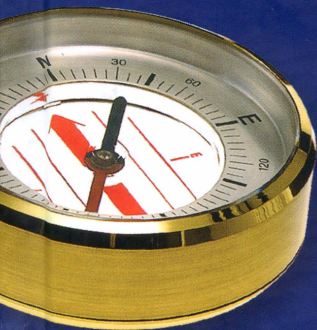


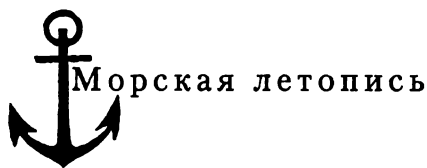
Морская летопись

ЗАГАДКИ

ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА



Сергей Ковалев



Сергей Ковалев

ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Москва
«Вече»
2009

ББК 26.89(00)
К56



Ковалёв С.А.

К56 Загадки Шестого континента / С.А. Ковалёв. — М.: Вече, 2009. — 320 с. : ил. — (Морская летопись).

ISBN 978-5-9533-4017-5

Южный полюс таит много загадок. На одной из древних карт он изображен как огромный материк, лишенный льда. Кто знает, возможно, тысячелетия назад он был цветущей обитаемой землей! Весь двадцатый век человечество безуспешно пытается овладеть тайнами Антарктиды. Не только мирные научные экспедиции отправлялись к ее берегам. Известно, что руководство фашистской Германии посылало свои корабли к Антарктиде, рассчитывая создать там удобные базы для подводных лодок и первые поселения для будущего освоения и колонизации континента. Но, пожалуй, самая странная экспедиция была организована в 1947 году, когда правительство США снарядило к Шестому континенту под командованием знаменитого адмирала Ричарда Бэрда целую военную флотилию, оснащенную самым современным оружием, боевыми самолетами и вертолетами. По некоторым свидетельствам, произошедшее сражение с неожиданно появившимися над кораблями неопознанными летающими объектами заставило американцев, с потерями, покинуть воды Антарктики.

Об этих и других загадках Шестого континента рассказывает книга С. Ковалёва.

ББК 26.89(00)

ISBN 978-5-9533-4017-5

© Ковалёв С.А., 2009

© ООО «Издательский дом «Вече», 2009

У ЛЕДЯНОГО ПОРОГА

Бородатый нацистский подводник внимательно рассматривал через цейссовскую оптику спокойные воды моря Уэдделла. Перед ним простирался фантастический мир белых пирамид и гребней Земли Грезма. Новый поворот окуляра — и капитан-лейтенант замер.

При низком солнце ближние ледники поражали интенсивностью новых красок, совершенно неожиданных в белом мире: они то загорались золотом, то густели синевой, то алели с померанцевой нежностью, то струились мрачной чернью. В причудливом ледяном городе было тихо. Только над верхними краями белых исполинов, беспощадно исхлестанных студеными антарктическими ветрами, безмолвно вились снежные флаги.

Глаза моряка с трудом оторвались от пейзажа, достойного кисти Рокуэлла Кента, и, вернувшись на левый борт, остановились в области клубящихся серых облаков. Здесь, за перегибом ледяного барьера, среди мрачных нунатаков* и льда, скрывался настоящий оазис, где германскую субмарину ждали с нетерпением. Но кто ждал среди ледяного безмолвия?

Неизвестно, почему в открытой печати никогда не изучалась реальность проекта фашистского рейха по созданию единого

* Нунатаки — одиночная скала или горная вершина над поверхностью льда.



пути к источникам сырья в Азии, Африке и Латинской Америки, проложенного... на просторах Тихого и Северного Ледовитого океанов. Лишь в отдельных изданиях 1970—1980-х годов можно было встретить утверждение, что фашистские военные моряки использовали пролив Дрейка или Магелланов пролив для переходов на Тихий океан, в Антарктиду, Аргентину, Бразилию, Патагонию, Огненную Землю и Перу для создания здесь морских баз снабжения. Да, изредка можно было найти упоминания о некоем южном маршруте, специально созданном для переходов немецких рейдеров и блокадопрорывателей. Но все эти факты, подчеркиваю, рассматривались лишь как отдельные, совершенно не связанные между собой события.

А ведь бывший командир подлодки U-953 Герберт Вернер в своих послевоенных воспоминаниях прямо сказал, что хорошо знал этот путь, именуемый маршрутом Рио-де-ла-Плата, которым после 27 апреля 1945 года он хотел увести свою субмарину в одну из стран Южной Америки либо — к берегам так называемой Новой Швабии.

Но если существовал такой океанский путь и германские моряки знали о нем, то почему они так долго не обращали внимания на Антарктиду? Ответ напрашивается сам собой. Антарктида — это необыкновенный материк, а вернее — страна вечных льдов, морозов и пурги, по большей части гористая.

Площадь Антарктики более 14 миллионов квадратных километров. По своим размерам Шестой континент превосходит Европу. Практически весь он покрыт мощными массивами льда.

Все другие ледники, существующие на Земле (в том числе и гигантский ледяной щит Гренландии), выглядят карликами по сравнению с антарктическими даже сегодня, когда началось глобальное потепление.

Ото льда здесь свободны лишь гребни и вершины высоких горных хребтов, имеющих большую крутизну (снег здесь постоянно сдувается сильнейшими ветрами).



Природа-мать поставила на пути исследователей полярных областей южного полушария, накоротко соединяющих Атлантику, Тихий и Индийский океаны, три серьезных препятствия.

Во-первых, бескрайние пространства трех океанов, омывающих берега Антарктиды. На пути мореходов в 40-х широтах находится пояс постоянных очень сильных ветров. Штормы здесь — обычное явление, а штормовые волны часто выше пятиэтажного дома.

Во-вторых, за океанским простором находится естественный защитный антарктический пояс, часто состоящий из 70-метровых и выше плавучих морских льдов и айсбергов, окружающих материк. Ледяные исполины надежно сторожат подступы к Шестому континенту.

И в-третьих, от ледяного берегового барьера к Южному полюсу и центральным районам материка протянулась «страна пурги» — безжизненная снежная пустыня, неприметно переходящая в столь же безжизненные высокогорные плато. Здесь царят самые низкие температуры на земном шаре. И причиной тому не только географическое околополюсное положение Антарктиды и большие высоты ледниковой поверхности, но и колоссальное обледенение. Только отдельные участки материка, находящиеся близ восточного побережья, свободны от ледового панциря.

В течение более 30 лет XX века Германия неприметно исследовала южный ледяной континент. И иначе как кошачьим шагом эти исследования назвать сложно. В результате неприметных шагов к 1943 году, по меньшей мере две сотни немецких военных моряков (командиры и штурманы рейдеров, блокадопрорывателей и почти сотни подводных лодок) знали о существовании морских опорных пунктов на маршруте «Рио-де-ла-Плата». А Земля Королевы Мод, Берег Принцессы Астрид, горный район массива Вольтат и Земля Вильгельма II хранят большое количество мемориальных топонимов (наименований,



данных в память об исследователях континента), данных тому или иному району участниками германских антарктических экспедиций.

В настоящей книге не преследуется цель подробно рассказать обо всех исследованиях Антарктики. Для этого потребуется не один том исследований. Мы расскажем лишь о районах Антарктиды, непосредственно связанных с присутствием в том или ином виде здесь фашистской Германии. Споры вокруг этого с каждым новым десятилетием только разгораются. Максимально подробно будет рассмотрен вопрос о первичном освоении Антарктиды. Будут представлены районы, которые соседствовали с базами № 211, «Новая Швабия» и «Хорст Вессель» или маршрутом «Рио-де-ла-Плата».

Часть первая

К БЕРЕГАМ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Первые тайны Антарктики

Название «Антарктика» можно перевести с греческого как «область, расположенная против Арктики» или «лежащая против севера». Первоначально Антарктидой называли один из берегов южнополярного материка — Землю Эндерби («Антарктида» в переводе с греческого — «принадлежащая, относящаяся к Антарктике»). Позднее это название было перенесено на весь материк. Границу Антарктики обычно проводят по одной из параллелей градусной сетки Земли: 50, 55, 60-й или по Южному полярному кругу (66.5 градусов южной широты). Единой, принятой всеми границы Антарктики до сих пор нет.

Легенды о существовании огромного южного материка родились в незапамятные времена. Ходили слухи, что это густонаселенный, сказочно богатый край. Не удивительно, что с развитием мореплавания, в пору великих открытий, Антарктиду искало немало предприимчивых мореплавателей. В те годы были открыты Австралия, Новая Зеландия, множество



архипелагов и островов. И только ледяной континент остается материком, история которого спорна.

Идея о существовании удивительного континента была высказана еще древними географами. При этом они весьма подробно указывали его границы, но... без ледового покрова.

Есть мнение, что самым первым его изображением на карте стал рисунок Птоломея, который показал обширный южный материк, занимавший все внетропические широты южного полушария.

Еще один источник, подтверждавший, что когда-то над антарктическими пустынями практически до самого Южного полюса не было ледяного покрова, нашли в Стамбуле. После детального изучения этот рисунок был назван картой известного адмирала военного флота Османской империи Пири Рейса (он жил в начале XVI века). Ему вторили известные древние картографы Иоганн Шерер и Оронтеус Финиус, которые в 1515 и в 1531 годах, не только изобразили Антарктиду, но и предположили, что здесь есть свободные ото льда берега, горы и реки. К этим источникам очень доверительно относился Герард Кремер, известный всему миру под именем Меркатор. Позднее эти источники подтвердил еще один известный картограф — действительный член Французской академии наук Филипп Буаше. В 1737 году он опубликовал свою карту Антарктиды и дал точное изображение материка в то время, когда Антарктика была совершенно свободна ото льда. Здесь была представлена подледная топография всего континента, о которой человечество не имело полного представления вплоть до 1958 года.

Основываясь на утраченных ныне источниках, Филипп Буаше изобразил в середине самого южного материка водное пространство, разделяющее его на два субматерика, лежащих к западу и востоку от линии, где теперь показаны Трансантарктические горы. Со временем появился весьма любопытный термин — «Антарктанда».



Интересное подтверждение факта, что когда-то Антарктида имела иную конфигурацию территории свободной ото льда, удалось найти в книге «Земля Королевы Мод», опубликованной в 1974 году известным советским антарктическим исследователем, пять раз зимовавшим в здешних пустынях, Владимира Бардина. Во время зимовки 1961 года в оазисе Ширмахера он нашел мумифицированный труп тюленя. По данным радиоуглеродного анализа кусочков его шкуры и костей удалось установить, что найденный тюлень жил здесь приблизительно 2 200 лет назад. Как это водное ластиное животное попало в оазис, находящийся в 10 километрах от моря, сложно сказать. Быть может, оазис Ширмахера когда-то был берегом открытого моря?

Не менее интересной стала находка, сделанная в 1970 году американскими исследователями. Ее не случайно назвали великой находкой ископаемых всех времен. В тот день в 750 километрах от Южного полюса, около горы Сириус (Трансантарктические горы), геологи из Института полярных исследователей США обнаружили скелеты и отпечатки позвоночных, живших около 200 миллионов лет назад. Это были останки древних рептилий — цинодонтов и листрозавров. Ранее листрозавра находили только в Южной Африке, Западном Китае или Индостане. И вот нашли в Антарктиде. Это стало еще одним свидетельством существования единого материка, а затем — его раскола на несколько континентов.

Возможно, первой экспедицией, участники которой могли бы увидеть Антарктику, был поход португальской эскадры под командованием адмирала Фернанда де Норонья. Есть мнение, что его корабли подходили к антарктическому острову Южная Георгия. Хотя это могли быть Фолклендские острова или даже Огненная Земля. Так рассказал об увиденном в апреле 1502 года ее участник знаменитый флорентийский астроном Америго Веспуччи: «Мы оказались в таких высоких широтах, что



Южный полюс находился на 52 градусе над горизонтом... и мы прошли уже 500 лье на юго-восток от бухты Канеа. 7 апреля ночь продолжалась 15 часов... мы увидели новую землю, вдоль которой мы шли 20 лье, и обнаружили, что ее берега скалисты. Мы не нашли там гавани и людей, как я полагаю, из-за холода, который был так силен, что никто из флотилии не мог бороться с ним или переносить его... корабли едва различали друг друга из-за большого волнения и дымки... мы должны были покинуть землю и взяли курс на Португалию».

Изначально Антарктидой, как плацдармом для ведения войн, никто не интересовался. Если бы кто-то об этом подумал, то его признали бы сумасшедшим. Хотя бывали и в приантарктических морях кровопролитные схватки. Особенно, когда в Тихий океан была направлена английская эскадра Фрэнсиса Дрейка. Конечно, тогда этот знаменитый английский исследователь и пират и не думал искать или обследовать Антарктиду: он шел на разбой. Но морская жизнь всегда полна случайностей и неожиданностей. Один из офицеров эскадры Флетчер, писал:

В седьмой день (сентября) сильный шторм помешал нам войти в Южное море... в одном градусе к югу от Магелланова пролива. Из залива, названного нами заливом Разлуки Друзей, нас отогнало на юг от пролива до 57-й с третью параллели, на каковой широте мы и стали на якорь среди островов. За крайним по направлению к Южному полюсу мысом не видно ни материка, ни острова; там Атлантический океан и Южное море встречаются на громадном и свободном пространстве.

Так был открыт ранее безымянный пролив между островом Огненная Земля и Южными Шетландскими островами. Вскоре этот пролив был назван именем Дрейка. О жестокости и бесчинствах капитана «Пеликана» (в походе названном «Зо-



лотой Ланью») во время крейсерства у Магелланова пролива и на подходах к приантарктическому проливу до нас дошла весьма скудная информация. Известно лишь, что в устье реки Ла-Плата он захватил португальское судно и из всего экипажа в живых оставил лишь лоцмана Г. да Силву, при помощи которого позже успешно прошел Магеллановым проливом. Но прежде сильнейший шторм раскидал и потопил четыре судна из пяти. Вдоль южно-американского побережья Дрейк спустился почти до 60-й широты, разоряя при этом встречавшиеся ему аргентинские селения. Затем он поднялся вдоль тихоокеанского побережья Чили и Перу, сжигая и разрушая все попадавшиеся встреченные ему поселения.

