случилось с «катюшей». В германских источниках о каких-либо боевостолкновениях у Новой Земли с советской подводной лодкой не упоминается. Ни немецких, ни советских минных заграждений здесь не было. Советский подводный крейсер исчез.

Наиболее вероятной причиной его гибели предполагается авария техники, с которой экипаж не успел справиться. Возможно, причиной гибели корабля стал предательский удар стихии?

Однако бывший в то время командир бригады подлодок Северного флота, контр-адмирал Иван Колышкин, не исключил возможности гибели К-1 от торпеды немецкой субмарины:

— Вероятная причина: видимо, атакована немецкими подлодками, развившими 11 и 12 сентября активность в районе позиции К-1. Возможно, что К-1 стала жертвой подводной лодки противника, тем более что силуэт ее — отличный от немецких ПЛ и спутать его с другими было невозможно. Необходимо в дальнейшем посылать для уничтожения ПЛПЛ противника подлодки типа «С», так как они по силуэту сходны с немецкими подводными лодками VII серии (35).

Может, действительно Карл Дениц отомстил за гибель одного из своих «полярных волков»?

После войны стало известно, что слова Колышкина не далеки от истины.

Если бы все та же С-101 после потопления U-639 задержалась в районе боя хотя бы еще на два-три часа, то она вполне могла бы встретить здесь еще одну нацистскую подлодку.

Эта пока безымянная «немка» весь предыдущий день в надводном положении шла от параллели пролива Маточкин Шар. Ранее она единственный раз вышла в радиоэфир у восточного новоземельского мыса Абросимова, а затем молча мчалась строго на север. В момент роковой для 639-й встречи еще один «арктический волк» находился в районе мыса Спорый Наволок, где и был замечен в районе часа дня. Выходит, что 28 августа 1943 года сразу две фашистские субмарины зачем-то спешили покинуть Карское море. Но зачем? Ответа на этот вопрос пока не найдено.

В любом случае, К-1, одна из лучших подводных лодок Северного флота, бесследно исчезла в холодных глубинах Арктики вместе со всем своим боевым экипажем. И это исчезновение стало одной из великого множества «арктических» загадок, рожденных «призраками» со свастикой у берегов Таймыра. Но почему подводники гросс-адмирала Денница все же не захотели заносить на свой счет уничтожение советского подводного крейсера? Может быть, это тоже не входило в планы Штаба руководства войной на море? Ведь в вопросах сохранения тайны вокруг арктических баз у его офицеров был значительный опыт. Да, и не стоит удивляться, что в следующем году.

14. «ПОЛЯРНЫЕ ВОЛКИ» АКТИВИЗИРОВАЛИ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Летом 1944 года в арктических водах, опираясь на секретные базы, действовало уже двенадцать подлодок, специально подготовленных для длительного плавания в заполярных ши-

ротах, причем половина из них была объединена в ударную группу «Грейф» для действий только в Карском море. Каждая из лодок этой группы была модернизирована на заводах Третьего рейха, имела систему «шнорхель», радар для раннего обнаружения советских самолетов и была вооружена хотя бы одной бесследной самонаводящейся торпедой «Цаункенинг» или ТАТ.

В конце июля лодки группы «Грейф» обогнули мыс Желания и направились в восточную часть Карского моря. Те, кто не имел самонаводящихся торпед, заняли позиции к востоку от проливов Югорский Шар и Маточкин Шар. Подводная лодка U-711, которая была оборудована специальной аппаратурой радиоразведки и имела в составе экипажа специальную разведгруппу, направилась в сторону пролива Вилькицкого. Куда она действительно пошла, мы можем узнать разве что из ее вахтенного журнала, но есть информация, что летом 1944 года для ведения радиоразведки и отдыха экипажа 711-я использовала базу (по описанию очевидцев) где-то на острове Столб (дельта реки Лена).

Не стеснялись немцы заходить в близлежащие заливы и бухты, при этом вели себя довольно нахально. 10 и 12 августа 1944 года одна из лодок группы «Грейф» была обнаружена рыбаками в бухте Полюнья (к востоку от Диксона). Здесь она спустила надувную шлюпку и направила ее к берегу. Где-то через час шлюпка вернулась к борту субмарины, и немцы ушли в сторону моря.

Еще одна подлодка часто заходила в бухту Иннокентьевская (устье реки Енисей), где в то время проживали колонисты немецкой национальности. Позже советские контрразведчики даже изыали здесь самодельный радиопередатчик.

А 12 августа фашистские подводные лодки были обнаружены сразу в трех, значительно удаленных друг от друга районах: у острова Вардропер, к северо-востоку от острова Вайгач и у острова Белый (скорее всего — U-365. — *Авт.*).

У Вардропера фашистская субмарина была обнаружена советским гидросамолетом ГСТ (командир экипажа — майор С. Рубан), но она не стала погружаться, а начала маневрировать в надводном положении. При этом вражеская подлодка открыла зенитный огонь по советскому самолету. Как воздушный разведчик, майор Рубан не имел на борту авиабомб, поэтому он вызвал подкрепление и начал кружить в районе подлодки, периодически обстреливая ее из бортовых пулеметов. Однако из-за ошибки в координатах места обнаружения фашистской субмарины три советских ГСТ с противолодочными бомбами на борту прилетели в район неожиданной встречи лишь через пять часов. Все это время «немка» и не думала погружаться. С приближением наших противолодочных гидросамолетов она ушла на перископную глубину, да и то когда поблизости упали первые глубинные бомбы.

Вечером того же дня U-365 (командир — обер-лейтенант Хеймар Ведемейер) полностью разгромила советский конвой БД-5 (маршрут Белое море—Диксон), за четверо суток до этого вышедший из Архангельска с оборудованием для арктических станций и продовольствием для зимовщиков. Были потоплены охраняемый транспорт и два из трех сопровождавших его тральщика.

26 августа германская подлодка, стоявшая на якоре у острова Каминского и проводившая здесь зарядку аккумуляторной батареи, обнаружила неспешно идущее в сторону острова Кравкова гидрографическое судно «Норд» (капитан Владимир Павлов), которое принадлежало ГУ СМП. Советский гидрограф был назначен для проведения работ в шхерах Минина и на архипелаге Норденшельда.

23 августа он вышел из порта Диксон и отправился по маршруту: пролив Превен, острова Вардропер, Кравкова, Рингнесс, Белуха (с заходом в бухту Михайлова) и мыс Стерлегова. Однако советские моряки успели лишь доставить провизию и сменить личный состав поста СНИС на мысе Стерлегова, передать

почту, продовольствие и медикаменты в бухту Михайлова, а также проверить навигационное оборудование на островах Мона. Возможно, здесь они и увидели то, что долгое время надежно оберегалось нацистами (например — склад продуктов или топлива. — *Авт.*).

Для фашистов не составило труда догнать и быстро потопить безоружное советское малое гидрографическое судно, а со шлюпки — взять в плен четырех североморцев (офицер связи — лейтенант Корельский, главный боцман И. Рогачев, маячный мастер Петр Марчук и курсант 2-го курса Архангельского мореходного техникума Евгений Полев). После прихода подлодки к мысу Желания пленные были переданы на некий надводный корабль нацистов. И в последующем были доставлены на норвежскую военно-морскую базу Хаммерфест. После длительных допросов пленные были направлены в Осло.

По дороге на юг Норвегии к ним присоединили старшину В. Уткина и матроса Кондрашова, которых 25 августа «Норд» доставил на пост СНИС мыса Стерлегова (оба североморца были захвачены здесь немецкими десантниками).

После войны стало известно, что нацисты практически от Диксона следили за переходом советского гидрографа и знали о том, что он подходил к полуострову Михайлова и мысу Стерлегова. То есть они хорошо разобрались в безопасном маршруте и подходах к советским полярным станциям. Но главной удачей фашистов в те дни стал захват на полярной станции (мыс Стерлегова) секретных советских документов, в том числе и радиошифров (36). Передав пленных на надводный корабль, немецкая субмарина еще почти месяц действовала в Карском море.

Осенью 1944 года подводные лодки группы «Грейф» добились некоторых успехов во время атак советских конвоев, правда, эти успехи были более чем скромны. Так, 23 сентября подводная лодка U-957 (командир — обер-лейтенант Пауль Тенс-

хофф) в семидесяти милях от залива Мидлендорфа потопила наш сторожевой корабль СКР-29 («Бриллиант») под командованием старшего лейтенанта Михаила Махонькова, шедший к Диксону в охранении конвоя ВД-1.

15. КОМУ УСПЕХИ, А КОМУ — ГОРЕЧЬ МОРСКОЙ ВОЛНЫ

Однако этот успех пришел к ним, лишь когда в Карском море появился первый лед, а на Кольском полуострове советские войска погнали горных стрелков к норвежской границе.

15 сентября 1944 года у Диксона пограничные сторожевые корабли СКР-28 «Рубин» и СКР-29 «Бриллиант» приняли под охрану полярный конвой ДВ-2 и направились на северо-восток, к мысу Челюскин. За четверо суток они успешно провели транспорты в назначенный район и у острова Русский стали ждать новый конвой, который шел рке с Дальнего Востока.

22 сентября долгожданный ВД-1 (транспорты «Революционер», «Комсомольск», «Буденный» и «Кингисепп») в сопровождении ледокола «Северный ветер» пришел к Русскому. Этот караван был единственным восточным караваном, пришедшим из тихоокеанских вод во время навигации 1944 года.

Ночь была темная, временами налетали снежные заряды. Порой на советские корабли и суда набегали полосы осеннего и стылого тумана. Охраняемые транспорты шли близко друг от друга, угадывая силуэт идущего впереди лишь по кильватерным огням. По пути часто встречались небольшие ледяные поля и невысокие айсберги. Для расхождения с ними приходилось часто изменять свой курс. В кромешной темноте эта задача была чрезвычайно сложной. Но ждать рассвета не было возможности.

В походном порядке недалеко от «Бриллианта» шел тральщик ТЩ-64 (бывший РТ-81 «Коломна»). Верхняя вахта 64-го

до заката солнца наблюдала соседний сторожевик на фоне темно-багрового неба. Затем все исчезло в кромешной тьме.

В четверть второго ночи на 23 сентября сигнальщики ТЩ-64 заметили неожиданный маневр «Бриллианта», который бросился к внезапно появившемуся на спокойной поверхности моря светящемуся следу вражеской торпеды. Он был направлен в сторону самого крупного из транспортов — «Революционера». Раздался оглушительный взрыв. Почти десятиметровый султан горькой морской воды закрыл корпус советского сторожевика И — наступила тишина...

Остальные корабли охранения даже не успели среагировать. Как в такой темноте немцы рассмотрели самый крупный транспорт? Ответить на этот вопрос даже после возвращения из похода не удалось. Когда специально назначенные командиром конвоя североморские корабли подошли к предполагаемому месту взрыва, то на поверхности, сглаженной быстро расплывшимся соляровым пятном и вновь, как назло, накрытой густым снежным зарядом, они нашли лишь две полузатонувшие шлюпки и несколько спасательных пробковых поясов. После поисков им удалось поднять на борт находящегося без сознания моряка с «Бриллианта», который, однако, вскоре скончался. Более никого — ни мертвых, ни живых — отыскать не удалось. Корабли конвоя, кроме тральщика Т-120 («Сатурн»), догнали спасенный караван и повели его к Диксону. Однако на следующее утро У-739 под командованием обер-лейтенанта Фрица Козника потопила и оставленный на месте гибели советского сторожевика «Сатурн» под командованием капитан-лейтенанта Дмитрия Лысова.

Закончилась Великая Отечественная, и в архивы пришли бумаги о том, что СКР-29 «Бриллиант» (командир — старший лейтенант М. Махоньков) погиб в Карском море со всем экипажем. Но прошло еще почти пятнадцать лет, и...

1 июля 1961 года группа советских гидрографов проводила съемку побережья в глухом восточном заливе Карского моря — заливе Мидлендорфа. Неожиданно в полутора сотнях метров

от триангуляционного знака у горы Семенова руководитель группы А. Дивинец наткнулся на останки человека, предположительно, военного моряка из состава верхней вахты корабля.

Когда-то на нем были меховая куртка, меховые брюки и сапоги. Здесь же лежали два весла, с помощью которые неизвестный моряк некогда выбрался на пустынный берег. Кто был этот несчастный, сказать было трудно. Хищные звери и Арктика сделали свое черное дело. И все же гидрографы решили внимательно осмотреть свою страшную находку. На стельке сапога погибшего моряка сразу же удалось рассмотреть штамп «США. № 860», а на брюках — «Военно-морской флот США». Но, ведь за последние двадцать лет здесь не было ни одного иностранного судна.

Неожиданно в разорванном песцами кармане куртки моряка что-то забелело. Это оказался кусок газеты, в котором был напечатан Указ Верховного главнокомандующего Вооруженными силами СССР о взятии войсками 2-го Белорусского фронта под командованием генерала армии Захарова города Осовец. А в двадцати метрах от останков были найдены сразу два складных карманных ножа, на одном из которых еще можно было прочесть: «Руденко Иван С1925». Чуть в стороне лежали пара пустых банок из-под галет со штампом «Военно-морской флот США. НЗ для спасательных шлюпок и плотов. Галеты. Галетная компания Уайлза. Чикаго. Иллинойс Чистый вес — 8 унций».

Все найденные вещи были собраны и доставлены на Диксон. Но были ли неизвестный моряк Иваном Руденко или нет и почему он в американской одежде оказался на берегу далекого советского залива, тогда уточнить так и не удалось.

Следующую тайну породила новая находка гидрографов, на этот раз — на берегу у мыса Лемана (чуть южнее найденных останков). В ста метрах от давно заброшенной избушки-развалюхи был найден спасательный плот, а на соседнем полуострове Зуева — третье весло, точная копия с обнаруженных ранее.

Обрывок газеты сразу же позволил установить, что неизвестный моряк попал сюда уже после 16 августа 1944 года (когда в газете был напечатан указ о взятии Осовца).

Вскоре после возвращения советских гидрографов на Большую землю газета «Комсомольская правда» рассказала своим читателям о страшной находке в заливе Миддендорфа. А затем в Курской области неожиданно нашелся и хозяин именного ножа — Иван Семенович Руденко.

Он вспомнил, что дарил карманный нож со своей фамилией одному из своих друзей-выпускников Объединенной школы юнг имени *ИЛМ*. Сивко, во время войны созданной на Соловецких островах. Правда, кому конкретно, конечно, не помнил. Друзей было трое: Д Локтионов, Семен Рудский и Алексей Стаханов.

Однако вскоре ДС Локтионов отыскался в Ленинграде. Семен Рудский погиб еще 12 августа 1944 года западнее острова Белый (юго-западная часть Карского моря) на транспорте «Марина Раскова». Значит, он не мог лежать на берегу залива Миддендорфа.

После 16 августа у полуострова Таймыр мог оказаться только последний из друзей Руденко и его земляк — Алексей Константинович Стаханов, служивший сигнальщиком на сторожевом корабле СКР-29 «Бриллиант». Итак, ясно, кто лежал недалеко от горы Семенова.

По данным архивов, «Бриллиант» был торпедирован 23 сентября 1944 года немецкой подводной лодкой У-957 в семидесяти милях к западу от залива Миддендорфа и погиб со всем экипажем.

Находка у триангуляционного знака горы Семенова сразу же опровергла утверждение, что весь экипаж СКР-29 погиб вместе с кораблем. Вероятно, после попадания фашистской торпеды наш корабль еще минут пять держался на поверхности и у кого-то из экипажа была возможность спустить шлюпки или сбросить спасательные плоты. В пользу того, что моряк действительно мог быть из экипажа Махонькова, говорила и мар-

кировка обмундирования и консервов. Незадолго до последнего выхода сторожевик проходил ремонт в Архангельске, где его экипаж действительно получил со складов имущество и продовольствие американского производства. К сожалению, в ходе дальнейших поисков об экипаже «Бриллианта» удалось отыскать совсем немного данных.

Командир СКР-29, старший лейтенант (по данным ЦВМА — капитан-лейтенант) Михаил Васильевич Махоньков родился 9 сентября 1918 года в деревне Большое Буньково Ногинского района Московской области и со временем успешно закончил Одесский морской техникум.

10 марта 1939 года был призван Одесским городским военкоматом на военную службу. По 30 декабря 1939 года проходил службу курсантом Курсов подготовки начсостава морпогранчастей НКВД. После получения лейтенантского звания до 26 июня 1941 года командовал штурманской боевой частью пограничного сторожевого корабля ПСКР-302 «Рубин» из состава 1-го Северного отряда погрансудов НКВД Мурманского пограничного округа. 26 июня 1941 года он был назначен помощником командира СКР-28 «Рубин» и проходил здесь службу до 27 сентября 1942 года. Затем по 14 июня 1943 года он исполнял должность командира по войсковой разведке и офицера связи штаба Иоканьгской военно-морской базы Беломорской военной флотилии СФ (ИВМБ БВФ СФ). А 24 августа 1943 года принял командование над СКР-29 «Бриллиант».

23 сентября 1944 года МВ. Махоньков погиб при выполнении боевого задания вместе с кораблем в Карском море. Домашний адрес на 1 апреля 1941 года — Мурманск, п\я (так по тексту) 2, квартира 16.

Родители: Махоньков Василий Михайлович и Махонькова Евдокия Кузьминична проживали по адресу: Московская область, город Ногинск, улица Рабочая, дом 86.

Нашлись данные и по наденному на берегу залива Миддендорфа краснофлотцу Стаханову. Алексей Константинович родился в 1926 году в деревне Раково Советского района Курской

области. В 1943 году он был призван Советским районным военкоматом Курской области в ВМФ. Родители — Стаханов Константин Григорьевич и Стаханова Мария Ивановна — проживали в деревне Раково. 23 сентября 1943 года АК. Стаханов погиб при выполнении боевого задания вместе с кораблем в Карском море.

Прошло еще десять лет. Новая находка, связанная с «Бриллиантом», произошла в 1972 году.

У острова Правды (один из островов Пахтусова) инженер-гидрограф В. Троицкий обнаружил спасательный круг с надписью «Бриллиант». Неподалеку валялись остатки разбитой шлюпки, полусгнивший парус и два связанных вместе пробковых матраса. Выходит, с «Бриллианта» удалось спастись не только Алексею Стаханову? Кто-либо еще из экипажа сторожевика сумел добраться до суши и позже, вероятно, был подобран проходившим транспортом или кораблем. И подобные случаи в военной истории Арктики известны. Однако до сих пор на публикации «Комсомольской правды», «Вечернего Мурманска» и «На страже Заполярья» никто не откликнулся. И, видимо, уже вряд ли отзовется.

Меж тем потопления СКР-29 и Т-120 стали последними удачами фашистских подводных лодок, базировавшихся на тайные арктические базы, находящиеся на островах и побережье Карского моря.

Подводя своеобразный итог деятельности «полярных волков» в советской Арктике, приходится признать, что, начиная с лета 1942 года, встречи с ними в Карском море были все же постоянны. В основном, встречались с ними здесь безоружные морские гидрографические боты да самолеты ледовой разведки. Может быть, поэтому немецкие субмарины столь уверенно делали здесь свое черное дело? Надеюсь, когда-либо мы сможем получить на этот вопрос ясный ответ.

Но, как показали послевоенные годы, такие же тайны хранят не только берега Карского моря, но еще и — беломорское побережье и берега Варангер-фиорда.

16. ЧТО ХРАНЯТ ЛЕСА У МЕЗЕНИ?

О значении хорошо организованной воздушной разведки, в первую очередь для успешности действий подводного флота Кригсмарине, тогдашний гросс-адмирал Эрих Редер и его сменивший Карл Дениц задумывались еще до начала Второй мировой войны. Но в лице главного летчика рейха Германа Геринга они имели весьма и весьма серьезного противника, который не устал повторять:

«Все, что летает, принадлежит мне».

И до начала новой мировой войны в условиях жесточайшего противостояния летчиков командованию Кригсмарине удалось добиться немногого. В предвоенное время это были полеты разведывательных самолетов Do-18 (по запросу моряков при проведении широкомасштабных учений флота) примерно до широты Шетландских островов. А с началом боев (в лучшем случае) — полеты BV-138 из 406-й береговой авиационной группы «Брест» и FW-200 из 40-й группы «Бордо» в районы к западу и северо-западу от британских островов. Не помогло делу улучшения воздушной разведки в интересах флота даже вмешательство лично Адольфа Гитлера. Что было тому основной причиной, кроме личной неприязни Германа Геринга к Карлу Деницу, сказать сложно.

Однако начало войны с Советским Союзом, в частности, война в Арктике, все же заставило рейхсмаршала Геринга более активно использовать здесь самолеты люфтваффе, и в первую очередь тяжелые многомоторные FW-200 и все те же «флюгбоуты». Правда, их арктическое взаимодействие с судами и подлодками Кригсмарине чаще всего являлось исключением из общего правила «абсолютного непонимания нужд моряков». Но Герингу все же пришлось понять своих постоянных оппонентов

С началом войны с Советским Союзом в заполярных районах, где сухопутные аэродромы и ранее встречались совсем нечасто, гидросамолеты люфтваффе стали незаменимым сред-

ством для доставки грузов в самые отдаленные районы побережья и для ведения дальней воздушной разведки. В первую очередь это были трехмоторные BV-138. Правда, отдельные военные исследователи наравне с ними упоминают деятельность четырехмоторных GF-139 и даже шестимоторных BF-222. Но если они когда-либо и летали над просторами нашей Арктики, то, вероятнее всего, для подсчета количества таких полетов хватит пальцев на одной руке.

Гидросамолет BV-138 был создан в 1937 году фирмой «Блом и Фосс» под руководством главного конструктора Г. Фогта. Уже первые летные испытания показали, что машина летала не слишком хорошо: была неустойчива в полете и плохо слушалась рулей, в том числе и на воде.

Однако доработки, срочно проведенные доктором Фогтом, позволили заметно улучшить летные характеристики нового гидросамолета, настолько, что люфтваффе сразу же заказало двадцать пять «флюгбоутов», а затем — еще более двухсот пятидесяти машин различных модификаций. Ведь в результате доработок BV-138, способный находиться непрерывно в воздухе до восемнадцати часов, стал надежным помощником для экипажей немецких рейдеров и подлодок. Особенно после вооружения их радиолокатором FuG-200. И если в апреле 1940 года 138-е широко применялись для доставки грузов, особо необходимых германским десантникам, только к берегам Норвегии, то через полгода они уже патрулировали воды Бискайского залива и Северной Атлантики. А после 22 июня 1941 года стали самой настоящей «грозой» для советских «каталин» и «амбарчиков»* над Балтийским, Баренцевым и Черным морями.

Но война над Атлантикой показала, что дальность полета в пять тысяч километров для воздушных машин, которые должны самостоятельно выполнять чрезвычайно сложные и разно-

* Так советские летчики называли тихоходные и слабовооруженные гидросамолеты МБР-2.

сторонние задачи, все же недостаточна. Поэтому уже в начале 1941 года командованию люфтваффе пришлось срочно рассматривать возможность увеличения дальности полета «флюгбоутов» с помощью их заправки из топливных цистерн боевых субмарин, находившихся на патрулировании в Северной Атлантике. И все же к началу войны с Советским Союзом данная проблема так и не была решена. Более того, все известные попытки подобных заправок во время проведения операций «Вундерланд» и «Вундерланд-2» закончились неудачно.

Так, 16 августа 1942 года в районе северо-восточнее полуострова Канин «флюгбоут», попытавшийся заправиться от подлодки U-255, перевернулся и затонул. Два других «флюгбоута» затонули в августе и сентябре 1943 года также в Баренцевом море. Причем первый — почти в центральном морском районе (в точке с координатами 76 градусов 15 минут северной широты и 40 градусов 45 минут восточной долготы), второй же — недалеко от архипелага Земля Франца-Иосифа (в точке 78 градусов 43 минуты северной широты и 53 градуса 45 минут восточной долготы). Откуда взлетели оба гидросамолета BV-138, какие задачи они выполнили и почему им, особенно второму, не хватило топлива?

Вообще BV-138 — это тяжелые воздушные разведчики, созданные по редко применяемой в гидроавиации, а потому хорошо запоминающейся схеме, предназначались для выполнения неких специальных задач и часто летали к архипелагу Земля Франца-Иосифа

Но есть воспоминания советских полярников, которые видели их над архипелагом Новая Земля и даже — в средней части Карского моря. Так что их бортовые журналы сегодня не менее интересны для нас, чем вахтенные журналы транспортных подлодок или судов-снабженцев Кригсмарине.

Совершенно необычный случай произошел 20 октября 1944 года в Мезенской губе, где экипажем гидрографического судна «Мгла» был захвачен BV-138 из 1-го отряда 130-й морской разведывательной авиагруппы. При этом экипаж самолета

та — обер-фенрих Гюнтер Ролланд, унтер-офицеры Фридлейн Пауль, Ролланд Иоган, Шюцце Тате и обер-ефрейтор Швабе Халих — был захвачен в плен.

Первое донесение об обнаружении над Мезенской губой немецкого гидросамолета поступило в штаб Северного флота в день зачитания приказа Верховного главнокомандующего по случаю взятия порта Петсамо. В донесении было сообщено о том, что рано утром 15 октября наблюдатели одного из береговых постов СНИС обнаружили над заливом фашистский самолет, который вел себя весьма странно. Сначала экипаж дал четыре белые и две красные ракеты, а затем начал резко снижаться. И вскоре — исчез из поля зрения береговых наблюдателей.

Так как в это время боевых кораблей Беломорской военной флотилии ни в районе горла Белого моря, ни в районе Мезенской губы не нашлось, то к поискам вражеского гидросамолета была подключена беломорская авиация. Однако в условиях короткого светового дня и ограниченной видимости найти врага было совсем не просто.

Лишь через двое суток советский ближний разведчик МБР-2 отыскал «флюгбоут» и подтвердил, что это именно летающая лодка BV-138. Чтобы исключить возможность ее взлета, североморцы установили за ним постоянное наблюдение, периодически обстреливая врага из пулеметов.

138-е всегда считались грозным противником для советских и союзных гидросамолетов. Ведь они были вооружены двумя 20-мм авиационными пушками и крупнокалиберным пулеметом. Не удивительно, что наш «амбарчик», обнаруживший врага, сидящим на воде недалеко от мезенского берега, и его сменщики постоянно кружили от «флюгбоута» на почтительной дистанции.

Как выше упоминалось, боевых кораблей поблизости от места посадки немецкого гидросамолета не было. Поэтому захват странного воздушного противника был поручен экипажу гидрографического судна «Мгла» (командир — капитан 3-го ранга И. Горшков), которое в это время выгружа\о при-

пасы для маячников у южного берега острова Моржовец. Быстро закончив выгрузку, моряки «Мглы», по пути готовя свое судно к бою, направились к Мезенской губе. Старший механик, инженер-лейтенант Александров выжимал все, что мог, из старой корабельной машины. Исполняющий обязанности старпома лейтенант Лашин и временно исполняющий обязанности командира штурманской боевой части лейтенант В. Кириллов быстро рассчитал кратчайший путь, и вскоре «Мгла» подошла к фашистскому самолету на дистанцию в несколько кабельтовых. По сигналу «Боевая тревога» артиллерийский расчет взял противника на прицел. На всякий случай были приготовлены к бою ручной пулемет Дегтярева

Но фашисты не оказали сопротивления. Более того, перейдя на борт «Мглы», они рассказали, что летели из Норвегии в Баренцево море для ледовой разведки и передачи ее данных на подлодки, но в темноте и снежных зарядах заблудились, горючее кончилось. В конце концов им пришлось сесть на воду и вызывать помощь. Но что хотелось бы особо отметить! Расстояние от Северной Норвегии до места пленения «флюгбоута» вдвое меньше, чем расстояние до центра Баренцева моря, и в три раза меньше вышеупомянутого района подступов к ЗФИ, где, как вы помните, в 1943 году затонули оба «обсохших» BV-138, действительно нуждавшихся в заправке от германских подлодок.

После недолгого допроса пленных вражеский гидросамолет был взят на буксир советским гидрографом и отведен к острову Моржовец. При этом действительного технического состояния трофея никто не проверил. Но у Моржовца капитан 3-го ранга Горшков получил радиограмму с приказом доставить летающую лодку к острову Вешняк, находящемуся недалеко от устья реки Поной, куда из Архангельска должен был прийти дежурный эсминец Беломорской флотилии «Жгучий».

Несмотря на заметное посвежение погоды, приказание было выполнено, и фашистский самолет был вновь взят на буксир. Однако во время нового перехода караван попал в силь-

ный шторм. Через трещины и пробоины в фюзеляже в корпус гидросамолета стала поступать забортная вода. Советские моряки сделали все, чтобы сохранить свой трофей. Однако сделать это им не удалось, и гидросамолет затонул на подходе к маяку Инцы. Пытаясь спасти самолет, погиб инструктор политотдела Беломорской военной флотилии, капитан 3-го ранга Л. Житомирский.

За выполнение задания по захвату BV-138 командование Беломорской военной флотилии объявило экипажу «Мглы» благодарность, а вот командование Северного флота — промолчало. Почему? Новая загадка!

Меж тем уже после окончания Великой Отечественной войны удалось установить, что 138-е часто выполняли и специальные задания, одним из которых была эвакуация из осажденного Берлина руководителей Третьего рейха. Так, 1 мая 1945 года один из гидросамолетов эскадрильи, базирующейся в Копенгагене, совершил перелет и посадку на озеро вблизи Берлина. Существует версия, что он должен был вывезти даже самого Адольфа Гитлера. Но из-за неразберихи, царившей в те дни в столице рейха, после смерти Гитлера он загрузил на борт только раненых и улетел на базу в Копенгаген. После прочтения всего вышеизложенного возникают законные вопросы:

— Действительно ли «флюгбоут» заблудился? Если да, то кому он подавал сигналы ракетами?