Вернувшись на Британские острова в 1580 году, Дрейк рассказал, что легендарного южного материка не существует, а потому нет необходимости его захватывать. При этом он как-то даже не задумался, откуда в открытом им проливе берутся ледяные горы — айсберги. Позже, в конце XVIII века, примерно такие же детали в познание ледяного континента южного полушария внес знаменитый английский мореплаватель Джеймс Кук. В конце 1773 года он отправился в океан из Новой Зеландии и приложил огромные усилия, чтобы найти южный материк. В том плавании Кук открыл острова Южная Георгия и Землю Сандвича (Южные Сандвичевы острова), но южного материка не нашел. «Я обошел, — говорит он, — океан южного полушария в высоких широтах и отверг возможность существования материка, который если и может быть обнаружен, то лишь близ полюса, в местах, недоступных для плавания». Тем самым знаменитый английский мореплаватель вольно или невольно положил конец дальнейшим поискам южного материка, который на протяжении двух столетий служил приманкой для крупных морских держав и был излюбленной темой для рассуждений географов всех времен. Он прямо заявил, что «за четырехлетнее



плавание в южных водах так и не смог отыскать здесь южный материк. Значит, Антарктиды либо вовсе не существует, либо достичь ее невозможно». После такого заявления иностранные державы перестали посылать экспедиции в южные моря. Таким образом, англичане одержали здесь первую тактическую победу. Лишь в России не отказались от направления сюда своих судов. Русские моряки доказали, что Кук ошибся. Это открытие, как одна из славных страниц в истории русской географической науки, состоялось 16 января 1820 года. В этот день к берегам будущей Земли принцессы Марты (получила это имя только в 1930 году) пришли русские шлюпы: «Восток» — под командованием капитана 2-го ранга Фаддея Беллинсгаузена и «Мирный» — под командованием лейтенанта Михаила Лазарева. Организация этой экспедиции была вызвана экономическими и политическими причинами. К концу XVIII века практически завершилось присоединение к России огромных территорий Сибири, Дальнего Востока и прилегающих к ним земель на Тихом и Северном Ледовитом океанах. Благодаря этому наше государство получило свободный восточный выход в Мировой океан. Однако экономическое развитие новых российских владений тормозилось их отдаленностью, большими трудностями и дороговизной сухопутных сношений с центральными губерниями России. К тому же тогда еще российской Аляске и дальневосточным районам нашей страны постоянно угрожали американские и английские эскадры. Российским кораблям на их пути к Аляске, Алеутским островам и на Дальний Восток приходилось идти в неизведанных водах, огибая с юга Африку. Порой удавалось пройти в Тихий океан через Магелланов пролив или через пролив Дрейка, но это было большой редкостью. Вот почему специальная экспедиция к южной оконечности Южной Америки была насущна нужна России.

Вот выдержки из инструкции командиру 1-й дивизии капитану 2-го ранга Ф. Беллинсгаузену:



Коль скоро наступит удобное время в сем году, отправиться для обозрения острова Георгия... а оттуда— к земле Сандвичевой. Обошед ее с восточной стороны, пустится к югу и, продолжая свои изыскания до отдаленнейшей широты, какой только он может достигнуть, употребит все возможное старание и величайшее усердие для достижения сколь можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставит сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях.

Ежели под первыми меридианами, под коими он спустится к югу, усилия его останутся бесплодными, то он должен возобновить свои покушения под другими, не упуская ни на минуту главную и важную цель, для коей он отправлен будет, повторяя сии покушения ежечасно, как для открытия земель, так и для приближения к южному полюсу.

Но матерые неподвижные льды все же не позволили русским морякам вплотную подойти к берегу. Желанная цель была рядом, всего в нескольких милях, и не покрывай ее ледники, эта земля сама открылась бы российским морякам. Но погребенная подо льдами суша так и осталась незамеченной среди хаоса ледовых нагромождений.

Русские моряки добросовестно отметили все признаки, свидетельствовавшие о близости ледяного материка; как потом выяснилось, они составили точнейшее описание окраины Антарктиды, но ничего более утверждать не могли. Возможно, уверенность, с которой капитан Кук заявил об отсутствии южной земли, сказалась на некоторых сомнениях российских мореплавателей. А может быть причина тому — события, которые заставили задуматься даже самых «просоленных» русских моряков. Первый такой случай (способный заставить иных, но не русских моряков посчитать, что некая сила мешает достичь желанной земли) произошел 14 января 1820 года. В тот день после описания острова Петра I, русские корабли про-



должили свой путь на восток. Неожиданно марсовый матрос на шлюпе «Мирный» увидел прямо по курсу льдину, которая всплыла в непосредственной близости от форштевня корабля. Самым удивительным здесь было то, что поблизости не было не одного айсберга, а морская поверхность была гладкой, как зеркало. Согласно записи в шканечном журнале шлюпа «Восток», лишь огромная выдержка и хладнокровие лейтенанта Лазарева и опытность его матросов спасли российский шлюп от неминуемой гибели. По странному стечению обстоятельств, именно с «Мирным» произошло и новое происшествие, о котором морская легенда гласит следующим образом.

При плавании в Южном Ледовитом океане во время очередного сильнейшего снежного шторма от бешеных ударов волн корпус «Мирного» дал течь. Экипаж уже не успевал откачивать забортную воду. Как только шторм чуть-чуть поутих, командир русского отряда принял нелегкое решение: экипаж «Мирного» пересадить на борт флагманского шлюпа, а корабль бросить на волю волн. Внезапно, к удивлению моряков аварийного корабля, постепенно перешедшему в мистический ужас, справа и слева от «Мирного» выросли два столба бледного бело-синего цвета. Затем подобные столбы заняли треть горизонта и как бы разделили оба русских корабля. Этот свет был так обширен, что от непрозрачных предметов падала тень, подобная той, которая образуется на земле, когда солнце внезапно закрывают облака. Очевидцы рассказывали, что матросы на «Мирном» и «Востоке» в этот момент вскричали: «Горит небо уже недалече!» И тут командиру «Мирного» лейтенанту Лазареву сообщили, что течь сама по себе прекратилась. Он тут же доложил по телеграфу на «Восток», что покидать корабль нет необходимости. И, оба шлюпа продолжили плавание. Что это? Правда, или простой вымысел? Сегодня установить истину трудно: в воспоминаниях Ф. Беллинсгаузена, названных «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавании



вокруг света в 1819, 1820 и 1821 годах», о таком событии, но только произошедшем 3 марта 1820 года, упоминается весьма скудно. Но ведь «дыма без огня не бывает». Как бы там ни было, русские моряки героически прошли в антарктические воды и отметили здесь все признаки ледового мыса, которые позже были полностью подтверждены открытием южного материка, который, правда, был найден не сразу.

Повторно русская экспедиция вплотную подошла к антарктическим берегам 21 января 1820 года, а в третий раз — 5 февраля. Близость берега ясно осознавали все русские моряки: над кораблями вилось множество полярных птиц и снежных петрелей (буревестников). Но за ледяными полями по всему горизонту виднелись поля мелкого льда. А еще дальше — самый настоящий ледовый материк с обломанными почти перпендикулярно краями. 16 января 1821 года, после второго пересечения границы Южного полярного круга, русские моряки пошли к Южным Шетландским островам (двумя годами ранее открытым англичанином Уильямом Смитом), где открыли сразу несколько островов, названных в честь памятных сражений Отечественной войны 1812 года: Бородино, Малый Ярославец, Смоленск, Березина, Полоцк. Ведь основная задача экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева состояла не только в исследовании антарктических вод, но еще и в «открытии земель для приближения к Южному полюсу». Наконец-то у антарктических пустынь появились законные первооткрыватели!

Эти районы весьма интересовали Россию. Еще не были открыты Суэцкий и Панамский каналы. Русские суда шли к Аляске, огибая с юга Африку и Австралию. В то же время южные части Атлантического, Индийского и Тихого океанов были мало изучены, а в более высоких широтах были просто неизвестны.

Возвращаясь из антарктических вод, русские моряки посетили остров Маккуори, который находится между Новой



Зеландией и Антарктикой. И был в том у них свой интерес. Впервые об острове Маккуори Ф. Беллинсгаузен услышал уже во время антарктического плавания, когда находился в австралийском порту Порт-Жаксон (ныне Сидней). Капитан порта Пайпер в беседе сообщил, что десятью годами раньше на острове Маккуори австралийский зверобой Фред Хассельборо видел останки разбитого судна очень древней постройки, но из-за непогоды не смог его внимательно осмотреть. Русские моряки высадились на этом острове, находящемся в южной части Тасмановой котловины, чтобы запастись пресной водой, мясом морских слонов и, как лекарством от цинги, кергеленской капустой. Здесь они встретили большую группу австралийских промышленников, которые с неохотой показали, где лежат обломки древнего корабля. Но — близко не подошли. Не тронутые морским червем останки судна, сильно занесенные песком, отдаленно напоминали древний финикийский корабль или драккар (иногда его называли кнорре) викингов. Может, это один из кораблей, который по приказу фараона Нехо в VI веке до н.э. обогнул Африку, и пошел на поиски Древнего Китая? А может, действительно драккар, на котором воины Лейфа Эрикссона отыскиали воспетую в сагах страну Хеллюланд («Страну плоских камней»)?

Корабль был для викингов смыслом жизни и могущества. Они о нем всегда заботились и никогда не отдавали его врагам. Свои корабли викинги строили в расчете на плаванья под парусом в суровых условиях океана. Это позволило им совершать выдающиеся походы в открытое море в те времена, когда даже более развитые народы (такие как китайцы и арабы) совершали почти исключительно прибрежные плаванья. Викинги могли выходить в открытое море и пересекать арктические просторы в любую погоду. Используя хитроумные навигационные приемы, основанные на наблюдении, составлении общих морских



карт (лоций), которые наносились на деревянные дощечки, и приблизительном расчете высоты солнца, они бороздили моря Земного шара, которые в некоторых сагах называли «нивой викингов».

Неужели морские странники всегда «плывшие дорогой парусов», практически добрались до австралийских берегов? Конечно, это крайне смелая гипотеза, но она имеет право на жизнь. Ведь русские моряки нашли остов столь необычного судна! И пока никто этот факт не опроверг. Скорее всего безымянные мореходы навсегда остались лежать на дне, близ мрачного берега. И если данное предположение верно, то именно финикийцы или викинги и начали неизвестную войну за Антарктиду. Но, похоже, проиграли этот бой. Океан навсегда сохранил тайну их гибели. Почти столетие антарктические воды числились мирными и почти не знали кровопролитных боев.

Конечно, во время европейских войн здесь были отдельные стычки, захваты торговых судов английскими или германскими крейсерами. Их лишь с большим трудом можно отнести к неизвестной войне за Антарктику. Но были и сознательные попытки завоевать антарктические берега.

Сообщение вышеупомянутого капитана Уильяма Смита об обнаружении островов Новая Южная Шотландия серьезно заинтересовало командование Королевского военного флота Ее Величества. Было немедленно зафрахтовано судно Смита («Вильямс») и под командованием капитана Эдуарда Брансфильда направили его к вновь открытой земле. Замысел был прост: отсюда можно было легко запереть весь пролив Дрейка. А значит, всю юго-западную часть Тихого и Атлантического океанов. Вместе с тем Брансфильд открыл антарктическую землю, где было обнаружено огромное лежбище морских котиков, но ледяного материка так и не нашел. Слух о сказочном богатстве не только сразу же облетел Старый и Новый Свет, но и стал первопри-



чиной многих раздоров между англичанами и американцами. Правда, пока только между зверобоями.

Через два года после русских моряков под предводительством Беллинсгаузена к берегам Антарктиды пришли английские китобои (иногда их называют зверобоями) под командованием сначала капитана Джемса Уэдделла, а затем — капитана Джона Биско. Но они достигли районов, расположенных много севернее ледяного материка, первоначально открытого российскими моряками, в районе Земли Эндерби и Земли Грээма.

В 1838—1839 годах в Антарктику пришли сразу три экспедиции: французская — под началом Жюль Дюмон-Дюрвиля, североамериканская — под началом Чарлза Уилкса и английская — под началом Джемса Кларка Росса. Каждой из них удалось подойти непосредственно к антарктическому континенту и нанести на карту новые участки его береговой черты, получившие название Земли Адели, Земли Уилкса, Земли Виктории.

Французская экспедиция пришла в антарктические воды на двух военных корветах: «Астролябия» и «Усердный». Отряд Дюмон-Дюрвиля в январе 1838 года попытался проникнуть в море Уэдделла, но был остановлен тяжелыми льдами где-то на параллели северной оконечности Земли Грээма. Французам пришлось повернуть на запад, чтобы пройти проливом Дрейка в Тихий океан. Неожиданно для себя они увидели высокий остров, который хорошо просматривался среди ледового поля, отделявшего его от неизвестной суши. Этот остров был назван островом Жуэнвиль, а неизвестная суша — Землей Луи-Филиппа (фактически — северо-восточный выступ Земли Грээма). Но главную задачу похода — найти ледяной материк — экспедиция все же не выполнила. Однако, как опытный военный моряк, Жюль Дюмон-Дюрвиль сразу же оценил значение найденного острова, с которого в ясную погоду просматривалась большая часть пролива Дрейка, и осенью 1841 года, по возвра-



щении во Францию, он подготовил о нем подробную записку. Именно эту записку можно рассматривать как один из первых документов в планировании военного использования Антарктиды, а также как смертный приговор ее автору. По странному стечению обстоятельств через день после предоставления этой записки королю Людовiku-Филиппу и бурного ее обсуждения в палате пэров знаменитый французский путешественник при весьма загадочных обстоятельствах погиб в железнодорожной катастрофе близ Версаля. А вскоре записка исчезла, якобы в одном из архивов! В память о смелом путешественнике осталась только коллекция гранитов и гнейсов, которую он собрал у берегов Земли Адели.

Вслед за французской экспедицией на пяти китобойных судах в антарктические воды пришла экспедиция под командованием ... капитана североамериканского военного флота Чарлза Уилкса. Однако это плавание оказалось не таким результативным, как бы хотелось его участникам. Несмотря на то что американские китобои прошли вдоль обширного участка южной части Индийского океана, примерно между 100-м и 150-м восточными меридианами, тяжелые льды не пустили их к собственно южному матерiku. Новая неудача! Да, неудача, но был и положительный результат: на айсбергах нашли образцы континентальных пород — куски песчаников и гранитов. Находки Дюмон-Дюрвиля и Уилкса и стали первыми геологическими данными, подтверждавшими существование Шестого материка. Но последовавшая за ними английская экспедиция Джемса К. Росса крепко поколебала веру в существование Антарктиды.

В декабре 1840 году на двух кораблях, специально приспособленных для плавания во льдах (флагманский «Эребус» и «Террор» под командованием Френсиса Крозье), Росс направился от берегов Тасмании к будущим островам Баллени. Еще находясь в Тасмании, Росс узнал, что Дюмон-Дюрвиль и Уилкс совер-



шили безрезультатные плавания в поисках южного материка, а потому решил искать свою удачу много восточнее. В январе 1841 года удача улыбнулась англичанам, и они высадились на небольшой островок за мысом Адэр, чтобы сделать заявку на новое британское владение. Этим владением стал прибрежный островок Поссешен. Дальнейшему продвижению англичан помешал гигантский ледник, обрывавшийся к морю отвесной стеной высотой в десятки метров. Британские корабли долго шли на восток вдоль этого ледника, но, убедившись в тщетности попыток высадиться на лед, они отвернули на север и ушли на зимовку в Тасманию. При этом английские исследователи доставили домой образцы гранитных пород с вышеуказанного острова, расположенного у Земли Виктории.

После плавания Джемса Росса и странной гибели Жюля Дюмон-Дюрвиля антарктические исследования прекратились почти на полвека. За период с 1845-го по 1873-й год в антарктические воды было совершено всего лишь два плавания. Во время последнего, в 1874 году, английская океанографическая экспедиция под командой Джорджа Стронга Нэrsa на судне «Челенджер» сумела проникнуть до 67 градусов 5 минут южной широты.

И только в начале 1890-х годов в антарктические воды началось настоящее паломничество. Первоначально оно было промысловым, а затем научно-исследовательским.

В 1892 году в южные моря пришли четыре китобойных судна из шотландского Данди. Среди них на борту судна «Балена» пришел будущий наиболее заметный исследователь южных приполярных морей Уильям Брюс. Затем, антарктическим летом 1893—1894 годов, сюда пришел промысловый пароход «Ясон» под командованием норвежского капитана Карла Антона Ларсена. При этом он не только занимался промыслом, но еще и, обнаружил первые окаменелости, в том числе куски



хвойных деревьев, на острове Симор, расположенном у восточного побережья Земли Грээма.

Затем на судне китобойной экспедиции «Антарктик» под командованием капитана Ларса Кристенсена к берегам Антарктиды пришел норвежский натуралист Карстен Борхгревинк. Здесь, в районе Земли Виктории, он не только зазимовал на берегу, но еще и собрал образцы горных пород. Через пять лет, норвежская экспедиция под руководством Борхгревника, организованная на средства лондонского издателя Ньюнса, на английском же судне «Южный крест» во время зимовки исследовала ледяной барьер Росса.

С 1897 по 1905 год в Антарктике побывало семь научных экспедиций, которые исследовали многие земли и добыли значительное количество ценного научного материала. Более того, в 1901 году была основана специальная международная ассоциация для содействия полярным исследованиям. По ее программе до 1904 года в Антарктике работали две английские экспедиции Роберта Фалкона Скотта и У. Брюса, шведская экспедиция Адольфа Эрика Норденшельда, германская экспедиция Эриха Дригальского и французская экспедиция Жана Шарко. Но практически все они ограничивались изучением прибрежной полосы Антарктиды и не стремились проникнуть в глубь материка.

Необычное антарктическое приключение, которое достойно отдельного рассмотрения, произошло с бельгийским судном «Бельгика», на котором в 1897 году в антарктические моря пришел первый штурман лейтенант Руал Амундсен. В районе Земли Грээма налетел сильный шквал, сопровождаемый градом и снегом. Напряженность ситуации усилилась тем, что вокруг находилось множество крупных айсбергов. Но даже в этих условиях капитан «Бельгики» старался маневрировать так, чтобы прикрываться подветренной стороной этого айсберга



от жестоких ударов шквала. Неожиданно океанская волна, словно по мановению волшебной палочки подхватила «Бельгику» и перебросила ее в защищенный бассейн между двумя соседними ледяными исполинами. Только чудесное стечение обстоятельств спасло отважных путешественников от гибели при сжатии этих айсбергов; затем, ловко маневрируя, они вышли на чистую воду. Трудно не назвать это происшествие настоящим морским счастьем. Но вскоре желая укрыться от продолжающихся штормов, «Бельгика» совершенно необдуманно вошла в трещину в ледяном поле, тянущуюся в южном направлении. Закономерным итогом этой откровенной ошибки через несколько дней стал дрейф в Южном Ледовитом океане крепко зажато в льдах бельгийского судна. И все же, пережив множество великих лишений, едва не погибнув от цынги, экипаж «Бельгики» сумел в 1899 году вернуться домой.

В 1901—1904 годах первая экспедиция Р. Скотта на судне «Дискавери» исследовала шельфовый ледник Росса. Англичане установили, что под влиянием приливных явлений происходит разрушение шельфового льда, а затем произвели санную разведку: Скотт, Шеклтон и Уилсон, двигаясь на юг, — до 82 градусов 17 минут южной широты, а Скотт самостоятельно, двигаясь на запад, до 77 градусов 59 минут южной широты. Они обследована почти 400 километров гористой Земли Виктории и обнаружили здесь слои песчаника и осадочные породы, свидетельствовавшие о том, что когда-то, в далекую эпоху, здесь было море. Вторая партия его экспедиции под руководством Берначчи и Ройдса прошла к юго-востоку от базы на 260 километров и выявила, что ледяной барьер Росса является краем гигантского плоского ледника, простирающегося далеко на юг. Так как он находился на плаву над мелководным морем (мелководную часть моря, окаймляющую сушу, геологи обычно называют «шельфом»), подобные ледники впоследствии стали называться шельфовыми. Этот ледник был назван шельфовым ледником Росса.



В феврале 1904 года из Англии к острову Росса прибыли два парохода — «Морнинг» и «Терра-Нова». При помощи взрывов «Дискавери» был освобожден из двухлетнего ледового плена, экспедиция благополучно вернулась на Британские острова. Этой экспедицией было окончательно установлено, что Южный географический полюс расположен на высокогорном континенте. Скотт уже в первую зимовку попытался достичь его, но убедился, что для преодоления трудностей на более чем 1300-километровом пути нужна более основательная техническая подготовка, и вернулся на судно. Второй экспедицией считается посещение Антарктики германским профессором Э. Дригальским на судне «Гаусс», который, прежде чем пойти на зимовку, оставил исследовательскую группу на острове Кергелен.

За ними, в 1901—1903 годах, на судне «Антарктик» к антарктическим берегам пришла шведская экспедиция О. Норденшельда, которая подробно исследовала ледники и берега Земли Грезма. За первый экспедиционный год она провела исследования моря к востоку от Земли Луи-Филиппа, установила островной характер Земли Росса. Однако судно Норденшельда погибло, и шведские исследователи застряли в глухом углу Антарктиды. Только благодаря счастливой случайности, уже в 1904 году, оставшиеся в живых шведские моряки и исследователи, а также прибывший к ним на помощь спасательный отряд, были доставлены на родину аргентинским военным судном «Уругвай».

Первые океанографические исследования в море Уэдделла провела экспедиция Уильяма Брюса на судне «Скотия» в 1902—1904 годах. Экспедиция открыла Землю Котса и установила метеорологическую станцию на острове Лори. Кроме того, она исправила произведенные Россом в этой части океана промеры глубин.

В 1904—1905 годах Землю Грезма активно исследовали французские полярники под началом Жана Шарко. Первона-



чально, в январе 1905 года, Шарко на судне «Франсэ» собирался для оказания помощи экспедиции Норденшельда. Когда их опередило аргентинское судно, французы пошли на юг, к Земле Александра I, но не смогли высадиться на сушу и повернули обратно. На обратном пути, в заливе Маргерит, французы открыли Землю Лубе, но из-за аварии были вынуждены тут же вернуться домой.

Эти пять экспедиций, следовавших непрерывно одна за другой в течение первого пятилетия XX века, произвели переворот в изучении Антарктического континента и сыграли самую непосредственную роль в решении многих его проблем. В результате подвижнических, а порой и жертвенных экспедиций, собравших большой и весьма ценный научный материал, почти умолкли голоса скептиков, отрицавших наличие огромных массивов суши в высоких антарктических широтах. Однако многие неясности сохранились. Более того, географы многих стран мира еще долго спорили, находится ли вокруг Южного полюса единый материк или, по крайней мере, два массива суши, разделенных морями Росса и Уэдделла и прилегающими к ним гигантскими шельфовыми ледниками. Но в период с 1907 по 1912 год развернулась международная гонка за достижение Южного полюса сухопутным путем. Вот здесь-то и началось реальное завоевание антарктических пустынь. Пока — мирным путем!

В 1908 году англичанин Эрнст Шеклтон безуспешно пытался достичь Южного полюса. Он организовал экспедицию в антарктические воды на китобойном судне «Нимрод», и в январе того же года зазимовал в проливе Мак-Мёрдо, отделяющем остров Росса от материка. Весной (в конце октября) вместе с тремя спутниками он вышел в поход к Южному полюсу. Но вместо уже испытанных в арктических условиях собак он взял с собой маньчжурских пони. Однако не рассчитал, что эти обычно выносливые животные нуждаются в немалых по количеству кормах и в отличие от собак не могут питаться мясом своих сородичей. При переходе через шельфовый ледник Росса все пони погибли, и на самом тяжелом



участке к северу от 84-й параллели путешественникам пришлось самим впрячься в грузовые сани. Достигнув 88 градусов 23 минут южной широты, находясь менее чем в 180 километрах от главной цели похода, Шектон и его спутники были вынуждены повернуть назад, чтобы вернуться живыми.

Новая французская экспедиция под руководством Жана Шарко, на этот раз на судне «Пуркуа Па», за 1909—1910 годы провела океанографические исследования в море Беллинсгаузена и нанесла на карту некоторые его берега.

Только в 1910 году на Южный полюс, стараясь опередить один другого, одновременно устремились англичанин Роберт Ф. Скотт и норвежец Руал Амундсен. Оба исследователя достигли своей цели.

Годом раньше Руал Амундсен планировал достичь Северного полюса, более того — продрейфовать с полярными течениями через Северный полюс поперек Северного Ледовитого океана. Но его опередил Роберт Пири. Тогда Амундсен принял новое решение и на судне «Фрам», который под командой Фритьофа Нансена совсем недавно участвовал в знаменитом арктическом дрейфе, пришел в Антарктику. Свое решение о покорении Южного полюса до последнего момента он держал в секрете даже от собственной команды. Только выйдя в океан, он сообщил об этом своим спутникам и взял курс на юг. 14 января 1911 года норвежцы высадились на берегу Китовой бухты и организовали здесь свою зимнюю базу «Фрамхейм». Вот как рассказал об этом в своих воспоминаниях сам Руал Амундсен:

Моим намерением было завести все — продовольствие и снаряжение — как можно дальше на барьер, чтобы застраховать себя от неприятной возможности отдрейфовать в Тихий океан, в случае если барьеру вздумается телиться.

С вершины, на которой мы теперь находились, была видна на юге юго-восточная и внутренняя части Китовой бухты. Исследовав



хорошенько местность и обсудив все возможности, мы решили, что участок для постройки дома нужно искать на небольшой возвышенности, поднимающейся к востоку.

18 января мы начали подвозить материалы для дома, и по мере прибытия их на место плотники возводили дом. Подвозка материала шла быстро, и с той же быстротой рос наш будущий дом. Дело в том, что все части строения были заранее перемечены и разгружались в том же самом порядке, в каком они требовались для постройки.

Несмотря на отменно выбранное место, уже вскоре после постройки дом просто по крышу оказался занесен снегом. На поверхности можно было видеть лишь отдельные трубы. Но этот же снег позволил соединить подснежными ходами наше жилье со вспомогательными сооружениями: складом угля, складом свежего мяса, интендантством, плотницкой, прачечной, кузницей.

Эта бухта была открыта английским полярным исследователем Джоном Россом в 1841 году. К 1911 году она по-прежнему на 20 километров вдавалась в ледник и имела ширину в 16 километров, то есть за 70 лет не претерпела заметных изменений. К тому же она была ближе к Южному полюсу по сравнению с другими антарктическими бухтами. Позднее именно здесь американцы Бэрда создали полярную станцию «Литл-Америка».

При выборе места для основного лагеря и при составлении плана достижения полюса Амундсен талантливо использовал свой полярный опыт работы в обоих земных полушариях. А этот опыт был богат: начиная с 25-летнего возраста он принимал участие в различных экспедициях в Южный Ледовитый океан, в Баффинов залив и к устью реки Мэкензи. Хотя его путь к Южному полюсу и оказался чрезвычайно трудным, но он был короче избранного Шектоном и Скоттом. Заблаговременно, между 80-й и 85-й южными параллелями, вдоль всего его пути



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

через каждые 100 километров были оборудованы склады с продовольствием. 14 декабря 1911 года на собаках Амундсен достиг Южного полюса. Точное и подробное планирование похода позволило смягчить трудности и лишения антарктического похода. Более того, много позже созданные Амундсеном склады помогли выжить еще нескольким антарктическим экспедициям.

Большую исследовательскую работу на антарктическом материке провела английская экспедиция Роберта Скотта во время зимовки в Китовой бухте и при подготовке к покорению Южного полюса.

Англичане от залива Мак-Мёрдо планировали дойти до главной цели похода по маршруту Шеклтона с помощью моторных саней, индийских пони и собак. Но тогдашний уровень техники еще не соответствовал трудности экспедиционных задач и непредсказуемости антарктической погоды. Моторные сани пришлось бросить еще в районе Земли Виктории, затем — за 83-й параллелью, когда вышел весь фураж, пришлось перебить лошадей. Вскоре, у 84-й параллели, пришлось отправить в основной лагерь лишних людей и собачьи упряжки. После этого самые сильные полярники во главе с Шектоном впряглись в грузовые сани. Их было пятеро: Скотт, врач Эдуард Уилсон, офицеры Лоуренс Отс и Генри Боуэрс и унтер-офицер Эдгар Эванс. Последние 250 километров до полюса они прошли уже с чрезмерной затратой сил. Часто приходилось тащить сани по сухому сыпучему снегу, и они проходили тогда в час не более двух километров. Самым горьким для англичан стало 15 января 1912 года, когда они наткнулись на брошенные норвежцами Амундсена сани с черным флагом. Вот как эту находку описал сам Скотт:

Разглядели черную точку впереди... Когда подошли ближе, точка эта оказалась черным флагом, привязанным к полозу



саней. Тут же поблизости были видны остатки лагеря, следы саней и лыж... ясные отпечатки собачьих лап, причем многих собак. Норвежцы нас опередили. Они первыми достигли полюса. Мне больно за моих верных товарищей... Конец всем нашим мечтам...

Через два дня англичане достигли Южного полюса. Здесь они нашли палатку, три мешка инструментов и записку для капитана Скотта с просьбой доставить ее норвежскому королю. Англичанам не оставалось ничего иного, как, водрузив на полюсе британский флаг, сфотографироваться рядом с ним, отдохнуть и... отправиться назад.

Несмотря на то что на обратном пути имелось 10 промежуточных складов провианта и топлива, все пять английских полярников умерли от голода и холода. В ноябре 1912 года, когда поисковый отряд нашел палатку, частично занесенную снегом, то в ней удалось обнаружить тела только трех человек: Скотта, Уилсона и Боуэрс. Так самой настоящей катастрофой закончилась очередная попытка достичь Южного полюса, а пять английских полярников пополнили число жертв неизвестной войны за Антарктику.

В феврале 1956 года американские зимовщики из состава экспедиции «Дипфриз-1», прибывшие к мысу Адер на ледоколе «Эдисто» для создания станции «Мак-Мёрдо», обнаружили остатки домиков экспедиций Борхгревинка и Скотта. До настоящего времени исследователи истории покорения Южного полюса спорят об истинных причинах гибели всей группы капитана Скотта. Одни ищут их в ошибках при подготовке и проведении экспедиции, другие — в упадке морального духа и глубоком разочаровании, которое испытали англичане, увидев на полюсе норвежский флаг. Конечно, это крайние точки зрения. Меж тем в подготовленности экспедиции сомневаться крайне сложно. Сам Роберт Скотт в своем последнем письме, ставшем



известным в ноябре 1912 года, прямо указал, что «...причины катастрофы — не в недостатках организационного характера». И вряд ли стоит опровергать эти слова. Экспедиция была весьма тщательно продумана: был применен весь арсенал технических и организационных средств, доступных в начале XX века; были созданы промежуточные склады, отряды поддержки сопровождали группы английских исследователей до 88 градусов южной широты. Нехватка керосина, на которую часто ссылаются как на одну из главных причин гибели, ухудшила положение группы Скотта, но не была катастрофической. А вот крайняя изнуренность англичан вполне могла повлиять на катастрофическое окончание экспедиции. Ведь, если судить по найденным на месте гибели группы дневникам, то основной причиной гибели ее участников стала гипоксия. То есть нехватка кислорода в условиях высоко поднятого ледяного плато, приводящая к хорошо всем известной сейчас горной болезни. Безусловно, свою роль сыграли и плохая погода, и рыхлый снег, и недостаток керосина. В любом случае гибель группы Скотта стала второй по многочисленности потерь Великобритании в неизвестной войне за Антарктиду. Подробнее о жертвах этой войны еще будет сказано.