Ведь район вынужденной посадки немецкого самолета был выбран случайно, но находился недалеко от тайных нацистских аэродромов у сел Мегра и Погорелец. Может быть, на 138-м сюда все же прилетели некие гости? Ведь за двое суток, пока беломорцы искали «флюгбоут», у этих пассажиров было достаточно времени, чтобы выйти на берег и углубиться в чащи непроходимых лесов.

Почему он не стал применять бортовое оружие против советского судна? Ведь небольшая однотрубная «Мгла», как буксир построенная еще в конце XIX века, мало походила на боевой корабль. И что же потерял **BV-138** у Мезени в конце ок-

тября 1944 года, когда советские войска успешно гнали фашистов за норвежскую границу?

Ответы на эти и множество других вопросов может дать либо подъем затонувшего у Инцов немецкого самолета, либо его плененный экипаж, если он жив.

17. ТАЙНЫ СКАЛ У ДЕВКИНОЙ ЗАВОДИ

«Мы жили в небольшой ложине между скал. Никаких построек, только колючая проволока в один ряд. Здесь было запрещено ходить по одному и тому же месту, чтобы не появилась тропинки. И мы знали, что с окончанием стройки ни один из нас не вернется на материк....»

Это не простые строчки воспоминаний из военной поры. Это рассказ одного из трех советских солдат, сумевших сбежать с секретного строительства на берегах внешне уютного залива Девкина заводь (в средней части Печенгского залива), на берегу которого стоял небольшой поселок Лиинахамари.

Печенгский залив (залив Петсамо) с давних пор был привлекательным для многих арктических и совсем неарктических стран и особо — для Великобритании, Канады и Германии. На его берегах еще в конце XIX века немецкие и шведские горнопромышленники неоднократно пытались заняться добычей серебряно-свинцовых руд и золота. Имеются сведения, что у губы Долгой в 1890 году было добыто около восьми тысяч пудов свинцовой руды, а у реки Тана (Энарейоки, западнее Печенги) с 1868 по 1878 годы намыто несколько пудов золота. И в наши дни на берегу губы Долгая еще можно увидеть вагонетки для перевозки руды, которые, если судить по внешнему виду и отдельным деталям, были изготовлены в конце 30-х годов XX века. Но, быть может, когда-либо мы увидим и более раннее горнопромышленное оборудование?

До Первой мировой войны Россия мало обращала внимания на рудные запасы в Заполярье, в частности, у губы Печенга

В разные годы здесь появились только два товарищества для проведения горноразведочных работ (русско-финское «Стефанович—Острем» и «Русско-немецкое горнопромышленное общество»). В результате не слишком активной работы товариществ было установлено, что в Печенгском районе существуют ультраосновные породы (перидотиты), с которыми связаны никелевые руды. Но отсутствие достаточного финансирования быстро поставило «крест» на серьезном освоении найденных массивов.

А в 1920 году по Дерптскому (Юрьевскому) мирному договору Печенга отошла Финляндии. Здесь сразу же была образована финская область Петсамо. И к середине 20-х годов финские геологи выявили никеленосные породы на месторождениях Каула и Каммикиви. Это, в свою очередь, очень быстро привлекло внимание германской фирмы «Фридрих Крупп» и канадской фирмы ИНКО («Интернейшнел Никел Компани оф Канада»).

Первыми для ознакомления с Печенгским месторождением прибыли канадцы: представитель канадских никелевых рудников «Сэдбери» геолог Линдейл и сотрудник компании «Монд-Никел», геолог Пэм. И в 1934 году финское правительство сдало Печенгу в аренду компании «ИНКО» на сорок девять лет. Канадцы провели здесь большие геологоразведочные работы по поиску никеля и создали дочернюю компанию «ИНКО» — «Петсамон никели». Проведенная работа быстро подтвердила перспективность месторождений Каула и Каммикиви. В короткое время канадцы построили в районе Печенги большой рудник «Каула» и металлургический завод на реке Колосйоки. Не стали отставать от горных и именитые топливные «короли». В Лиинахамари британская фирма «Shell» соорудила вместительные емкости под топливо, а шведские строители построили на берегу Девкиной заводи большой топливный причал для океанских танкеров.

За англичанами и канадцами и Германия в 1937 году попыталась получить Петсамо в аренду сразу на девяносто девять лет.

Зачем? Да чтобы обустроить здесь простую «траловую станцию». По «странному» стечению обстоятельств практически в те же дни в Баренцево море пришел германский крейсер «Кёльн» для охраны рыболовства. Тут уже даже непосвященному было ясно, что эта внешне мирная станция могла легко превратиться в базу крейсеров или подводных лодок Кригсмарине или же гидросамолетов люфтваффе. С помощью подставных лиц в Петсамо была создана никому не известная рыболовецкая германо-итальянская компания «Джисмонди» (37).

Но что-то у немцев сорвалось. Да так, что на западном берегу реки Паз у Янискоски однажды появился памятник тридцати двум германским солдатам, на котором была сделана надпись на немецком языке: «Они отдали жизнь за фюрера. XII.1939 — Ш.1940» (38).

Любителей военной истории, поисковиков и краеведов Заполярья издавна интересуют таинственные германские сооружения на побережье, малообъяснимые факты использования здесь труда советских военнопленных, а также то, что же здесь строили до войны некие строители из Канады? На каждый из этих вопросов можно дать пока лишь ответы в несколько строк.

Самый короткий ответ — о работе канадцев. Основные работы они проводили на руднике «Каула», который находился более чем в восьмидесяти километрах от Печенги, а это сравнительно далеко от Лиинахамари. Однако после войны жители поселка на берегу Девкиной заводи (после 1944 года ставшего советским. — *Авт.*) часто пользовались инструментом с клеймом в виде кленового листа, а в хозяйстве — кружками и мисками, на доньшках которых виднелся красный кленовый лист.

После начала Второй мировой войны, а вернее — ближе к концу 1940 года, в районе «Каулы», но уже немцами были построены две специальные электропечи, смонтирован конвертер. Общая готовность строящегося плавильного завода к этому времени достигла уже семидесяти процентов. При этом соседняя с ним гидроэлектростанция, работающая на реке Паз, была готова к обеспечению заводской плавки руды. Правда, не все у

нацистов пошло гладко. Пришлось даже заменить директора завода, доктора Барта.

И все же в январе 1943 года из Печенги в Германию пошли первые тонны медно-никелевой руды и фэйнштейна*. А недалеко от печенгского порта (скорее всего, от порта Лиинахамари) началась кустарная добыча свинцовых руд из маломощных жил месторождения «Софья». Здесь, для тяжелого труда использовались только советские военнопленные.

После нападения Германии на Советский Союз уже собственноручно вокруг Лиинахамари начались грандиозные строительные работы. В конце 1942 года руководство Лиинахамарской немецкой военно-морской базы получило приказание — дополнительно разместить на территории базы специальную группу. И в доме, где ранее располагались лишь офицеры местного гестапо, была сделана перепланировка.

А в январе 1943 года рядом с хозяевами, носившими серебряные молнии на своих черных петлицах с красной и коричневой окантовкой, поселились малоразговорчивые офицеры в общевойсковой форме, на которой петлицы и канты погон были оранжевого ваффенфарбе**.

Прибывшей зондергруппе был выделен быстроходный морской катер, на котором каждое утро гости выходили к побережью Варангер-фиорда. Простые моряки из экипажа катера, даже при встречах с друзьями держали язык за зубами. Однако, то, что каждый вечер они заполняли свои топливные баки «под завязку», а кроме того, заполняли еще два дополнительных бака, говорило само за себя: ежедневно катеру приходилось проходить не один десяток миль по прибрежным заливам и губам.

Одновременно с прибытием зондергруппы в особые баракы на территории концлагеря, специально созданного недале-

* Промежуточный продукт при производстве меди и никеля из сфальдированных руд.

** Войсковой отличительный цвет.

ко от Лиинахамари, стали поступать специалисты горного дела, собранные по всему рейху и захваченным немцами странам, а затем — физически здоровые военнопленные из Киркенесского лагеря (поселок Эльвенес) и лагеря у горы Порвиташ (юго-восточнее Никеля). Вход в этот барак был запрещен всем, включая и германских солдат охранных частей. Одновременно началось активное строительство всех видов обороны некогда простого поселка на берегу Девкиной заводи.

Для обеспечения противодесантной обороны на мысе Крестовый, с которого хорошо просматривался вход в Печенгский залив, прямо у уреза воды была установлена 150-миллиметровая артиллерийская батарея. Несколько выше ее были поставлены четыре 88-миллиметровых зенитки. Орудийные дворики обеих батарей были выложены камнем, командный пункт, убежища для личного состава и склады боезапаса — укрыты под береговыми скалами. Через несколько месяцев именно за батареями Крестового все те же молчаливые офицеры из зондер-группы разметили обширную закрытую зону.

Еще несколько артиллерийских батарей среднего калибра были сооружены у входа в залив на мысах Ристи-Ниemi и Нумеро-Ниemi. Единственные дороги к ним с восточной стороны были прикрыты каменной стеной высотой более двух метров и толщиной — почти в полтора метра. На мысе Нумеро-Ниemi была дополнительно размещена подскальная станция дымопуска. А у Лиинахамарской гидростанции были выставлены противоторпедные сети. Одним из сюрпризов для наземного врага должны были стать противотанковые ворота у дороги рядом с озером Пура-ярви, хотя использование танков в условиях тундры считалось более чем проблематичным.

Высота ворот достигала трех метров, а толщина — двух метров, мощные створки открывались и закрывались с помощью электромоторов. Вокруг губы Печенга были созданы четыре аэродрома для немецких истребителей.

В июне 1943 года в Лиинахамари доставили компрессорные станции для буровых установок и комплекты для бурения. Боль-

шую часть компрессорных станций и комплектов отправили в закрытую зону, часть — погрузили на специальный катер и направили на мыс Нумеро-Ниemi, и совсем малую часть — в вагонетках специальной канатной дороги отправили на передовую линию обороны (в районы губы Большая Западная Лица и хребта Муста-Тунтури).

Этим же летом на мысах Крестовый и Нумеро-Ниemi, а также между озерами Кянтеярви и Хихнаярви началось строительство нескольких бетонированных котлованов с подскальными казематами и ходами сообщения — для четырех 210-миллиметровых артиллерийских орудий, которые должны были намертво «закрыть» Мотовский и Кольский заливы. Кроме того (в третий раз!), на мысе Нумеро-Ниemi под многометровым массивом прибрежных скал началось строительство еще и берегового комплекса для стрельбы торпедами. Этот торпедный комплекс, включающий в себя три пусковые установки, три специальные амбразуры, вырубленные в массиве скалы, с объединенным сектором стрельбы, имел разветвленную систему подскальных ходов и вместительное хранилище торпедного боезапаса. После ввода в строй он мог бы намертво закрыть вход в залив Петсамо на всю его ширину.

Все строительство объектов велось в условиях особой секретности. При этом и немецким артиллеристам с соседних батарей, и их охранным командам без надобности заходить сюда было строго запрещено. Но главной особенностью строительства необычных объектов на печенгских скалах было иное. Начиная с первых дней войны в Заполярье, любое капитальное строительство по созданию военных коммуникаций или возведению оборонительных сооружений на Скандинавском полуострове вели либо специальные рабочие команды, либо саперные подразделения вермахта. Вокруг же Лиинахамари немецкие саперы только начали работы, а затем были переброшены в район реки Большая Западная Лица. Конечно, весь специальный строительный инструмент они увезли на передовую.

Вместо немцев в закрытую зону перебросили несколько партий пленных из специального барака Столь массовая переброска стала полной неожиданностью даже для офицеров Лиинахамарского гестапо. Но, в этом случае их мнение уже мало кого интересовало.

Что это был за заполярный «спецстрой», и после освобождения Печенги советскими войсками да и в наши дни до конца установить так и не удалось. Оставшиеся в спецбараке военнопленные, из которых через каждые две-три недели формировались небольшие специальные строительные команды для перевозки в закрытые зоны строительства, заметили, что обратно на материк никто из ранее убывших групп уже не возвращается. Но, к сожалению, об этом, а также о мерах по обеспечению защиты необычного строительства у Девкиной заводи сегодня мы можем только строить различные предположения. Минимум информации о секретных объектах строительства и системе их охраны и обороны советскому командованию удалось получить непосредственно перед октябрьским наступлением 1944 года от трех вырвавшихся из «каменного ада» военнопленных, а затем — она исчезла где-то в закрытом спецхране. И — напрасно! Ведь печенгские скалы и ныне продолжают хранить свои тайны, затопленные морской водой Баренцева моря.

Среди этих тайн некий военный завод, созданный недалеко от мыса Нумеро-Ниemi (в очередной раз!), а недалеко от сверхмощной артбатареи — военный госпиталь. Несмотря на то что оба секретных фашистских объекта находятся выше уровня моря, завод и часть госпиталя — затоплены. Любые попытки откачать из них морскую воду положительных результатов не дают. Первоначально она начинает уходить, а затем, словно по команде, вновь заполняет оба подскальных объема.

И если затопление военного завода еще можно как-то объяснить, то почему же затоплен и столь «тщательно» укрыт обычный госпиталь? А может, он не совсем обычный? Ведь не случайно вот уже более шестидесяти лет у военных историков существует вопрос: «Почему именно Лиинахамари была столь

надежно прикрыта от нападения как с моря, так и с суши, как не была защищена ни одна из созданных Германией в годы Второй мировой войны норвежских баз, в том числе — и та, где стоял суперлинкор "Тирпиц"?»

В прежние времена нас всегда убеждали, что подобная оборона была создана рейхом для защиты никелевых рудников, которые находились всего в сорока километрах от линии фронта. А между тем именно порт Лиинахамари, начиная с 1943-го и до октября 1944 года, был наиболее удобным перевалочным пунктом для доставки вышеупомянутыми фашистскими транспортными субмаринами неизвестного сыпучего груза с полуострова Таймыр, а также начальным пунктом доставки в Германию как никеля из района Петсамо, так — и с побережья Девкиной заводи. Более того, при переработке этого сырья использовалась медь, брошенные болванки из которой можно было легко отыскать среди прибрежных скал до начала 1990-х годов.

Вопрос о затопленном заводе и госпитале — не случаен. Известно, что к началу 1943 года руководители Третьего рейха убедились в бесперспективности трансокеанских рейсов надводных блокадопрорывателей и транспортных подводных лодок в районы Японии, Индонезии и Бразилии, которые чаще всего заканчивались гибелью и тех, и других. Поэтому можно допустить, что таинственные сооружения в Лиинахамари и подводные «призраки» имели непосредственное отношение к горнодобывающим работам немцев на Таймыре и в какой-то мере должны были компенсировать потери блокадопрорывателей из Южных морей. Хотелось бы особо отметить, что они изначально были подготовлены к затоплению морской водой. Зачем? Сложно ясно ответить. Ведь все следы документов о строительстве и предназначении этих сооружений исчезли сразу после освобождения Лиинахамари от нацистов в 1944 году, а — о горных разработках — затерялись в одном из подмосковных архивов. Но так как подскальные сооружения действительно существуют (и это факт), то сегодня мы можем предположить следующее.

Подлодка хотя и может быть использована для транспортной операции, но все же является очень специфичным кораблем, способным взять на борт лишь строго ограниченное количество груза. Значит, с любого из Таймыров: полуострова, островов в Карском море или море Лаптевых, или же с одноименного мыса в южной части архипелага Северная Земля, подводники Кригсмарине могли вывозить некий груз, который загружался в прочный корпус подлодки в специальной упаковке либо в специальный контейнер, расположенный в межкорпусном пространстве субмарины. Именно к такому грузу можно отнести полиметаллические руды (и в первую очередь — свинец и цинк), которыми весьма богат Таймыр, либо, допустим, бериллий. К тому же известно, что полиметаллические руды имеют попутные компоненты. А именно: медь и золото, серебро и кадмий, олово и сурьма, ртуть и индий, а иногда — висмут. Вместе с тем в состав цинковых руд входят еще пирит (содержащий кобальт) и смитсонит (содержащий кадмий). Иными словами, все, из чего можно получить: пластины для «долгоиграющих» аккумуляторных батарей подводных лодок, полупроводниковые материалы, теплоноситель или компоненты для стержней ядерного реактора. Все то, что было жизненно необходимо для создания на территории нового рейха собственного сверхоружия, а также для его военной и кораблестроительной промышленности. Не здесь ли кроется ключ к «лиинахамарской загадке»?

Ведь с началом Второй мировой войны Германия вновь оказалась отрезанной от основных сырьевых районов на различных материках: в Канаде и Австралии, в Перу, Мексике и Замбии, в США, Боливии и Таиланде. Да и воюющая Япония уже не могла обеспечить снабжение своего союзника достаточным количеством цинковых руд. Скорее всего, лишь потому после 1942 года практически безлюдные арктические районы Таймыра, Северной Земли или прилежащих к ним пустынных островов были избраны нацистами на «роль» сырьевой базы. Тем более что первичная разведка этих районов была проведена еще в

1938—1939 годах, когда Советский Союз и Германия были союзниками. Учитывая, что, например, кобальт является источником гамма-излучений, а следовательно, и радиоактивным материалом, то, например, затопление подскального госпиталя становится в какой-то мере объяснимым. Правда, эту гипотезу можно проверить только после отыскания документов о горнодобывающих работах на Таймыре, осушения помещений завода и самого госпиталя. А главное — подробного изучения всей системы подскального Лиинахамари. И если в стенах госпиталя будут найдены мощные источники электропитания, тогда все встанет на свои места: перед нами госпиталь с радиологическим отделением. Одновременно эта разгадка позволит приоткрыть «пелену таинственности» над походами фашистских субмарин к нашему Таймыру по северному, пока еще безымянному маршруту.

В любом случае, создание лиинахамарского подскалья вполне вписывается в общий контекст пресловутого Генерального плана «Ост». А значит, вполне вероятно, что разгадку секретов печенгских скал можно найти и в документах штаба Розенберга или в документах абвера. Но тогда, кроме тайны северного «крыла» с арктическими базами «полярных волков», мы найдем ответы на многие вопросы о южном маршруте их походов, то есть о так называемом маршруте Рио-де-ла-Плата. О том маршруте, который вел нацистских подводных «призраков» в южную Атлантику и в Индийский океан, а отсюда — к южным морям, на тихоокеанские просторы и в Антарктиду.

18. ГИБЕЛЬ Д-1. ПРИЗРАЧНАЯ «ТЕНЬ», НО -У БЕРЕГОВ МУРМАНА

Как уже было отмечено ранее, одной из причин отказа фашистской Германии от дальнейшего использования «Базис Норд», возможно, стали не только политические «игры», но еще

и установление советским Северным флотом контроля над Мотовским заливом. Причем этот контроль был установлен исподволь и неожиданно для германской стороны.

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

Конечно, это никоим образом не могло устроить гросс-адмирала Эриха Редера. И «Базис Норд» пришлось законсервировать. Но ее тайны еще долго будут будоражить наши умы, а главное — по-прежнему нести угрозу национальной безопасности России. Например — базам и кораблям нашего Северного флота. Ведь однажды так называемое свертывание тайной базы нацистов на Мурмане уже привело к потере североморского корабля со всем его экипажем — подводного первенца советского ВМФ, подлодки Д-1 («Декабрист»). До сих пор по крайней мере внешне какой-либо связи между деятельностью «Базис Норд» (ее деятельность была свернута в сентябре 1940 года) и исчезнувшей через два месяца советской подлодкой не было и в помине. Но работа над данной книгой показала, что это отсутствие лишь внешне. Фактически оба события связаны очень крепко, хотя — и незримо. Но через «Базис Норд» и предвоенную гибель «Декабриста» можно твердо отнести к теням «свастики», но не у Таймыра, а — у берегов Мурмана.

И если бы не катастрофа подводного «Декабриста», к тайной базе фашистов в Западной Лице еще не скоро удалось привлечь внимание советских историков. Ведь даже наши прославленные военачальники, чьи дивизии и полки в разные годы сначала стояли насмерть у Западной Лицы, а затем — гнали врага к норвежской границе, как маршал Советского Союза Кирилл Мерецков и генерал-майор Вещезерский, долгое время считали (и писали в своих мемуарах. — *Авт.*), что захваченные в июле 1941 года немецкими горными стрелками продовольственные склады в поселке Большая Лица были лишь складами обычной «рыболовецкой кооперации».

Что это была за «рыболовецкая кооперация», каждый, прочитавший данную книгу, уже знает. А потому рассказ о давней подводной катастрофе, о которой и сегодня не хотят вспоминать на нашем Северном флоте, была включена в данную книгу. Более того — самым непосредственным образом оказалась переплетена с появлением «призраков» свастики у Таймыра.

Глава 3.

ИСЧЕЗНУВШИЙ «ДЕКАБРИСТ»?

1. НАВЕКИ УШЕДШИЕ В МОТОВСКИЙ ЗАЛИВ

13 ноября 1940 года первенец советского Северного флота — подводная лодка Д-1 («Декабрист») исчезла со всем экипажем в Мотовском заливе, поблизости от главной базы СФ и прямо на глазах флотских береговых наблюдателей. До сих пор центр района ее гибели можно обозначить только приблизительно — в полутора милях от острова Большой Арский.

Официально принятой версией табели корабля и экипажа стало погружение подлодки ниже предельной глубины, с последующим разрушением ее прочного корпуса (в районе забортовых клинкетов дизелей или клапанов станции погружения и всплытия). Возможной причиной ухода «Декабриста» ниже предельной глубины предполагалась заклинка горизонтальных рулей лодки или ошибка личного состава экипажа.

В любом случае подводный корабль исчез — и, похоже, навсегда. До начала Великой Отечественной войны его не удалось поднять, а после ее окончания, как это ни прискорбно говорить, не было интереса. Так и остались уроженцы Москвы и Санкт-

Петербурга, Тверской, Костромской, Киевской, Харьковской, Минской и других областей некогда единого Советского Союза навсегда забытыми своими потомками в холодных глубинах Мотовского залива. В том числе — и из-за секретной «Базис Норд».

Рассказ об этой неизвестной широкому кругу читателей подводной катастрофе будет достаточно подробным и даже вынесен в отдельную главу об арктических тайнах Третьего рейха. И, надеюсь, будет не менее интересна читателям этой книги, чем предыдущие главы. Правда, нельзя однозначно утверждать, что немцы стали прямыми виновниками гибели североморцев с Д-1. Тем более что указанные причины катастрофы действительно могли иметь место:

а) Заклинка горизонтальных рулей.

В марте 1940 года, после очередного боевого похода в район острова Барде, экипаж «Декабриста» произвел замену корабельных аккумуляторных батарей и вскоре вышел в дозор в район Нордкап-Варде. Лишь через полгода давно нуждавшийся в проведении серьезных ремонтных работ подводный корабль встал к борту плавучей мастерской Бригады подплава — «Красный Горн». Здесь в соответствии с ремонтной ведомостью были перебраны кремальерные замки входных люков, клапаны вентиляции цистерн главного балласта, компрессоров воздуха высокого давления, дизелей и трюмных помп.

10 октября ремонт был закончен, а через две недели лодка вышла в Кольский залив для опробования работы систем и механизмов и одновременно для пробного погружения. О проведении ремонтных работ в системе управления горизонтальными рулями информации нет. Зато известно, что осенью 1939-го — зимой 1940 года, во время выходов к мысу Нордкап и острову Варде, Д-1 попадала в сильнейшие шторма (ветер до 11 баллов, волна — до 8 метров). Очевидцы рассказывали, что лодку выбрасывало на поверхность даже с десятиметровой глубины. Дважды (23 и 26 февраля. — *Авт.*) в этом походе от мощных ударов

волн в системе управления рулями «Декабриста» ломалась крестовина одной из муфт Федорицкого. Однако благодаря самоотверженности и мастерству личного состава экипажа система управления рулями была введена в строй и лодка продолжила плавание. Лишь 28 февраля по приказанию подлодка все же оставила назначенную ей позицию и вернулась в Полярное.

Эта неисправность и преждевременный отзыв корабля с боевой позиции все же позволяют предположить, что поломки материальной части на «Декабристе» были серьезными, что ремонтные работы с горизонтальными рулями в период планового ремонта подводной лодки у бортов «Красного Горна» все же проводились. Только почему-то не были отражены в ремонтной ведомости.

Меж тем основная часть системы управления горизонтальными рулями находилась в центральном посту корабля (4-й отсек) и была связана с концевыми отсеками валиковыми приводами. Здесь же были установлены ручные штурвалы рулей и электромоторы, а также производилось их переключение с помощью кулачковых муфт. Возможно, в последнем походе именно в центральном посту и могла «проявиться» неисправность рулей.

Своеобразным подтверждением этому предположению служат строки из письма бывшего помощника флагманского инженер-механика Бригады подводных лодок Петра Мирошниченко, написанные в январе 1967 года: «...Я предполагаю, что во время маневрирования Д-1 под водой заклинило горизонтальные рули и она ушла за предельную глубину погружения...» (1).

Однако, подчеркнем, постоянной перекладке рулей на погружение, их дальнейшей заклинке или фиксации в этом положении, то есть постоянному воздействию на горизонтальные рули и уходу подлодки за предельную глубину, могли способствовать внешние обстоятельства, о которых будет рассказано ниже.

б) Погружение подлодки ниже предельной глубины из-за ошибки личного состава экипажа.

Такому предположению есть очень веские основания. Возьмем список экипажа Д-1, погибшего 13 ноября 1940 года (2).

В море на отработку сложной торпедной стрельбы с подныриванием под корабль-цель при штатном составе экипажа — десять офицеров, пятнадцать старшин и двадцать восемь рядовых — подводная лодка вышла без трех офицеров, трех старшин и командиров отделений и шести краснофлотцев. На борту отсутствовали: главные специалисты — старший помощник командира корабля старший лейтенант Г. Галаган и командир электромеханической боевой части старший лейтенант К. Степанов (оба находились в отпуске), а также командир артиллерийской и минно-торпедной боевой части (отсутствует в списке). В то же время командир лодки, капитан-лейтенант Федор Ельтищев менее двух недель, как прибыл из очередного двухмесячного отпуска. При этом он не участвовал в приеме лодки после ремонта и не ходил на пробное погружение с вывеской корабля. Вместо старшего помощника на Д-1 в море вышел помощник командира (с одной из крейсерских подводных лодок дивизиона, то есть лодки совершенно другого проекта), старший лейтенант Иван Грачев. Он прибыл в Бригаду и на корабль за десять суток до последнего выхода. Единственным офицером-торпедистом на корабле был командир торпедной группы, лейтенант Петр Чернокнижный, который прибыл на корабль за три месяца до последнего выхода. Ниже обстановка с укомплектованием выходящего в море «Декабриста» будет рассмотрена более подробно.

Как видите, в довоенное время причины замалчивать о гибели целого подводного экипажа у командования Северного флота, конечно, были. Однако, к чести командующего Северным флотом контр-адмирала А. Головки, он упорно добивался, чтобы поднять погибшую подлодку и узнать истинную причину ее гибели. Но, к сожалению, на то у него не хватило жизни.

Ввиду того, что старший помощник командира корабля и главный механик находились в отпусках и отсутствовали девять членов экипажа, которые тоже могли быть в отпусках или уволены в запас, подлодка «Декабрист» уже выполнила все свои учебные задачи в море. Скорее всего, североморцы закончили и компанию 1940 года. Ведь лишь в этом случае офицеры и сверхсрочники с подводных лодок уезжали в отпуск к семьям.

В определенной степени подтверждением подобному предположению может служить следующее.

Еще 25 марта 1940 года, на основании рапорта командира Бригады капитана 2-го ранга Даниила Павлуцкого и практической отработки экипажа в море, командующий Северным флотом флагман 2-го ранга Валентин Дрозд издал приказ № 091 о допуске капитан-лейтенанта Ф. Ельтищева к самостоятельному управлению Д-1. А также — о допуске экипажа, как выполнившего задачи № 1 и № 2 Курса боевой подготовки подводных лодок (КПЛ-38) к дальнейшей отработке задач в море. А это, в свою очередь, означает, что экипаж Д-1, выполнивший под командованием Ельтищева два боевых похода и двенадцатисуточный выход в дозор, уже с 25 марта 1940 года по уровню боевой подготовки соответствовал требованиям, предъявляемым к экипажу 1-й линии. Не удивительно, что 22 мая 1940 года командир Бригады подал рапорт Военному совету Северного флота о переводе экипажа Д-1 в 1-ю линию.

Но через месяц (15—17 июня 1940 года) Бригада североморского подплава подверглась проверке комиссией Управления боевой подготовки ВМФ. В результате проверки были выявлены грубые нарушения в последовательности отработки элементов боевой подготовки, согласно КПЛ-38. Нашлись такие нарушения и на «Декабристе». По результатам работы этой комиссии готовность Д-1 к переводу в 1-ю линию не была утверждена.

Еще через месяц, 11 июля, после дополнительной отработки, подлодка вышла для сдачи второй задачи КПЛ-38 и сдала ее с оценкой «хорошо» командиру первого дивизиона Бригады

капитану 2-го ранга Михаилу Августиновичу. Но, как и в предыдущем случае, экипажу не удалось сдать отдельные элементы задачи: 2г — срочное погружение и 2д — подныривание под корабль-цель. Сложно признать, что эти элементы не были «закрыты» только из-за недостаточной подготовленности экипажа. Скорее всего, тому помешало и отсутствие (именно в данный период) на Северном флоте готовых к выходу надводных кораблей, что даже подтверждено словами контр-адмирала Арсения Головки, хорошо разобравшегося с состоянием дел на флоте во время приема должности командующего СФ: «На Северном флоте... после финской компании... прошло несколько месяцев, почти все эскадренные миноносцы, в том числе и новые, нуждались в серьезном ремонте, поскольку использовались корабли не по-хозяйски. Настоящей же судоремонтной базы у флота еще не было. В несколько лучшем техническом состоянии находились подводные лодки, но уровень подготовки их командиров и экипажей к выполнению задач, определенных лодкам, следовало поднимать заново, так как за последние месяцы произошли всяческие перемещения командного состава» (3).

В начале августа Д-1 все же вышла для проведения зачетной торпедной стрельбы по задаче № 13 (атака корабля, идущего переменным курсом). Выходит, обеспечивающий надводный корабль флоту удалось отыскать. Но по совершенно неясной причине стрельба вновь была отменена и подлодка вернулась в базу. Остается загадкой, почему при этом отработка элементов 2г и 2д вновь не состоялась.

16—17 августа 1940 года на Бригаде североморского подплава вновь работала комиссия Управления боевой подготовки ВМФ. По результатам проверки она отметила невыполнение большинства своих июньских указаний. Бросается в глаза необычная частота проведения проверок Бригады (не оставляющей времени для устранения выявленных недостатков) комиссиями УБП ВМФ и в определенной доле — какое-то недоверие к деятельности командования Северного флота со стороны Наркомата ВМФ. Нельзя не заметить, что при этом ясно просмат-

ривается общая нервозность «кадровых перестановок» конца 30-х годов в армии и на флоте. А ведь именно в июле-августе 1940 года очередное кадровое «напряжение» на Северном флоте достигло своего пика. А с другой стороны, может, частота этих проверок и является косвенным признаком подготовки к некой серьезной морской операции для подлодок североморской бригады?

Но сначала посмотрим на эту нервозность без «оглядки» на секретные советско-германские отношения.

2. «424-Я», «423-Я» И... Д-1

6 августа 1940 года, на следующий день после окончания подготовки к переходу на Тихий океан и выхода в море Щ-423-го под командованием капитана 3-го ранга Измаила Зайдулина, вместо флагмана 2-го ранга Валентина Дрозда в командование флотом вступил контр-адмирал Арсений Головко.

Вероятнее всего, итоги июньской проверки Северного флота стали «последней каплей» для Сталина в решении вопроса о снятии командующего Северным флотом В. Дрозда. Правда, впервые он высказал свое мнение по этому вопросу уже в июле 1940 года. Это произошло в разговоре с кандидатом на должность нового командующего — А. Головко:

«...зашел разговор о Севере. Там сейчас нет порядка и дисциплины, комфлота лишь спорит с рыбаками, а дело стоит, — сказал И.В. Сталин, — Так что же, значит, товарищ Головко беретесь за это дело? Я ответил, что буду стараться... На этом разговор был закончен. Назначение, одобренное членами Политбюро, состоялось» (4).

Однако одна из более реалистичных версий снятия и назначения с понижением для командующего Северным флотом прозвучала в воспоминаниях (в то время командира Охраны водного района Главной базы) Василия Платонова: «...Не забыло ему московское начальство и катастрофу, проис-

шедшую в конце 1939 года, когда... столкнулись подводная лодка Щ-424, находившаяся в дозоре, и рыболовецкий траулер. В.П. Дрозда, за погибшую лодку сняли с занимаемой должности» (5). Выходит, вопрос о замене командующего Северным флотом был решен уже давно. Но Сталину был нужен повод. С наиболее реальной причиной снятия с должности командующего СФ и начальника штаба СФ капитана 1-го ранга Ивана Голубева-Монаткина вы уже познакомились в главе 1-й данной книги.

А вот снятие с должностей недавно назначенных командира подводной Бригады, капитана 2-го ранга Даниила Павлуцкого (в июне на Военном совете флота он открыто обвинил первую комиссию УБП ВМФ в необъективности и тенденциозности проверки. — *Авт.*) и командира Бригады эскадренных миноносцев капитана 1-го ранга Михаила Попова — прямое следствие летних проверок. И если о дальнейшей судьбе В.П. Дрозда, И.Ф. Голубева-Монаткина и М.Н. Попова сегодня достаточно известно, то ДА. Павлуцкий на некоторое время «исчез» из флотских документов. Казалось, что его судьба должна быть предрешена. В те годы и за меньшую провинность, а не то что гибель подлодки со всем экипажем, люди исчезали навсегда. Здесь же — происходит нечто иное.

В процессе работы над книгой удалось установить, что Даниил Абрамович Павлуцкий в 1943 году проходил службу в военной приемке одного из наших судостроительных заводов, а в январе 1945 года стал... капитаном 1-го ранга и начальником организационно-строевого отдела краснознаменного Балтийского флота. Спустя пять лет после катастрофы подводного и гибели всего его экипажа!

И все же кадровые перестановки, а особенно — снятие командира Бригады подплава повлияли каким-то образом на дальнейшие решения и действия командира Д-1, капитан-лейтенанта Ф. Ельтищева. Тем более что катастрофа Щ-424, произошедшая в октябре 1939 года, также прямо задела и его, как флотского командира.

С самого начала службы капитан-лейтенант Ельтищев характеризовался сослуживцами (в частности, командиром второго дивизиона, капитаном 2-го ранга Иваном Колышкиным) как исключительно осмотрительный и принципиальный командир-подводник. Подтверждением тому стала его твердая позиция при неожиданном прикомандировании 20 октября 1939 года (за пару часов до выхода. — *Авт.*) на идущую в дозор подводную «шуку» из соседнего (третьего) дивизиона Бригады вместо не допущенного к самостоятельному управлению ее командира капитан-лейтенанта Касьяненко.

Ельтищев (в то время командир Щ-403) запросил трое суток на ознакомление с новой и модернизированной подводной лодкой, а также — на знакомство с экипажем. Лишь после этого он был готов выйти в море. Командование же Бригады, не сумев убедить строптивого командира 403-й, тут же прикомандировало на выходящую лодку другого, более сговорчивого командира из того же 2-го дивизиона — капитана 3-го ранга Константина Шуйского (командир Щ-401. — *Авт.*).

20 октября 1939 года Щ-424 вышла в море, но до позиции дозора так и не дошла. На выходе из Кольского залива она была таранена рыболовецким траулером РТ-43 «Рыбец». Во время катастрофы погибли 32 подводника.

Капитан 3-го ранга К. Шуйский и капитан РТ-43 были приговорены к высшей мере наказания — расстрелу. Лишь благодаря ходатайству командиров Бригады подплава Северного флота лично к И.В. Сталину эта мера была заменена отбытием срока наказания в одном из лагерей ГУЛАГа под Мурманском.

Так что, видимо, у Ф. Ельтищева 13 ноября 1940 года не было особого выбора при выходе в море. Хотя он прекрасно знал, что осенью 1940 года на флоте, и на Д-1 в том числе, по окончании действительной военной службы, была уволена в запас значительная часть рядовых и старшин, прошедших боевые походы и хорошо знавших материальную часть кораблей. На смену им пришло молодое пополнение из учебных отрядов. Конкретно на Д-1 из тринадцати учеников, вышедших в последний поход,

семь служили на корабле полтора месяца, а два — всего три дня. Вероятно, на некоторых боевых постах в отсеках Д-1 вместо штатного, уже отработанного дальними боевыми походами личного состава, могли оказаться девять молодых подводников, прибывших из «учебки», не имеющих достаточной практической подготовки и отработки. И каждый из них мог допустить ошибку, повлекшую катастрофу подводной лодки.

Но все же, несмотря ни на что, как командир, он пошел в море со своим экипажем. А ведь подготовленность экипажа несложно было оценить.

О некомплекте командного состава мы уже говорили. Произведем простой анализ по боевым частям «Декабриста» подготовленности рядовых подводников:

- в штурманской боевой части из четырех штатных рулевых-сигнальщиков один был учеником, а другой ученик был одним из двух штурманских электриков;

- в артиллерийско-минно-торпедной боевой части из пяти торпедистов и одного комендора были четыре ученика торпедиста;

- в боевой части связи — радиотехнической службе из двух моряков один был учеником гидроакустика;

- в группе мотористов из восьми моряков вышли в море три ученика;

- в группе электриков из семи моряков — два ученика;

- в группе трюмных из пяти моряков — один ученик.

К тому же в группе не было штатного командира отделения трюмных.

Вероятно, сложная обстановка вокруг Бригады подплава или иные причины серьезно повлияли на командирскую «позицию» Ф.М. Ельтищева и в дни, предшествующие выходу 13 ноября 1940 года.

С приходом из отпуска после 22 октября (на пробном погружении 22.10 вместо командира на борту были некий командир Д-3 и новый командир 1-го дивизиона, капитан 2-го ранга Магомед Гаджиев) Ельтищев 1 ноября выводит подводную лод-

ку для определения и уничтожения девиации магнитного компаса (плавание в надводном положении, без погружения). Затем через пять дней он переводит подлодку на Мурманский рейд, где экипаж принимает участие в праздновании 23-й годовщины Октябрьской революции. После возвращения лодки с Мурманского рейда, 12 ноября корабль проверяет техническая комиссия Северного флота и признает его состояние удовлетворительным.

Без сомнения, выход в море экипажа, не укомплектованного, является грубейшим нарушением требований руководящих документов. Но и задачи, которые выполнял «Декабрист» с 1 по 12 ноября, не отличались особой сложностью да и проходили либо в пределах Екатерининской гавани, либо на мелководье южной части Кольского залива.

А вот выход Д-1 на торпедную стрельбу с таким количеством учеников (вместо штатного состава экипажа) да еще и после массового увольнения опытных старшин и матросов срочной службы, а также нахождение части офицерского состава в отпуске для принципиального ФМ. Ельтишева, скорее всего, мог состояться только в случае особой необходимости. И однозначно — заранее не планировался. Далее происходят события, совершенно не понятные.

В соответствии с флотским планом на 13 ноября, для экипажа Д-1 была назначена только подготовка к сдаче элемента 2д (находясь в главной базе. — *Авт.*). Затем подлодка в надводном положении должна была перейти в губу Эйна для встречи с плавбазой «Умба». Лишь 14 ноября, согласовав свои действия при выполнении упражнения с командиром плавбазы и пересадив к себе на борт командира 1-го дивизиона и дивизионного инженер-механика, Ельтишев должен был выйти в полигоне № 6 для отработки элемента 2д, то есть, собственно, на выполнение подныривания под плавбазу.

Вместо этого «Декабрист» в 08.55 13 ноября вышел прямо в полигон № 6 без командира 1-го дивизиона и без дивизионного инженер-механика. «Умба» с командиром Бригады под-

водных лодок на борту через полчаса после получения сигнала от подводной лодки о начале погружения начала движение в губу Эйна. При этом по неизвестной причине никто не обратил внимания, что в назначенном полигоне Д-1 с 13.00 до 15.00 должна была только «проверить и отработать таблицы подныривания». (6). Это мероприятие учения вызывает ряд вопросов:

— Что за таблицы, которые нельзя было проверить при нахождении лодки в надводном положении или при погружении в контролируемых условиях, когда бы «Умба» находилась в районе отработки? Да и, собственно, нужна ли была здесь плавбаза, если в соседнем районе находился отряд эскадренных миноносцев?

— С кем подводная лодка должна была проверять и отрабатывать таблицы погружения, если «Умба» до 14.00 находилась в Полярном, а затем оставшееся время до наступления темноты шла по Кольскому заливу, а эсминцы ушли в соседний полигон?

— Почему командир Бригады подплава и командир плавбазы не были поставлены в известность о полном изменении первоначального плана и ожидали встречи с Д-1 в губе Эйна?

— Чем же было вызвано нахождение в море одновременно с «Декабристом» двух других подводных лодок крейсерского дивизиона К-1 и К-2, а также нахождение в соседнем полигоне (№ 5) эсминцев «Стремительный» и «Гремящий»?

— Почему, обладая таким количеством соседей, экипаж Д-1 не воспользовался лодочным комплексом аварийно-спасательных средств, сигнализации и связи с аварийной подлодкой, а также гидроакустической аппаратурой для связи с эсминцами или подводными крейсерами?

Как видите, вопросов слишком много. Однако ответов на них нет и сегодня. При этом существует еще одна версия развития событий 13 ноября 1940 года, о которой еще будет рассказано ниже.

Но если бы, как и 65 лет назад, сегодня мы удовлетворились принятием только официальной версии вины командира корабля или экипажа, то автоматически согласились бы с самыми доступными и простейшими причинами гибели первой подводной лодки Северного флота, которые были «удобны» в начале 40-х годов и откровенно лежали на «поверхности». И все же почему до сих пор тайна исчезновения, а вернее, катастрофы Д-1 так и не раскрыта? О том, что любой, действительно желающий разобраться в истинных причинах гибели «Декабриста», наткнется на самые настоящие «подводные камни», может говорить следующее.

Планы отыскать первенца Северного флота, лежащего поблизости от его же главной базы, впервые были озвучены флотским командованием в 1984 году, после прихода на Север специального спасательного судна «Георгий Титов».

Но только в 1990 году командующий краснознаменного Северного флота адмирал Феликс Громов спланировал провести поисковые работы в районе гибели «Декабриста». Для выполнения работ был выделен именно «Георгий Титов» под командованием капитана 3-го ранга Дульфата Ханкаева, только что вернувшийся после глубоководного обследования района гибели атомной подводной лодки «Комсомолец».

1 апреля 1990 года в беседе с корреспондентом газеты «На страже Заполярья», начальник поисково-спасательной службы Северного флота (ПСС СФ), капитан 1-го ранга А. Захаров рассказал о том, что предварительное планирование поисковой операции рке произведено. Спланированы силы и средства, которые будут участвовать в операции, определены порядок их действий и использование специальных технических средств, произведены временные расчеты каждого этапа работы, разработана система организации связи и мер безопасности при проведении работ. Предварительно начало работ было назначено на июнь 1990 года. Были названы и конкретные офицеры ПСС СФ, которым предстояло работать на наиболее ответственных этапах: капитан 3-го ранга Юрий Малютин и капитан-лей-

тенант Сергей Перцев. Вероятно, к этому же времени в районе уже была произведена необходимая инженерная разведка, так как капитан 1-го ранга Захаров, рассказал о том, что рельеф дна здесь сильно изрезан, имеются в изобилии подводные скалы и разломы, а также, что возможности визуального наблюдения в районе сильно ограничены. Но если зрительное наблюдение в районе сильно затруднено, то с помощью специальных технических средств «Георгия Титова» отыскать и подтвердить фактическое место «Декабриста» все же было возможно.

Но прошли все назначенные сроки, неожиданно начались ссылки официальных представителей поисково-спасательной службы Северного флота на то, что «флотские специалисты никогда еще не искали и не обследовали подводных лодок, погибших в 30—40-е годы», а также на «сложный донный рельеф, разломы, подводные скалы. Гидроакустика может быть неэффективной» (7). А затем любая информация о проведении поисковых работ исчезла со страниц флотской печати.

Прошло десять лет. О Д-1 уже практически никто не вспоминал. Из ветеранов — уже некому, а новое поколение североморцев даже и не знает об исчезновении подводного корабля. Хотя осенью 1996 года, во время отработки учебных задач североморские тральщики в районе острова Большой Арский (на глубине менее 100 метров.—*Авт.*) обнаружили подводный объект, отдаленно напоминающий корпус субмарины. Однако эта информация оказалась не востребована и не появилась на страницах центральной и региональной печати.

В июле 2000 года благодаря тесному взаимодействию командования Соединения именных атомных подводных лодок, базирующегося в губе Ара, с командующим Северного флота адмиралом Вячеславом Поповым все же начались подготовительные работы по осмотру предполагаемого района гибели «Декабриста». Срок проведения поисковой операции был назначен на сентябрь 2000 года. Но катастрофа подводного крейсера Вильевского соединения К-141 («Курск») в который раз остановила проведение поисковых работ.

В настоящее время сохранению в тайне гибели подлодки и пятидесяти пяти членов ее экипажа просто нет оснований, и все же подводники Д-1 остаются «без вести пропавшими».

Правда, в мае 2003 года, тогда командующий Северным флотом, адмирал Геннадий Сучков, согласовав свои действия с главнокомандующим Военно-морским флотом России, адмиралом флота Владимиром Куроедовым, все же провел предварительный осмотр предполагаемого района исчезновения «Декабриста» в Мотовском заливе с использованием гидроакустических средств гидрографического судна ГС-526. Однако этот осмотр не дал положительных результатов. Под большим слоем ила гидрографам не удалось обнаружить не только Д-1, но и даже затонувший объект, который был обнаружен за год до того. Правда, при проведении поисковой операции по неизвестной причине планировщиками была «выброшена» из района обследования точка обнаружения в 1996 году подводного объекта, несмотря на то что он лежит всего в двухстах метрах от предполагаемой точки гибели «Декабриста». Очередной же командующий СФ, вице-адмирал Михаил Абрамов даже в год 65-летия гибели Д-1 какого-либо интереса к судьбе первой подводной лодки подчиненного ему флота не проявил. Ответом на обращение инициативной группы, состоявшей из постоянного корреспондента редакции журнала «Морской сборник», родственников погибших и школьников из небольшого поселка Турки, что находится на саратовской земле, стала дежурная фраза, написанная по поручению командующего СФ:

«...и в настоящее время, к сожалению, Северный флот не располагает возможностями для обнаружения Д-1».

И все же надежда остается. Тем более что в июле 2003 года североморцы с огромным интересом узнали о находках общественной организации «Полярный конвой». Тогда на гидрографическом судне «Сенеж» в район архипелага Новая Земля выходила международная экспедиция под руководством контр-адмирала Вячеслава Солодова, которая планировала отыскать погибшие транспортные суда из печально известного полярного конвоя PQ-17. Поисковые работы велись всего три дня.

Благодаря работе группы профессора Михаила Спиридонова из Российского геологического научно-исследовательского института имени А.П. Карпинского (ВСЕГЕИ), применившей комплексный метод поиска (гидроакустический, магнитометрический и телевизионный), экспедиции из четырех планируемых удалось отыскать сразу два американских транспорта. Причем транспорт «Олапана» была найден на глубине 94 метра, в дистанции от расчетного места в тридцать пять кабельтовых, а «Алкоа Рейнджер» — на глубине 132 метра, да еще и под мощным слоем ила. Но всего за три дня! А ведь поисковая работа «Полярного конвоя—2003» была проведена на огромной площади в открытом всем ветрам Баренцевом море (по разным данным, от 400 до 800 миль квадратных).

В Мотовском же заливе, укрытом с трех сторон от ветров, расчетная площадь на порядок ниже. Да и предполагаемая ошибка наблюдателей береговых постов наблюдения в определении места погружения «Декабриста» — не более 100 метров.

Специалисты ВСЕГЕИ, ознакомившись с данными о проведенных в Мотовском заливе работах, подтвердили, что работы ГС-526 проводились аппаратурой с высокими поисковыми характеристиками, но при этом отметили, что не все ее возможности были полностью реализованы. А потому вполне возможно, что Д-1 просто в районе не удалось найти. Укрепляет надежду на успех и то что, пока еще не были использованы и североморские тральщики с гидроакустическими станциями миноискания, которые, по мнению флотских специалистов, с высокой вероятностью и в короткое время могли более подробно осмотреть предполагаемый район. Но вернемся в ноябрь 1940-го.

3. НЕОБЫЧНЫЙ ВЫХОД

Подводная лодка Д-1 (до 21 августа 1934 года — «Декабрист»), заводской № 177, головная в первой серии советского подводного кораблестроения, была заложена 5 марта 1927 года

в Ленинграде и вступила в состав Морских сил Балтийского моря 12 ноября 1930 года.

18 мая 1933 года Д-1 в составе экспедиции особого назначения (ЭОН-1) вышла из Кронштадта и начала переход по Беломорско-Балтийскому каналу в Мурманск. 5 августа того же года корабли ЭОН-1 прибыли к месту постоянного базирования. Они стали основой для вновь создаваемой Северной военной флотилии. В 1934—1935 годах «Декабрист» в составе отдельного дивизиона СВФ совершил дальние походы в Белое море, к архипелагу Новая Земля и мысу Нордкап. С сентября 1936-го по ноябрь 1937 года он прошел ремонт с модернизацией в Ленинграде. А в 1938—1939 годах экипаж Д-1 совершил два дальних похода к Новой Земле и еще один — к острову Медвежий. Во время войны с Финляндией северохорцы совершили три боевых похода в район Барде (общей продолжительностью сорок пять суток). По результатам боевого похода командир Д-1, капитан-лейтенант Федор Ельтищев был награжден орденом Боевого Красного Знамени, командир моторной группы, воентехник 2-го ранга Сергей Белов и старшина команды мотористов Василий Федотов — орденом Красной Звезды. (Именно эти подводники исполняли в последнем походе «Декабриста» обязанности командира БЧ-5 и командира моторной группы, соответственно.)

В 08.55 13 ноября 1940 года во исполнение утвержденного плана «Декабрист» под командованием Ельтищева вышел для выполнения учебной торпедной стрельбы в полигон № 6, который находился в Мотовском заливе. В качестве цели и корабля обеспечения экипажу была выделена плавбаза Бригады «Умба» (старший на борту — новый командир 1-го дивизиона, капитан 2-го ранга Магомед Гаджиев, принявший эту должность лишь в октябре). По другим данным, старшим на плавбазе вышел сам командир Бригады подводных лодок, только не ясно, капитан 2-го ранга Даниил Павлуцкий или капитан 1-го ранга Николай Виноградов.

Меж тем подобная задача, если она была действительно спланирована кораблю заблаговременно, уже была отработана

и зачтена еще прежним командиром 1-го дивизиона, капитаном 2-го ранга Михаилом Августиновичем (ставшим с октября 1940 года начальником штаба Бригады подплава СФ). Ведь в соответствии с «Курсом подготовки ПЛ (КПЛ-38)» ее отработка должна была проводиться при полностью укомплектованном экипаже, с последовательным выполнением торпедных стрельб. В соответствии с «Курсом...» прием любой задачи организуется сначала в простой, а затем в более сложной обстановке. По принятым в то время правилам — в летние месяцы и на мелководном Белом море. Элементом, значительно усложняющим задачу Д-1, 13 ноября стало приказание произвести стрельбу из кормовых торпедных аппаратов после подныривания под корабль-цель. В обычных условиях подобная задача являлась итоговой и отработывалась после выполнения экипажем всех начальных торпедных задач КПЛ-38.

Для молодого комдива Магомеда Гаджиева это учение, вероятно, было одним из первых в решении самостоятельных морских задач, а потому — наиболее сложным.

До прибытия на Север он командовал малой (М-9) и средней (Щ-117) подводными лодками на Тихоокеанском флоте. В Заполярье он проходил службу только в отделе боевой подготовки Северного флота (с сентября 1939 года по октябрь 1940 года). И у него еще не было достаточно времени для практического освоения специфики управления большой подводной лодки типа «Д» и условий практического плавания лодок дивизиона в арктических морях. К тому же — с 7 ноября в Баренцевом море бушевал столь сильный шторм, что всем кораблям подводной бригады пришлось укрываться в базе. И вдруг — неожиданный выход.

Степень ответственности за выполнение плана боевой подготовки 13 ноября 1940 года для штаба Бригады и командования дивизиона была обострена еще тем, что одновременно с «Декабристом» в море находились оба подводных крейсера дивизиона (К-1 и К-2). Из всего дивизиона в базе осталась лишь подводная лодка Д-3 («Красногвардеец»), да и та стояла в четы-

рехчасовой готовности к выходу в море. Сразу же обращает внимание какая-то «авральность» ноябрьского выхода Д-1, более похожего на внеплановую подготовку к выполнению некоей весьма серьезной задачи, поставленной всему североморскому крейсерскому дивизиону. Необычность ноябрьского похода заключается еще и в том, что при большом некомплекте личного состава, с заменой опытных моряков молодыми учениками, при отсутствии старшего помощника командира и главного механика корабля подводная лодка все же вышла в море на выполнение сложной задачи. Однако документов, которые могли бы разъяснить это, до настоящего времени найти не удалось.

Вместе с тем нет ясности и в использовании взаимодействующих с «Декабристом» сил флота.

Во-первых. До 12.45 в полигоне № 6 работали два североморских эскадренных миноносца: «Гремящий» и «Стремительный». К тринадцати часам они должны были освободить полигон № 6 и перейти в соседний полигон, № 5. Если учесть, что 13 ноября в Заполярье светлое время длится приблизительно с 11.30 до 15 часов, то можно предположить, что проверку и отработку «таблиц подныривания» Д-1 вряд ли могла проводить с плавбазой «Умба», о чем упоминалось выше. Скорее всего, с одним из соседних эсминцев. Но почему-то это не было спланировано.

Кроме того, интересно следующее.

К началу Великой Отечественной войны только два эскадренных миноносца и несколько катеров «малых охотников» («МО») Северного флота были оснащены механическими шумопеленгаторными приборами «Посейдон» и «Цефей-2» (8). Этими двумя эскадренными миноносцами были эсминцы проекта 7 (III серии) — «Сокрушительный» и... «Стремительный».

Значит, именно «Стремительный», до того работающий в корабельной поисковой группе, проводящей до 13 часов противолодочный поиск непосредственно в полигоне № 6, имел реальную возможность как взаимодействовать с подлодкой Ельтищева, так и искать пропавшую Д-1.

И уж совсем неспроста контр-адмирал А.Г. Головкин, возглавив поисковую операцию, именно на «Стремительном» поднял свой флаг и вышел в море в ночь на 14 ноября.

Допустим, что оба эсминца в полигоне № 6 могли вести фактический противолодочный поиск (в том числе и иностранной подводной лодки) при выполнении учебных задач. Но почему изначально командир «Стремительного» не установил с Ельтищевым связи и Д-1 начала выполнение учебной задачи самостоятельно? Был ли противолодочный поиск эсминцев в полигоне № 6 профилактическим, учебным или ранее здесь были действительно выявлены признаки иностранной подводной лодки? Это важно знать, так как во всей подготовке просматривается, мягко говоря, весьма странное поведение как командования Бригады, так и командиров действовавших здесь кораблей.

Во-вторых. По данным П.В. Петрова, опубликованным в военно-техническом альманахе «Тайфун» № 12 (31) 2000 года, плавбаза «Умба» вышла из Полярного. До прихода в губу Эйна старший на выходе какой-либо информации о «Декабристе» не имел. При этом он проходил непосредственно мимо района исчезновения Д-1. Но, по словам П.А. Мирошниченко, в то время помощника флагманского инженер-механика Бригады по живучести, «Д-1 вышла в Мотовский залив в сопровождении плавбазы, на борту которой находился командир 1-го дивизиона М. Гаджиев. После того как лодка выпустила учебную торпеду, "Умба" ушла в Полярное, а Федор Максимович Ельтищев остался в районе учений работать по своему плану» (9).

В начале 1940-х годов торпеды, которые использовались во время учебных стрельб, не имели приборов светового обозначения места всплытия. Значит, проведенная стрельба (если она действительно состоялась и именно «Умба» была кораблем-целью) проходила до 15.00—15.30, и не позже. В свою очередь, это означает, что подлодка могла исчезнуть только в темное время суток. Может быть, поэтому никто не видел, что с ней произошло в действительности? Но отметим, что в это время и до начала

поиска пропавшей подлодки каких-либо взрывов на акватории Мотовского залива никто не видел и не слышал.

Через четыре часа после выхода из Полярного (приблизительно к 13.00) подводная лодка Ельтищева прибыла в полигон № 6. В 13.17 береговой пост наблюдения и связи (СНиС) на мысе Выев-Наволоок донес, что Д-1 погрузилась по ограждение рубки, то есть в позиционное положение, по истинному пеленгу 330 градусов в дистанции 60 кабельтовых и начала движение курсом строго на запад.

В 13.26 Ельтищев доложил руководству о готовности к погружению и (вероятно) о начале выполнения упражнения. В 13.30 подводная лодка погрузилась уже под перископ по истинному пеленгу 335 градусов в дистанции 70 кабельтовых от мыса Выев-Наволоок. При этом курса она не изменяла.

Неожиданно для наблюдателей поста СНиС на мысе Шарапов в 13.45 по пеленгу 160 градусов и в дистанции 17 кабельтовых от оконечности мыса они обнаружили движение перископа неизвестной подлодки курсом 225 градусов. Вот и все, что известно о начале выполнения рокового боевого упражнения. Но даже при наличии столь небольшого количества информации рождается множество вопросов.

Если все выше перечисленные точки (в том числе и точку, где был замечен перископ неизвестной подлодки. — *Авт.*) нанести на карту Мотовского залива, то курс Д-1 не будет составлять 270 градусов или 225 градусов. Он будет близок к сектору 0—30 градусов, то есть к курсу, уводящему лодку из полигона № 6 и из Мотовского залива. В этом случае можно предположить, что береговые посты либо делали записи «навскидку», уже после исчезновения Д-1, либо пост № 111 (на мысе Шарапов) еще до наступления темноты (приблизительно до 15.30) наблюдал перископ неизвестной подводной лодки, входящей или выходящей из Мотовского залива.

И третье. По докладу командира плавбазы, Д-1 успешно атаковала выделенный для нее корабль-цель. После окончания

стрельбы «Умба» вернулась в Полярное, где командир доложил о выполнении учебной задачи и о том, что на «Декабристе» все в порядке. Но когда плавбаза и подлодка встречались? И если эта встреча состоялась, то получается, что в действительности «Умба» пошла не в Полярное (как считает ПА. Мирошниченко), а в губу Эйна и только там узнала об исчезновении своей «подопечной». Что-то здесь не стыкуется.

В любом случае доклад командира «Умбы» стал последней информацией 13 ноября о Д-1 и ее экипаже. А далее — какой-то «мрак», подлодка исчезла.

Обратимся к хронике состоявшейся затем поисковой операции.