Неприятный осадок в душах зимовщиков Амундсена оставили некие японские зимовщики, которые пришли в Китовую бухту на судне «Кайнан Мару» практически вместе с вернувшимся «Фрамом». В тот день когда норвежская экспедиция покидала свой Фрамхейм, один из судовых офицеров, лейтенант Преструд, был отправлен забрать норвежский флаг, установленный на мысе Манхюэ в виде условного знака для долгожданного «Фрама». Когда Преструд пришел к флагштоку, то неожиданно увидел у палатки, стоявшей тут же, двух японцев, которые спокойно исследовали все ее содержимое. А ведь «Кайнан Мару» исчез от барьера еще 27 января и больше в зоне видимости не появлялся. Заметив, что они обнаружены, японцы не смутились,



а, пересыпая свою речь восторженными возгласами о состоянии погоды и льда, сообщили, что в ближайший год они здесь будут жить. Кто были эти японские зимовщики, судя по всему, незаметно отследившие, когда норвежцы будут уходить из Фрам-хейма, так и осталось тайной по сей день. Да и подробностей об антарктическом плавании судна «Кайнан Мару» нет.

После достижения магнитного полюса, расположенного на антарктическом континенте, экспедицией Эрнста Шеклтона в 1909 году и достижения южного географического полюса Амундсеном в 1911 году интерес к Антарктике заметно ослаб.

Однако уже в 1911 году Дуглас Моусон на судне «Аврора» через будущее море Дюрвиля пришел к Берегу Георга V. Однако сначала он высадил на остров Маккуори исследовательскую партию под руководством метеоролога Энсуорта, которая основала на острове метеорологическую станцию, а также составила подробную карту окрестностей. Партия проработала на острове почти два года, после чего станция была передана в ведение австралийского бюро погоды. После длительных поисков во время зимовки картограф Блэк и механик Сандел с большим трудом нашли остатки некогда увиденного австралийским зверобоем Фредом Хассельбором разбитого судна древней постройки. Его обломки были столь сильно занесены песком, что лишь точное знание места катастрофы австралийцами позволило их отыскать.

Во время трехлетней зимовки экспедиция Моусона проделала грандиозную исследовательскую работу. А однажды едва не попала в смертельную геологическую катастрофу, которая, к счастью, окончилась для англичан благополучно. Вот как описал это событие в своих воспоминаниях сам Моусон:

30 января 1914 года «Аврора» неспешно шла у мыса Грей. Внезапно, менее чем в 1 кабельтове от судна, с утеса соскользнули массы снега и льда, оторвав часть его поверхности на не-



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

сколько сот метров. На счастье путешественников, этот отрыв пошел вперед по курсу корабля, а не в обратную сторону. Ведь за несколько секунд в воду упала, может быть, не одна сотня тонн снежно-ледяного массива. Они с глухим грохотом рухнули в море, затем величественно всплыли, распространяя вокруг себя громадные белые массы, которые двинулись навстречу нашему судну в виде расширяющегося поля льда. Главная масса горы то поднималась высоко из воды, то снова ныряла, скрываясь из виду; это повторялось неоднократно, причем все время от нее отламывались куски, делая плывущую гору все меньше и меньше. Когда сотрясение утихло, посреди белых обломков, тянувшихся на многие акры, осталась прекрасная голубая гора — словно середина цветка среди опавших лепестков. Это было величественное зрелище при смягченном свете пасмурного дня.

Только после этого английские зимовщики осознали, что они были на волосок от гибели. Ведь даже если бы небольшой по меркам Антарктики кусочек этого массива упал на 200 метров ближе, то «Аврора» из-под него уже никогда бы не поднялась. Но в тот день Моусону явно повезло! 1 февраля 1914 года «Аврора», пробившись через пояс плавучих льдов, вышла на открытую воду Индийского океана и 26 февраля прибыла в австралийский порт Аделаида. По возвращении в Англию Моусон был награжден орденом Британской империи, медалью Королевского географического общества и дворянским званием. Грянувшая через полгода Первая мировая война подстегнула интерес англичан к безлюдным морям Антарктиды. Оказалось, что немцы уже давно освоили антарктический пролив Дрейка и пролив Магеллана, и легко гоняют свои эскадры из Атлантики в Тихий океан и обратно. Однако, когда кайзеровская Германия потерпела в войне сокрушительное поражение, они несколько успокоились.



Очередную попытку покорения антарктических пустынь Моусон предпринял в ноябре 1929 года. Он встал во главе британско-австралийско-новозеландской антарктической научной экспедиции (БАНЗАРЭ). Из этой экспедиции до нашего времени дошла лишь информация о том, что в течение недели он провел обследование острова Хед, который находится по соседству с остров Кергелен.

Успех Амундсена, трагическая судьба Скотта, гибель спутников Моусона и вместе с тем большие научные достижения и открытия поддерживали в Англии особый интерес к Антарктиде как загадочной земле с необычными природными условиями, где человеческий характер в конечном счете побеждает любые стихийные силы природы. В те дни и появилось у англичан желание пересечь антарктический континент от моря Уэдделла до моря Росса через Южный полюс. За эту идею и взялся уже известный нам Эрнст Шеклтон, который на судне «Эндьюранс» дрейфовал в море Уэдделла 10 месяцев (в 1915—1916 годах). Его план фактически предусматривал организацию двух экспедиций. Одна из них должна была базироваться в проливе Мак-Мёрдо и создавать вспомогательные склады продовольствия и горючего на шельфовом леднике Росса до ледника Бирдмора. Вторая экспедиция должна была выполнить основную задачу: из южной части моря Уэдделла пройти по абсолютно неизведанному пути до Южного полюса и далее, используя склады, созданные первой экспедицией, до моря Росса, то есть совершить трансконтинентальное пересечение Антарктиды. Из прежних спутников Шеклтону изъявили желание участвовать четыре человека: Франк Уайлд, Макинтош, Крин и Читхем. Остальные участники были отобраны из более чем 5 000 англичан и шотландцев.

Для антарктического плавания были приобретены два судна: моусоновская «Аврора» и новое судно «Эндьюранс». Первое должно было доставить транспортную партию зимовщиков к заливу Мак-Мёрдо, а второе — основную партию зимовщиков



во главе с Шектоном в южную часть моря Уэдделла. Более трех недель «Эндьюранс» пробивалась через плавучие льды, и только 10 января 1915 года путешественники, выйдя в открытую прибрежную полынь, увидели высокий заснеженный берег Земли Котса. Но через четверо суток их судно было окружено мощным сплоченным льдом и больше не смогло из него выбраться. Начался вынужденный дрейф. Только в конце 1916 года Шектону удалось вывести последнего из своих зимовщиков на Фолклендские острова.

Таким образом, ледяной землей на южном полюсе планеты заинтересовались практически все страны, но более всего — Германия.

Имперские страницы антарктической истории

То, что внешняя разведка во всем мире заблаговременно готовится к изучению будущей вражеской территории или объекта, аксиома! Как и то утверждение, что кадры для своих будущих операций ее руководство заблаговременно готовит среди всех общественных классов в странах, всегда способных стать потенциальным противником. И Германия не стала в том исключением. Причем порой такая подготовка велась, как говорится втемную. А иногда — просто вхолостую.

Не желая бросать ни малейшей тени на безупречную и жертвенную научно-исследовательскую работу известного арктического и антарктического путешественника Руала Амундсена, отметим, что из его же слов следует: полярником ему помогли стать знаменитый доктор Фритьоф Нансен и ... германский тайный советник Георг фон Ноймайер. Так, в своих воспоминаниях «Моя жизнь», переизданных в Ленинграде в 1937 году, Амундсен рассказал:



Сильно ободренный свиданием с Нансеном, я немедленно решил приняться за изучение земного магнетизма и методов его наблюдения. Моя экспедиция должна была служить не только чисто географическим, но также и научным целям; иначе к моим планам не отнеслись бы серьезно и мне не удалось бы получить необходимой поддержки. Поэтому я написал директору Британской обсерватории в Кью, прося разрешить мне там заниматься. Но директор не уважил моей просьбы.

Тогда я обратился к помощнику директора метеорологической обсерватории в Осло Акселю С. Стеену. Он дал мне письменную рекомендацию к начальнику «Deutsche Seewarte» в Гамбурге тайному советнику Георгу фон Ноймайеру.

Мои виды на то, чтобы быть принятым такой важной персоной были, откровенно говоря, весьма не блестящи. Но, к моей великой радости, я был принят после короткого ожидания.

Он любезно поздоровался и спросил о цели моего визита. Я с жаром объяснил ему, что хочу сделаться полярным исследователем, что уже приобрел некоторый опыт в течение двухлетней экспедиции в Антарктику (на «Бельгике» — Прим. авт.) и что теперь мне нужно изучить методы магнитных наблюдений, чтобы приобрести основы научных знаний, необходимых для успешного выполнения моих намерений. Старик приветливо слушал меня и наконец воскликнул: «Молодой человек, у вас задумано еще что-то! Говорите всё!»

Я признался ему в своей честолюбивой мечте первым открыть Северо-западный проход. Но он и этим не удовлетворялся. «Нет, — воскликнул он, — и это еще не все!» Тогда я сознался, что желаю предпринять исчерпывающие наблюдения для окончательного определения истинного местонахождения Северного магнитного полюса.

Доброта его ко мне в течение последующих месяцев буквально меня подавляла. Будучи холостяком с большими средствами, он обедал в одной из лучших гостиниц города и часто



приглашал меня туда. Но старый советник этим не ограничивался, он приглашал меня и на обеды, которые давал приезжим иностранным ученым. Я никогда не забуду, чем обязан этому славному старику, вдохнувшему в меня столько энергии и так много помогавшему мне.

Когда я закончил занятия в Гамбурге, рекомендации Ноймайера, имевшего блестящие связи, открыли мне доступ в обсерватории Вильгельмстафена и Потсдама.

И это написал не восторженный юнец, а 55-летний ученый, практически прошедший вдоль и поперек Арктику и Антарктику. Меж тем «тайный советник» в соответствии с табелем о рангах, соответствовал чиновнику 3-го класса (из 14 существовавших), то есть приравнивался к гражданскому «товарищу министра» или военному «генерал-лейтенанту». К чему бы одному из высших кайзеровских чинов быть длительно столь любезным и приветливым к простому норвежскому капитану? Только в одном случае: если этот капитан и его будущее судно могли принести реальную пользу Германии в неких плаваниях. И, скорее всего, либо в походе от Гренландии к Аляске, либо в новом плавании в... Антарктиду. Есть иное мнение? Если есть, то вынужден его оспорить! Перед началом Первой мировой войны за открытие Южного полюса Руал Амундсен... получил орден лично из рук Вильгельма II Гогенцоллерна. А знаете, чем известен доктор Георг фон Ноймайер?

Опираясь на данные, полученные в первой германской антарктической экспедиции на корабле «Вальдивия», и теорию вечного льда Ганса Гербигера, о котором еще будет сказано, этот широко известный германский географ выдвинул идею скорейшего изучения «приполярных областей для быстрейшего продвижения немцев вглубь Антарктиды». Ну как? Впечатляет? А ведь именно эту идею через 30 лет активно поддержит пришедший к власти в новом рейхе Адольф Гитлер. Похоже,



именно здесь и стоит поискать корни освоения Антарктики нацистами.

Первой откровенный интерес к ледяному континенту проявила Немецкая навигационная компания, которая в 1873 году отправила на Крайний Юг планеты корабль «Гренландия». Так как антарктическое пространство к югу от Новой Зеландии издавна считалось районом внимания и частого пребывания англичан, то в кайзеровской Германии решили направить свои усилия в наименее изученный район — сектор Индийского океана. Поэтому уже в январе следующего года немецкое китобойное судно под командованием капитана Э. Дальмана пришло к Земле Грейэма для ведения промысла.

Однако, первой, в полном смысле этого слова, «германской научной экспедицией» в Антарктиду стала глубоководная экспедиция на вышеупомянутом корабле «Вальдивия», которая под командованием капитана Креча проработала в Антарктике более двух лет. В 1898 году немцы установили, что открытая за 60 лет до этого французским мореплавателем Жаном-Батистом Буве «Южная Земля Буве» является всего лишь небольшим островом. Мы еще вернемся к роли этого острова в антарктическом предполье.

Примерно в это же время идеей, схожей с идеей доктора Ноймайера, загорелись английские географы Клементс Маркхем и Джон Мерей. Их идеи нашли абсолютное понимание у мировой общественности, и в антарктические моря устремились многочисленные экспедиции.

В 1901 году, практически одновременно с экспедициями шведа Адольфа Э. Норденшельда и англичанина Роберта Ф. Скотта, к антарктическим районам отправилась экспедиция на корабле «Гаусс» под руководством профессора Берлинского университета океанолога Эриха фон Дригальского. Во время перехода в антарктические воды германские моряки посетили острова Кергелен и Херд.



На Кергелене была оставлена исследовательская партия из четырех человек во главе с доктором Энценшпергером. Кроме руководителя в ее составе были доктор Верт и доктор Люйкен, а также матрос Урбанский. Вероятно, они должны были разместиться в уже подготовленном сооружении. В любом случае работать им пришлось в очень сложных условиях. Но, несмотря на смерть руководителя экспедиции (Энценшпергер через год пребывания на острове умер от цинги), результаты работы этой и последующей группы были весьма плодотворными. Правда, вместо вмерзшего в лед «Гаусса» были задействованы суда «Танглина» и «Штассфурт».

21 февраля 1902 года, когда экспедиционный пароход «Гаусс» находился вблизи Южного полярного полюса, участники экспедиции увидели на юге белую ледяную страну, поднимающуюся к югу. Ее край представлял собой отвесный ледяной обрыв высотой до 50 метров и находился к востоку от 90-го восточного меридиана. Исследователи решили подойти еще ближе к открытому ледяному матерiku, названному Землей Вильгельма II (на берегу моря Дейвиса), но судно сначала окружили тяжелые морские льды, а в конце февраля они его окончательно сковали. Зимовка стала неизбежной. Германские исследователи использовали ее для проведения обширной программы научных исследований.