4. ЧТО ПРОИЗОШЛО С ПОДЛОДКОЙ?

Вечером, когда «Декабрист» в назначенное время (18.40. — *Авт.*) не вышел на связь, на Северном флоте начали поиски пропавшего корабля. По другим данным, командир Бригады, капитан 1-го ранга Н. Виноградов, не обнаружив Д-1 в губе Эйна в 19.00, запросил начальника штаба Бригады о местонахождении «Декабриста». Но подлодка пропала и ни на какие вызовы (Главной базы и береговых постов СНиС), постоянно повторяемые, до 22.22 13 ноября не отвечала.

В 23.15 начальник штаба Северного флота, контр-адмирал С.Г. Кучеров приказал всем кораблям, находящимся в море (подводные лодки К-1, К-2 и М-171), постоянно вызывать пропавшую лодку. Одновременно подводным крейсерам было приказано прибыть в Мотовский залив и с помощью шумопеленгаторных станций прослушать район предполагаемого нахождения исчезнувшей лодки.

В 23.40 из губы Эйна в полигон № 6 вышла плавбаза «Умба» с командиром бригады подплава на борту. Все средства Северной экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) были приведены в немедленную готовность.

В 01.20 14 ноября для осмотра и *прослушивания* побережья Мотовского залива вышли 2 катера типа МО-4 с шумопеленгаторными станциями «Посейдон». Через полчаса туда же ушел сторожевой корабль «Туман», имеющий на борту спасательные средства

В 02.22 в залив вышел эсминец «Стремительный» с командующим Северным флотом на борту. Затем на поиски были направлены подводные лодки Щ-402 и Д-3.

Всю ночь Мотовский залив прослушивался шумопеленгаторными станциями подводных крейсеров и катеров МО, а также освещался прожекторами надводных кораблей и подводных лодок.

Утром 14 ноября в районе мыса Шарапов корабли, производившие поиск, обнаружили большое масляное пятно, спасательный круг, мелкие деревянные обломки и изоляционную пробку. Сюда с первыми проблесками рассвета (в 10.30. — *Авт.*) вылетели два гидросамолета-разведчика. Один из МБР-2, производивший поиск в районе погружения подлодки, очень быстро обнаружил новые крупные пятна соляра на поверхности залива. А вскоре и поисковые корабли обнаружили на поверхности залива краснофлотскую бескозырку (правда, только предположительно с Д-1. — *Авт.*).

В 14.00 14 ноября в полигон прибыли тральщики ТЩ-890 «Налим» и ТЩ-891 «Форель». Вечером к ним присоединились тральщики и сторожевые корабли: РТ-60 «Торос», РТ-51 «Штиль», РТ-69 и РТ-80 «Батуми». Тральными работами руководил заместитель начальника штаба Северного флота, капитан 1-го ранга Михаил Попов (до летних кадровых перестановок — командир бригады североморских эсминцев). Тральщики проверили весь район тралями Шульца без буйков, но с удлиненными буксирами, сначала курсами с востока на запад, а затем — с севера на юг. При задевании тралом каких-либо препятствий они тут же выставляли вешку и с максимальной точностью определяли место найденного объекта. Затем с металлоискателем шел сторожевой корабль «Туман», который, об-

наружив большое количество металла, ставил вешку, а с помощью шумопеленгатора прослушивал район. Откуда взялась на последнем (переоборудованном рыболовецком траулере) шумопеленгаторная станция, трудно сказать, но отбрасывать эту информацию пока не будем.

Поисковые работы продолжались до 26 ноября, участие в них приняли тральщики и спасательный буксир «Память Руслана» Северной ЭПРОН. Во время этих поисков были также найдены: еще масляные пятна (жидкости, по внешнему виду сильно напоминающей соляр. — *Авт.*), половина спасательного круга, индивидуальный пакет первой помощи с русским текстом, обломанный сосновый брус с буквой «П», покрытый антикислотной краской с вкраплением четырех свинцовых осколков, клин из обрешетки IV аккумуляторной группы подводной лодки. Были найдены и другие предметы, признанные специальной комиссией способными принадлежать подводной лодке типа «Д».

18 ноября в два часа ночи в южной части полигона № 6, в точке 69 градусов 29,1 северной широты 32 градуса 54,7 восточной долготы (меньше двух миль от острова Большой Арский), поисковым тральщиком был сначала оборван придонный трос, а затем его металлоискатель трижды показал на грунте наличие большого количества металла. Второй точкой, где на грунте в этот же день был обнаружен большой металлический объект, стала точка над мысом Выев-Наволоок, на расстоянии двух миль от береговой черты.

По результатам поисковых работ 18 ноября Военный совет Северного флота направил наркому ВМФ, адмиралу Николаю Кузнецову доклад «О гибели подводной лодки Д-1 13 ноября 1940 года». Вот основные версии гибели корабля и экипажа

1. Подрыв подводной лодки на дрейфующей mine.

Из-за того, что эсминцы в соседнем полигоне не слышали подводных взрывов, в том числе — и с помощью шумопеленгаторной станции, а также вместе с береговыми постами СНиС на мысе Шарапов и на мысе Выев-Наволоок не наблюдали взры-

ВОВ на поверхности залива, эта версия была сразу же признана маловероятной.

2. Случайное столкновение с каким-либо надводным кораблем или неизвестной подводной лодкой. При этом столкновение с надводным кораблем исключалось, так как оба эсминца еще до прихода подводной лодки покинули полигон № 6 и перешли в соседний полигон. Торговые суда в тот день в Мотовский залив не заходили. Не исключалось лишь присутствие иностранной подводной лодки, которая под водой могла столкнуться с Д-1.

3. Провал подводной лодки на глубину, большую предельной глубины (для подлодок типа «Д» девяносто метров.—*Авт.*), по вине личного состава. Но эту версию контр-адмирал Арсений Головко твердо исключал.

Позже была выдвинута еще одна, четвертая версия — взрыв внутри подводной лодки по не установленной причине. Основанием такому предположению могли послужить:

- известный командованию случай падения двух артиллерийских снарядов со стеллажей артвогребца Д-1, который произошел в январе 1940 года из-за плохого крепления артбоезапаса;

- отсутствие на борту подводной лодки командира БЧ-2—3;

- наличие в отделении торпедистов на борту подводной лодки четырех учеников и лишь одного штатного торпедиста.

Однако окончательно прояснить причину гибели «Декабриста», по мнению командующего Северным флотом, контр-адмирала Арсения Головко, можно было только после осмотра корабля на грунте либо после его подъема на поверхность.

В своем первичном донесении И.В. Сталину № 4543сс от 14 ноября нарком ВМФ, адмирал Н.Г. Кузнецов представил версии гибели подводной лодки из доклада командующего Северным флотом. Но при этом он не стал исключать возможность ухода подлодки на большую глубину из-за «неисправности управления глубиной погружения либо какого-нибудь упущения

при проведении учения по срочному погружению» (10). И все же вечером 26 ноября поиски пропавшей подлодки были прекращены.

К этому времени вся бригада подводных лодок была проверена офицерами штаба Северного флота. «На большинстве лодок состояние механизмов было признано неудовлетворительным, а на Щ-404, М-175 и М-176 — плохим. Приказом № 0481 от 26 ноября 1940 года командующий СФ объявил, что командирам указанных подлодок выносятся выговор, а командиры БЧ-5 арестовываются на семь суток» (11).

Приказом № 00475 от 27 ноября 1940 года командующему СФ с санкции наркома ВМФ за систематическое невыполнение постановлений комиссии УБП ВМФ и за сохранение порочной практики боевой подготовки подводных лодок командир Бригады подводных лодок, капитан 2-го ранга ДА Павлуцкий был снят с занимаемой должности и предан суду Военного трибунала. Этим же приказом был снят с занимаемой должности и назначен с понижением «начальник 2-го отделения 2-го отдела (боевой подготовки), капитан 2-го ранга Смирнов... начальник штаба Бригады, капитан 3-го ранга М.П. Августинovich предан суду чести» (12). Приказом наркома ВМФ командующему СФ, контр-адмиралу А.Г. Головко был объявлен строгий выговор за низкий уровень боевой подготовки на флоте. Но здесь возникают новые неясности.

Во-первых, к этому времени капитан 2-го ранга А. Павлуцкий вряд ли еще командовал бригадой подводных лодок. Вместо него был назначен капитан 1-го ранга Н. Виноградов (13).

Офицер по фамилии Смирнов в 1940 году в штабе Северного флота был только один. Это флагманский минер, капитан-лейтенант Смирнов Николай Николаевич (14). Но если был снят флагманский минер, то это может указывать, пусть и косвенно, на основную и принятую причину гибели Д-1.

Затем «на Север приехала инспекция под руководством адмирала Л.М. Галлера. Она признала уровень боевой готовности сил флота низким. Опять все корабли поставили на прикол и

приступили к боевой подготовке с нуля, то есть стоя на якоре и на швартовых» (15).

5. НО КОМФЛОТА ПРОДОЛЖИЛ ПОИСКИ СВОЕГО КОРАБЛЯ

С 12 по 21 февраля 1941 года «Декабрист» искали с помощью глубоководного снаряда с гидрографического судна «Меридиан» (16). Скорее всего, если подобные работы действительно проводились, то они были внеплановые. А вернее — экспериментальными.

Во-первых. Необходимо отметить, что до настоящего времени данных о подобном оборудовании на гидрографическом судне «Меридиан», работавшем, допустим, в составе Северной ЭПРОН или отдельного отряда Северного флота, найти не удалось. На третью пятилетку тематическим планом-сметой НИР ЭПРОН лишь предусматривались разработки и внедрение подводного телевидения и фотографирования, но, были ли они внедрены в довоенное время, данных нет.

Во-вторых, февраль в Заполярье по метеорологическим условиям — один из самых неудачных месяцев для проведения поисковых водолазных работ. Более того, вызывает недоумение и сам факт проведения именно в этот период каких-либо поисковых работ. Ведь только в декабре 1940 года по итогам ревизии финансово-хозяйственной деятельности Главного управления ЭПРОН за 1936—1940 годы был издан разгромный приказ наркома Морского флота, а 6 февраля 1941 года по ее результатам — постановление Совнаркома СССР № 252—11 бес.

Наиболее неудовлетворительными по своему состоянию были признаны АСС Тихоокеанского, Северного и Черноморского военных театров. После постановления ряд лиц руководящего состава Главного управления ЭПРОН были уволены, а основные виновники — привлечены к судебной ответственности (17). Так как ревизию проводил Наркомат государствен-

ного контроля СССР под руководством всемогущего Л.З. Мехлиса, то, скорее всего, большая часть из них были признаны «вредителями» или «врагами народа» со всеми вытекающими отсюда последствиями. Поэтому вряд ли «Меридиан» во время зимних штормов мог искать «Декабрист».

После окончания периода зимних штормов, в апреле 1941 года, командующий СФ, контр-адмирал А. Головкин спланировал и провел учение для аварийно-спасательного отряда флота по подъему «затонувшей» подводной лодки. Наиболее вероятно, что оно проводилось для проверки возможностей Северного флота по подъему именно Д-1. За это говорит следующее.

В предвоенные годы на Северном флоте погибли две подводные лодки. Д-1 находилась, предположительно, на сравнительно небольшой глубине (70—127 метров), и Щ-424 — затонула в 1939 году на глубине 250 метров. К началу 1940-х годов пределом для работы водолазов была глубина 200 метров (этот единственный и рекордный по тем временам спуск был совершен на базе Военно-морского водолазного техникума в теплой воде Баллабасовской бухты). Значит, в апреле 1941 года подъем затонувшей «шуки» с глубины более двухсот метров, тем более в еще ледяной воде Мотовского залива, был бы просто не возможен.

Но сам факт организации учения по подъему затонувшей подлодки говорит о том, что командование Северного флота знало глубины места в районе погибшей подлодки и об их доступности для длительной работы водолазов-спасателей. В свою очередь, это же может указывать на то, что местом нахождения «затонувшей» подлодки, а сейчас уже можно твердо сказать — Д-1, были либо район острова Большой Арский, либо район у мыса Выев-Наволоки, но никак не большие глубины в северной части Мотовского залива.

Для проведения учения, в качестве «затонувшей» подводной лодки была выбрана Щ-404 под командованием капитан-лейтенанта Владимира Иванова, с такой же, как «Декабрист», предельной глубиной погружения. Правда, меньшего водоиз-

мещения. Однако данный выбор был оправданной (ниже об этом будет рассказано) и одновременно вынужденной мерой. Ведь к апрелю 1941 года в составе крейсерского дивизиона осталась лишь одна подводная лодка типа «Декабрист» — Д-3, и два пришедших в июле 1940 года с судостроительного завода подводных крейсера типа «К». Командование Бригады не могло рисковать новейшими кораблями.

Учение производилось средствами и силами аварийно-спасательного отряда Северного флота. При подъеме были применены четыре «мягких» десятитонных понтона, подведенных под затонувшую «щуку» флотскими водолазами. Но спасательная операция закончилась неудачно.

Один из носовых понтонов разорвал оплетку и самостоятельно выскочил на поверхность. Щ-404 ударилась о грунт на глубине в тридцать метров и лишь благодаря решительным и своевременным действиям экипажа всплыла на поверхность. Повторять этот опыт уже не стали.

А вскоре началась война и о погибшей Д-1 надолго забыли.

Сейчас, когда мы познакомились со всей известной информацией о гибели Д-1, если это не было инсценировкой подводной катастрофы*, мы можем вернуться к основной теме книги.

В вышеуказанной выдержке из «Записок адмирала» просматривается некое «несоответствие» в работе Государственной комиссии, проводившей расследование причин катастрофы Д-1.

Со слов В.И. Платонова, эту комиссию возглавил адмирал Лев Галлер, к ноябрю 1940 года ставший вторым заместителем наркома ВМФ (по судостроению). А ведь прошло меньше месяца, как он был смещен с должности начальника Главного морского штаба ВМФ (то есть первого заместителя наркома ВМФ) лично И.В. Сталиным.

* Работа с отдельными архивными документами показала, что такую возможность нельзя исключить.

Выходит, новое его назначение председателем комиссии в какой-то мере может указывать на отношение политического руководства нашей страны к катастрофе либо — на некую чрезвычайно «жестокую» инсценировку. Правда, сразу же оговорюсь, до настоящего времени ее возможная цель не установлена, да и косвенные подтверждения пока еще чрезвычайно слабы. И лишь присутствие или, наоборот, абсолютное отсутствие «Декабриста» в Мотовском заливе может стать хоть каким-то практическим подтверждением данной гипотезы.

Ведь только 15 ноября 1940 года адмирал Галлер вступил в новую должность и приступил к принятию руководства над многочисленными управлениями Наркомата ВМФ (кораблестроения, артиллерии, минно-торпедным, связи, химическим, техническим и гидрографическим). Одновременно, в соответствии с новой должностью, он должен был тщательно разобраться с переориентацией судостроительных заводов Советского Союза на ускорение работ по строительству легких подводных сил флота страны. И такая задача была совсем не простой.

Ведь решение об отказе от строительства большого советского океанского флота было принято Сталиным 19 октября 1940 года, то есть всего за месяц до дня катастрофы «Декабриста». Именно тогда, несмотря на определенное противодействие, молодому наркому ВМФ, адмиралу Николаю Кузнецову все же удалось переубедить руководителя государства и заставить его отказаться от строительства советских суперлинкоров типа «Советский Союз», тяжелых крейсеров типа «Кронштадт» и двух авианосцев типа «Сталин». А вместо этого — убедить ускорить строительство для советского ВМФ легких сил и *подводных лодок*. Через неделю после своего назначения (19 ноября. — *Авт.*) новый замнаркома по судостроению предложил Совнаркому ряд конкретных практических мер и получил от главного Военного совета страны обязательство предоставить доклад по состоянию военного кораблестроения страны и реализации мер для его ускорения. А 26 ноября Галлер в новой должности

сделал свой первый доклад на заседании главного Военного совета Союза ССР.

Возникает законный вопрос: «конечно, адмирал Лев Галлер — прекрасный военный моряк и замечательный ученый, но почему именно «осторожному» да еще и снятому с должности адмиралу поручили возглавить комиссию по расследованию причин катастрофы, связанной с гибелью подводной лодки и ее экипажа?

И опальный адмирал полностью отдавал себе отчет, что означают лично для него слова И.В. Сталина о том, что Галлер лишь «хороший исполнитель, но недостаточно волевой человек» (18). А может быть ответ на главный вопрос даст его предыдущая должность?

Ведь, как начальник Главного морского штаба, адмирал Галлер не понаслышке знал и состояние дел на флотах, и перспективы в судостроении. Одновременно он имел реальную возможность ясно представлять и обстановку в Бригаде подводных лодок Северного флота. Правда, последнее было возможно только в случае, если Галлер непосредственно «курировал» Бригаду подплава. И вновь — почему?

В какой-то мере именно здесь мы можем соприкоснуться с подготовкой некоей секретной операции, к которой в те дни готовился весь первый дивизион подводных лодок Северного флота под командованием капитана 2-го ранга Магомеда Гаджиева.

Ведь, последней работой Главного морского штаба под непосредственным руководством адмирала Л. Галлера стала разработка «Временного наставления по ведению морских операций (ВМО-40)», требовавшего, чтобы «советский ВМФ еще до открытия военных действий должен быть готов не только к отражению нападения, но и к решительным наступательным операциям» (19).

Уже на ближайших осенних маневрах 1940 года североморские подводники начали отрабатывать на практике положения разработанного документа. Первой здесь стала подводная лодка Щ-421 под командованием капитан-лейтенанта Николая

Лунина, которая скрытно проникла в Ура-губу и выполнила здесь учебную атаку против условного противника — плавбазы «Умба». При этом лунинцы прошли в губу незаметно для наблюдателей с наших береговых постов, после атаки всю ночь пролежали на грунте и «нашлись» только утром следующего дня. Хотелось бы особо отметить, что Северный флот, после того как Лунин своевременно не всплыл в надводное положение и исчез до утра, вел поиски пропавшей «щуки», «...на берегу в это время поднялась тревога. По всему флоту было передано извещение о том, что пропала подводная лодка, вероятно, потерпела бедствие» (20). Но утром лодка нашлась.

Столь скрытный по тому времени, почти невероятный прорыв в Ура-губу не только показал наступательные возможности подводных лодок Бригады. Но, возможно, он же негативно отразился и на организации начала поиска пропавшего через месяц «Декабриста». Правда, пока это лишь предположение. И — все же.

До Великой Отечественной войны ежегодно, обычно в начале осени (сентябрь-октябрь), Северный флот проводил общие учения в море (после летней отработки учебных задач отдельными кораблями). Так, например, дивизион малых подводных лодок СФ (типа «М») провел свой дальний поход с 13 августа по 5 сентября 1940 года. За ними, в сентябре-октябре, — дивизион средних североморских подводных лодок типа «Щ». Выходит, следующим должен был состояться поход 1-го дивизиона (а это два подводных крейсера типа «К» и две большие подлодки типа «Д»).

Хотя могло быть и иначе, так как «катюши» пришли в Заполярье лишь в июле 1940 года, а «декабристы» все лето были заняты сдачей учебных задач для ввода в первую линию (по меньшей мере — Д-1). Но при этом весьма интересную информацию о судьбе «Декабриста», правда, требующую очень тщательной проверки, удалось найти в 1998 году, когда в статье одного из российских изданий со ссылкой на Галину Магомедовну Петрикевич (дочь Магомеда Гаджиева. — *Авт.*) было рассказано о

некоем секретном задании, успешно выполненном осенью 1940 года крейсерским дивизионом Гаджиева. При этом одна из лодок дивизиона погибла. Погибшей могла стать только Д-1. Но что это была за секретная операция, до сих пор не ясно. А может мы вновь соприкоснулись с ВМО-40? Как говорится: «Поживем — увидим!»

Скорее всего, внеурочный ноябрьский выход Д-1 на торпедную стрельбу, а также выход крейсерских лодок 1-го дивизиона в море прямо указывают на некую «авральность» отработки особо важных для бригады да и всего Северного флота мероприятий. Более того, этот выход всего подводного дивизиона готовился в районы возможных боевых действий советских «катюш»: к западной Норвегии или к проливу Скагеррак, которые были назначены для проведения морских операций в случае начала войны (21). Ведь уже на следующий год такую задачу дивизион действительно получил.

И если именно в этом была основная причина срочного выхода в море крейсерского дивизиона, в том числе — и Д-1, то адмирал Лев Галлер действительно хорошо знал обстановку в североморской Бригаде подводных лодок да и собственно на исчезнувшем «Декабристе». Тогда в какой-то мере мы действительно приблизились к разгадке странного исчезновения нашей подлодки.

Состоялись ли эти маневры после гибели «Декабриста» или он в одиночестве приступил к отработке положений ВМО-40? Ответа нет, поэтому — оставим на будущее возможный, совершенно фантастический вариант, а будем считать, что подлодка Ельтишева никуда не уходила из Мотовского залива и до сих пор вместе с экипажем лежит здесь же, на грунте.

6. И ЧЕРЕЗ 65 ЛЕТ ВОПРОСЫ ОСТАЮТСЯ

Последнее маневрирование Д-1 в Мотовском заливе, а затем кораблей, которые вели ее поиски, в 1940 году были ото-

бражены на карте № 942 (назовем ее — карта № 1). Копия этой карта была опубликована в газете «На страже Заполярья» 4 марта 1990 года. Сейчас подобной карты уже нет. Однако есть современный вариант карты Мотовского залива, которую назовем картой № 2. Воспользуемся ею и восстановим последнее маневрирование «Декабриста».

Для нанесения обстановки на карте № 2 используем данные, полученные из Центрального государственного архива ВМФ СССР Юрием Прохоренко (сыном погибшего комиссара Д-1, старшего политрука Прохоренко), которые были опубликованы в той же флотской газете 28 января 1990 года. Сюда же приложим и данные П.В. Петрова, опубликованные в военно-техническом альманахе «Тайфун» № 12 (31) за 2000 год. И вот что получается.

При сравнении карты № 1 и карты № 2 мы получаем заметное расхождение расчетных мест погружения «Декабриста» на 13.3013 ноября и полное несоответствие курсов его маневрирования при погружении. Возникает несколько очень важных вопросов, на которые необходим точный ответ. Правда, без осмотра погибшей подлодки дать на них точные ответы не представляется возможным. Но выдвинуть хотя бы приблизительные версии — вполне реально.

1. Почему Д-1 оказалась в районе острова Большой Арский? Ведь ее маневрирование должно было вести корабль либо к западной кромке полигона № 6, либо в северную часть Мотовского залива?

На 1-й карте точка погружения Д-1 (на 13.30) находится в северной части Мотовского залива, по истинному пеленгу от мыса Выев-Наволоок 342 градуса за пределами полигона № 6 (координаты — 69 градусов 33,7 минуты северной широты 32 градуса 58,5 минуты восточной долготы). Однако, по данным Центрального государственного архива ВМФ СССР, береговой пост наблюдения на Выев-Наволоке наблюдал погружение подлодки по пеленгу 335 градусов (приблизительно

69 градусов 31,7 минуты северной широты 32 градуса 58,5 минуты восточной долготы). Именно данная точка погружения советской подлодки действительно находится почти на середине Мотовского залива.

Разница между расчетным и архивным местоположениями Д-1 на 13.30 составляет 2,7 мили к югу. Получается, что после выполнения планового упражнения исчезнувшая подлодка могла оказаться значительно южнее, чем это рассчитал ее штурман.

Конечно, здесь возможна ошибка как в определении места «Декабриста» собственными средствами корабля, так и при определении его места перед погружением с наших береговых постов наблюдения. Но в нашем случае это единственное объяснение возможного местонахождения затонувшей подлодки в южной части Мотовского залива (недалеко от острова Большой Арский).

2. Могла ли быть раздавлена подводная лодка на глубинах в районе острова Большой Арский?

Глубины в точке найденных 18 ноября подводных объектов (предполагаемой гибели Д-1. — *Авт.*) составляют от 70 до 127 метров и не столь велики, чтобы смертельно раздавить прочный корпус корабля. Предельная глубина погружения для подводных лодок 1-й серии, к которой относился «Декабрист», — 90 м. Однако известно, что при проектировании подводных лодок обязательно задается определенный запас прочности корпуса, рассчитанный, допустим, на переуглубление корабля из-за ошибки рулевого. Поэтому прочный корпус «Декабриста» на глубине в 100—135 м не должен был подвергнуться разрушениям. Этому предположению есть историческое подтверждение.

25 июня 1938 года подлодка Д-2 («Народоволец») — вторая из «декабристов», во время дифферентовки упала на глубину 123 метра. При этом «были обнарркены лишь капли воды в сальниках и на болтах съемных листов прочного корпуса» (22).

А это значит, что прочный корпус Д-1 на глубине до 127 метров вряд ли был бы раздавлен. А это прямо указывает на то, что у острова Большой Арский гибель нашей субмарины могла произойти лишь от внешнего воздействия на прочный корпус, то есть от столкновения с чем-то.

3. Южная часть залива в соляровых пятнах. Где находится источник их выхода на поверхность?

Первое масляное пятно было обнаружено силами поиска недалеко от мыса Шарапов. Дальнейшая нумерация пятен всплывающего соляра из раздавленных топливных цистерн лодки (на карте № 1) для точки предполагаемой гибели Д-1 у острова Большой Арский (где 18 ноября было найдено большое количество металла) не имеет ясного объяснения. Номера обнарркенных пятен соляра на 1-й карте возрастают с севера на юг. Получается, источник пятен может находиться в центре полигона № 6 на больших глубинах, где и необходимо искать Д-1. И это вписывается в «логику» 1940 года, что топливные цистерны советской подлодки разрушены на большой глубине. В случае гибели «Декабриста» на малых глубинах, то есть — в районе Большого Арского, его топливные цистерны (находящиеся вне прочного корпуса), скорее всего, были разрушены от внешнего воздействия (таран, взрыв мины, камни береговой черты).

4. Почему из 55 человек экипажа Д-1 на поверхности залива никого найти не удалось?

Если бы у подводников была хотя бы малейшая возможность выйти на поверхность и (или) выпустить спасательный буй, то на поверхности залива не только нашли бы последний, но удалось бы и отыскать живых североморцев или хотя бы их тела.

Лодочная система регенерации воздуха в отсеках позволяла обеспечивать жизнедеятельность всего экипажа целых трое суток, а суммарный вектор течений в заливе имеет направленность к южному берегу залива. Трехсуточный срок

жизнедеятельности подводников был фактически проверен в сентябрьском (1938 года) походе Д-1 на полную автономность. Кроме того, советский «Декабрист» стал первой подводной лодкой в мире, которая была оснащена комплексом аварийно-спасательных средств, сигнализации и связи со спасателями, а также — специальными средствами подъема лодки на поверхность. Над ее 4-м отсеком находилась прочная рубка, имевшая два входных люка (верхний и нижний). Эта рубка вместе с торпедными аппаратами в носу и в корме корабля при необходимости могла быть использована военными моряками как шлюзовая камера для выхода из затонувшей подлодки. Таким образом, возможность выйти на поверхность у подводников была!

Но почему же никто не воспользовался коллективными и индивидуальными средствами спасения подводников (ИСА) или не обозначил бум место корабля, лежащего на грунте? Ответ на этот вопрос позволят дать только осмотр и подъем «Декабриста» на поверхность. А пока попробуем предположить:

- подводники погибли от быстрого распространения забортной воды и поэтому остались в прочном корпусе на боевых постах;

- выход на поверхность оставшихся в живых членов экипажа был невозможен из-за большой глубины залегания субмарины на грунте;

- местом большого поступления забортной воды стал 4-й отсек, он же центральный пост «Декабриста» (одновременно отсек-убежище, содержащий централизованные системы: погружения, управления кораблем, шлюзования из затонувшей подводной лодки), где погибли весь командный состав корабля и рулевые, управлявшие горизонтальными рулями. Подводники, находившиеся в концевых отсеках, по какой-то причине не смогли самостоятельно выйти на поверхность. Реальность таких предположений подкреплена случаями гибели североморских подводных лодок: Щ-424 (20 октября 1939 года),

С-80 (27 января 1961 года), подводного *крейсера* К-141 «Курск» (12 августа 2000 года) и тихоокеанских подводных лодок: С-117 (15 декабря 1952 года) и К-129 (8 марта 1968 года).

В любом случае ясно, что катастрофа могла произойти как от переаглубления Д-1, так и от внешнего воздействия на ее прочный корпус. Но в трех из четырех предложенных гипотез преобладает внешнее воздействие на корпус Д-1 при ее нахождении под перископом или при всплытии в надводное положение. Более того, в пользу версии о внешнем воздействии на «Декабрист» (при этом погибли сразу же и командный состав, и рулевые), и именно в районе 4-го и (или) 5-го отсеков, может говорить то, что по техническому проекту подводные лодки типа «Д» имели наибольший запас плавучести (45,5 процента) среди своих современников. Это позволяло «декабристам» даже в случае быстрого поступления забортной воды сохранять способность «всплыть на поверхность при затоплении любого отсека» (включая и самые большие — торпедный (1-й) или дизельный (6-й) (23). Правда, лишь при сохранении у подводников возможности управлять горизонтальными рулями, а также решительных и правильных действиях личного состава центрального поста.

Найденный после катастрофы клин из обрешетки IV аккумуляторной батареи (находившейся в 5-м отсеке) указывает, что пролом в прочном корпусе подлодки был в 4-м и (или) 5-м отсеках. Да еще и в верхних четвертях прочного корпуса. (В ином случае все предметы должны были остаться в корпусе лодки.) И наличие большого количества маслянистой жидкости, всплывшей на поверхность Мотовского залива, в какой-то мере это подтверждает (цистерны смазочного масла или масляные цистерны находились действительно в 5-м отсеке подводной лодки).

Конечно, можно допустить, что такой пролом появился от последующего взрыва внутри корабля (в нижней части 4-го отсека — артиллерийский погреб, содержащий сто двадцать 100-мм и пятьсот 45-мм снарядов, тут же — аккумуляторная

батарея 5-го отсека). Но данное предположение не слишком убедительно.

И — самое главное предположение. Если бы «Декабрист» находился в надводном положении, то на ходовом мостике или в ограждении его рубки обязательно должны были стоять командир подводной лодки или его помощник и верхняя вахта. То есть после гибели корабля силам поиска удалось бы отыскать либо оставшихся в живых подводников верхней вахты, либо тела моряков. Ведь поиск пропавшей субмарины кораблями флота начался уже через пять часов после последнего погружения лодки, то есть в районе девятнадцати часов 13 ноября.

Но ни до 26 ноября, ни позже ни на поверхности залива, ни на побережье следов погибших подводников, за исключением краснофлотской бескозырки, спасательных кругов (целого и обломанного), кусков изоляции (предположительно, от корпуса подлодки), так и не было найдено. Меж тем вскоре грянувшая Великая Отечественная война показала, что тела подводников, даже с подлодок, погибших при форсировании минных заграждений, спустя несколько недель, а то и месяцев обязательно выбрасывались на ближайший берег. Более того, за год до гибели Д-1 на Северном флоте уже была катастрофа Щ-424, о которой уже было рассказано.

«Шука» шла в надводном положении по Кольскому заливу, на мостике находились исполнявший обязанности командира, капитан 3-го ранга Константин Шуйский и шесть подводников. Советский траулер РТ-43 ударил ее в левый борт в районе 3—4-го отсеков. На Щ-424, которая за две минуты упала на грунт на глубине 250 метров, погибли двадцать девять членов экипажа, дивизионный механик 1-го дивизиона Бригады, капитан 3-го ранга Геннадий Норицын и два курсанта Военно-морского инженерного училища имени Дзержинского (Иван Дмитриенко и Николай Смирнов).

Все, кто находился в момент катастрофы на ходовом мостике «шуки», при ударе от возникшего крена (почти 90 градусов) были выброшены за борт. Но прежде чем подлодка скры-

лась под водой, три ее моряка успели выбраться из центрального поста и были спасены рыбаками. Всего с воды ими были подняты десять живых подводников Щ-424.

А вот Д-1 погибла, не оставив никаких следов. Наиболее вероятно, что подлодка погибла, когда она находилась в подводном положении или на перископной глубине. Тем более что наличие обломанного спасательного круга и является существенным подтверждением того, что «Декабрист» получил удар извне. Например — в ограждение прочной рубки и собственно в прочную рубку, где в это время могли находиться спасательные круги.

В своей книге «Вместе с флотом» в то время командующий Северным флотом адмирал Арсений Головка скупно написал о той давней катастрофе:

«О причинах гибели строились всякие предположения. Одни считали, что в заливе находилась чужая подводная лодка, она, мол, подкараулила Д-1 и потопила ее. Другие полагали, что в Мотовском заливе кем-то поставлены мины и что лодка подорвалась на одной из них» (24). И в главе 2 читатель уже нашел подтверждение тому, что у командующего Северным флотом были достаточные основания записать в своем дневнике именно эти строки, а не что-либо иное.

Поэтому и у нас есть возможность предположить, что тайная база нацистов в Западной Лице имеет самое непосредственное отношение к гибели североморской подлодки. И вот почему!

7. ВОЗМОЖНЫЕ ВЕРСИИ ГИБЕЛИ Д-1

Причин, а уж тем более версий гибели «Декабриста» может быть несколько.

Как рке было рассмотрено выше, официальная версия гибели подлодки — это погружение за предельную глубину погружения по вине личного состава экипажа или из-за неис-

правности горизонтальных рулей. Она действительно могла иметь место, но слишком уж очевидна и поверхностна и потому — наиболее доступна. Но почему же о гибели подлодки в нашей стране все молчат уже более 65 лет? Почему истинные причины гибели подводной лодки до настоящего времени остались в тайне или никого не интересуют?

Попробуем отыскать более или менее приемлемые ответы.

Сначала посмотрим, что реальнее всего способствовало в ноябре 1940 года сохранению в тайне истинных причин гибели Д-1.

В первую очередь — политика. Именно в эти дни, а вернее, 12 ноября 1940 года, начались германо-советские переговоры в Берлине о перспективах дальнейшего сотрудничества и межгосударственных отношений. Здесь каждая из сторон проверяла надежность своего союза заключенного в 1939 году. Кроме того, советское руководство хотя бы внешне стремилось продемонстрировать миру свой нейтралитет в развязанной Гитлером мировой войне, в частности — организации гитлеровцами экономической блокады британских островов. Для этого мы всемерно стремились сохранить тайну «Базис Норд» — секретного опорного пункта Кригсмарине в глубоком тылу у Великобритании. И скорейшая ее разгадка (даже приблизительная) серьезно ускорит объяснение необходимости столь позднего и внепланового учебного выхода в море Д-1 (ставшего последним для экипажа Федора Ельтищева). А затем могут дать разгадку сразу нескольких «сопутствующих» тайн того времени, которые тесно связаны между собой.

Например, «сопутствующей» тайной «Базис Норд» уже давно остается вышеупомянутая в главе 3 операция Крисмарине «Фальш Грюн». По крайней мере для оперативного разведывательного центра Великобритании одновременная проводка крейсера «Комет» и советской подводной лодки Щ-423 откровенно «проявила» существование некой связи тайной нацистской базы на Кольском полуострове со внезапным появлением на Тихом океане германских кораблей-рейдеров и подводных

лодок. Итак, рассмотрим более подробно возможные версии и современный взгляд на причины гибели Д-1.

ВЕРСИЯ № 1. Английские ВМС

Одним из важнейших элементов прорыва англичанами германской морской блокады должна была стать «нейтрализация» тайной базы нацистов на Кольском полуострове. Ведь именно в ноябре 1940 года на Тихом океане появились беспощадные нацистские охотники за транспортом стран Британского союза. Океанскую «ягдгруппу» составили вспомогательные крейсеры «Комет» (рейдер «В», «Корабль № 45». — *Авт.*) под командованием фрегаттен-капитана Кептеля и «Пингвин» (рейдер «F», «Корабль № 33». — *Авт.*), который под командованием капитен цур зее Эрнста Феликса Крюдера пришел в тихоокеанские воды южным путем. Они устроили настоящую «бойню» в Южных морях, хорошо знакомых германским военным морякам.

Не секрет, что даже непроверенная информация о подготовке и предстоящем выходе надводного рейдера в море представляет большую угрозу для любой воюющей страны мира, особенно если эта страна — островная Великобритания.

Во-первых, на поиски каждого нацистского рейдера приходится выделять в различные океанские районы несоизмеримо большие силы Королевского флота. Во-вторых, приходится все торговые суда сводить в конвои, прикрывать их боевыми кораблями, вне зависимости от района перехода. А в-третьих, охранение транспортов и танкеров (в зависимости от ценности грузов) включать даже линейные силы. А в-третьих, собираемые в конвой торговые суда с ценными грузами длительное время вынуждены простаивать в портах погрузки, ожидая общего сбора и выхода всего конвоя. В общем — сплошная «головная боль» для Королевского Адмиралтейства

Сначала выход «Комета» на восток действительно остался незамеченным для британской разведки. Более того, он совпал с двумя событиями, внешне не связанными между собой.

Во-первых, в Мурманск прибыл помощник военно-морского атташе Германии в Советском Союзе, корветтен-капитен Вильгельм Шторх. Официально — для проведения проверки состояния дел в «Базис Норд». Во-вторых, тогда же из дока Мурманского судоремонтного завода на акваторию Кольского залива вышла подводная лодка Щ-423, готовящаяся идти по Северному морскому пути.

По «странному» стечению обстоятельств корветтен-капитен Шторх вместе с «переводчиком» Крепшем все дни, предшествовавшие ходовым испытаниям Щ-423 в Мотовском заливе, находились на территории тайной базы «Норд» (а скорее всего — в районе южного побережья Мотовского залива). Именно в «связке» этих двух событий мы и соприкасаемся с самой первой версией гибели «Декабриста».

В истории подготовки к переходу Щ-423 по Севморпути есть особенность, которая могла стать роковой для экипажа Ельтищева. В отличие от боевой учебы остальных североморских подлодок «щука» капитана 3-го ранга Зайдулина отрабатывала все необходимые морские задачи только в Мотовском заливе. Официально это было определено установкой на корпусе лодки противоледной «шубы». Но о данной особенности подготовки «щук» знали только официальные лица Северного флота и судоремонтники из Мурманска, участвовавшие в проведении ее испытаний. Английская разведка, естественно, об этом знать не могла.

Ходовые испытания успешно прошли 22—24 июля в Мотовском заливе. Они показали, что «ледовая шуба» Щ-423 допускала возможность погружения подводной лодки и позволяла успешно «использовать подводное оружие — торпеды: щиты, закрывавшие торпедные аппараты, легко снимались» (25). Переход советской подлодки на Дальний Восток был успешным, и уже в октябре бывший североморский экипаж начал отра-

ботку учебных задач по планам Тихоокеанского флота. Скрытность и секретность перехода рейдера на восток была сохранена, но, видимо, в октябре какая то информация все же достигла Британских островов.

2 ноября 1940 года (за десять суток до исчезновения Д-1. — *Авт.*) в одной из английских газет появилась статья о проводке Северным морским путем в навигацию 1940 года с запада на восток подводной лодки и германского парохода. Без сомнения, они рассматривались как один корабельный отряд.

Не удивительно, что внеплановая подготовка Д-1 в Мотовском заливе английскими разведчиками могла быть воспринята как подготовка в базе «Норд» новой «нацистской» подлодки, готовящейся для действий на тихоокеанских коммуникациях стран Британского союза. Тем более что именно октябрь 1940 года стал самым удачным месяцем у подводников контр-адмирала Деница. В те дни «серые волки» потопили более шестидесяти союзных транспортов и устроили настоящую охоту на немногочисленные английские конвойные корабли. Не менее удачно начался и новый месяц. Например, в ночь на 4 ноября фашистская подводная лодка U-99, незаметно подкравшись к конвою, кроме быстроходного транспорта, уничтожила сразу оба вспомогательных крейсера из его охранения — «Патроклес» и «Лорентик». Их уничтожение при постоянной нехватке у Королевских ВМС конвойных кораблей задержало на неопределенный срок выход сразу четырех конвоев (два — идущие с Британских островов и два — «обратных» конвоя). На следующий день подводных «разбойников» поддержали и надводные собраты.

Утром 5 ноября 1940 года к югу от Гренландии броненосец «Адмирал Шеер» потопил английский транспорт «Мапон», а вечером — полностью разгромил идущий из Галифакса союзный конвой НХ-84. Были уничтожены сразу семь транспортов и единственный, охранявший их вспомогательный крейсер — «Джервис Бей». Два британских конвоя из Галифакса и конвой с Бермудских островов были немедленно возвращены в базы.

Экономические, финансовые и боевые потери Великобритании были огромны. Практически на месяц вся система атлантических конвоев союзников не действовала, а порты формирования конвоев были просто переполнены транспортом и судами с войсками и военными грузами.

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

Скрытный переход «Комета» по Севморпути и его успехи в тихоокеанских водах, предпоходовая подготовка Щ-423 в Мотовском заливе и успехи «Адмирала Шеера» в Атлантике, объединенные, как знаменателем, секретной базой нацистов на мурманской земле, вероятно, легко превратились для англичан в чрезвычайно сильный «раздражитель», который и мог стать смертельным для экипажа Д-1. Ведь к этому времени о местонахождении «Базис Норд» британская разведка знала с высокой достоверностью — от захваченных в плен моряков из экипажей судов снабжения и метеосудов. Тем более что и сам район Мотовского залива английские разведчики знали неплохо. Еще в 1930-е годы боевые корабли Королевских ВМС, охранявшие в Баренцевом море британских рыбаков, пополняли здесь запасы пресной воды и отстаивались в непогоду. Так, только в марте-апреле 1930 года, по сводкам Главного управления погранохраны и войск ОГПУ, английский легкий крейсер «Катедио» заходил в Мотовский залив более пяти раз, «исчезая» здесь почти на двенадцать часов. Более того, в августе, но уже 1937 года иностранная подводная лодка (скорее всего, английская, типа «Оберон». — *Авт.*) всплыла в надводное положение в Екатерининской гавани, прямо на глазах у

краснофлотцев, строивших береговую казарму будущей Главной базы Северного флота. После обнаружения советским каботажником она погрузилась под перископ и ушла из Кольского залива. Позднее выяснилось, что ранее на мурманское побережье она высадила разведывательную группу, а затем незаметно для советских наблюдателей сняла разведчиков. В каких заливах Кольского полуострова она еще побывала за это время, конечно, установить не удалось. Однако появление в районе Кольского или Мотовского заливов 13 ноября 1940 года британского подводного «охотника», который бы искал здесь фашистские субмарины, совершенно реально. Как и то, что вполне реально могло произойти его случайное подводное столкновение с нашим «Декабристом». Ведь о том, что тайная база нацистов в Западной Лице еще в сентябре официально закончила свою деятельность, на Британских островах, естественно, не подозревали.

ВЕРСИЯ № 2.

Английское минное заграждение

Вполне вероятной могла быть и гибель Д-1 на минах, поставленных англичанами в советских территориальных водах (в Мотовском заливе или на входе в губу Большая Западная Лица). Правда, в зависимости от заинтересованности сторон эти мины могли быть как германскими из оборонительного заграждения «Базис Норд», так и английскими, установленными против кораблей, находившихся в секретной базе нацистов. Но так как нацистам вряд ли была необходимость ставить мины на входе в Мотовский залив, то более внимательно отнесемся к версии постановки здесь английского наступательного минного заграждения. С какой целью англичане стали бы ставить минное заграждение в советских территориальных водах, если между нашими странами не было войны?

Оказывается, такая постановка была действительно очень выгодна Великобритании. Да, официально мы не были с англичанами военными противниками, но Союз ССР после подписания в августе 1939 года Пакта о ненападении стал реальным союзником фашистской Германии, которая вела войну против Великобритании. И вполне мог помогать немцам в переводе боевых кораблей и подлодок на Тихий океан. Тем более что первая информация о переходе «Комета» и Щ-423 в летнюю навигацию 1940 года уже достигла Британских островов. Поэтому — подрыв в Мотовском заливе советского корабля не вызвал бы вооруженного конфликта между Германией и Советским Союзом. Однако он сразу бы лишил доверительности советско-германские отношения. И этот внешне незаметный удар точно достигал цели, к которой всемерно стремились англичане, — он полностью нейтрализовал «Базис Норд» как заграничную базу Кригсмарине.

Особо хотелось бы отметить, что использование британских подводных лодок для постановки наступательных минных заграждений во время Второй мировой войны, в общем, носило ограниченный характер. Но именно в 1940 году англичане стали активно использовать свои подводные минные заградители для ограничения деятельности фашистских рейдеров, в том числе — и выходящих из норвежских баз. Правда, при этом почти половина из семи британских подводных минзагов была потеряна. И, в частности, «Нарвал», погибший 1 августа 1940 года при неизвестных обстоятельствах в Норвежском море (!).

Конечно, дата исчезновения «Нарвала» не совпадает с датой гибели «Декабриста», но мы же не знаем, кто лежит в Мотовском заливе неподалеку от мыса Выев-Наволока и кого нашли советские тральщики 18 ноября 1940 года. Тем более сегодня рке не секрет, что еще 8 апреля 1940 года для предотвращения высадки фашистского десанта английские корабли действительно ставили минные заграждения в территориальных водах нейтрального государства — на подходах к норвежским портам Нарвик, Тронхейм и Боде.

Несложно предположить, что для защиты своих океанских коммуникаций и воспреещения дальнейшего использования нацистами «Базис Норд», позволявшей, например, высадить десант на Британские острова или же стать передовой базой для фашистских субмарин и рейдеров, переходящих по Северному морскому пути на Тихий океан, англичане могли поставить мины у советских берегов. В какой-то мере такое предположение подтверждает известный советский дипломат Иван Майский, осенью 1940 года — посол Союза ССР в Королевстве Великобритания:

«Крупного наступления англо-французов на суше, конечно, ждать не приходится. Развязывания большой воздушной войны они боятся (особенно Франция)... По-видимому, дело ведется к попыткам интенсификации блокады путем контингентирования нейтралов... прекращения доступа в Германию шведской железной руды» (26).

При прочтении последней строчки невольно вспоминаешь о топливных цистернах и складах, сооруженных в «Базис Норд» и на берегу Девкиной заводи. А также о том, что на британских островах извечно считали Сибирь и Мурманский полуостров неудобным и «черным», но надежным входом в Россию (27). А используя топливо из мурманской «прихожей», то есть — Западной Лицы или Лиинахамари, в том числе и для пополнения запасов германских судов-рудовозов, или же, например, Северную железную дорогу, можно было без особых затруднений перевозить шведскую железную руду в Германию через порт Мурманск. Более того, еще весной 1940 года у нас уже возникала так называемая проблема Владивостока:

— В связи с потерей английского рынка машин и с разными другими обстоятельствами мы усилили закупки станков и оборудования в США. Наши суда перевозят их из тихоокеанских портов Америки во Владивосток... Английские крейсера ловят эти суда в открытом море и отводят их в Гонконг. Сейчас там стоят задержанные англичанами два советских парохода, «Селенга» и «Маяковский». Англичане боятся, не предназначен-

ны ли грузы «Селенги» и «Маяковского» для Германии (28). А почему осенью 1940 года не могла возникнуть «проблема Мурманска»? Хотя у данной проблемы была не только «гражданская» сторона.

Британские разведчики уже давно прогнозировали возможность деятельности в Тихом или Индийском океанах объединенных германо-японских подводных «волчьих стай» и последующее «сооружение» подводного транспортного моста между Третьим рейхом и Страной восходящего солнца. Совершенно серьезно они считали, что нацистские подлодки идут к берегам Японии по Севморпути, вокруг Африки или Южной Америки. И их опасения имели под собой серьезную основу. Вспомним хотя бы океанские походы «коммерческих» подлодок «Deutschland» и «Bremen» (в 1916 году). А выход 17 сентября 1916 года по их следам подводного крейсера U-53? Резонный вопрос:

— Только ли благодаря экономичной работе главных двигателей эта германская субмарина *без дополнительной заправки* совершила столь дальний трансатлантический поход? Или она все же получила необходимый запас топлива где-нибудь на тайной базе в Атлантике? Но это было в начале XX века, а тут на дворе — уже его середина и совсем другие технические возможности подводных кораблей!

В последние годы Второй мировой войны такой трансокеанский «мост» был действительно создан. Он позволил пусть и скудно, но бесперебойно обеспечивать рейх стратегическим сырьем (каучуком, оловом, вольфрамом, молибденом и ртутью), а Японию — новейшими образцами техники, вооружения и специалистами по их обслуживанию. До мая 1945 года с переменным успехом по нему шли германские блокадопрорыватели и транспортные подлодки из «личного конвоя Гитлера». К ноябрю же 1940 года британская разведка, скорее всего, имела лишь некую информацию о транспортной деятельности фашистских субмарин. Но существенно помешать этому не могли, хотя искали любую возможность.

Одновременно тогда же англичане знали о сезонности проведения учебных стрельб кораблями Северного флота (только в летние месяцы компании) да и на мелководье Белого моря. Это же подтвердил и командир английской подводной лодки, заходившей в Екатерининскую гавань тремя годами раньше.

Не удивительно, что командир неизвестной подлодки, чей перископ в 13.45 13 ноября 1940 года заметили наблюдатели поста Шарапов, возможную встречу в Мотовском заливе плавбазы «Умба» с подлодкой Д-1 (а возможно — и выход в море советских подводных крейсеров. — *Авт.*) посчитал подготовкой новой группы «фашистских» субмарин для перехода на Дальний Восток или в Атлантику. И где более всего удобно остановить движение такой группы? В бескрайних просторах Атлантики, Индийского или Тихого океана? Или — в Мотовском заливе? Попробуйте ответить самостоятельно. Не ошибетесь!

Таким образом, сегодня есть все основания говорить о том, что Д-1, как «германская подлодка», могла быть торпедирована английской субмариной — «охотником». Правда, приходится учитывать, что береговые наблюдатели или артиллеристы на ближайшем мысу Выев-Наволоок при этом должны были не только услышать взрыв, но и увидеть почти двенадцатиметровый водяной султан или хотя бы яркую вспышку от взрыва. Однако они ничего не слышали и не видели и включились в поиски пропавшей лодки только по команде от начальника штаба Северного флота. И все же отрицать эту версию, пока мы не поднимем или не осмотрим сам «Декабрист», не стоит.

ВЕРСИЯ № 3. Кригсмарине

В апреле-мае 1940 года, Германия оккупировала Норвегию. При этом она в одно мгновение получила свободный выход в Северную Атлантику и Северное море и обеспечила безопасность своих морских перевозок железной руды и стратегиче-

ского сырья (в том числе и транзитом через Советский Союз или Северным морским путем). А также позволила своим рейдерам достаточно свободно охотиться на британских торговых путях. Необходимость в существовании «Базис Норд» практически сразу же отпала. И к 5 сентября 1940 года гросс-адмирал Э. Редер принял окончательное решение о ликвидации тайной базы на Кольском полуострове.

Могла ли Д-1 погибнуть в результате ликвидационных мероприятий «Базис Норд»?

Не исключено. Для обеспечения скрытности эвакуация имущества базы должна была проводиться в период осенних штормов под покровом темноты. Особо способствовала этому наступающая полярная ночь, которая значительно сократила светлое время.

Выход германских судов из Мотовского залива во время вечерних сумерек позволял немцам до рассвета выйти за пределы советских территориальных вод и надежно «оторваться» от побережья Кольского полуострова.

18 ноября в докладе командующего Северным флотом наркому ВМФ (по факту гибели подлодки) упоминалось только о своевременном переходе в полигон № 5 взаимодействующих с «Декабристом» советских эсминцев и о том, что, по данным береговых постов и кораблей флота, в этот день торговые суда в Мотовский залив не заходили. Но ничего не говорилось о выходящих судах, а также о судах или кораблях, которые, получив повреждения, могли вернуться в одну из бухт Мотовского залива (в том числе и в губу Большая Западная Лица).

Для каждого из этих судов Д-1, после выполнения учебной задачи поднявшаяся в надводное положение перед германским транспортом, в темноте благодаря заметному смещению к корме ограждения прочной рубки могла легко сойти за британскую субмарину. А спутать гражданскому моряку советский «Декабрист» с английской подлодкой типа «Протеус», «У», «Н», тем более с ее почти «прародительницей» — типа «L», даже днем было совсем несложно. Скорее всего, если это был таран, то он

был случайным. За то, что немцы не знали о потоплении Д-1, говорит следующее.

30 апреля 1941 года германский военно-морской атташе (Норберт фон Баумбах. — *Авт.*) подготовил доклад в Генеральный штаб о наличии в составе Северного флота трех подлодок типа «Д». При этом данный доклад содержал самую последнюю информацию о военных флотах Советского Союза и имел высокую достоверность. На его страницах не были учтены лишь перемещения советских кораблей, начиная с лета 1940 года: прибытие на Север двух новейших советских «катюш», уход в Ленинград на ремонт североморской подводной лодки «Народоволец» и гибель «Декабриста». Этот доклад фон Баумбаха прямо указывает, что у командования Кригсмарине данных о происшествии в Мотовском заливе 13 ноября 1940 года не было. Значит, либо столкновение осталось не заметным для экипажа иностранного корабля, либо столкнувшийся с Д-1 корабль не дошел до своей базы и может находиться недалеко от «Декабриста». Например — лежать у мыса Выев-Наволоок.

ВЕРСИЯ № 4.

Неожиданная, продолжающая предыдущую

Тральщики с металлоискателем 18 ноября в районе мыса Выев-Наволоок (в двадцати кабельтовых от берега) обнаружили еще один большой металлический объект. Отсутствие данных обследования пока позволяет предположить, что здесь может находиться английская подводная лодка (либо германское судно), случайно столкнувшаяся с Д-1 и затем — затонувшая.

В 1940 году Королевские ВМС потеряли шесть подводных лодок (в том числе и вышеупомянутый подводный минный заградитель «Нарвал»). Наиболее близко к 13 ноября по неизвестным причинам пропали в различных районах Мирового океана:

— «Сордфиш», исчезла 16 ноября 1940 года в Бискайском заливе;

— «Трайад», исчезла 20 октября 1940 года у побережья Ливии;

— «Регьюлес», исчезла 6 декабря 1940 года в проливе Отранто. Меж тем возможная постановка мин в территориальных водах нейтрального государства — это операция особой государственной важности и секретности. Было бы наивно полагать, что даже по прошествии 65 лет в открытой печати появилась бы информация о том, что в 1940 году англичане поставили минные заграждения в Кольском или Мотовском заливе. Так что одну из пропавших британских субмарин все же стоит поискать на грунте у Кольского полуострова. Не стоит забывать и о норвежской В-1 и голландских (0-21 и «Звардис») подлодках, которые в эти дни уже были приняты на службу Ее Величеству королеве Великобритании.

Как уже упоминалось выше, 1-й дивизион Бригады подводных лодок Северного флота поздней осенью 1940 года выполнил некое секретное задание в Баренцевом или Норвежском морях. При этом корабли находились в море более двух месяцев. Справедливости ради необходимо заметить, что, кроме упоминания об этом секретном задании, в «Энциклопедии военного искусства» (посвященной знаменитым морякам и подводникам XX века) иные упоминания об операции отыскать так и не удалось. Но, пока мы не получим подробной информации о втором металлическом объекте, лежащем на дне Мотовского залива, данная версия будет существовать.

ВЕРСИЯ № 5.

Воля случая

По данным штаба Северного флота, из более чем четырехсот морских мин, выставленных советскими кораблями на подходах к порту Петсамо и у западной части полуостровов Средний и Рыбачий в январе 1940 года, к концу года каждая

пятая была обнаружена сорванной с якоря и дрейфующей под воздействием ветра и волн. Только за период с 8 февраля по 15 ноября 1940 года в район Мотовский залив—Кильдинский плес было вынесено одиннадцать плавающих мин. Тем более что с 6 по 11 ноября 1940 года над полуостровом Рыбачий бушевал сильнейший ураган. Морские мины, поставленные у его побережья с целью защиты от возможной высадки десанта, могли сдрейфовать к берегам любой из бухт Рыбачьева и Среднего. Или — к южному побережью материка. Исходя из этого, нельзя полностью исключить случайный подрыв Д-1 на плавающей мине, хотя отсутствие водяного столба, вспышки и собственно звука взрыва делает эту версию маловероятной.

ВЕРСИЯ № 6. Фантастическая

Восточные районы Кольского полуострова были хорошо известны Королевским военно-морским силам еще с Первой мировой войны. К ее началу русские тральные силы в Заполярье были очень слабы. Поэтому летом 1915 года в Архангельск пришли восемь английских тральщиков специальной постройки (для обеспечения доставки грузов союзными транспортом).

Британским кораблям был выделен район северо-западнее Иоканьги (Иоканки). Когда к мурманским берегам зачастили германские субмарины, то на Иоканьгском рейде англичане поставили противолодочные сети для защиты базировавшихся здесь английских кораблей во главе с крейсером «Ифигения».

Именно в такой сети осенью 1937 года у мурманского побережья запуталась однотипная с «Декабристом» подлодка Д-3 («Красногвардеец»). Для ее экипажа это происшествие едва не закончилось трагически.

«Красногвардеец» под командованием М. Попова возвращался в базу и встретил на маршруте большую группу рыболовецких траулеров. Если судить по дальнейшим действиям нашего командира, то траулеры принадлежали Великобритании или Норвегии.

М. Попов принял решение погрузиться и обойти эти траулеры в подводном положении. Но сразу же после погружения Д-3 попала в противолодочную сеть, не обозначенную на картах, и мгновенно лишилась под водой возможности двигаться вперед и управляться по глубине. Около часа ее экипаж, меняя ход корабля, пытался вырваться из подводной ловушки. Лишь через несколько часов это удалось. В дальнейшем, пока позволяла плотность электролита в аккумуляторной батарее, Д-3 в подводном положении шла в сторону Кольского залива. Только вечером она всплыла в надводное положение. Здесь североморцы обнаружили, что горизонтальные рули корабля повреждены, а весь корпус подлодки и ограждение рубки плотно опутаны противолодочными сетями, оставшимися с Первой мировой войны.

За проявленное мужество и самообладание часть экипажа были поощрены командующим Северного флота. О другой части подводников ничего не говорится. Однако поощрение командующего само по себе говорит о серьезности происшествия.

Меж тем известно, что такие же противолодочные заграждения в годы Первой мировой войны были выставлены вдоль западного берега Кольского залива (район острова Седловатый—мыс Белокаменка), а кольчужное боновое заграждение — непосредственно перед входом в Екатерининскую гавань, куда в 1916 году пришли три английские субмарины типа «С». А до 1930 года Мотовский залив часто посещали английские корабли для пополнения запасов пресной воды и выполнения небольшого ремонта. А также — вспомним, что с 1927 года по 1930 год произошло резкое обострение советско-британских отношений, которое даже привело к разрыву всех политических и эко-

номических связей между СССР и Великобританией. Именно в это время англичане могли поставить в Мотовском заливе противолодочные сети.

Д-1 могла иметь ошибку в определении места более двух миль к югу и, соответственно, реальную возможность попасть в противолодочную ловушку, из которой в отличие от Д-3 она уже не смогла выбраться. Ловушкой для «Декабриста» могли стать также узкая расселина между каменными глыбами на грунте и скальный «козырек» на южном побережье Мотовского залива (не обозначенный на морских картах), куда лодка могла попасть из-за все той же навигационной ошибки. Правда, причины катастрофы, приведенные в данной версии, очень и очень слабы и до настоящего времени не имеют ни одного практического подтверждения.