Однажды, в марте 1902 года, на бело-голубом фоне ледников Земли Вильгельма II немцы заметили черное пятно. Дригальский отправился по льду на берег и обнаружил, что это конус потухшего вулкана, одиноко возвышающийся на 370 метров над обтекающими его ледниками. Вулкан был назван горой Гаусса, или Гауссберг. Здесь же был найден выход коренных пород неизвестной руды.

В конце января 1903 года, с наступлением нового антарктического лета, пришли в движение айсберги. Но еще ранней весной участники германской экспедиции посыпали мусором



полосу льда перед форштевнем «Гаусса». На этой полосе лед таял заметно быстрее, и в феврале немецкое судно получило возможность двигаться вперед. А 8 февраля ледяное поле, в которое когда-то вмерз «Гаусс», разломало, и германское судно, обретя свободу, направилось на запад.

Через двое суток Эрих фон Дригальский сделал еще одну попытку продвинуться южнее, но «Гаусс» снова на месяца оказался закатым льдами. Только 16 марта судно окончательно вырвалось из ледового плена и вновь направилось на запад.

Через двое суток Дригальский сделал новую попытку пройти на юг. Но «Гаусс» вновь попал в скопление льдов и айсбергов. Время было позднее, пурга не утихала. Это делало поход среди ледяных гор чрезвычайно опасным. 8 апреля 1903 года фон Дригальский приказал направить «Гаусс» на север, и германская экспедиция отправилась домой. На обратном пути германские исследователи составили первое описание острова Хед, находящегося в южной части Индийского океана (об этом острове еще будет рассказано).

В 1912 году в антарктические воды, но уже в море Уэдделла, пришла экспедиция Вильгельма Фильхнера на китобойном судне «Дойчланд» под командованием капитана Вакселя. Она вышла в море почти одновременно с экспедицией Моусона.

Фильхнер шел в экспедицию, будучи твердо уверенным, что моря Уэдделла и Росса соединены между собой проливом и разделяют Антарктику на две части. Для начала своих исследований он выбрал еще не исследованный антарктический район будущей Земли Королевы Мод.

Посетив Буэнос-Айрес и острова Южной Георгии, Фильхнер привел «Дойчланд» в восточную часть моря Уэдделла. Трехмачтовый китобоец обладал хорошей ледовой обшивкой и успешно преодолел широкий пояс плавучих льдов.

30 января 1912 года немцы подошли к неведомой, покрытой льдом суше, западнее уже открытой англичанами Земли



Котса. Новый берег они называли Землей Леопольда — в честь германского принца. Далее они направились на юго-запад и почти уткнулись в высокую ледяную стену, напоминавшую ледник Росса. Фильхнер назвал его ледником Уэдделла, но позднее эта ледяная стена была переименована по имени своего первооткрывателя. Здесь «Дойчланд» был затерт льдами и дрейфовал девять месяцев примерно в том же направлении, что и «Эндьюранс». При этом германские исследователи наблюдали в непосредственной близости отпадение айсбергов от шельфового ледника Фильхнера (его западную часть иногда называют ледником Ласситера).

Позже, проведя разведку побережья, через пролив Дрейка и Магелланов пролив в тихоокеанские воды пришли германские корабли так называемой Китайской эскадры Крейсерской войны (Kreuzergeschwade) под командованием вице-адмирала графа Максимилиана фон Шпее. С началом Первой мировой войны они тут же приступили к патрулированию в Тихом океане и 1 ноября 1914 года одержали безоговорочную победу над английским крейсерским отрядом контр-адмирала сэра Крэдока в сражении у чилийского порта Коронель.

Днем раньше англичане (два броненосных крейсера, один легкий крейсер и один вспомогательный крейсер) перехватили радиосигнал германского легкого крейсера «Лейпциг» и начали погоню за ним. Когда они посчитали, что уже настигли жертву, то выяснилось, что германский крейсер шел не один, а в составе эскадры фон Шпее (2 броненосных крейсера и 3 легких крейсера). Контр-адмирал Крэдок решил атаковать более сильного врага. Он начал бой в более выгодных условиях: солнце слепило глаза германских наводчиков. Но быстро наступившие сумерки уничтожили это преимущество. Британские корабли оказались хорошо различимыми на фоне заходящего солнца, а германские корабли находились в тени. После недолгого боя оба английских броненосных крейсера и вспомогательный были потоплены.



В конце того же года фон Шпее скрытно вернул свою эскадру в Атлантику, пройдя проливом Дрейка. Здесь решил атаковать Порт-Стэнли. Но у Фолклендских островов ее уже ждали английские крейсера вице-адмирала Ф.Э. Стэрди. До настоящего времени остается загадкой, как англичанам удалось заманить эскадру германских крейсеров под орудия своих линейных крейсеров. 8 декабря 1914 года бывшая эскадра Крейсерской войны была уничтожена. Удалось спастись лишь легкому крейсеру «Дрезден».

Магелланов пролив, в отличие от пролива Дрейка, всегда считался самым коротким и самым надежным путем из Атлантики в Тихий океан и обратно. Но он же был и крайне опасным для проходящих здесь кораблей и судов. Это быстро осознали не только разведчики всех стран мира.

Вот показался вдали узкий проход, окаймленный высокими мрачными скалами; казалось, что корвету не проскочить через эту лазейку, похожую скорее на щель, чем на пролив, но вот при внезапном повороте открылся почти перед самым носом широкий проход, блестящей широкою лентою вьющийся среди темных скал, изрытых глубокими, черными трещинами и покрытых приземистым кустарником... Разорванные высокие берега Огненной Земли имели необыкновенно мрачный, дикий характер; при виде этого неприветливого острова невольно рисуешь в своем воображении злых духов, притоном которых, кажется, служит эта бесплодная, грустная земля...

Эту же «неприветливость» оценили и террористы, словно грибы под летним дождем, народившиеся в XX веке. Так, в самой узкой части пролива, у патагонского порта Пунта-Аренас, на глазах у экипажей нескольких иностранных судов взорвался английский корвет «Датерел». Ответственность за взрыв взяли на себя ирландские националисты.



Через три года после этой катастрофы в бухте Игл (здесь же, в проливе) по неизвестным причинам затонуло британское судно «Кордильерра», а затем — британское судно «Дортена». Возможно, маскируясь под ирландских террористов, германская разведка рассчиталась с англичанами за уничтожение эскадры фон Шпее. Но утверждать это мы пока не можем, хотя есть некоторые соображения.

Хотелось бы отметить, что германские командиры боевых кораблей и капитаны судов в 1910-е годы чаще всего использовали именно пролив Дрейка, а не Магелланов пролив. Они считали его более надежным для возвращения в Атлантику из тихоокеанских вод. Более того, несколько легких крейсеров кайзеровского флота, ранее состоявших в эскадре фон Шпее, с началом Первой мировой войны отделившись от него для ведения рейдерских действий, также вернулись в Атлантику через антарктические воды. В то же время легкий крейсер «Дрезден» под командованием фрегаттен-капитана Людеке, с началом боевых действий направленный на усиление Китайской эскадры, упорно держался именно районов западного и восточного входов в Магелланов пролив, что скорее всего соответствовало требованиям поставленных перед ним задач. Правда, первоначально, потопив несколько британских судов в Атлантике, «Дрезден» пришел в тихоокеанские воды, прогнавшись сквозь шторм у мыса Горн, но уже 10 сентября бросил якорь в тихоокеанской бухте Оранж (остров Хосте). Почти месяц, до встречи с эскадрой фон Шпее, он находился неподалеку от Магелланова пролива, а 16 октября даже попытался перехватить здесь британский лайнер «Ортега» (капитан Дуглас Киннейр). Но англичане, воспользовавшись густым туманом, ушли через пролив Нельсона и пролив между островами Королевы Аделаиды. У экипажа «Дрездена» было достаточно времени для изучения берегов Патаганской Кордильеры, в том числе и после ухода в атлантические воды эскадры графа фон Шпее.



Однако особенно интересным стало то, что в составе «дрезденского» экипажа в этом походе участвовал лейтенант кайзеровского флота... Фридрих Вильгельм Канарис, который через два десятилетия встанет во главе разведки Третьего рейха. Более того, после того как в марте 1915 года «Дрезден» в бухте Камберленд (остров Хуан-Фернандес) был затоплен экипажем, а германские моряки — интернированы чилийскими властями, лейтенант Канарис исчез из созданного для них лагеря. Он успешно пересек Кордильеры, в Аргентине раздобыл документы на имя Рида Рососа и столь же успешно вернулся в Германию. Так что глава фашистской разведки информацию о побережье Патагонии и ее возможностях в обеспечении будущих походов нацистских рейдеров в приантарктические воды и для создания здесь тайных баз кригсмарине получил, как говорится, из первых рук.

Поражение кайзеровской Германии в Первой мировой войне на несколько лет остановило «научные походы» германских кораблей в антарктические воды.

Однако уже в 1925 году германские моряки провели очередную экспедицию. На этот раз на два года к берегам Антарктики приходил корабль «Метеор» под командованием Альберта Мерца и под общим руководством капитан-цур-зее Шниса. Официально этот поход был заявлен, как научно-исследовательский, но от разведывательного он практически ничем не отличался. Правда, тщательно продуманная немцами так называемая большая атлантическая (!) экспедиция из-за ряда несчастных случайностей так и не была доведена до конца. Но что это были за несчастные случайности, немецкие документы умалчивают.

Новый перерыв в антарктической исследовательской деятельности немцев длился почти десять лет. Очередной поход в Антарктику германского корабля состоялся в начале 1938 года. Правда, по официальной версии, он закончился морской ката-



строфой. О последнем плавании «Адмирала Корфангера» будет рассказано подробнее.

Однако, почему же немцы так стремились освоить именно Антарктиду? На этот вопрос несложно ответить, если ознакомиться с ее послевоенной историей. И Вы, уважаемый читатель, очень скоро узнаете о ней. А пока...

В преддверии военного лихолетья

После окончания Первой мировой войны штурм Антарктиды был продолжен. В конце 1921 года Эрнст Шеклтон снова направился в антарктические воды во главе экспедиции на паровой шхуне «Поиск», но не добрался до цели и 5 января 1922 года скорострительно скончался на острове Южной Георгии. Не хотелось бы на кого-то бросать тень, но известный путешественник никогда не жаловался на здоровье, а тут смерть была крайне скорострительной. Кому могла помешать своей успешностью экспедиция Шектона? Его заместитель Френсис Уайлд, ведя судно в соответствии с планом шефа, побывал к востоку от моря Уэдделла и вдоль ледовой кромки даже попытался подойти к Земле Королевы Мод. Но — безуспешно! Из-за нехватки угля «Поиск» повернул на север и вскоре пришел к Южной Георгии. Но покорение Антарктики на этом не было остановлено. Начиная с конца 1920 годов в более успешном исследовании Антарктиды заметную роль сыграли самолеты различных типов. С их помощью на антарктическом побережье был сделан ряд важных открытий, позволивших в дальнейшем более уверенно осваивать некогда безлюдные ледяные пустыни.

Начало исследованию Шестого континента с воздуха положил Губерт Уилкинс, который прежде потренировался в Арктике, а затем добрался и до Антарктики. Он организовал базу на самом близком к Земле Грээма острове Десепшен (Южные



Шетландские острова) и 20 декабря 1928 года совершил первый полет над Землей Грээма. Начиная с середины 1920-х годов интерес к Антарктике вообще и особенно к антарктическому материку как единственному еще не поделенному материку заметно возрос. Ряд стран — Англия, Франция, Норвегия, Чили и Аргентина — стали односторонними актами заявлять претензии на те или иные районы антарктического материка. Правда, Англия начала этот «раздел» Антарктики еще актами 1908 и 1917 годов, когда передала в управлении колонии Фолклендских островов часть Антарктики, противоположащую оконечности Южной Америки. Тогда на это в мире мало кто обратил внимание. Но хорошо известно, что «аппетит приходит во время еды»!

В 1923 году указом английского короля от 30 июля были «переданы» в распоряжение британского доминиона Новой Зеландии антарктические земли, расположенные к югу от параллели 60 градусов южной широты полуостровом Эдуарда VII и до Земли Виктории. Более того, на некоторых иностранных картах эта территория стала называться «колония Росса» или «зависимая Земля Росса».

Через 10 лет королевским указом была объявлена состоявшая под суверенными правами королевы Великобритании и передана в управление британскому доминиону — Австралийскому Союзу огромная область восточной Антарктики южнее 60-й параллели от Берега Принца Улафа до Земли Виктории, за исключением узкого сектора Земли Адели. Таким образом, британцы стали самостоятельно и незаметно делить антарктический континент. Но при этом передавать «ничейные» земли в управление администраций своих же колоний. Однако долго этот дележ не мог оставаться незаметным, тем более что с 1911 по 1935 год в Антарктике было проведено девять больших научных экспедиций с использованием новейших технических средств: автосаней, тракторов, аэростатов и самолетов.



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Из числа этих экспедиций начиная с 1928 года две были проведены Североамериканскими Соединенными Штатами под руководством Ричарда Бэрда. Правда, изначально Бэрд преследовал здесь спортивную и рекламную цели, а совсем не исследовательские.

В те дни американская экспедиция на судах «Элинор Болинг» и «Сити-оф-Нью-Йорк», под общим командованием Бэрда, создала в вышеупомянутой бухте Китовой самую первую базу «Литл-Америка» («Литл-Америка-I»).

В первой базе «Литл-Америка» зимовало 42 полярника. Среди них было пять норвежцев и по одному представителю Греции, Чехословакии, Ньюфаундленда и Уэлса. Старейшим по возрасту в лагере был 67-летний норвежец Мартин Ронне. Пищу здесь готовили два раза в сутки: среднеутренний завтрак и поздний послеполуденный ужин. Рабочий день заканчивался после 16 часов. По вечерам проводились занятия Антарктического университета по биологии, аэронавигации, радиотехнике. Раз в неделю демонстрировались кинофильмы.

На борту судов находилось три самолета-моноплана: трехмоторный «Форд» и два одномоторных — «Фоккер» и «Фэрчайлд». Последний был приспособлен для проведения всех видов аэрофотосъемки. Сначала Бэрд совершил большой переход на санях к горам Королевы Мод, где ему удалось исправить наблюдения Амундсена.

Именно на «Форде» 29 ноября 1929 года Ричард Бэрд и достиг Южного полюса. Позднее он запишет: «Путь до полюса, отнявший у Амундсена более двух месяцев, был проделан на самолете в 18 часов 39 минут, причем произведенная аэрофотосъемка захватила несравненно большую площадь и дала гораздо более точные результаты, чем прежняя наземная маршрутная съемка Амундсена». Затем в группе он открыл к востоку и



юго-востоку от острова Рузвельта горную антарктическую страну — Землю Мэри Бэрд.

Франция, Норвегия, САСШ, Аргентина и Чили стали заявлять притязания на те или иные части континента и прилегающие к нему острова.

Землю Адели, открытую в 1840 году французом Дюмон-Дурвилем, 27 марта 1924 года французы передали в управление мадагаскарского генерал-губернатора, а 1 апреля 1938 года объявили состоявшей под суверенитетом французской республики.

23 января 1928 года Норвегия включила в число своих владений остров Буве,

23 апреля 1929 года к острову Петра I, открытому веком раньше русскими моряками, пришли норвежские китобои. Следы их пребывания на острове обнаружили в феврале 1948 года американцы из экспедиции «Уиндмилл». Они не поленилась заглянуть на сей явно заброшенный людьми уголок суши и под каменным гурьем нашли записку, где было указано, что данный остров присоединен к Королевству Норвегия. Из нее же выяснилось, что эти же норвежские китобои посетили «Ледовый мыс», ставший своеобразным аванпостом новой земли, названной норвежцами Землей Принцессы Марты. Позднее при сличении его координат выяснилось, что именно сюда столетием раньше приходили «Восток» и «Мирный», но русские моряки видели только ледовое поле и, естественно, оставили его безымянным.

В 1929—1931 годах вторая австралийская экспедиция под началом Дугласа Моусона на судне «Дискавери» исследовала антарктическое побережье отчасти с помощью самолетов — от Земли Эндерби до Земли Виктории у моря Росса. Этой экспедиции удалось положить на карту большие участки побережья; и хотя после ее работы и остались неисследованные прорывы береговой линии, все же Моусон доказал, что к югу от



Индийского океана, от Земли Вильгельма II до Земли Виктории, простирается сплошная антарктическая суша. Правда, и после возвращения у него остались сомнения относительно других частей антарктической суши, открытых ранее у Индийского океана к западу от Земли Вильгельма II, берега Кемпа и Земли Эндерби. Но победные репортажи, появившиеся на страницах английских газет и журналов, привлекли внимание продолжателя теории ледяного мира, предложенной немецким профессором Гансом Гербигером, Ганса Гербигера-младшего, позднее связавшего свою научную деятельность с чрезвычайно засекреченным институтом «Аненэрбе».

Институт «Аненэрбе» («Наследие предков») был создан в 1933 году, почти сразу же после прихода к власти нацистов. Первоначально его официальной задачей было изучение всего, что было связано с историей, культурой, языком и традициями древних германцев.

Но в 1937 году «Аненэрбе», включавший в себя уже почти 50 институтов, был полностью подчинен рейхсфюреру СС Генриху Гиммлеру. С началом деятельности засекреченного института здесь был создан Антарктический отдел, которым руководил Отто Готт, только что опубликовавший свою работу «Антарктические цивилизации» и твердо веривший в существование на ледяном материке высокоразвитой цивилизации антарктов. Или, по крайней мере, следов их существования.

В 1929 году к берегам Антарктиды пришло китобойное судно «Норвегия», на борту которого находился... небольшой гидросамолет. Его летчик Яльмар Рийсер-Ларсен уже в первое антарктическое лето положил начало освоению территории от Земли Эндерби до Земли Королевы Мод. А следующим антарктическим летом он же открыл Берег Принцессы Ранхильды. Позднее выяснилось, что оба открытые участка антарктической



суши представляют собой отдельные участки Земли Королевы Мод, западный и восточный.

В 1933 году Бэрд организовал новую экспедицию. Она включала 120 человек и имела четыре самолета, шесть тракторов, 150 собак, провизию и снаряжение на два года. Пробы в Антарктике два года, члены экспедиции Бэрда в 1935 году возвратились в США. Они исследовали с воздуха площадь в 520 тысяч квадратных километров, которую американцы тут же объявили своей собственностью. Через четыре года Ричард Бэрд возглавил очередную экспедицию в Антарктиду.

Американские исследователи в течение двух лет работали в районах барьера Росса, полуострова Эдуарда VII, Земли Мэри Бэрд и в южной части Земли Грэма. При этом исследовательское судно «Бэр оф Окленд» (до того носившее имя «Бэр» и участвовавшее в спасении экспедиции Грилли), имевшее специальную ледовую обшивку, совершило плавание вдоль малоизученных берегов от моря Росса до бухты Маргерит (Земля Грейма).

На этот раз Бэрд разбил свою группу на два отряда: один базировался на «Литл-Америке», а другой — на вновь организованной базе, на расстоянии почти в 3 000 километров, — у залива Маргерит. На Земле Мэри Бэрд и в приморских районах американцы обнаружили ряд горных хребтов

В 1933 норвежский танкер «Торсхавн» под командованием Ларса Кристенсена открыл в Индийском океане, к западу от Земли Вильгельма II, Берег Леопольда и Астрид, а на следующее лето далее к западу — Берега Ингрид-Кристенсен и Ларса-Кристинсен. При этом норвежцы высадились у залива Олаф-Прюдс и подняли здесь над вновь открытой территорией норвежский флаг. Но не только американские, английские и норвежские исследователи стали частыми гостями антарктических морей. В 1934—1935 годах здесь впервые появилась японская китобойная экспедиция, а в 1936—1937 годах — первая



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

германская китобойная флотилия. Их появление могло легко служить одним из первых признаков подготовки Германии и Японии к новой мировой войне. Ведь уже в те годы китовый жир во всех странах мира был отнесен к стратегическому сырью. Но вновь разведчики Нового и Старого Света не обратили на это внимания. Или сделали вид, что не обратили. Меж тем именно тогда Адольф Гитлер поставил перед рейхсфюрером СС Генрихом Гиммлером задачу по поиску «труднодоступных мест, расположенных на достаточном удалении от будущего театра военных действий», где бы без помех могли работать нацистские ученые и инженеры над разработкой и испытанием новых образцов вооружения. Прошло два-три года — и вся Европа вздрогнула от взрывов Второй мировой войны.

Антарктида имеет чрезвычайно богатые подледные и подскальные кладовые. Причем как восточная Антарктида, так и западная, а также большинство антарктических островов.

Например, на Южно-Шетландских островах находятся самые значительные кварцепиритовые месторождения, запасы которых оцениваются в несколько тысяч тонн. Здесь же — высококачественный каменный уголь, а также (правда в небольшом количестве) медные руды. Когда-то в горах Земли Виктории, омываемых морем Росса, были обнаружены залежи угля, меди и железа. Мощные пласты бутминозного угля были найдены в районе хребта Земли Королевы Мод, а в горах Земли Мэри Бэрд — руды свинца, меди и молибдена. Но самой интересной для нацистов могла бы стать богатая подземная кладовая с ураном, если бы она была найдена не в начале 1960-х годов, а значительно раньше. Почему же она была бы им столь «интересна»?

Всегда считалось, что создание нового сверхоружия произошло в середине 1940 годов. Меж тем еще в 1938 году различные страны вели разведку урановых залежей. Ведь годом раньше Роберт Оппенгеймер (будущий «отец» атомной бомбы) пря-



мо заявил, что любая страна, намеревающаяся производить оружие, принцип действия которого основан на расщеплении ядра атома, изначально должна серьезно позаботиться о надежных и достаточных источниках необходимого сырья.

Сегодня известно, что первую урановую руду промышленно добыли в 1907 году на месторождениях в португальских провинциях Бейра-Байша и Бейра-Алта. В 1910—1930 годах значительные залежи урана были найдены на африканском континенте (в Бельгийском Конго, Анголе, Намибии) и в Америке (два месторождения в районе канадского Большого Медвежьего озера и одно в американском штате Колорадо). В ближних же европейских «кладовых» (в Германии, Швеции, Португалии, Испании, Чехословакии, Франции и Британии), а также в Южно-Африканском Трансваале руды содержали этот химический элемент, выявленный в виде окисла еще в 1789 году немецким химиком Мартином-Генрихом Клапротом в незначительном количестве. Но так как урановые соли тогда использовали лишь в фотографии да при производстве стекла, всем хватало и европейских месторождений. К тому же бельгийское урановое месторождение Шинколобве, открытое еще в 1915 году, находилось далеко в джунглях; на строительство просто приличной дороги туда пришлось бы затратить не менее полутора лет, да и то при условии, если бельгийские колониальные власти дали бы на то свое согласие. Добываемого урана хватало с лихвой даже, когда речь зашла о новом оружии: на американцев работали собственное и канадские месторождения «Лабин-Пойнт» и у озера Контакт, а на немцев — месторождения в Беблингене. Об освоении заморских урановых копей никто в те дни всерьез не думал. Казалось бы проблема с обогащенным ураном серьезно обострилась лишь в первые послевоенные годы. Но так считал обыватель, по вечерам читавший «Правду», «Нью-Йорк таймс» или «Дейли телеграф».



Нацистские физики, невзирая на откровенное пренебрежение Гитлера к новому виду оружия, раньше американских коллег поняли, что урановые источники в Европе не слишком годятся для массового производства атомной бомбы. Это проблему не могло бы решить даже экстренное строительство сразу нескольких обогатительных заводов на территории рейха. В преддверии новой мировой войны рассчитывать лишь на африканские залежи немцам было бы неразумно, тогда-то они и решили присмотреться к Антарктиде.

К столь неординарному решению руководителя атомного проекта нацистов доктора Вернера Гейзенберга подтолкнула коллекция рудных пород из Антарктиды в 1912 году Вильгельмом Фильхнером; привезенная коллекция прямо указала, что в недрах побережья моря Уэдделла (от Антарктического полуострова до Земли Котса) существуют богатейшие запасы кокачественного урана. После длительных уговоров Гитлер «позволил» убедить себя в необходимости отправки в далекую Антарктиду хорошо оснащенной экспедиции. Есть информация, правда требующая проверки, что окончательное согласие на то он дал во время торжественного открытия здания новой рейхсканцелярии.

В 1938 и 1939 годах две германские экспедиции под начальством Альфреда Ритшера прочесали прибрежные районы к западу и востоку от Антарктического полуострова и создали здесь две антарктические базы — «Новая Швабия» и «Хорст Вессель». Самым неожиданным для мирового сообщества стало то, что к началу второй антарктической экспедиции нацистов состоянием собственных позиций в Антарктике внезапно обеспокоились Норвегия и СССР. С Норвегией, казалось бы, все ясно: нацисты стали осваивать именно те территории, над которыми норвежцы уже подняли свой государственный флаг. Но почему германские исследования так обеспокоили советскую сторону?



14 января 1939 года, прежде чем германские исследователи Ритшера повторно увидели первый айсберг в антарктических водах, Норвегия заявила о своем суверенитете над северо-западным сектором Антарктики, который был назван Землей Королевы Мод.

Но через две недели уже советское правительство оспорило это заявление норвежцев и сочло необходимым резервировать свою точку зрения относительно государственной принадлежности территории, открытой русскими мореплавателями. Как вы думаете, какую территорию СССР решил зарезервировать? Да-да, именно ... Землю Королевы Мод. Итак, уже три государства-претендента захотели поднять свои флаги над безлюдным ледяным антарктическим берегом. Не странное ли единодушие? При этом следует вспомнить, что из претендентов на данный антарктический сектор союзниками были только фашистская Германия и советская Россия. А Норвегия была всегда настроена проанглийски. Правда, чуть более чем через год Норвегии придется капитулировать под ударами германских дивизий, которые придут, например, в Нарвик, при непосредственном участии Советского Союза. Полное единодушие желаний советской и германской сторон при разделе антарктических пустынь и ледников. Неужели именно на Земле Королевы Мод немцы нашли руду с высоким содержанием урана? Вполне может быть! Но как об этом узнали наши разведчики?

Пока советское правительство направило дипломатические ноты в норвежский и германский МИД, в антарктические воды пришел специальный дизельный авиатранспорт «Швабенланд», с борта которого, несмотря на все протесты норвежского и советского правительств, 20 января 1939 года над ледниками Земли Королевы Мод взлетел первый фашистский гидросамолет. Затем еще один. И еще...



Создавалось впечатление, что трюмы фашистского судна принадлежащего Германскому обществу воздушных сообщений буквально набиты готовыми к взлету самолетами. Между тем в свое время «Швабенланд» был перестроен из гражданского транспорта и, став плавучей базой для гидросамолетов, чаще других использовался для промежуточной посадки гидросамолетов гражданской авиации, совершавших регулярные рейсы между Германией и Южной Америкой или Африкой. Поэтому его появление в Южной Атлантике было обычным делом. Но на этот раз во время экспедиций фашистский экипаж отменно поработал как у западного, так и у восточного побережий Земли Грээма.

Интенсивности полета самолетов способствовало то, что на корме «Швабенланда» была установлена вращающаяся в круговую катапульта для выстреливания гидросамолетов и подъемный кран для их возвращения на борт. А германский экипаж не только прекрасно отработан, но еще и по-военному подтянут. Было у немцев и второе подобное судно — «Вестфален», которое также было оборудовано всевозможными средствами для приема гидросамолетов на борт, обслуживания летного состава, снабжения летательных аппаратов бензином. Но о его судьбе и роли в исследовании Антарктики информации отыскать не удалось.

Итак, в январе 1939 года гидросамолеты «Бореас», доставленные «Швабеландом» приступили к аэрофотосъемке Земли Королевы Мод, на ледниках (и под ними. — Прим. авт.) которой была создана «Новая Швабия», в послевоенной литературе названная Землей Новая Швабия. Правда, о «новорожденной» и по прошествии нескольких десятилетий мало что известно. Только в «Очерках по истории географических открытий», выпущенных Иосифом Магидовичем в издательстве «Просвещение» в 1967 году, удалось найти следующее:



В 150—200 км от берега они открыли горную страну, состоящую из ряда параллельных хребтов высотой до 4 тыс. м; некоторые вершины поднимались над ледником на 1000—2000 м, в том числе массив Вольтат на крайнем востоке. Между ним и берегом летчик Ширмахер впервые обнаружил сравнительно низкую холмистую местность, совершенно свободную от снега и льда, со многими озерцами (оазис Ширмахера).

Впервые мне удалось найти фотографию, сделанную во время германской антарктической экспедиции, на которой были изображены горы Нью-Швабеланд, в книге Владимира Лебедева «Антарктика», вышедшей в московском Государственном издательстве географической литературы в 1957 году. Вместе с тем сохранилось местоположение территории «Нью-Швабеланд» (иногда его называли «Нойшвабеланд») на карте, составленной отделом аэрофотосъемки института «Союзморпроект» в период Международного геофизического года 1956—1959 годов, да чрезвычайно скудные воспоминания наших зимовщиков, которым однажды показали заброшенную немецкую подледную базу (при этом не сказали, что это и есть пресловутая нацистская «База 211» или «Новая Швабия»). Имеются, правда, еще два весьма интересных литературных источника о научной деятельности в Антарктиде в 1938—1939 годах, но они до настоящего времени не переведены с немецкого языка. И есть надежда, что вслед за данной книгой увидят белый свет и они.