Краткость содержания той или иной версии зависит от наличия материалов и документов или реальных событий, которые произошли на Северном флоте до ноября 1940 года. Позднее, возможно, могут появиться и новые версии гибели первой подводной лодки Северного флота — Д-1.

Например, хотелось бы подчеркнуть, что в представленной вам книге рассматривается только версия гибели «Декабриста» в Мотовском заливе и не исследуются версии его ухода из залива для выполнения специального задания. Одно из косвенных подтверждений, которое говорит о том, что подобное задание могло быть поставлено перед экипажем Ельтишева, удалось услышать в 2007 году при встрече с ветеранами российской военно-морской разведки. Ведь более полувека существует еще одна точка гибели Д-1, которая обозначена... более чем в пятистах милях от Мотовского залива. Она находится в южной части Баренцева моря, приблизительно в девяноста пяти милях от северной оконечности острова Колгуев и от полуострова Гусиная Земля (архипелаг Новая Земля) (70 градусов 52,06 минуты северной широты 48 градусов 45,05 минуты восточной долготы).

Конечно, тот факт, что здесь нет исчезнувшей Д-1 (или — подлодка действительно лежит. — *Авт.*), еще надо доказать, но с неукomплектованным и слабо подготовленным экипажем, тем более в период осенних штормов, капитан-лейтенант Федор Ельтищев вряд ли пошел бы так далеко от Главной базы Северного флота. И пока «Декабрист» не будет найден в Мотовском заливе, версия его возможной гибели в Баренцевом море имеет право на существование. Что ж — еще одна тайна!

В процессе работы над книгой появилась дополнительная информация, что, например, комиссар «Декабриста», старший политрук Петр Прохоренко вел личный дневник. После гибели Д-1 к жене военкома дважды заходил некий «механик-подводник, одновременно сосед по квартире, который в самой грубой форме требовал отдать этот дневник» (29). Возможно, этот рукописный документ еще находится в спецархивах. Если его удастся найти, быть может, мы узнаем истинную причину забвения гибели Д-1 и ее экипажа. А пока считаю преждевременным утверждать, что во время выполнения этого специального задания Д-1 погибла за пределами Мотовского залива. Для этого еще необходимы серьезное исследование и работа в закрытых архивах РФ.

8. ПОЧЕМУ ГИБЕЛЬ Д-1, КАК И САМИ АРКТИЧЕСКИЕ БАЗЫ НЕМЦЕВ, ОСТАЛАСЬ ТАЙНОЙ ЗА СЕМЬЮ ПЕЧАТЯМИ?

Ответ на подобный вопрос и сегодня найти не просто. С одной стороны, здесь можно искать «политический» след. А с другой стороны — российское общество еще долго будет переживать последствия своего состояния, которые вполне можно назвать «постперестроечным синдромом». Проще сказать — откровенное стремление российских чиновников от флота поскорее забыть свое советское прошлое и недавнюю историю

нашего ВМФ. Особенно — если у них нет уверенности, что в добром начинании получают поддержку руководства. И, чтобы не гадать на «кофейной гуще», рассмотрим пока лишь «политический след».

Понимая серьезную зависимость английской экономики от бесперебойного функционирования морского судоходства, Королевское Адмиралтейство одним из главных элементов защиты национальных морских коммуникаций считало надежное блокирование всех кораблей Кригсмарине в пределах Северного и Балтийского морей. На деле успешное проведение атак немецкими рейдерами и подводными лодками показало, что многие из замыслов Адмиралтейства тогда остались лишь «на бумаге», хотя их часть все же была реализована. Конечно, замысла уничтожить при этом советскую подлодку не было, но это все же произошло. И судьба экипажа Д-1 оказалась тесно переплетенной с созданной на Мурмане секретной базой нацистов, сыгравшей заметную роль в смертельном блокировании Британских островов.

Таким образом, североморские подводники под командованием капитан-лейтенанта Ельтищева, сами того не ведая, оказались втянуты в страшную политическую «игру», которая, в свою очередь, обрекла их на более чем 60-летнее забвение даже на Родине. В свою очередь, эта же «Базис Норд», как передовая база Кригсмарине, обеспечила продвижение нацистов в глубь советской Арктики. По известным причинам любые рассказы о германском присутствии в районах Севморпути были всегда чрезвычайно коротки, а чаще всего — твердо пресекались. Так и осталась бы любая информация, касающаяся тайной базы нацистов на Кольском полуострове, «тайной за семью печатями», если бы не множество необычных находок наших полярников и полярных летчиков на побережье и островах Баренцева и Карского морей. Правда, лишь сегодня мы можем говорить о них более или менее открыто.

Но это же требует сегодня и быстрой разгадки всех арктических тайн Третьего рейха, ведь из-за заметного потепле-

ния климата на земле многие из тайных сооружений нацистов в прямом смысле слова выходят наружу. И нет гарантии, что ими не воспользуются люди (а вернее — нелюди), которые в угоду своим амбициям могут использовать эти тайные базы для создания всемирного хаоса с применением психотропного, метеорологического или бактеорологического орудия. И если сегодня мы не возьмемся за решение этой проблемы по-государственному и при полной поддержке государства, то наши дети уже могут опоздать и не смогут предотвратить мировой кошмар.

Итак, уважаемый читатель, перед вами первая попытка увязать между собой некоторые события из мировой истории, так или иначе касающиеся военных загадок фашистской Германии в Арктике. Порой может показаться, что они совершенно не соприкасаются между собой. Но это только внешне. Представленный вам материал не претендует на окончательную истину, но максимально подробно анализирует события, о которых и по прошествии более чем шестидесяти лет не «спешат» рассказать документы из различных архивов России. Но абсолютное большинство из таких документов, еще способных прояснить происшедшие события, продолжают храниться в специальных архивах под различными грифами. Порой — уже необоснованно.

А меж тем практически каждый день информация о новых фактах находок на самых удаленных (и не очень) островах и в углах советской Арктики присутствия нацистов продолжает поступать в «копилку» нового издания книги. Ведь еще десяток лет, и уже вряд ли кто-либо сможет рассказать о таинственных строительствах на заполярных или ледяных берегах. А наши потомки, встретив где-то в Антарктиде или на Таймыре некое военное сооружение, будут знакомиться с ними, как мы сегодня рассматриваем находки из эпохи Золотой Орды, империи инков или империи Сонгаи.

И все же, может быть, первая попытка разгадать «арктические» загадки Третьего рейха позволит лучше узнать много-

численные имена когда-то «без вести пропавших» дедов и прадедов, рожденных в российских и германских городах и селах. Или позволит лучше понять, как «тени» фашистской свастики появились даже у нашего Таймыра. Ведь пока мы еще слишком мало знаем об этом.

А может быть, она станет своеобразным «костяком», опираясь на исследование которого, а возможно, и выправляя его, мы получим самые точные данные об одних из самых засекреченных событий середины XX века.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1.

Список экипажа подводной лодки Д-1, вышедшего в море 13 ноября 1940 года

1. Капитан-лейтенант Ельтищев Федор Максимович, командир подводной лодки Д-1 с 29 декабря 1939 года. Родился 8 (21) апреля 1912 г. в селе Ильинки Богородицкого (Узловского) уезда Тульской области. После школы — разнорабочий в геологоразведочной партии «Москвауголь». С 1930 по 1934 годы — обучение во ВМУ им. Фрунзе. До декабря 1936 года — штурман в отдельном дивизионе подводных лодок Северной военной флотилии. С декабря 1936-го по март 1938-го — обучение в Ленинграде. До 29 октября 1939 года — командир подводной лодки Щ-403.

2. Старший политрук Прохоренко Петр Михайлович, военный комиссар подводной лодки Д-1 с 28 июня 1938 года. Родился 21 декабря 1909 года в городе Короп Черниговской губернии. В 1938 году закончил ВПУ им. Энгельса.

3. Старший лейтенант Грачев Иван Иванович, помощник командира подводной лодки. На Д-1 с 3 ноября 1940 года. Ро-

дился 15 января 1913 года в городе Киев. В 1936 году закончил ВМУ им. Фрунзе.

4. Старший лейтенант Вихман Матвей Абрамович, командир штурманско-связного сектора подводной лодки Д-1 с 8 июля 1939 г. Родился 8 июня 1913 года в деревне Щатково Бобруйского уезда Минской губернии. В 1936 году закончил ВМУ им. Фрунзе.

5. Лейтенант Чернокнижный Петр Лукич, командир группы торпедистов подводной лодки Д-1 с 3 августа 1940 года. Родился 1 сентября 1917 года в селе Чумаки Днепропетровской области. В 1940 году окончил ВМУ им Фрунзе.

6. Младший лейтенант Родионов Алексей Георгиевич, командир рулевой группы подводной лодки Д-1 с 31 октября 1939 года. Родился 25 февраля 1911 года в городе ХолмецТверской губернии. В 1939 году окончил Курсы ускоренной подготовки комначсостава СФ.

7. Воентехник 2-го ранга Белов Сергей Петрович, командир моторной группы подводной лодки Д-1 с 28 июля 1937 (1932) года. Родился 19 сентября 1909 года в городе Санкт-Петербург. В 1938 году окончил Курсы ускоренной подготовки комсостава в городе Полярное.

8. Агапов Михаил Гаврилович. Родился в 1921 году. В 1939 году призван на военную службу и зачислен рулевым в 1-й дивизион Бригады подводных лодок СФ. На Д-1 с 10 ноября 1939 г. Старший специалист — рулевой.

9. Алешин Сергей Васильевич. Родился 5 февраля 1921 года в деревне Холохольня Одоевского уезда Тульской губернии. Кировским райвоенкоматом города Москвы по комсомольскому набору призван на военную службу в 1939 году. 14 ноября 1939 года зачислен учеником-торпедистом в Учебный отряд подводного плавания (УОПП). Ученик-торпедист на Д-1 с 25 октября 1940 г.

10. Абраменко Иван Михайлович. Родился в 1919 году в селе Чебановки Харьковской области. Краматорским военкоматом призван на военную службу в 1939 году. 9 мая 1939 г. зачислен

учеником-мотористом в УОПП. 5 ноября 1939 списан на СФ по специальности «моторист». На Д-1 ученик-моторист с 10 ноября 1939 года.

11. Акулов Александр Гаврилович. Родился в 1920 году в Павлово-Посадском районе Московской области. В 1939 году призван на военную службу. 30 апреля 1939 года зачислен учеником-электриком в УОПП. На Д-1 — ученик-электрик с 10 ноября 1940 года.

12. Арзунов Александр Иванович. Родился 30 августа 1913 года в деревне Масленинково Вохомского района Вологодской области. В 30-е годы работал в «Мурманскрыбе». Затем — завхозом в Мурманском педагогическом техникуме и одновременно учился на вечернем рабфаке Мосрыбвуза. Боцман Д-1 с 4 августа 1936 года.

13. Баринов Федор Иванович. Родился в 1917 году в селе Канадей Николаевского района Куйбышевской области. Мурманским военкоматом призван на военную службу в 1938 году. 26 октября 1938 года зачислен учеником-торпедистом в УОПП. 3 июня 1939 года списан на СФ по специальности. На Д-1 — старший специалист-торпедист с 15 мая 1939 года.

14. Бекетов Алексей Семенович. Родился в 1919 году в селе Завороненское Мичуринского района Тамбовской области. Мичуринским военкоматом призван на военную службу в 1939 году. 20 ноября 1939 года зачислен учеником-торпедистом в УОПП. На Д-1 — ученик-торпедист с 25 октября 1940 года.

15. Болтунов Николай Егорович. Родился в 1920 году. С 10 ноября 1939 года ученик-трюмный на Д-1. Другие данные отсутствуют.

16. Борзов Василий Денисович. Родился в 1921 году. На Д-1 — ученик-моторист с 10 ноября 1939 года. Другие данные отсутствуют.

17. Борисов Александр Павлович родился в 1919 году. На Д-1 — старший специалист-рулевой с 10 ноября 1939 года. Другие данные отсутствуют.

18. Бычков Виктор Петрович. Родился в 1920 году. На Д-1 — ученик-моторист с 10 ноября 1939 года. Другие данные отсутствуют.

19. Виноградов Николай Яковлевич. Родился в 1916 году в деревне Николаевской Романовского сельсовета Западной области. Сталинским райвоенкоматом города Москвы призван на военную службу в 1937 году. 27 сентября 1937 г. зачислен учеником-мотористом в УОПП. 17 июня 1938 г. списан на СФ по специальности. На Д-1 — с 21 июня 1938 года. Старший специалист-моторист.

20. Волков Петр Ефимович. Родился в 1914 году в селе Семен АССР Немцев Поволжья. Фрунзенским райвоенкоматом города Москвы призван на военную службу в 1936 году. 25 октября 1936 года зачислен учеником-электриком в УОПП. 16 июня 1937 года списан на СФ по специальности. 1 февраля 1938 года переведен на Д-1. Старший специалист-электрик.

21. Васильев Егор Васильевич. Родился в 1920 году в деревне Желдебино Кесовогорского района Калининской области. Володарским райвоенкоматом города Ленинград по комсомольскому набору призван на военную службу в 1939 году. 8 апреля 1939 года зачислен учеником-электриком в УОПП. 5 ноября 1939 года списан на СФ по специальности «электрик». На Д-1 — ученик-электрик с 10 ноября 1940 года.

22. Головач Иван Тимофеевич. Родился в 1920 году в деревне Бакланов Черниговской области. Николаевским горвоенкоматом в 1939 году призван на военную службу. 9 ноября 1939 года зачислен учеником-рулевым в УОПП. Ученик-рулевой на Д-1 с 25 октября 1940 года.

23. Гулюкин Иван Андреевич. Родился в 1921 году в деревне Гремячево Тульского района Московской области. Запорожским горвоенкоматом по комсомольскому набору в 1939 году призван на военную службу. 22 ноября 1939 года зачислен учеником-торпедистом в УОПП. Ученик-торпедист на Д-1 с 25 ноября 1940 года.

24. Гашпор Василий Иванович. Родился в 1913 году в селе Трикаты Ивано-Вознесенской области. Призван на военную службу Ивано-Вознесенским военкоматом в 1935 году. 10 октября 1935 года зачислен учеником-трюмным в УОПП. С 12 июня 1936 года на Д-1 — трюмным, затем старшим трюмным (по другим данным — старшина группы трюмных).

25. Голубев Николай Иванович. Родился в 1915 году в городе Москва Краснопресненским райвоенкоматом города Москвы призван на военную службу в 1936 году. 27 сентября 1936 года зачислен учеником-трюмным в УОПП. 28 января 1938 года списан на СФ. На Д-1 с 3 февраля 1938 года — трюмный машинист, затем старший специалист — трюмный машинист.

26. Дунайский Николай Николаевич. Родился в 1916 году на станции Карабаново Ивановской области. Александровским военкоматом призван на военную службу в 1937 году. 1 октября 1937 года зачислен учеником — трюмным-машинистом в УОПП. 17 мая 1938 года списан на СФ по специальности. На Д-1 с 21 июня 1938 года — исполняющий обязанности командира трюмных машинистов.

27. Затравкин Юрий Федорович. Родился в 1919 году в деревне Шепелевка Турковского района Саратовской области. В 1931 году закончил начальную школу в поселке Турки, а в 1934 году — школу № 17 в городе Саратов.

В 1935 году поступил на рабфак при Саратовском финансово-экономическом институте, а в 1937-м — на первый курс СФЭИ.

Фрунзенским райвоенкоматом города Саратов по комсомольскому набору 7 апреля 1939 года призван на военную службу. 11 апреля 1939 года зачислен по специальности штурманского электрика в УОПП, откуда 5 ноября 1939 года направлен штурманским электриком на СФ. Старший специалист — штурманский электрик на Д-1 с 10 ноября 1939 года.

28. Зенин Виктор Васильевич. Родился в 1915 году на станции Раменское Московской области. Сталинским военкоматом в 1937 г. призван на военную службу. 18 февраля 1937 г. зачис-

лен учеником-мотористом в УОПП. 1 декабря 1937 года списан на СФ по специальности. Старший специалист — моторист на Д-1 с 13 июня 1940 года.

29. Киселев Иван Васильевич. Родился в 1915 году в деревне Позднеевской (область не указана). Котловским военкоматом в 1937 году призван на военную службу. 13 октября 1937 года зачислен учеником-рулевым в УОПП. Командир отделения рулевых на Д-1 с 21 июня 1938 года.

30. Кузьмин Иван Сафонович. Родился в 1916 году в городе Москва. В 1937 году призван на военную службу. 28 сентября 1937 года зачислен учеником-торпедистом в УОПП. 22 июня 1938 года списан на СФ по специальности. Командир отделения торпедистов на Д-1 с 21 июня 1938 года.

31. Кулаковский Анатолий Андреевич. Родился в 1920 году в станице Верховье Курской области. Орджоникидзевским горвоенкоматом в 1939 году призван на военную службу. 22 ноября 1939 года зачислен учеником-торпедистом в УОПП. На Д-1 — ученик-торпедист с 25 октября 1940 года.

32. Куков Александр Александрович. Родился в 1915 году в городе Москва. Таганским военкоматом в 1937 г. призван на военную службу. 18 февраля 1937 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 24 ноября 1937 года направлен на СФ. С 5 декабря 1937 года на Д-1. Командир отделения мотористов.

33. Крамаренко Александр Семенович. Родился в 1917 году в городе Мариуполь. Мариупольским горвоенкоматом в 1938 году призван на военную службу. 25 октября 1938 года зачислен учеником-электриком в УОПП. 13 июня 1939 года списан на СФ по специальности. На Д-1 — старший специалист-электрик с 12 февраля 1940 года.

34. Кичев Николай Васильевич (Иванович). Родился в 1915 году в деревне Захотово Северной области. Шенкурским райвоенкоматом призван на военную службу в 1937 году. 5 октября 1937 года зачислен учеником-рулевым в УОПП. 17 июня 1938 года списан на СФ по специальности. На Д-1 — старший специалист-рулевой с 21 июня 1938 года.

35. Ланцев Андрей Николаевич. Родился в 1916 году в деревне Чудиково Ярославской области. Дзержинским райвоенкоматом города Ленинград в 1937 году призван на военную слркбу. 17 сентября 1937 года зачислен строевым в Школу связи КБФ. 9 декабря 1937 года списан на СФ. 12 декабря 1937 года переведен на Д-1. С 13 ноября 1940 года — старший специалист, трюмный машинист.

36. Малашин Иван Васильевич. Родился в 1918 году в деревне Рожково Курской области. Ворошиловградским военкоматом в 1938 году призван на военную службу. 3 ноября 1938 года зачислен учеником-электриком в УОПП. 3 июня 1939 года списан на СФ. 17 февраля 1940 года зачислен на Д-1. Старший специалист, электрик.

37. Митрофанов Михаил Иванович. Родился в 1916 году в деревне Алексеевке Ивановской области. Запорожским горвоенкоматом в 1937 году призван на военную службу. 1 ноября 1937 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 17 июня 1938 года списан на СФ. На Д-1 — старший специалист-моторист с 10 ноября 1939 года.

38. Никишин Николай Иванович. Родился в 1917 году. На Д-1 — строевой с 10 июля 1939 года. Другие данные отсутствуют.

39. Обоев Сергей Петрович. Родился в 1915 году в деревне Теренино Московской области. Железнодорожным райвоенкоматом г. Москвы в 1937 году призван на военную слркбу. 17 февраля 1937 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 24 ноября 1937 года списан на СФ по специальности. На Д-1 зачислен 5 декабря 1937 года. Старший специалист-моторист.

40. Петрухин Николай Семенович. Родился в 1915 году. На Д-1 — фельдшер с 25 мая 1940 года. Другие данные отсутствуют.

41. Потапов Давид Александрович. Родился в 1911 году в Пролетарском районе Архангельской области. Архангельским горвоенкоматом в 1933 г. призван на военную службу. 4 ноября 1933 года зачислен учеником-электриком в УОПП. 15 августа 1934 года списан на СФ. 24 мая 1938 г. назначен старшиной группы электриков Д-1.

42. Прощагин Геннадий Семенович. Родился в 1916 году. На Д-1 —ученик-акустик с 30 сентября 1940 года. Другие данные отсутствуют.

43. Романов Василий Романович. Родился в 1915 году в деревне Колпино Западной области. Таганским райвоенкоматом города Москвы призван на военную службу. 18 февраля 1937 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 24 ноября 1937 года списан на СФ. 5 декабря 1937 года зачислен на Д-1. Старший специалист-моторист.

44. Сидоров Александр Георгиевич. Родился в 1915 году в городе Санкт-Петербург. Красногвардейским райвоенкоматом города Ленинград в 1937 году призван на военную службу. 25 сентября 1937 года списан на СФ по специальности «радист». 14 сентября 1938 года переведен старшим радистом на Д-1. С 13 ноября 1940 года — исполняющий обязанности старшины группы радистов.

45. Сидоров Иван Трифонович. Родился в 1915 году в деревне Ульяновка Курской области. Призван на военную слркбу в 1937 году. 25 февраля зачислен в Балтийский флотский экипаж и 22 апреля направлен на СФ. 3 мая 1938 г. зачислен коком на Д-1.

46. Смирнов Анатолий Семенович. Родился в 1916 году в городе Елабуга. В 1937 году призван на военную службу Елабужским горвоенкоматом. 27 октября 1937 года зачислен учеником-электриком в УОПП. В июне 1938 года списан на СФ. На Д-1 с 21 июня 1938 года. Старший специалист-электрик.

47. Слынько Яков Павлович. Родился в 1917 году в селе Лысянко Киевской области. Призван на военную службу в 1939 году Командир отделения на подводной лодке Щ-421. Командир отделения спецсвязи на Д-1 с 17 июля 1940 года.

48. Титов Василий Кузьмич. Родился в 1915 году в деревне Белокрюжье Куйбышевской области. Сызранским военкоматом в 1936 году призван на военную службу. 8 ноября 1936 г. зачислен учеником-комендором в Учебный отряд. 3 февраля

1937 года списан на Северный флот. На Д-1 с 15 сентября 1939 года Старший специалист-комендор.

49. Терещенко Иван Васильевич. Родился в 1918 году в селе Торны Харьковской области. Макеевским военкоматом в 1938 году призван на военную службу. 1 ноября 1938 года зачислен учеником-трюмным в УОПП. 3 июня 1939 года списан на СФ. С 17 февраля 1940 года назначен трюмным машинистом на Д-1. Старший специалист — трюмный машинист.

50. Ушаков Пантелеймон Петрович. Родился в 1912 году в Коми АССР. Сыктывкарским горвоенкоматом в 1934 году призван на военную службу. 11 октября 1934 года зачислен учеником-торпедистом в УОПП. 14 октября 1935 г. списан на СФ. С 17 (19) февраля 1937 года — командир отделения торпедистов на Д-1. Старшина группы торпедистов.

51. Федотов Василий Сергеевич. Родился в 1912 году в селе Круйки Рязанской области. Сталинским райвоенкоматом города Москвы в 1934 году призван на военную службу. 20 ноября 1934 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 14 октября 1935 года списан на СФ. Старшина группы мотористов Д-1.

52. Хасанов Назиб Зарифович. Родился в 1914 году в деревне Бокором Казанской губернии. Архангельским горвоенкоматом в 1936 году призван на военную службу. 30 октября 1936 года зачислен в Электроминную школу по специальности гидроакустика. 20 мая 1938 года переведен на Д-1 командиром отделения гидроакустиков.

53. Шагурин Евгений Константинович. Родился в 1918 году на хуторе Вертячий Сталинградской области. В 1939 году Сталинградским горвоенкоматом призван на военную службу. 13 ноября 1939 года зачислен по комсомольскому набору учеником-электриком в УОПП. На Д-1 — ученик штурманского электрика с 25 октября 1940 года.

54. Чернов Павел Иванович. Родился в 1916 года в деревне Федорково Ярославской области. Костромским горвоенкоматом в 1937 году призван на военную службу. 6 октября 1937 года зачислен учеником-рулевым в УОПП. 17 июня 1938 года спи-

сан на СФ. С 21 июня 1938 года — рулевой, затем старший рулевой Д-1.

55. Чернышев Вячеслав Яковлевич. Родился в 1915 году в городе Казань. В 1937 году призван на военную слркбу Казанским горвоенкоматом. 17 февраля 1937 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 24 ноября 1937 года направлен на СФ. 5 января 1938 года переведен мотористом на Д-1, затем здесь же назначен электриком. Старший специалист — электрик.

Приложение 2. Список подводников, погибших при катастрофе подводной лодки Щ-424 20.10.1939 года

1. Военинженер 3-го ранга Норицын Геннадий Федорович, командир электромеханического сектора подводной лодки Щ-321 (с 17 июня 1939 года — Щ-424) 2-й Бригады подводных лодок КБФ. По другим данным, дивизионный механик 1-го дивизиона Бригады подводных лодок СФ. Родился 1 февраля 1912 года в городе Великий Устюг. В марте 1935 года окончил ВМИУ имени Дзержинского.

2. Военинженер 3-го ранга Кабанов Сергей Михайлович, командир БЧ-5 подводной лодки Щ-424. Родился 22 (09) сентября 1907 года в деревне Жуковской Рыбинского уезда Ярославской губернии. В 1939 году закончил Параллельные курсы при ВМИУ имени Дзержинского.

3. Краснофлотец Абрамов Аркадий Павлович. Родился в 1918 году в деревне Подмашье Ораниенбаумского района Ленинградской области. Слуцким райвоенкоматом призван на военную службу и 3 ноября 1938 года зачислен мотористом в УОПП. Моторист.

4. Краснофлотец Белокуров Иван Егорович. Родился в 1915 году в деревне Топешкино Калининской области. 7 февраля 1937 года зачислен по специальности комендора в Артил-

лерийскую школу. 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «комендор».

5. Краснофлотец Васильев Александр (Алексей) Максимович. Родился в 1915 году в городе Чернигов. Черниговским горвоенкоматом призван на военную службу и 27 октября 1937 года зачислен учеником-электриком в УОПП. 19 июня 1938 года направлен на подводную лодку Щ-321 электриком 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «электрик».

6. Краснофлотец Величко Петр Лукьянович. Родился в 1915 году в городе Ростов-на-Дону. Ростовским военкоматом призван на военную службу и 14 ноября 1937 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «моторист».

7. Краснофлотец Воротков Федор Иванович. Родился 5 июня 1917 года в селе Козинко (Казинка) Липицкого (Грязинского) района Воронежской (Липецкой) области. Учился в ФЗУ при заводе «Липецкстрой» с 15 сентября 1932 года по 15 марта 1934 года. С 17 февраля 1934 года по 11 ноября 1934 года работал электромонтером на «Липецкэнергострое». С 9 апреля 1935 года по 30 июня 1935 года работал слесарем на Липецком станкостроительном заводе. С 1 сентября 1935 года по 13 августа 1938 года работал слесарем 5-го разряда на Липецком промышленном участке и на Силикатном заводе. 14 ноября 1937 года Раменским военкоматом призван на военную службу. 31 марта 1938 года зачислен учеником-мотористом в УОПП. 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «моторист».

8. Галецкий (Галицкий) Алексей Родионович. Родился в 1913 году в Одесской области. 27 октября 1935 года зачислен в Машинную школу учеником-мотористом. 29 марта 1938 года направлен на подводную лодку Щ-321 КБФ (с 17 июня 1939 года — Щ-424 СФ) командиром отделения мотористов. 4 июня 1939 года списан на СФ.

9. Краснофлотец Голов Федор Иванович. Родился в 1915 году в деревне Павловской Подольского района Московской области. Кировским военкоматом призван на военную службу и

27 сентября 1937 года зачислен учеником-рулевым в УОПП. 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «рулевой».

10. Курсант Дмитриенко Иван Игнатьевич. Курсант ВМИУ им. Дзержинского. Другие данные отсутствуют.

11. Краснофлотец Кобец Яков Андреевич. Родился в 1918 году в городе Геническ. В 1939 году Геническим горвоенкоматом призван на военную службу и назначен рулевым в войсковую часть № 8484 (подводная лодка Щ-315 КБФ, с 17 июня 1939 года — Щ-423 СФ). 4 июня 1939 года направлен на СФ.

12. Козлов Александр Анисимович. Родился в 1913 году в деревне Яковлево Московской области. Московским военкоматом призван на военную службу и 23 октября 1935 года зачислен в УОПП по специальности «электрик». 20 марта 1938 года произведен в старшие электрики (приказом по 2-й Бригаде КБФ). 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности. Старшина группы электриков.

13. Краснофлотец Личутин Иван Александрович. Родился в 1907 году в Пензенском уезде Архангельской области. Призван на военную службу и 6 декабря 1928 года направлен в школу подплава учеником — трюмным машинистом. 16 октября 1938 года оставлен на пожизненную службу старшиной группы трюмных машинистов. 4 июня 1939 года списан на СФ.

14. Краснофлотец Лохтаренко Владимир Ульянович. Трюмный. Другие данные отсутствуют.

15. Лыгин Иван Михайлович. Родился в 1914 году в Московской области. Кировским военкоматом призван на военную службу и 26 октября 1936 года зачислен в УОПП по специальности «электрик». 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности. Командир отделения электриков.

16. Краснофлотец Малофеев Василий Петрович. Родился в 1915 году в деревне Лонцово Михневского района Московской области. Ленинским военкоматом призван на военную службу и 27 сентября 1936 г. зачислен в УОПП по специальности «торпедист». 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «торпедист».