Вскоре после первого похода к берегам Антарктиды между новым рейхом и Шестым континентом было налажено регулярное сообщение, что позволило в короткие сроки перебросить на Землю Королевы Мод значительное количество рабочих и инженеров на урановые месторождения. Добыча качественного урана началась в начале 1940 года, но... была прекращена через полтора года. Это можно понимать двояко: либо к этому времени у Гитлера пропал интерес к созданию необычного оружия,



либо английская блокада рейха стала необычайно плотной. Время и архивы когда-нибудь и об этом расскажут

В то же время, обеспокоенные успехами нацистов, американцы правильно поняли их намерения и в 1939 году направили Ричарда Бэрда в очередную антарктическую экспедицию. Но в противоположную сторону, то есть к берегам моря Росса. Они восстановили на западной оконечности шельфового ледника Росса полярную станцию «Литл-Америка-III» и создали на восточной оконечности того же ледника другую полярную станцию — «Мак-Мёрдо». Начиная с этой специальной экспедиции среди зимовщиков постоянно находились американские военнослужащие под командованием офицеров; впервые в истории освоения Антарктики в печать о ее проведении не просочилось ни слова. Известно лишь, что американцы зимовали в сооружениях третьей полярной станции «Литл-Америка», устроенной на расстоянии 4 миль от края барьера Росса и около 6 миль от первой и второй «Литл-Америк», которые можно было отыскать лишь по вершушкам некогда 60-футовых радиомачт. И еще: в открытый конфликт с фашистами американцы не вступали, а скорее всего вели здесь массированную аэрофоторазведку.

Часть вторая

ГЕРМАНИЯ НАЧАЛА ВОЙНУ ЗА АНТАРКТИКУ

Нацистские самолеты над оазисами

В 1925—1927 годах в антарктических водах работали три германские экспедиции на судне «Метеор». Вероятно, работали успешно, так как уже в конце 1930-х годов Третий рейх активно устремился в Антарктиду. Это устремление было основано на доктрине вечного льда «Вельтайсларе», которую разработал австриец Ганс Гербигер.

Свою теорию он сформулировал следующим образом: «Наши северные предки обрели силу в снегах и во льдах. Вот почему вера в мировой лед — естественное наследие нордического человека».

Именно эту теорию чрезвычайно активно приветствовал его земляк Адольф Шикльгрубер (более известный под именем Адольф Гитлер), особенно после прихода власти в новом рейхе. Ведь Гербигер обращался здесь к национальным чувствам, при этом говорил об особой мировой миссии немцев по расчистке дороги для будущих поколений арийских гигантов. Антарктида лучше всего подходила для создания плацдарма, с которого



новые арийцы начнут свой победный марш по старой Европе и варварской Азии. Тем более что научные исследования немецких ученых шли полным ходом.

Руководителем фашистских «научных» антарктических экспедиций был назначен советник Альфред Ритшер, в молодости принимавший участие в арктической экспедиции лейтенанта кайзеровского флота Шредер-Штранца. Нацисты весьма активно приступили к исследованию антарктических пустынь, а по возвращении из экспедиций 1939—1940 годов Ритшер выпустил в Германии книгу с подробным рассказом об итогах и указанием местоположения созданных баз. Естественно, подробности были рассчитаны только на немецкого читателя.

Готовясь к новой мировой войне, Германия вынашивала планы захвата Антарктиды как важного военно-стратегического объекта и возможного источника природного сырья. Ссылаясь на прежние заслуги германских полярных исследователей Дригальского и Фильхнера, немцы сначала решили объявить своей часть антарктических территорий. Гидросамолеты «Швабеланда», по планам «научно-исследовательского управления» руководимого Германом Герингом, провели аэрофотосъемку поверхности Земли Королевы Мод и береговой линии моря Уэдделла, через каждые 15—20 миль полета отмечая марками (специальными стальными вымпелами с фашистской символикой) границы обследованных ледников и делая тем самым заявку на них от имени Третьего рейха. Аэронавигация над Антарктидой — дело весьма сложное. На сотни километров под самолетом простирается однообразная белая равнина, без приметных ориентиров над ней: глазу не за что зацепиться. Темные предметы на снегу или на ледниках — песчинка в безбрежном море белой пустыни, их крайне трудно заметить, когда взор с высоты обнимает огромное белое пространство. На этот раз германским летчикам открылись красивые виды побережья. Обрывы ледяного барьера извивались причудливой



линией, граничащей пока еще везде с припаем. Кое-где припай был расчленен летним солнцем, в образовавшихся разводьях стояла совершенно спокойная светло-зеленая вода. Между скоплением айсбергов, толпившихся у языка ледника Фильхнера, вода была темно-синего цвета. Грани и ниши айсбергов точно впитали в себя все оттенки антарктического лета — голубой, фиолетовый, зеленый и синий. Очевидцы сравнивали их с алмазами, оправленными в платину серых вод океана. У побережья виделось много мелких островов, а в воде — зеленоватых пятен подводных скал.

Будущий рейд Новой Швабии в то время еще был укрыт от захода айсбергов, но опытные воздушные разведчики быстро определили, что здесь плавание «Швабеланда» должно осуществляться с большой осторожностью. И особенно до тех пор, пока не будет составлена подробная карта глубин района.

За 17 дней первого пребывания «Швабеланда» у антарктических берегов, кроме повседневных плановых полетов было выполнено семь аэрофотосъемочных полетов и шесть специальных для детального обследования наиболее примечательных мест. Была обследована и отснята прибрежная зона, лежащая между 11.5 градусами западной долготы и 20 градусами восточной долготы. Самолеты летали через пояс плавучих льдов. По результатам полетов было установлено, что Антарктида почти целиком погребена под мощным слоем льда. Самая высокая ее часть (до 6 000 метров) находится на западе осмотренного района. Центральная часть восточной Антарктиды поднималась до 4 тысяч метров. Остальной ледяной купол опускался до высот порядка 2 000 метров. На расстоянии 150—200 километров от берегового барьера была открыта серия горных хребтов с вершинами до 4 000 метров, при этом хребты простирались параллельно берегу. Особенно величественными были горы черного массива Центральный Вольтат — крайней восточной части обследованной территории: они напоминали гигантские



полуразрушенные замки с обширными котловинами между хребтами.

Во время одного из разведывательных полетов к востоку от будущей Новой Швабии немецкий пилот увидел мощную кучевую облачность. Это явление было необычно для Антарктиды: над однородной и холодной снежной поверхностью, характерной для здешних мест, не могли возникнуть сильные восходящие потоки воздуха, образующие подобную облачность. Но профессиональное любопытство взяло верх, и германский летчик направил сюда свою крылатую машину.

Как и прежде, сначала открылся черный великан — Центральный Вольтат. Лед, поступающие с юга, из центральных районов Антарктиды, обтекал гору, вздымался по ее краям, напознал на скалы, словно сиюсь преодолеть неожиданное препятствие. Горные отроги расходились, точно щупальца осьминога-мутанта. На одном из щупальцев проявилось заметное темное пятно размером до трех километров. За ним проявилось еще одно такое же темное пятно, но много крупнее. Затем — еще и еще... Над ними и клубились облака.

Позже самые крупные из темных пятен, а вернее — озер, получили собственные звучные названия. Так, самое крупное из них стало Унтер-Зее, поменьше — Обер-Зее и т.д. И все было бы объяснимо, если бы эти озера находились в прибрежных районах. Но Центральный Вольтат надежно отсекал их от береговой черты. Вскоре под крылом гидросамолета исчез снег, по оголившемуся льду заструились многочисленные ручьи и небольшие речки. А уже через несколько минут амфибия летела над темно-коричневыми скалами, среди которых были видны многочисленные озера с поверхностью синего, зеленого и желтого цвета.

Скалистый, практически свободный от снега и льда район простирался примерно на 60 километров, ширина его в отдельных местах достигала 20 километров. В силу большого



контраста природы обнаруженного района с окружающей снежной пустыней находка была названа «антарктическим оазисом», или просто оазисом. Позднее было обнаружено еще несколько подобных районов. Самый первый необычный район назвали оазисом Ширмахера, то есть именем летчика, который первым обнаружил это уникальное явление. Позднее удалось обнаружить еще несколько подобных районов. Загадочное происхождение свободных ото льда районов в антарктических пустынях вызвало бурное обсуждение среди участников экспедиции.

Географ Эрнест Герман, изучая фотографии, предположил, что здесь находятся подземные горячие источники, которые растапливают выпадающий снег, подобно тому, как это имеет место в области горячих источников Исландии. Метеоролог экспедиции Герберт Регула высказал более верное предположение о происхождении таких антарктических оазисов: по его мнению, они появились вследствие отступления ледника.

О причинах происхождения таких антарктических районов со временем возникло много самых разнообразных толков. Большинство ученых сошлось во мнении, что оазисы возникли в результате горения залегающих под ними пластов угля. Одним из оснований для такой гипотезы было обнаружение в последующем нескольких незамерзающих озер, над которыми была хорошо заметна паровая шапка.

В трех небольших, свободных ото льда бухтах у шельфовых ледников германские гидропланы совершали посадки. Группы членов экспедиции поднимались на барьер и водружали здесь флаги, объявляя при этом все лежащие близ земли собственностью великого рейха. 31 августа 1939 года между 4 градусами 50 минутами и 16 градусами 30 минутами восточной долготы появился «германский антарктический сектор Новая Швабия».



Однако до начала Второй мировой войны нацисты не слишком спешили официально заявлять о закреплении за собой части Земли Королевы Мод. Это произошло позже, когда Норвегия была оккупирована германскими войсками, а в недрах межледниковых оазисов, были обнаружены месторождения урана и тория, золота и марганца, признаки залежей каменного угля и железных руд, молибдена и графита, слюды и берилла, горного хрусталя, цирконий-ниобиевых и лантан-цериевых руд, а также следы медных руд. Удалось ли немцам начать разработки этих подземных богатств, остается загадкой. Но то, что на судах второй нацистской экспедиции в антарктические воды к берегам Земли Королевы Мод были доставлены специалисты горного дела и разнообразное оборудование для закладки первых шахт, весьма красноречиво говорит о многом.

Уже первые полеты фашистских самолетов-разведчиков показали, что освоить Антарктиду только с помощью авиации не удастся. Высадка и кратковременная работа малочисленных десантных групп, прибывших в антарктические пустыни на авиабортах, вряд ли послужила серьезному освоению этих территорий. Разреженный воздух, чрезвычайно низкие температуры окружающего воздуха, покрытая застругами поверхность ледников — все это показало, что воздушному транспорту, а главное, доставленным на нем людям придется работать в весьма тяжелых условиях.

Суровый антарктический климат на ледяном куполе требовал создания солидных жилищ, рассчитанных на несколько лет и способных обеспечить зимовщикам нормальные условия для работы и жизни. Здесь были не простые полярники, а горнопроходцы, чей удел и в Средней полосе — смертельно опасная работа в глубоких шахтах. После работы они поднимались на поверхность, чтобы отдохнуть. Каждый, кто хоть раз побывал в Антарктиде, с почтением именует ее страной пурги. Правда, в полной мере это название всегда относилось



только к береговым, сравнительно теплым районам материка. В Центральной Антарктиде, где температура порой падала до минус 88,3 градуса по Цельсию, обычно господствует штиль. Но людям в «штилевые районы» еще нужно было попасть, а затем (или в первую очередь) требовалось доставить сюда большое количество грузов, порой крайне габаритных. Вот почему главной рабочей силой в Антарктике, с учетом невысоких возможностей тогдашней авиации, мог быть только наземный транспорт. Однако и его еще надо было доставить к континенту. А доставить можно было только через Атлантический океан по так называемому маршруту «Рио-де-ла-Плата». Но, по официальным бумагам, на «Швабеланде» его не было. Или был наземный транспорт? Возможно, что более подробно об этой стороне экспедиций Ритшера еще расскажут обе вышеупомянутые немецкие книги, которые были изданы после их успешного окончания в 1940 и в 1941 годах.

Меж тем если зимой 1938 года океанские перевозки в Антарктиду на гражданских судах были реальны, то с началом Второй мировой войны их пришлось заметно ограничить. А мирные задачи, которые прежде решали здесь германские ученые, пришлось отодвинуть на второй план. Сначала Германии предстояло победить своего извечного врага — Великобританию, а уж затем продолжать проникновение в Антарктиду. Правда, это совсем не помешало нацистам успешно использовать пролив Дрейка для своих операций и, более того, использовать Антарктику как одну из баз своего снабжения.

«Новая Швабия» живет

Когда в США узнали о высокой вероятности существования антарктического урана, контр-адмиралу Бэрду было приказано срочно «застолбить» часть Антарктиды, пока еще не занятую



нацистами. Он решил начать с полуострова Земли Грэма. Но лишь американские самолеты появились над будущим Антарктическим полуостровом, выяснилось, что они здесь уже далеко не первые, а полуостров не столь безлюден и бесхозен, как представлялось ранее...

Оказалось, что аргентинцы внимательно следили за деятельностью германских полярников в Антарктиде, в том числе и в заявленных немцами районах, и когда началась война, они сразу же приступили к высадке экспедиций в разные точки ледяного континента. Здесь аргентинские полярники собирали образцы геологических пород и делали пробные бурения на различные глубины, а ученые в аргентинских научно-исследовательских центрах изучали эти породы на предмет присутствия урана, золота, марганца и молибдена. В результате проводимой работы им удалось установить, что кроме Земли Королевы Мод столь же перспективны еще три антарктических района: один — на берегу моря Уэдделла (близ горного массива Земля Котса), другой — на северо-востоке Земли Грэма, а третий — на Земле Эндерби.

При этом процент содержания урана в антарктической руде составил едва ли не 30 процентов, то есть втрое больше, чем в самых богатых в мире месторождениях Бельгийского Конго. Но когда Бэрд решил лично посетить здешние аргентинские станции-базы «Генерал Сан Мартин» и «Генерал Бельграно», ему было сообщено, что полуостров и прилегающая к нему территория от Земли Элсуэрта до Земли Котса стала территорией Республики Аргентины со всеми вытекающими отсюда «последствиями» и обязательствами.

В сторону же Новой Швабии, как и прежде, американцы старались не заглядывать.

Мы же, в отличие от подчиненных адмирала Бэрда, хотя бы заочно, но посетим антарктические владения нацистов.

Впервые открыто о них заговорили сразу же после окончания Второй мировой войны англичане. В Европе только



оттремели в бои, а британское Адмиралтейство направило в Германию соответствующих специалистов, которые очень быстро нашли здесь указания на открытие немцами в районе Земли Королевы Мод некой теплой области размером в 105 тысяч квадратных километров, то есть большей, чем остров Тасмания. Дальше — больше! Фантастическая информация постепенно стала просачиваться в американские и английские газеты и журналы.

Представьте себе ровную плиту из снега и льда площадью во многие тысячи квадратных километров, толщиной всего в 150—200 метров. Эта гигантская плита погружена в воду, возвышаясь над поверхностью океана лишь на 10—20 метров. Одним краем она прислонена к берегу и как бы зацеплена за подводные выступы, другим — обрывается в открытое море. На первый взгляд поверхность ледника идеально ровная и безопасная. Но в результате возникающих во льду напряжений здесь образуются большие трещины (часто занесенные на поверхности снегом), где кроются опасные, подстерегающие исследователей ловушки. Временами отдельные части ледяной плиты раскалываются и уплывают в море, образуя гигантские столовые айсберги. Первоначально именно на таком леднике и жили полярники «Базы-211», позже ставшие основателями «Новой Швабии». Неуютно они чувствовали себя на шельфовых ледниках. Среднеполосные весна и лето в Антарктиде — это пора едва ли не ежедневной пурги при сильнейших морозах. Сверху домики быстро заносили метели, а внизу, под полом, в нескольких десятках метров, скрывались бездонные океанские глубины. И не было никаких гарантий, что однажды ледник не расколется и станция, словно неуправляемое судно, не уплывет в море Росса или в Индийский океан. Но это — удел первопроходцев. Через жите на подобных ледовых платформах прошли многие антарктические зимовщики, но практически все станции со временем были брошены и занесены снегом, в



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

том числе и «База-211»: будущие основатели «Новой Швабии» ушли с опасного ледника и обосновались уже на Земле Королевы Мод. Это было очень верное решение.