17. Краснофлотец Никитин Яков Иванович. Родился в 1917 году. Калининским военкоматом призван на военную службу и 28 октября 1938 года зачислен в УОПП учеником — трюмным машинистом 3 июня 1939 года списан на СФ по специальности «трюмный» (приказ по УОПП № 208).

18. Никитин Василий Матвеевич. Родился в 1914 году в Вязниковском районе Ивано-Подольской области. Горьковским военкоматом призван на военную службу и 29 октября 1936 года зачислен в УОПП учеником — трюмным машинистом 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности. Командир отделения трюмных.

19. Краснофлотец Пересков Реонат Авианович. Другие данные отсутствуют.

20. Краснофлотец Петроченков Егор Егорович. Родился в 1917 году в деревне Кравцово Кардымовского района Западной области. Кунцевским военкоматом призван на военную службу и 31 марта 1938 года зачислен в УОПП по специальности «торпедист». 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности.

21. Краснофлотец Порошкин Михаил Алексеевич (Александрович). Родился в 1917 году. Мезенским военкоматом призван на военную службу и 14 октября 1938 года зачислен в УОПП учеником-рулевым. 3 июня 1939 года списан рулевым на СФ (приказ по УОПП № 208).

22. Пронин Леонид Кириллович. Командир отделения. Другие данные отсутствуют.

23. Краснофлотец Руденко Владимир Степанович. Родился в 1917 году в селе Олимпиадовка Октябрьского района Одесской области. Цебриковским военкоматом призван на военную службу и 3 апреля 1938 года зачислен учеником-радиом в Школу связи КБФ. 21 ноября 1938 года списан радистом на подводную лодку Щ-324 2-й Бригады КБФ. Радист.

24. Краснофлотец Свининкин Николай Алексеевич (Александрович). Родился в 1918 году. Ивановским военкоматом Московского военного округа призван на военную службу и 14 ок-

тября 1938 года зачислен в УОПП. 3 июня 1939 года списан электриком на СФ (приказ по УОПП № 208)

25. Краснофлотец Семенов Илья Иванович. Родился в 1917 году. Архангельским военкоматом призван на военную службу и 21 октября 1938 года зачислен в УОПП. 3 июня 1939 года списан мотористом на СФ.

26. Курсант Смирнов Николай Петрович. Родился в 1913 году в Санкт-Петербурге. Адрес семьи: город Ленинград, улица Маклина, дом 25, квартира 26. Петроградским райвоенкоматом призван на военную службу и 23 октября 1935 зачислен в Артиллерийскую школу по специальности «электрик». 26 октября 1938 года списан курсантом в УОПП. Курсант ВМИУ им. Дзержинского.

27. Краснофлотец Старшов Василий Афанасьевич. Родился в 1916 году в деревне Ст. Тахтала Кузнешхинского района ТАССР. Куйбышевским горвоенкоматом призван на военную службу и 16 ноября 1937 года зачислен в Артиллерийскую школу по специальности «санитар». 20 февраля 1938 года направлен на подводную лодку Щ-313 КБФ (с 17 июня 1939 года — Щ-421 СФ) санитаром. 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности.

28. Краснофлотец Тарабанов Павел Яковлевич. Родился в 1913 году в Одесской области. Николаевским горвоенкоматом призван на военную службу в 1935 году и зачислен учеником-мотористом в Учебный дивизион подводных лодок. 4 июня 1939 года списан на СФ по специальности «моторист».

29. Краснофлотец Титков Василий Николаевич. Родился в 1918 году. Горловским военкоматом призван на военную службу и 2 ноября 1938 года зачислен в Школу связи Учебного отряда КБФ (УОКБФ) по специальности «гидроакустик». 25 июля 1939 года списан радистом в Штаб СФ (приказ по Школе связи УО КБФ № 509).

30. Краснофлотец Чернов Николай Васильевич. Родился в 1917 году. Запорожским военкоматом призван на военную службу и 31 октября 1938 года зачислен учеником-радиом в

Школу связи Учебного отряда КБФ. 25 июля 1939 года списан радистом в штаб СФ (приказ УО КБФ №509).

31. Краснофлотец Шевелев Александр Александрович (Андреевич). Родился в 1917 году в селе Зеленая Устигубинского района Вологодской области. Слуцким военкоматом призван на военную службу и 3 ноября 1938 года зачислен в Объединенную школу. Затем проходил службу коком на подводной лодке Щ-321 КБФ (с 17 июня 1939 года — Ш-424 СФ). 4 июня 1939 года списан на СФ.

32. Шорников (Шарников) Николай Семенович. Родился в 1914 году в деревне Абакумово Западной области. Смольнинским райвоенкоматом города Ленинград призван на военную службу и 1 ноября 1933 года зачислен в УОПП по специальности «моторист». В 1935 году направлен на подводную лодку Щ-321 КБФ (с 17 июня 1939 года — Щ-424 СФ). 1 ноября 1937 года назначен старшиной группы мотористов. 4. июня 1939 года списан на СФ.

Приложение 3. Боевая деятельность немецких рейдеров и рейдеров союзников Германии во Второй мировой войне*

Название рейдера	Время плавания	Потопленные или захваченные суда, район действий	Примечание
«Адмирал граф Шпее»	26.08.1939 - 13.12.1939	9, Южная Атлантика и Индийский океан	Потоплен в заливе Ла-Плата 17.Ш939 года
«Деочланд» («Лютцов»)	26.08.1939 - 15.11.1939	2, Северо-Западная Атлантика	Вернулся в Германию 15.11.1939 года
«Адмирал Шеер»	27.10.1940-1.04.1941	16, Северная и Южная Атлантика, Индийский океан	Вернулся в Германию 28.03.1941 года Потопил английский вспомогательный крейсер «Джервис Бей»

Продолжение таблицы

Название рейдера	Время плавания	Потопленные или захваченные суда, район действий	Примечание
«Адмирал Хиппер»	30.11.1940-27.12.1940; 1.02.1941 - 14.02.1941; 15.03.1941-28.03.1941	10, Северная и Центральная Атлантика	С 27.12.1940 по 15.03.1941 года базировался на Брест. Вернулся в Германию 28.03.1941 года
«Шарнгорст», «Гнейзенау»	25.01.1941 - 22.03.1941	22, Северная и Центральная Атлантика	Вернулись в Брест 22.03.1941 года
«Бисмарк»	21.05.1941 - 27.05.1941	Нет, Северная Атлантика	Потоплен 27.05.1941 года
«Принц Ойген»	21.05.1941 - 01.06.1941	Нет, Северная Атлантика	Вернулся в Брест
«Орион» (вспомогательный «А», «Беемстерлейк», «Совет», «Рокос», «Контраместре Касад»)»	6.04.1940 - 23.08.1941	9,5, Атлантический, Тихий и Индийский океаны	Шел через пролив Дрейка. Вернулся в Германию 23.08.1941 года
«Комет» (вспомогательный «В», «Семен Дежнев», «Дунай», «Доон», «Донау», «Токио Мару»)	9.08.1940-30.11.1941	6,5, Тихий океан	Шел Северным морским путем. Вернулся в Германию 30.11.1941 года
«Атланти» (вспомогательный «С», «Крым», «Касии Мару», «Аббекерк», «Энтенор», «Тамезис», «Брастиги»)	31.03.1940-21.11.1941	22, Атлантический, Тихий и Индийский океаны	Возвращался через пролив Дрейка, потоплен 22.11.1941 года английским крейсером «Девоншир» у острова Вознесения
«Виддер» (вспомогательный «Д», «Нарвик», «Эль-Нептуно»)	14.05.1940-31.10.1940	10, Центральная Атлантика	Вернулся в Германию 31.10.1940 года
«Тор» (вспомогательный «Е», «Орк», «Вир»)	11.06.1940-24.Ш941	11, Южная и Центральная Атлантика	Вернулся в Германию 30.04.1941 года

* Таблица составлена по данным из книги: Роскилл. С. Флот и война. М: Воен-издат, 1967.

Окончание таблицы

Название рейдера	Время плавания	Потопленные или захваченные суда, район действий	Примечание
«Пингвин» (вспомогательный «Е», «Печора», «Графальгар»)	22.06.1940 - 8.05.1941	28, Атлантический и Индийский океаны, антарктические районы	Потоплен 8.05.1941 года английским крейсером «Корнуолл»
«Корморан» (вспомогательный «С», «Вячеслав Молотов»)	19.12.1940 - 19.11.1941	11, Центральная и Южная Атлантика, Индийский и Тихий океаны	Потоплен 19.11.1941 года крейсером «Сидней»
«Михель»	13.03.1942- 18.10.1943.	16, Индийский и Тихий океаны	Потоплен 18.10.1942 американской подводной лодкой «Тарпон» у Иокосамы
«Тор» (вспомогательный «Е»)	30.11.1941- 30.11.1942	10, Индийский и Тихий океаны	30.11.1942 года взорвался в Иокосаме
«Штир»	12.05.1942- 27.09.1942	3, Индийский и Тихий океаны.	Потоплен 27.09.1942 года американским судном «Стивен Хоппинс»
«Рамб-1» (Италия)	20.02.-27.02 1940	Индийский океан	Потоплен 27.02.1940 года английским легким крейсером «Леандер»
«Айкоку-Мару» (Япония)	05 -06.1942	Индийский океан	
«Хококу-Мару» (Япония)	05 -06.1942	Индийский океан	Потоплен 11.11.1942 года индийским тральщиком «Бенгал» к западу от Фримантла (Австралия)

Приложение 4. Судьба германских вспомогательных судов, обеспечивавших деятельность рейдеров во Вторую мировую войну*

Название вспомогательного судна	Для снабжения каких кораблей предназначалось	Судьба судна (когда и где перехвачено)	Примечание
«Альтгирх»	«Адмирал граф Шпее»	16 февраля 1940 года захвачено английским эсминцем «Косак» в норвежском Ессинг-фиорде	
«Альшперуфер»	Южная Атлантика, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Атлантис», «Корморан», «Тор»)	Не установлено	
«Альстертор»	Индийский океан, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Пингвин», «Комет»)	23 июня 1941 года потоплен английскими эскадренными миноносцами 8-й флотилии в точке 02 градуса 05 минут северной широты 27 градусов 42 минуты западной долготы	
«Бабитонга»	Южная Атлантика, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Атлантис»)	21 июня 1941 года потоплен английским тяжелым крейсером «Лондон» в точке 02 градуса 05 минут северной широты 27 градусов 42 минуты 1 западной долготы	

* Таблица составлена по данным из книги: *Килессо А. А.* Вспомогательные суда и плавучие средства ВМФ фашистской Германии // Морской сборник, №№ 1—2, 1942; *Роскилл С.* Флот и война. М.: Воениздат, 1967; *Исаков И.С., Шергин Л.М.* Транспортная деятельность подводных лодок. М.: Воениздат, 1959; *Вудворт Д* Тайные рейдеры. М: Центрполиграф, 2004.

Продолжение таблицы

Название вспомогательного судна	Для снабжения каких кораблей предназначалось	Судьба судна (когда и где перехвачено)	Примечание
Танкер «Бельхен»	«Бисмарк», «Принц Ойген», подводные лодки	3 июня 1941 года потоплено английской крейсерской группой (тяжелый крейсер «Кения» и легкий крейсер «Орора») в точке 59 градусов северной широты 47 градусов западной долготы	
Судно снабжения «Брейк»	Подводные лодки	12 марта 1944 года потоплен у острова Маврикий английскими кораблями	
Танкер «Фридрих Бреме»	«Бисмарк», «Принц Ойген»	12 июня 1941 года потоплен английским тяжелым крейсером «Шеффилд» в точке 49 градусов 48 минут северной широты 24 градуса западной долготы	
Танкер «Брозен»	Не установлено	Не установлено	В составе Кригсмарине к 1.09.1939 года
Танкер «Везер»	Тихий океан, вспомогательные крейсера (в т.ч. «Комет»)	26 сентября 1940 года захвачен канадским вспомогательным крейсером «Принц Роберт»	
Танкер «Воллин»	Не установлено	Не установлено	В составе Кригсмарине к 1.09.1939 года
Танкер «Виннету»	Тихий океан, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Орион»)	Не установлено	
Танкер «Гедания»	«Бисмарк», «Принц Ойген», подводные лодки	4 июня 1941 года захвачен английским кораблем «Марсдейл» в точке 43 градуса 38 минут северной широты 28 градусов 15 минут западной долготы	

Продолжение таблицы

Название вспомогательного судна	Для снабжения каких кораблей предназначалось	Судьба судна (когда и где перехвачено)	Примечание
«Гонценхейм»	«Бисмарк», «Принц Ойген»	4 июня 1941 года потоплен самолетами английской поисковой группы в точке 43 градуса 29 минут северной широты 24 градусов 04 минуты западной долготы	Самолеты с авианосца «Вигсгорнес»
«Дрезден»	Южная Атлантика, «Адмирал Шеер», вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Атлантис», «Корморан»)	Не установлено	
Танкер «Еврофельд»	Центральная Атлантика, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Виддер», «Тор»)	Не установлено	
Танкер «Кенигсберг»	Центральная Атлантика, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Виддер»)	Июнь 1940 года, перехвачен и потоплен французским крейсером при переходе в порт Вито (Испания)	
Танкер «Кулмерланд»	Вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Комет»)	Не установлено	
Минный транспорт «Лаутинг»	Не установлено	Не установлено	В составе Кригсмарине к 1.09.1939 года
«Лот»	Индийский океан. подводные лодки «Пегас» и «Монж» (правительство Виши)	Не установлено	
Танкер «Лотринген»	«Бисмарк», «Принц Ойген», подводные лодки, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Орион»)	15 июня 1941 года захвачен английским легким в точке 19 градусов 49 минут северной широты 30 градусов 30 минут западной долготы	Совместно с самолетами с английского авианосца «Игл»

Продолжение таблицы

Название вспомогательного судна	Для снабжения каких кораблей предназначалось	Судьба судна (когда и где перехвачено)	Примечание
Танкер «Мюнстерланд»	Тихий океан, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Атлантис», «Комет»)	Не установлено	
Танкер «Нордерней»	Не установлено	Не установлено	В составе Кригс- марине к 1.09.1939 года
Танкер «Нордмарк»	Индийский океан, «Адмирал Шеер», вспомогательные рейдеры, итальянские подводные лодки	Не установлено	
Минный транспорт «Оттер»	Не установлено	Не установлено	Б составе Кригс- марине к 1.09.1939 года
«Питон»	Южная Атлантика, подводные лодки	1 декабря 1941 года потоплен английским тяжелым крейсером «Дорсетшир» к юго-западу от острова Святая Елена	
«Регенсбург»	Тихий и Индийский океаны, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Комет», «Орион», «Тор»)	Не установлено	
Минный транспорт «Рейн»	Не установлено	Не установлено	В составе Кригс- Маринек 1.09.1939 года

Продолжение таблицы

Название вспомогательного судна	Для снабжения каких кораблей предназначалось	Судьба судна (когда и где перехвачено)	Примечание
Танкер «Рекум»	Центральная Атлантика, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Виддер»)		
«Танненфельс»	«Адмирал Шеер», вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Атлантис»)	Не установлено	
Танкер «Самланд»	Не установлено	Не установлено	В составе Кригсмарине к 1.09.1939 года
Танкер «Укермарк» (до 1940 года «Альтмарк»)	Северная Атлантика, Индийский океан, «Шарнхорст», «Гнезенау», вспомогательные рейдеры	Не установлено	30.11.1942 года взорвался в Йокагаме
Танкер «Хохенфридеберг»	Блокадопрорыватель	27 февраля 1943 года потоплен английским тяжелым крейсером «Суссекс» в Бискайском заливе	
«Шарлотта Шлиман»	Южная Атлантика, Индийский океан, подводные лодки, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Михель»)	Не установлено	
Танкер «Эгерланд»	Подводные лодки и вспомогательные рейдеры в южной Атлантике	5 июня 1941 года потоплен английской крейсерской группой в точке 07 градусов северной широты 31 градусов западной долготы	
Танкер «Эрмланд»	Тихий океан, вспомогательные рейдеры	Не установлено	

Окончание таблицы

Название вспомогательного судна	Для снабжения каких кораблей предназначалось	Судьба судна (когда и где перехвачено)	Примечание
Танкер «Аннелизе Эссбергер»	Южная Атлантика, вспомогательные рейдеры (в т.ч. «Атлантис», «Орион», «Комет»)	Не установлено	
Танкер «Эссо Гамбург»	«Бисмарк», «Принц Ойген», подводные лодки, суда снабжения	4 июня 1941 года потоплен английским тяжелым крейсером «Лондон» в точке 07 градусов 35 минут северной широты 31 градусов 25 минут западной долготы	

Приложение 5. Известные факты деятельности немецких подводных лодок в Карском море

Тактический номер ПЛ	Время деятельности	Факт обнаружения подлодки или результаты ее действий
Неизвестна	Октябрь 1941 года	Встретилась с ГИСУ «Академик Шокальский» 75 градусов 51 минута о.н. 68 градусов 00 минут в.д.
U-251	15.08.— 20.09.1942 года	8 сентября обстреляла радиостанцию на острове Уединения
U-255	15.08. - 5Д9.1942года	25 августа обстреляла полярную станцию на мысе Желания
U-601	10.08.- 20.09.1942 года	24 августа потопила пароход «Куйбышев» недалеко от острова Вилькицкого
U-255	18.07.- 20.09.1943 года	27 июля потопила ГИСУ «Академик Шокальский», обеспечивала действия гидросамолетов
U-302	27.07.— 20.09.1943 года	28 августа потопила пароход «Диксон»
U-354	29.07.— 21.09.1943 года	Проводила радиоразведку
U-601	30Д7-30.08. 1943 года 13.09.— 15.10.1942 года	23 сентября поставила мины у острова Диксон
U-625	8.08.— 21.08.1943 года	
U-629	27.08.— 18.09*943 года	5 сентября поставила мины у Амдермы
U-636	13.08 — 1.09.1943 года	28 августа поставила мины у Диксона
U-639	Пришла 13.08.1943 года	20 августа поставила мины в Обской губе. 28 августа потоплена советской ПЛ С-101
U-703	19.08 — 8.10.1943 года	Обеспечивала действия гидросамолетов. 1 октября потопила пароход «С Киров»
U-711	24.07 — 30.09.1943 года	
U-960	14.09 — 8.10.1943 года	25 сентября поставила мины у Диксона. 30 сентября потопила пароход «Архангельск»

Окончание таблицы

Тактический номер ПЛ	Время деятельности	Факт обнаружения подлодки или результаты ее действий
U-278	3.08.- 7.10.1944 года	
U-362	Пришла 3.08.1944 года	5 сентября потоплена Тральщиком Т-116
U-365	5.08.- 30.08.1944 года	12 августа потопила пароход «Марина Раскова» и два конвойных тральщика
U-711	12.08— 20.08.1944 года 9.09.- 11.10.1944 года	Проводила радиоразведку. 19 августа высадила на остров Вардропер разведгруппу. 18 сентября обстреляла острова Комсомольской правды. 24 сентября — остров Благополучия
U-739	5.08.- 11.10.1944 года	24 сентября потопила тральщик Т-120.26 сентября участвовала в высадке десанта на мыс Стерлегов

Приложение 6.

Тактико-технические данные крейсерских подводных лодок*

Тип, всего ПЛ	Серия XIV, 12	Тип КА	Тип Ш)2	«Архимед», 6	«Амиральо Каньи», 1	«Сеннет», тип «Балао», 119
Наименован. страна, годы ввода в состав флота	СССР, 1940 —	Германия	Германия	Франция, 1927—19&	Италия, 1940-1941	США, 1943-1945
Водоизм. (надвод./подвод, тонн)	1500/2117	1032/1153	1616/1804	1379/2060	1461/1482	1525-
Скор. хода (максим. узл.), дальн. плав на экон. ходу. (н/п миль)	22,5/10, 16500 (9 уз.)/1750 уз.)	182/7.7, 8100 миль 02 уз.)7 65 миль (4 уз.)	19,2/6.9, 31500 миль (10 уз.)/ 57 миль (4 уз.)	19/10, 10000 миль 100 миль (5 уз.)	18/8.7	21—
Глубина погруж. (раб./пред.)	80/100	Нет данных	Нет данных	- 100	Нет данных	Нет данных
Главные двигатели, топливо	1 дизеля (9ДКР), 1 дизель 33К-8 (для плав. эк. ск), 2 электромотора (ПГ-ПНАБ — 240 эл. КСМ	2 дизеля MAN и 2 электромотора. Запас топлива: 154 тонны (дизельное топливо)	2 дизеля MAN и 2 электромотора. Запас топлива: 154 тонны (дизельное топливо)	2 дизеля Зульцера, 2 электромотора, соляр	2 дизеля Фиат, 2 электромотора, соляр	2 дизеля Фейрбенкс-Морсе, 2 электромотора, соляр

* Таблица составлена по данным из книг *Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ. 1928—1945. М: Воениздат, 1988; Иностранные военные флоты. 1946—1947. Изд. 3. М.: Воениздат, 1947; *F. Ruge.* Der Seekrieg. Stuttgart, 1945; *Тулейя Т., Вудворда-* Сумерки морских богов. М: АСТ, 2000; *Боуг* Д Подводный ас. История Вольфганга Люта. М.: АСТ, 2001; *Капитанец ИМ.* Война на море. 1939—1945. М.: Вече, 2005.

Тип, всего ПЛ	Серия XIV, 12	Тип КА	ТИПИЮГ	«Архимед», 6	«Амира льо Каны», 1	«Сеннет», тип «Балао», 119
Размеры, осадка в НП (м)	97.6х7.4х4.07	76.5х6.5х4.7	86.7х7.5х5.4	92.3х8.2х4.9	87.9х7.8х5.2	94.8х8.2х4.1
Вооружение ПЛ	йй-смНТА, 2 53-смКТАи 2 ТА (надстр.) 24 торп. 2?100-ммор. (400снар.), 2?15-мм ор. (ИООснар.). 2 минно- балласт. цистерны, 20 мин. ЭП-36.	4НТА 53-см, 2КТА 53-см, 22 торп. 1 105-мм ор, 1 20-мм авт.	4 НТА 53-см, 2 КТА53-см, 24—25 торп. или 6 торп. и 32 мины. 1 105-мм ор., 1 37-ммор., 1 20-мм авт. В мин.вар. — до 75 мин ТМВ	4 НТА 55-см, 5 палуб. ТА 55-см, 2 палуб. ТА40<м 1 100-ммор, 2 13-мм ор.	14ТА45-СМ, 2 100-ммор., 4 пулем	6 НТА 53-см, 4 КТА 53-см, 1 127-мм (1 76-мм)ор. 2 20-мм ор.
Вооружение (г/а,р/л,св.)	ШПтипа «Марс», аппар. ЗПСсПЛ и НК «Бега». Радиост.	ШП, обнаружи- тель сигн. РАС «Метокс», радиост.	ШП, обнаружитель сигаРЛС «Наксос», радиост.	Нет данных	Нет данных	Нет данных
Автономност ь (сут.), экипаж	50,65 чел.	48 чел.	90,57 чел.	63 чел.	Нет данных	85 чел.

Приложение 7. Линейные корабли, упоминаемые в книге*

Советские линейные корабли типа «Советский Союз» («Советский Союз», «Советская Россия», «Советская Белоруссия» и «Советская Украина»).

Водоизмещение: 65 150 тонн (полное). Максимальная скорость хода 29,5 узла

Размеры: 271х38х10,5 метра.

Вооружение: 9 406-мм орудий (3х3), 12 152 -мм орудий (6х2), 8 100-мм зенитных орудий, 32 37-мм зенитных автомата, 8 12,7-мм пулеметов, 4 самолета.

Главные двигатели: 3-вальные ТЗА. Строительство остановлено началом Великой Отечественной войны. Ни один корабль не был спущен на воду.

Германские линейные корабли типа «Бисмарк» переданы флоту — 2 единицы («Бисмарк», заложен 1.07.1936 года, сдан Кригсмарине 24.08.1940 года; «Тирпиц», заложен 20.10.1936 года, сдан Кригсмарине 25.02.1941 года).

Водоизмещение: 50 900—52 600 тонн. Дальность плавания (по топливу) 10 200 миль (16 узлов). Максимальная скорость хода — 31 узла.

Размеры: 251х36х10,6 метра. Броня: пояс 320—270 мм, траверзы — 220 мм, барбеты — 340 мм, башни — 360 мм, рубка — 350 мм.

Вооружение^ 380-мм орудий (4х2), 12150-мм орудий (6х2), 16 105-мм универсальных орудий (8х2), 16 37-мм автоматов (8х2), 12 20-мм зенитных автоматов, 6 самолетов. Позднее добавлены 8 53-см ТАТА (2х4) и 44 20-мм зенитных автомата.

Главные двигатели: 3 турбины (ТЗА). Запас топлива — 8641 тонна (нефть).

Экипаж: 2082—2608 человек.

* Список составлен по данным из книг Стволинский Ю. Конструкторы надводных кораблей. А: Лениздат, 1987; *F. Buge. Der Seekrieg.* Stuttgart, 1945; Тулейя Г., Вудворд Д. Сумерки морских богов. М: АСТ, 2000; Иностранные военные флоты. 1946—1947. Изд. 3. М: Воениздат, 1947.

Германские линейные корабли (линейные крейсера) типа «Шарнхорст», переданы флоту 2 единицы («Шарнхорст», заложен 16.05.1935 года, сдан Кригсмарине 7.01.1939 года; «Гнейзенау», заложен 3.05.1935 года, сдан Кригсмарине 21.05.1938 года).

Водоизмещение: 34 841—38 900 тонн. Дальность плавания (по топливу) 10 000 миль (19 узлов). Максимальная скорость хода — 32 узла.

Размеры: 226—235х30х9,91 метра. Броня: пояс 350—270 мм, барбеты — 180—350 мм, башни — 360 мм, рубка — 350 мм, ширина подводной защиты — 5,4 метра.

Вооружение: 9 283-мм орудий (3х3), 12 150-мм орудий (4х2 и 2х1), 14 105-мм универсальных орудий (7х2), 16 37-мм автоматов (8х2), 8 20-мм зенитных автоматов, 4 самолета. Позднее добавлены 6 53-см ТАТА (2х3) и 24 20-мм зенитных автомата.

Главные двигатели: 3 ТЗА. Запас топлива к 6200 тонна (нефть).

Экипаж: 1669—1840 человек.

Германские «карманные» линкоры (тяжелые крейсера) типа «Дойчланд», переданы флоту 3 единицы («Дойчланд», с 1940 года «Лютцов»), заложен 5.02.1929 года, сдан Кригсмарине 1.04.1935 года; «Адмирал Шеер», заложен 25.06.1931 года, сдан Кригсмарине 12.11.1934 года; «Адмирал граф Шпее», заложен 1.10.1932 года, сдан Кригсмарине 6.01.1936 года).

Водоизмещение: 11 700—16 200 тонн. Дальность плавания (по топливу) — 190 000—21 500 миль (10—19 узлов). Максимальная скорость хода — 28,5 узла.

Размеры: 181,7—188х21,3х5,8—7,3 метра. Броня: пояс 60—100 мм, барбеты — 100 мм, башни — 140 мм, рубка — 150 мм, ширина подводной защиты — 4,5 метра.

Вооружение: 6 283-мм орудий (2х3), 8 150-мм орудий, 6 105-мм универсальных орудий (3х2), 8 37-мм автомата (4х2), 6 20-мм зенитных автоматов, 8 53-см ТАТА (2х4), 2 самолета

К концу войны зенитное вооружение усилено: 6 40-мм орудиями, 4 37-мм орудиями и 26 20-мм зенитными автоматами.

Главные двигатели: 8 дизелей и 1 ТЗА. Запас топлива — 2854 тонны (дизельное топливо).

Экипаж: 619—1150 человек.

Британские линейные корабли типа «Нельсон» (в том числе «Нельсон», «Родней») переданы флоту к 1927 году.

Водоизмещение: 38 000 тонн. Дальность плавания (по топливу) — 5000 миль (18 узлов). Максимальная скорость хода — 23,5 узла

Размеры: 216,4х32,3х9,1 метра. Броня: борт — 356 мм, башни — 406 мм, рубка — 381 мм.

Вооружение: 9 406-мм орудий (3х3), 12 152-мм орудий (6х2), 6 120-мм орудий, 64 40-мм орудий, 61 20-мм орудие, 2 62-см ТАТА.

Главные двигатели: 2 ТЗА. Запас топлива—4000 тонн (нефть).

Экипаж: 1314 человек.

Британские линейные корабли типа «Куин Элизабет», к 1915 году переданы флоту—4 единицы (в том числе «Уорспайт»).

Водоизмещение 35 000 тонн. Дальность плавания (по топливу) —4400 миль (15 узлов). Максимальная скорость хода—24 узла

Размеры: 196х31,7х9,3 метра. Броня: борт — 330 мм, башни — 279 мм, рубка — 356 мм.

Вооружение^ 381-мм орудий (4х2), 8 152-мм орудий (4х2), 8 102-мм орудий, 32 40-мм орудий (8х4), 15 20-мм орудий.

Главные двигатели: 4 ТЗА. Запас топлива—3400 тонн (нефть).

Экипаж 1184 человека

Американские линейные корабли типа «Северная Каролина», к 1941 году переданы флоту — 2 единицы («Северная Каролина», «Вашингтон»).

Водоизмещение 42 000 тонн. Максимальная скорость хода—30 узлов.

Размеры: 228х33х10,2 метра. Броня: борт — 406 мм.

Вооружение: 9 406-мм орудий (3х3), 20 127-мм орудий (10х2), ок. 100 40-мм и 20-мм орудий, 2 ТАТА, 3 самолета..

Главные двигатели: 4 ТЗА, 7000 тонн нефти.

Экипаж: 2500 человека.

Французские линейные корабли типа «Ришелье», к 1940 году переданы флоту 2 единицы (второй — «Жан Барт»), не достроены «Клемансо» и «Гасконь».

Водоизмещение: 42 000—48 500 тонн. Максимальная скорость хода — 32,5 узла

Размеры: 244х33,1х8,1 метра. Броня: борт — 400 мм, башня — 430 мм, рубка 340 мм.

Вооружение: 4 — 8 380-мм орудий (1—2х4), 8 90-мм (9 — 15 152-мм, 3(5)х3) орудий, 8 37-мм (12 100-мм, 6х2) орудий, 2213-мм (56 40-мм, 14х4), 50 20-мм орудий, 4 самолета.

Главные двигатели: 4 ТЗА, 6000 тонн нефти.

Экипаж: 1670 человек.

Приложение 8.
Тяжелые крейсера, упоминаемые в книге (2-я Мировая война)*

Тип крейсера, страна	«Кронштадт», СССР	«Адмирал Хиппер», Германия	«Принц Ойген», Германия	«Австра- лия», Велико- британия	«Кент», Велико- британия
Количество, год ввода в состав флота	2, «Кронштадт», «Севастополь» — не достроены	2, «Адмирал Хиппер», 29.04.39; «Блюхер», 20.09.39	3, «Принц Ойген», 1.08.40, «Зейдлиц» — не достроен, «Лютцов» — продан СССР	2, «Австралия», 1928; «Канберра»	4, «Бервик», 1924
Водоизмещение (полное, тонн)	38 360	14 247-18 600	16 974—19 800	13 630	13 400
Скор, хода (максим, узл.), дальн. плав, (миль)	33,	33; 6800 миль (19 уз.).	32,5; 6800 миль (Пуз.).	31,5, 10 400 миль (14 уз.)	31,5, 9400 (14 уз.)
Главные двигатели, топливо		3ТЗА. Запаса топлива 3050 тонн (нефть)	3 ТЗА Запаса топлива 3050 тонн (нефть)	4 ТЗА Запас топлива 3400 тонн (нефть)	4 ТЗА. Запас топлива 3400 тонн (нефть)
Размеры (м)		194.6- 205,9х21 3х 5,83-7,9	199.5— 207.7х21.5х6.6	192х20.8х5	

* Таблица составлена по данным из книг. F. Ruge. Der Seekrieg. Stuttgart, 1945; Тухсия Т., Вудворд А Сумерки морских боев. М: АСТ, 2000.

Тип крейсера, страна	«Кронштадт», СССР	«Адмирал Хиппер», Германия	«Принц Ойген», Германия	«Австра- лия», Велико- британия	«Кент», Велико- британия
Броня (мм)		Пояс — 80, траверзы — 80, барбеты — 80, башни — 160, рубка — 150, ширина подводной защиты — 3,6 (метра)	Пояс — 80, траверзы — 80, барбеты — 80, башни — 160, рубка — 150.	пояс — 127, башни — 51, рубка — 76.	пояс — 127, башни — 76, рубка — 76.
Вооружение	9 305-ммор.(3х3), 8152-ммор., 8100- мм зен. ор, 24 37-мм ЗА, 8 12,7-мм пулем, 4 самодета.	8 203-ммор.(4х2), 12105-мм универс, ор. (6х2), 12 37-мм авт. (6х2), 820-ммЗА, 12ТА53<м(4х3) и 3 сам. К концу войны зенитное вооружение было усилено: 6 60-мм ор, 8 37-ммор.и 2820-ммЗА.	8203-ммор.(4х2), 12105-мм ор. (6х2), 12 37-мм ор. (6х2), 8 20-ммЗА, 12ТА53-см(4х3) и 3 сам К конiu войны зенитное вооружение было усилено: 6 60-мм ор., 8 37-мм ор. и 2820-ммЗА.	8 203-ммор. (4х2), 8102-мм спарен, ор. 40-мми 20-ммор.	8 203-мм ор. (4х2), 6—8 102-мм спарен, ор. 8 40-мми 16 20-ммор.
Экипаж (чел.)		1600	1600	679	679

**Легкие крейсера,
упоминаемые в книге (2-я Мировая война)***

Тип крейсера	«Эмден»	«Кенигсберг»	«Лейпциг»	«Ньюкасл», Великобритания	«Омаха», США
Количество, год ввода в состав флота	1; 15.10.25	3, «Кенигсберг», 17.04.29; «Карлсруэ», 6.11.29; «Кёльн», 15.01.30	1, 16.12.31	5, «Глазго», 1936	9, 1925
Водоизмещение (полное, тонн)	5600	8000–8130	6000–8300	11000	7050
Скорлота (максим, узл.), дальн. плав. (миль)	29,4	32,5200—7000 миль (19 уз.)	32,5700— 7600 миль (19 уз.)	32,5, 10000 миль.	35, 10 000 миль (15 уз.)
Главные двигатели, топливо	2ТЗА	2ТЗА, 2дизель эконом хода	3ТЗА, 4 дизеля эконом хода.	4 ТЗА, 1970, нефть	4ТЗА,
Размеры (м)	155х14.3х5.8	174х15.3х6.5	177х16.4х6.6	180х18.8х5.2	168х16.9х4.1
Броня (мм)	Пояс—до 100, башни — 50	пояс—до 100, башни—до 50, ширина подводной защиты — 1,25 (м)	пояс—до 100, башни—до 50, ширина подводной защиты — 1,25 (м)	пояс — 114, башни — 50, рубка — 102	пояс — 76, башни—12, рубка—38

* Таблица составлена по данным из книг R Ruge. Der Seekrieg. Stuttgart, 1945; Тулейя Т., Вудворд Д. Сумерки морских богов. М.: АСТ, 2000.

Тип крейсера	«Эмден»	«Кенигсберг»	«Лейпциг»	«Ньюкасл», Великобритания	«Омаха», США
Вооружение	8 150-ммор, 3 88-мм ор, 4 20-мм зенит, ор., 4 53-см ТАТА (2х2)	9 150-ммор. (3х3), 8 37-мм авт. В 1934 году — 12 53-смТАТА(4х3). В 1940—6 88-мм зен. ор. В 1942 году на «Кёльне» — катапульты для корабельного самолета. К концу войны — 24 20-мм ЗА	9 150-мм ор. (3х3), 8 88-мм универ.ор. 8 37-мм авт., до 14 20-мм ЗА, 12 53-см ТАТА (4х3)	12152-ммор.(4х3), 8 102-мм спарен. ор., 40-мм и 20-мм ор, 6 53-см ТАТА	12152-мм . (2х2,8х1), 12 76-мм, 20-мм, 6 53-см ТАТА (2х3), 30 мин, 4 сам
Экипаж (чел.)		850	850—890	700	800

Приложение 9. Тактико-технические данные самолетов морской авиации (2-я Мировая война)*

Тип самолета	МБР-2(СССР)	«Каталина-1» (Вел.)	BV-138С-1, (Герм.)	FV-200С-3/U- 4 (Герм.)	Пе-3бис, (СССР)	«Харрикейн- ИС» (Вел.)
Взлет, масса (кг)	3700	Нет	17 650	Нет	8000	Нет
Скорость (км/час)	260	185 (кр.)	285	386 Хна выс. 4150 м)	540	546 (на выс. 6700 м)
Высота полета (м)	7000	Нет	5000	6250	9100	10 900
Дальность полета (км)	1000	Нет	5000	4350	1000	870-1160
Вооружение	3?7 62-мм пул, 500 кг — бомб.	6 7.69-мм пулем. В вар. мог взять до 910 кг бомб.	2 20-мм пушки MG-151/20, 113-мм пулемет MG-131,АО 600 кг бомб.	1 20-мм пушки MG-151/20, 4 13-мм пулемет MG-131 или 3 20-мм пушки	2220-мм пушки, 3?12.7-ммпул, 2?7.62-мм пул.	12 7,69 пулем., или 4 20-мм пушки
Примеч.	Гидросам. — ближ развел., экипаж — до 5 чел.	Гидросам, продолж. полета. — 25 час	Гидросам, экипаж — 5 человек.	Дальн. развел. — бомбард., экипаж — 7 чел.	Дальний истр, экипаж 2 человека	Истребит.

* Таблица составлена по данным из книг *Ричард А. Сондерс Х.* Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне. М: Воениздат, 1963; *Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне.* М: Воениздат, 1983; *Шунков В. Н.* Авиация Люфтваффе. Минск, Харвест. М; АСТ, 2000.

Приложение 10. Отдельные корабли советского флота, упоминаемые в книге*

Тральщики типа «АМ», принято в состав ВМФ 34 единицы (Т-116, до 15.09.1943 — АМ-143 «Аркейд», заложен 8.06.1942 года, вступил в состав флота 08.1943 года Т-120, до 24.11.1943 года — АМ-147 «Ассэйл», заложен 1.11.1942 года, вступил в состав флота 10.1943 года).

Водоизмещение: 914,4 тонны (полное). Максимальная скорость хода — 15 узлов. Дальность плавания (экономическим ходом) — 7050 миль (12,5 узла).

Размеры: 56,1х10,2х3 метра

Вооружение: 1 76,2-мм орудия, 2 40-мм орудия, 6 20-мм орудий, 2 7,62-мм пулемета, 2 бомбомета, 1 миномет, 1 электромагнитный трал, 3 акустических трала.

Экипаж — 95 человек.

Гидрографическое судно «Мгла» (до 18.11.1910 — «Андрей Первозванный», до 1.01.1932 — «Мурман»), построено в 1899 году как портовое судно. 16 июля 1915 года переэквалифицировано в ГС. Вошло в состав СВФ 1.01.1932 года

Водоизмещение — 500 тонн (полное). Максимальная скорость хода — 9 узлов. Дальность плавания (экономическим ходом) — 3170 миль.

Размеры 46,9—3,6 метра

Вооружение — 1 75-мм орудие.

Экипаж — 45 человек.

Плавбаза ПЛ «Умба» (до 1921 года — «Кереть»), бортовой номер 101, вошла в состав СВФ 15.06.1933 года

* Таблица составлена по данным из книг: *Бережной С.С.* Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1917—1927 гг.). *Ш* Воениздат, 1981; *Бережной С.С.* Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1928—1945 гг.). МЛ: Воениздат, 1988.

Водоизмещение — 1350 тонн (полное). Максимальная скорость хода — 10 узлов.

Размеры: 59,6х9,1х3,6 метра. Использовалась как флагманский корабль бригады подводного плавания СФ.

Приложение 11. Отдельные корабли германского флота, упоминаемые в книге*

Авианосцы типа «Граф Цеппелин», заложены 2 единицы («Граф Цеппелин», заложен 28.12.1936 года; «В»).

Водоизмещение: 19 250—28 090 тонн. Максимальная скорость — 35 узлов.

Размеры: 250х31,5х7,2 метра Броня — 80 мм бортовая.

Вооружение: 16 150-мм орудий, 12 105-мм орудий, 22 37-мм орудий, 28 20-мм зенитных автоматов, до 43 самолетов.

Главные двигатели — 4 ТЗА.

Экипаж — 1760 человек.

Линейные крейсера типа «Мольтке», переданы флоту — 2 единицы («Мольтке», заложен 7.12.1908 года, сдан флоту 31.03.1912 года).

Водоизмещение — 25 300 тонн. Максимальная скорость — 28,4 узла

Размеры — 186,5х29,5х8,2 метра Броня — борт 270-мм, башни — 230-мм.

Вооружение: 10 280-мм орудий, 12 150-мм орудий, 12 88-мм орудий, 4 50-см подводных ТАТА.

Экипаж — 1053 человека.

* Список составлен по данным из книг: *F. Ruge.* Der Seekrieg. Stuttgart, 1945; *Туллей Т., Вудворд Д.* Сумерки морских богов. МЛ АСТ, 2000; *Томагивич А.В.* Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914—1915 гг. Л.: Военмориздат, 1939.

Бронепалубные крейсера типа «Газелле», переданы флоту 2 единицы («Газелле», спущен на воду в 1898 году, «Ниобе», спущен на воду в 1899 году).

Водоизмещение — 2600 тонн. Максимальная скорость — 21,6 узла.

Размеры: Ю5х 11,9х 5 метра.

Вооружение — 10 105-мм орудий, 2 50-см подводных ТАТА.

Экипаж 275 / 268 человек.

Легкие крейсера типа «**Берлин**», переданы флоту 3 единицы («Бремен», спущен на воду в 1903 году, «Гамбург», спущен на воду в 1904 году).

Водоизмещение — 3250 тонн. Максимальная скорость — 23,5 узла.

Вооружение — 10 105-мм орудий, 2 50-см подводных ТАТА.

Экипаж — 303 человека.

Легкие крейсера типа «**Штеттин**», переданы флоту 2 единицы («Штеттин», спущен на воду в 1907 году, «Штутгарт», спущен на воду в 1906 году).

Водоизмещение — 3470 тонн. Максимальная скорость — 25,5 узла.

Вооружение: 10 105-мм орудий, 2 50-см подводных ТАТА.

Экипаж — 322 человека.

Броненосцы, разрешенные Версальским мирным договором для ВМС Германии*

Броненосцы типа «**Дойчланд**» («Ганновер», «Шлезия», «Шлезвиг-Голштейн»). Заложены с 1904 по 1906 годы.

Водоизмещение — 14 900 тонн. Дальность плавания (по топливу) — 5900 миль (10 узлов). Максимальная скорость хода — 18,5 узла.

Размеры — 125,9—128х22,2х8,3 метра. Броня — пояс 240 мм, казематы 170 мм, башни 270 мм, рубка 300 мм.

Вооружение: 4 280-мм орудий (2х2), 14 170-мм орудий, 20 88-мм орудий, 6 45-см ТАТА.

Броненосцы типа «**Брауншвейг**» («Эльзас», «Лотринген», «Брауншвейг», «Гессен», «Пруссия»). Заложены с 1902 по 1904 годы.

Водоизмещение — 14 200 тонн. Максимальная скорость хода — **18,25** узла.

Размеры — 127,7х25,6х8,1 метра. Броня: пояс 225 мм, казематы 150 мм, башни 300 мм, рубка 300 мм

Вооружение: 4 280-мм орудий, 14 170-мм орудий, 20 88-мм орудий, 6 45-см ТАТА.

* Список составлен по данным из книг *f. Ruge. Der Seekrieg. Stuttgart, 1945; Тулейя Т., Вудворд А* Сумерки морских богов. М.: АСТ, 2000.

ЛИТЕРАТУРА

ПРОЛОГ

1. *Кузнецов Н.Г.* На флотах боевая тревога. М.: Воениздат, 1971. С. 263.
2. *Шевелева Т.* Использование интервентами Северного морского пути. // Красный архив № 1, М.: 1941. С. 153.
3. *Менделеев Д.И.* К познанию России. СПб., 1906. С. 22.
4. *Сендик ИМ.* Боевые действия флотов в Арктике. М.: Воениздат, 1966. С. 70.
5. *Кольшкин И.А.* В глубинах полярных морей. М.: Воениздат, 1970. С. 260.
6. *Пантелеев Ю.А.* Полвека на флоте. М.: Воениздат, 1974. С. 276.
7. Там же. С. 274.
8. Создание военно-морской базы на необорудованном побережье. // Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ Союза ССР, № 13, М.-Л., 1944. С. 56.
9. *Майстер Ю.* Восточный фронт — война на море. 1941—1945 гг. М.: Эксмо, 2005. С. 218-219.

10. Создание военно-морской базы на необорудованном побережье. // Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ Союза ССР, № 13, М.—Л.; Изд. НКВМФ Союза ССР, 1944. С. 57.

11. *Сендик ИМ.* Боевые действия флотов в Арктике. М.: Воениздат, 1966. С. 40.

12. *Загребельный М.* Служба наблюдения и связи Северного флота: 1937—1945 гг. // Морской сборник, № 7, 2003. С. 80-85.

ГЛАВА 1

1. *Редер Э.* Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха 1935—1943 годы. М.: Центрполиграф, 2004. С. 240.
2. Там же. С. 240.
3. *Андреев В.И.* Борьба на океанских коммуникациях. М.: Воениздат, 1961. С. 108.
4. *Редер Э.* Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935—1943 гг. М.: Центрполиграф, 2004. С. 367.
5. Там же, С. 401.
6. Русский вестник, № 12, 1889. С. 11.
7. *Ушаков И.Ф.* Избранные произведения. Т. 1. Мурманск, 1997. С. 391.
8. *Зайцев В, Храмцов А.* Дозорные северных рубежей. Мурманск, 1979. С. 18.
9. Чекисты Мурмана рассказывают. Мурманск, 1991. С. 32.
10. *Млечин А.* Председатели КГБ. Рассекреченные судьбы. М.: Центрполиграф, 1999. С. 196.
11. *Радзинский Э.* Сталин. М.: Вагриус, 1997. С. 475.

12. Руге Ф. Война на море. 1939—1945. СПб.-М.: Полигон—АСТ, 2000. С. 82.

13. В студеных глубинах. М., 1980. С. 37.

14. Типпельскирх К. История Второй мировой войны. М.: Иностранная литература, 1956. С. 49.

15. Широкопад А. Трагедия Катюши и тайна бункера Гитлера // Независимое военное обозрение, № 3, М, 2008. С. 8.

16. Севастьянов Г.Н. Подготовка войны на Тихом океане. М.: Изд. Академии наук СССР, 1962. С. 203.

17. Военно-исторический журнал, № 2. 1959. С. 65.

18. Риббентроп И. Тайная дипломатия Третьего рейха. Смоленск: Русич, 1999. С. 239.

19. Василевский А. Дело всей жизни. М.: Политическая литература, 1978. С. 100.

20. Редер Э. Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935—1943 гг. М.: Центрполиграф, 2004. С. 401.

21. Шунков В. Авиация Люфтваффе. Минск: Харвест, 2000. С. 30.

22. Там же. С. 352.

23. Григорьев А. Альбатросы. М.: Машиностроение, 1989. С. 220.

24. Редер Э. Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935—1943 гг. М.: Центрполиграф, 2004. С. 252.

25. Там же. С. 255.

26. Дениц К. Десять дней и двадцать дней. Воспоминания Главнокомандующего ВМС Германии. М.: Центрполиграф, 2004. С. 36.

27. Морисон С.Э. Американский ВМС во Второй мировой войне. М.—СПб.: АСТ—Terra Fantastica, 2003. С. 370.

28. Исаков И.С. Еремеев А.М. Транспортная деятельность подводных лодок. М.: Изд. МО Союза ССР, 1959. С. 57.

29. Там же. С. 75.

30. Приложении № 1. // Как ковался германский меч. Промышленный потенциал Третьего рейха М.: Яуза—Эксмо, 2006. С. 211.

ГЛАВА 2

1. Самойлович Р. На дирижабле в Арктику. // Хочу все знать, № № 17-18, 1931. С. 423.

2. Самойлович Р. На дирижабле в Арктику. // Хочу все знать, № 19—20, 1931. С. 474.

3. Тарасов А. Итоги экспедиции дирижабля LZ-127 в Арктику. // На суше и на море, № 25, 1931. С. 14.

4. United States Naval Institute Proceedings, № 5, 1951. С. 477—489.

5. Севастьянов Г.Н. Подготовка войны на Тихом океане. М.: Изд. Академии наук СССР, 1962. С. 224.

6. Сендик ИМ. Боевые действия флотов в Арктике. М.: Воениздат, 1966. С. 66.

7. Реданский В.Г. Во льдах и подо льдами. Тайные операции подводных флотов. М.: Вече, 2004. С. 200.

8. Исаков И.С. Еремеев А.М. Транспортная деятельность подводных лодок. М.: Издательство МО Союза ССР, 1959. С. 75 и 54.

9. Там же. С. 19.

10. Франк В. Морские волки. М.: Центрполиграф, 2003. С. 211.

11. Буш Г. Подводный флот Третьего Рейха. М.: Центрполиграф, М.: 2004. С. 124.

12. *Исаков И.С., Шергин АМ.* Транспортная деятельность подводных лодок М.: Издательство МО Союза ССР, 1959. С, 76,
13. Там же. С. 52.
14. *Черепков А.* Контрразведка Смерш Северного флота. // Морской сборник, № 6, 2003. С. 80, Боевая летопись Военно-Морского Флота 1944 г. М., 2006. С. 46.
15. *Кранц Г.-У.* Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде. СПб.: Вектор, 2006. С. 76.
16. *Аениц К.* Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии. 1935—1945 гг. М.: Центрполиграф, 2004. С. 463.
17. *Аррибергер В.* Кто создал Фау-2? Воспоминания руководителя работ по созданию ракеты Фау-2. Ростов-на-Дону: Изд. Ростовского университета, 1992. С. 63.
18. *Арикайнен АМ.* Судходство во льдах Арктики. М.: Транспорт, 1990. С. 14.
19. *Руге Ф.* Война на море 1939—1945. СПб.—М; Полигон—АСТ, 2000. С. 266.
20. Создание военно-морской базы на необорудованном побережье. // Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ Союза ССР, № 13, М.—Л.: Изд. НКВМФ Союза ССР, 1944. С. 13.
21. Там же. С. 48.
22. *Агниц К.* Десять лет и двадцать дней. М.: Центрполиграф, 2004. С. 142.
23. *Чуев С.* Диверсионные службы третьего Рейха против СССР. // Командос. Диверсанты Третьего рейха М.: Эксмо—Яуза, 2004. С. 396,
24. *Гладков Т.* Тайны спецслужб Третьего рейха М.: Эксмо—Яуза, 2004. С. 251.

25. *Черепков А.* Контрразведка Смерш Северного флота // Морской сборник, № 6, 2003. С. 80.
26. *Чуев С.* Диверсионные службы Третьего рейха против СССР // Командос. Диверсанты Третьего рейха М.: Эксмо—Яуза, 2004. С. 277.
27. *Млечин А.* Председатели КГБ. Рассекреченные судьбы. М.: Центрполиграф, 1999. С. 201.
28. *Чуев С.* Диверсионные службы Третьего рейха против СССР. // Командос. Диверсанты Третьего рейха. М.: Эксмо—Яуза, 2004. С. 396.
29. *Гладков Т.* Тайны спецслужб Третьего рейха М.: Эксмо—Яуза, 2004. С. 277.
30. *Сендик ИМ.* Боевые действия флотов в Арктике. М.: Воениздат, 1966. С104.
31. Там же. С. 122.
32. *Щедролосев В.В.* Карская военно-морская база // Тайфун, №5, 2001. С. 20.
33. Тайны подводной войны, № 18, Львов, 2004. С. 5.
34. Там же. С. 6.
35. Там же. С. 9.
36. *Черепков А.* Контрразведка Смерш Северного флота // Морской сборник, № 6, 2003. С. 80.
37. *Потемкин А.* У северной границы. Мурманск, 1965. С105.
38. Там же. С. 111.

ГЛАВА 3

1. *Кривенко А.В.* Тайна затонувшей подлодки. // На страже Заполярья, 28.01.1990. С. 7.
2. *Кривенко А.В.* Тайна затонувшей подлодки. // На страже Заполярья, 4.03.1990. С. 7.

3. *Головко А.Г.* Вместе с флотом. М.: Воениздат, 1979. С П .
4. Там же. С. 10.
5. *Платонов В.И.* Записки адмирала. М., 1991. С. 119.
6. *Петрова П.В.* Гибель Д-1. // Тайфун, № 12 (31), 2000.
7. *Сорокажердъев В.* Тайна полигона № 6. // Север, № 11—12, 1996. С. 146.
8. *Всинер Б.А.* Северный флот в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1964. С 174.
9. *Крибенко А.В.* Тайна затонувшей подлодки. // На страже Заполярья, 4.03.1990. С. 7.
10. *Петрова П.В.* Гибель Д-1. // Тайфун, № 12 (31), 2000.
- И. Там же.
12. Там же.
13. *Августинович М.П.* Первая крейсерская. // Подводной войны рядовые. Мурманск, 1979. С. 33.
14. Штаб Северного флота. СПб., 1999. С. 57
15. *Платонов В.И.* Записки адмирала. М.: 1991. С. 119
16. *Сорокажердъев В.* Тайна полигона. // Север, № 11—12, Петрозаводск, 1996. С. 145.
17. Спасатели Военно-морского флота. М.: 1996. С. 69.
18. *Зонин С.А.* Адмирал ЛМГаллер. М, 1991. С. 321.
19. ЦГАВМФ, ф.р-307, оп. 1, д. 144 л. 5-12.
20. *Михайловский Н.* Девять баллов. Мурманск, 1962. С. 60.
21. Северный флот России. Мурманск, 1996. С. 83.
22. *Амитриев В.И.* Советское подводное кораблестроение. М, 1990. С. 44.
23. Там же. С. 40.
24. *Головко А.Г.* Вместе с флотом. М.: Воениздат, 1979. С. 13.
25. *Реданский В.* Всплыть в полынье. Мурманск, 1977. С. 114.
26. *Майский ИМ.* Воспоминания советского дипломата. М.: Международные отношения, 1987. С. 476.
27. *Басов А.В.* Флот в Великой Отечественной войне. 1941—1945 гг. М.: Наука, 1980. С. 13.
28. *Майский И.М.* Воспоминания советского дипломата. М.: Международные отношения, 1987. С. 475.
29. *Сорокажердъев В.* Тайна полигона № 6 // Север № 11—12, 1996, С. 145.

СОДЕРЖАНИЕ

К ЧИТАТЕЛЯМ	3
ВВЕДЕНИЕ.....	9
ПРОЛОГ. СМЕРТЬ СРЕДИ АЙСБЕРГОВ	14
ГЛАВА 1. СОВЕТСКАЯ АРКТИКА В ОКУЛЯРАХ БИНОКЛЕЙ ГЕРМАНСКИХ «ЗВЕРОБОЕВ»	46
ГЛАВА 2. СЛЕДЫ «ПРИЗРАКОВ» СО СВАСТИКОЙ ДАЖЕ У ТАЙМЫРА.....	123
ГЛАВА 3. ИСЧЕЗНУВШИЙ «ДЕКАБРИСТ»?.....	274
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	334
ЛИТЕРАТУРА.....	374

Научно-популярное издание

Ковалев Сергей Алексеевич

СВАСТИКА НАД ТАЙМЫРОМ. НЕМЕЦКИЕ БАЗЫ В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

Генеральный директор *Л. Л. Палько*
Ответственный за выпуск *В.П. Еленский*
Главный редактор *С.Н. Дмитриев*
Редактор *Н.М. Смирнов*
Корректор *СВ. Цыганова*
Верстка *И.М. Сорокина*
Художественное оформление *Е.А. Бессонова*

ООО «Издательство «Вече 2000»
ЗАО «Издательство «Вече»
ООО «Издательский дом «Вече»
129348, Москва, ул. Красной Сосны, 24.

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.60.953.Д.000129.01.08 от 16.01.2008 г.

E-mail: veche@veche.ru
<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 03.06.2008. Формат 84x108 1/32
Гарнитура «Лазурский». Печать офсетная. Бумага газетная.
Печ. л. 12. Тираж 3000 экз. Заказ № 2466.

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ВЕЧЕ»
ООО «ВЕСТЬ» является основным поставщиком
книжной продукции издательства «ВЕЧЕ»
129348, г. Москва, ул. Красной Сосны, 24.
Тел.: (495) 188-88-02, (495) 188-16-50, (495) 188-40-74.
Тел./факс (495) 188-89-59, (495) 188-00-73
Интернет www.veche.ru
Электронная почта (E-mail): veche@veche.ru

По вопросу размещения рекламы в книгах
обращаться в рекламный отдел издательства «ВЕЧЕ».
Тел.: (495) 188-66-03.
E-mail: reldama@veche.ru

ВНИМАНИЮ ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ!
Книги издательства «ВЕЧЕ» вы можете приобрести также
в наших филиалах и у официальных дилеров по адресам:

В Москве:
Компания «Лабиринт»
115419, г. Москва,
2-й Рошинский проезд, д. 8, стр. 4.
Тел: (495) 780-00-98, 231-46-79
www.labyrinth-shop.ru
В Санкт-Петербурге:
ЗАО «Диамант» СПб.
г. Санкт-Петербург,
пр. Обуховской Обороны, д. 105.
Книжная ярмарка в ДК им. Крупской.
Тел.- (812) 567-07-26 (доб. 25)

В Нижнем Новгороде:
ООО «Вече-НН»
603141, г. Нижний Новгород,
ул. Геологов, д. 1.
Тел; (831 2) 63-97-78
E-mail: vechen@mail.ru
В Новосибирске:
ООО «Топ-Книга»
630117, г.Новосибирск,
ул. Арбузова, 1/1
Тел.: (383) 336-10-32, (383) 336-10-33
www.top-kniga.ru

В Киеве:
ООО «Издательство «Арий»
г. Киев, пр. 50-летия Октября, д. 26, а/я 84.
Тел; (380 44) 537-29-20, (380 44) 407-22-75.
E-mail: ariy@optima.com.ua

Всегда в ассортименте новинки издательства «ВЕЧЕ»
в московских книжных магазинах:
ТД «Библио-Глобус», ТД «Москва», ТД «Молодая гвардия»,



Морская летопись

Прошло более шестидесяти лет с тех пор, как отгремели на Кольской земле бои Великой Отечественной. Однако арктические моря, заполярная тундра и скалы продолжают хранить свои тайны. Самая невероятная из них – это деятельность германской военно-промышленной машины на Советском Севере. Суда и подводные лодки кригсмарине не только охотились за конвоями союзников в Баренцевом море. На них лежала еще одна сверхсекретная миссия – обеспечение Германии стратегическими материалами. И как ни трудно в это поверить, вокруг Норильска до сих пор разбросаны следы рудных разработок, тайных баз и складов гитлеровской Германии... Книга построена на архивных материалах и собственных исследованиях автора – известного военного журналиста и историка.

ISBN 978-5-9533-3305-4