После окончания Второй мировой войны англичане выпустили в свет так называемую карту Антарктики, на которой были нанесены сразу два шельфовых ледника... Нью-Швабеланд: на нулевом меридиане — Нью-Швабеланд-I, а двенадцатью градусами восточнее — Нью-Швабеланд-II. Оба входили в так называемый шельфовый ледник Беллинсгаузена. В чем же верность решения жителей «Базы-211»?

В первые послевоенные годы к антарктическому матерiku пришла советская китобойная флотилия «Слава». 20 марта 1948 года ее капитан-директор А.Н. Соляник привел своего флагмана в район точки 69 градусов 10 минут южной широты и 0 градусов 52 минуты западной долготы, то есть несколько севернее, чем точку, которую в 1820 году достигли суда Беллинсгаузена. Но и отсюда наши китобои увидели... не «матерый лед чрезвычайной величины», а большую часть антарктического побережья и горные вершины в глубине континента. Выходит, глобальное потепление и таяние антарктических льдов стало хорошо заметным уже к середине XX века. Возможно, именно заметное таяние льдов в пределах так называемого шельфового барьера Беллинсгаузена и заставило жителей «Базы-211» покинуть обжитой лагерь и перебраться на материк. О жителях антарктических баз нацистов практически ничего не известно.

Но во время работы над книгой удалось найти весьма интересную информацию, правда — пока еще требующую серьезной проверки. Судите сами!

Летом 1940 года на юго-западе Польши, близ города Ковары, был создан секретный учебный центр, куда для обучения были отобраны солдаты из частей СС и горного корпуса вермахта. Факт создания такого центра косвенно подтверждается тем, что в том же году формирование новых горнострелковых



и горноегерских дивизий вермахта было прекращено. А шесть горных дивизий, уже созданных и укомплектованных уроженцами альпийских горных селений, стали пополнять лучшими солдатами пехотных дивизий вермахта. Но ведь подраставшие в горных селениях призывники поступали для пополнения каких-то подразделений. Зная о знаменитых немецких педантичности и прагматизме, можно смело заявить: уж точно не в пехотные или танковые полки вермахта и не на подлодки кригсмарине.

После окончания обучения ведению боевых операций в суровых условиях Арктики выпускники Коварского центра были вывезены на различных немецких судах-блокадопрорывателях в «неизвестность». И скорее всего — в Антарктиду. Как родилось подобное предположение?

После войны стало известно, что весь набор коварских курсантов 1941 года перед выпуском проходил стажировку в горной бригаде войск СС, воевавшей на Мурманском направлении. Затем бывшие курсанты исчезли все как один. Якобы были отправлены для выполнения неких специальных заданий. Только вот куда? До настоящего времени не ясно. Если они, все до единого, не погибли на фашистских блокадопрорывателях и «не испарились», то, может, действительно отправились в Антарктиду? По крайней мере, известно, что на Мурманском направлении или на Кавказе они больше не появились. Более того, начиная с 1942 года в состав 20-й горной армии, дивизии которой воевали в советском Заполярье и на Кавказе, стали включать обычные пехотные подразделения и даже авиаполевые дивизии вермахта, которые были укомплектованы техническим персоналом люфтваффе. Для горных стрелков — ветеранов Нарвика и Крита — это было серьезное уязвление самолюбия: порой доходило до откровенных стычек между горными солдатами и простой пехотой.

В конце Второй мировой войны англичане получили некую информацию о существовании и предполагаемом районе «Базы



211», а скорее всего — «Новой Швабии». Британское Адмиралтейство направило в Германию соответствующих специалистов, которые очень быстро нашли здесь указания на открытие немцами в районе Земли Королевы Мод теплой области размером в 105 тысяч квадратных километров, то есть — большей, чем остров Тасмания. В октябре 1945 года на Фолклендские острова была заброшена специально подготовленная для ведения боевых действий в Антарктике группа британских коммандос, которые должны были принять участие в секретнейшей операции «Tabernal».

К ноябрю 1945-го группа была готова к выполнению задач операции. Начальной точкой похода была избрана некая британская антарктическая база: либо «Халли Бей» (Z), либо оставшаяся безымянной, в 1960-е годы переданная ФРГ и названная «Георг фон Ноймайер». Только они могли находиться в 300 километрах от Новой Швабии, по антарктическим меркам — совсем близко. Подготовка секретной операции проводилась весьма тщательно. И англичане знали, что она связана со смертельным риском.

Ранее, в мае 1945 года, английские зимовщики, прибывшие в Антарктику с неизвестной пока целью, наткнулись на странный тоннель в районе гор Мюлиг-Гоффмана. Разведывательная группа, которая направилась по тоннелю в сторону Земли Новая Швабия, была неожиданно атакована немцами и почти полностью уничтожена. Из 13 человек уцелел только один разведчик. Совершенно случайно он набрел на заброшенный склад, заложенный в начале века еще зимовщиками Вильгельма Фильхнера. Повезло ему и в том, что этот склад был заложен не в лед, а в сборном домике, спасавшем, правда, лишь от пронизывающего ветра, но не от дикого мороза. Английский разведчик так хотел выжить, что победил и штормовые ветра, и лютую стужу, и длительное одиночество. Более того, дождался встречи с разведчиками группы «Tabernal»! Он-то и рассказал британским ком-



мандос об огромной подледной пещере, где была обнаружена и погибла его разведгруппа.

Его рассказ был краток. За день английские разведчики прошли по тоннелю более 20 километров и вышли к огромной светлой пещере. Это природное сооружение обогревалось геотермальными водами, но, судя по вкусу воды, было связано с морем. На берегу пещеры имелось шесть причалов, явно для нацистских подлодок, на двух из которых стояли подъемные краны «Демаг». Неподалеку спускались к воде три слипа для схода на воду пузатых летательных аппаратов с черными крестами в белом окаймлении на фюзеляже. Внезапно в пещере сработала аварийная сигнализация: охрана заметила чужаков. Бой был коротким. Практически все англичане, не убитые первыми пулеметными и автоматными очередями, были добиты солдатами в желто-коричневом камуфляже, из-под которого выглядывали черные петлицы со сдвоенными руническими «молниями», то есть в форме спецподразделений СС. Уцелел лишь замыкающий английской разведгруппы.

Выслушав сбивчивый рассказ разведчика, на следующее утро группа «Taberna» двинулась к тоннелю на снегоходах. Здесь, прямо у входа в тоннель, машины были оставлены под охраной двух командос, получивших подробный инструктаж на все случаи развития поисковой операции.

Девять английских солдат с полными рюкзаками вошли в пещерную темноту. Почти трое суток шли они к заветной цели, отыскивали пещеру, но во время минирования были обнаружены и вступили в смертельный бой. Из всей группы уцелели лишь трое. Через безымянную антарктическую базу они и вернулись на Фолклендские острова. Может, именно сюда вслед за английскими командос зимой 1946 года пришла эскадра все того же контр-адмирала Ричарда Бэрда и здесь понесла значительные потери?



Когда была оставлена эта база нацистами, неясно и поныне. Известно только, что норвежско-британско-шведская экспедиция, работавшая здесь в 1949—1952 годах, не нашла никакой теплой территории. А меж тем в 1974 году для празднования Нового года бельгийские полярники пригласили советских коллег со станции «Новолазаревская» на почти заброшенную антарктическую станцию. Это приглашение было приятно вдвойне, так как почти неделю все зимовщики сидели на своих станциях из-за не стихавшей все эти дни пурги. А здесь — новые встречи и новые люди.

Вот как позже наш полярник В. Бардин описал в своей книге внутренний вид увиденного сооружения:

— Вездеход «снежный кот» внезапно останавливается. Механик Пьер жестом показывает, чтобы мы шли за ним. Снег мягкий, нога проваливается по щиколотку... Пьер указывает на черную четырехугольную дыру в снегу.

Я заглядываю туда. В темноту уходит отвесная металлическая лестница.

— Это люк, — уверенно говорит Миша.

— Глубоко? — спрашиваю я Пьера.

— Пять метров, — показывает он пальцами.

Над люком установлено устройство, очень похожее на ви-селицу, с помощью которого на блоках опускают и поднимают тяжелый груз.

Когда все спущено вниз, влезаю в люк и я. Вот уже высоко над головой яркое квадратное отверстие. На дне снежного колодца полумрак. В одну сторону идет оледенелый коридор, перекрытия сильно прогнулись и грозят вот-вот рухнуть. С другой стороны — массивная, окантованная металлом дверь. Я открываю ее, и попадаю в комнату, квадратную, освещенную лампой дневного света. Стены, сделанные, очевидно, из



какого-то пластика, покрыты коркой льда. На полках вдоль стен сложены узкими стопками плитки шоколада, сахар и другие припасы. Квадратная комната — проходная, дальше, вглубь, ведет другая дверь. За ней коридор, по обе стороны которого расположены крошечные, похожие на вагонные купе отсеки; внутри каждого — две койки, одна над другой, и маленький столик. В центральном отсеке установлена специальная печка-воздуходувка, работающая на жидком топливе. Сейчас ее включили, и теплый воздух начинает отогревать холодные помещения.

Однако оказалось, что в этой книге советской поры рассказано не все о той новогодней встрече. Позднее стало известно, что бельгийцы знали об этой заброшенной базе с середины 1960-х годов. Бельгийские полярники иногда использовали ее, чтобы укрыться от непогоды. В здешних жилых отсеках могли спокойно переждать любую пургу до двух десятков человек.

Тогда, в 1974-м еще до приезда в гости советские полярники узнали, что в составе бельгийской экспедиции работало несколько специалистов из Голландии, которые под руководством заместителя начальника станции Донне как раз неделю назад отправились в район мыса Седова для проведения научных изысканий и едва не погибли во время пурги. Они спаслись неким чудесным образом. Каким, бельгийцы рассказывать не стали. Но во время встречи от внимания наших полярников не ускользнуло, что голландцы имели лица утомленные долгим пребыванием в подснежном царстве. И все встало на свои места.

После того как празднование Нового года на заброшенной станции было закончено, советских полярников пригласили уже на обитаемую бельгийскую станцию «Король Бодуэн». Она также находилась под снегом. Лишь выглядывали наружу печные трубы да имелось три странных павильона на ножках.



По сравнению с только что увиденной данная станция имела совсем иной вид.

Здесь даже в коридорах повсюду свет, тепло, чувствуется жилье.

Проходим в кают-компанию. Это длинная комната с колоннами посередине: они служат подпорками сводов потолка, на который давит многотонная толща снега.

Под снегом расположен целый ряд помещений: дизельная — энергетическое сердце станции; владение Пьера — радиоцентр; ряд лабораторий, в том числе ионосферная.

Вот здесь-то, под влиянием знаменитого русского напитка, который в зависимости от количества выпитого развязывает языки любому человеку на земле, бельгийцы и проговорились, что первая из показанных ими станций была когда-то... немецкой антарктической станцией.

Но вернемся в годы Второй мировой...

Подготовка спланированной на зиму 1939—1940 года Третьей германской антарктической экспедиции была остановлена, а затем и вовсе свернута: английский Королевский флот блокировал пролив Ла-Манш и Северный проход в Атлантику. Для фашистских транспортных судов путь в Антарктику был закрыт. Теперь к антарктическим берегам могли прорываться только немногочисленные вооруженные рейдеры и подводные лодки, но их походы сложно связать с грузовыми перевозками. Трюмы первых забивались многочисленными запасами для длительного автономного плавания, а вместимость отсеков вторых — была весьма ограничена. В связи с тем что возможность тайно построить в антарктических оазисах обогатительные заводы пропала, Гитлер быстро охладел к дорогостоящему атомному проекту и запретил пока заниматься здесь какими-либо разработками. Полярники,



перебравшиеся с «Базы-211» в Новую Швабию, а также прибывшие сюда в течение 1940 года горняки остались не у дел.

Посмотрев на карту Антарктики, не трудно понять, что в 1974 году советским полярникам показали либо один из рабочих бункеров «Новой Швабии», а скорее всего — заброшенную «Базу-211». И значит, эти базы никак нельзя назвать призрачными. Тем более что база имела совершенно реальное «предполье», через которое и проходил так называемый маршрут «Рио-де-ла-Плата».

Рейдеры нацистов были частыми гостями у островов Кергелен, Буве и Пасхи

Официальные документы о маршруте «Рио-де-ла-Плата», которым шли фашистские суда в Антарктику и подлодки будут рассекречены и опубликованы еще не скоро. Но, собрав и проанализировав всю открытую информацию об этом необычном маршруте, попробуем его «спроектировать». И начнем с обзора океанской акватории, расположенной к югу от «ревущих 40-х широт», без которого этого маршрута не было бы и в помине.

Создание тайных баз в укромных бухтах побережья Африки, Латинской Америки, Восточной Азии и Антарктиды скорее всего было сходно с созданием таковых на полуострове Таймыр, архипелагах Земля Франца-Иосифа и Северная Земля, а также в дельте Лены, о которых было подробно рассказано в моей предыдущей книге «Свастика над Таймыром». Но и сегодня о практической реализации этих планов данных не так уж много. Только в воспоминаниях командиров фашистских подлодок, а также командного состава групп люфтваффе можно отыскать либо косвенные подтверждения, либо туманные намеки на то, что они знали о существовании некоторых островных «волчьих



лежек». Ведь эти секретные базы сооружали не за один и не на один день.

Издавна считалось, что военные флоты латиноамериканских стран, более тяготевающих к англо- и франкоговорящим странам, благодаря кораблям-стационерам американского и британского флотов надежно контролируют южноатлантическую узкость в районе Бразильской и Ангольской котловин. А правительства этих стран — весьма послушны «старшим братьям». Однако новорожденная Германия с такой постановкой этого вопроса не пожелала согласиться.

«Исследовательские» походы германских кораблей к берегам Латинской Америки, Африки и Юго-Восточной Азии начались практически сразу же после окончания «революционных брожений» в Германии и нового «пробуждения» интереса германской нации к своему военному флоту, то есть с середины 1920-х годов.

Первыми в 1924 году ушли в дальние плаванья легкие крейсера «Берлин» (к Азорским и Канарским островам) и «Гамбург» (к берегам Индонезии). На следующий год «Гамбург» ушел к берегам Латинской Америки, а «Берлин» — в более чем годичное плавание в Индийский океан. Во время этих походов немецкие штурманы и назначенные им в помощь военные моряки тщательно зарисовывали все посещаемые острова и берега, а гидрологи использовали каждую стоянку для промера здешних глубин.

Очередной учебный поход германских кораблей состоялся только в 1931 году: в плавание с посещением портов Южных морей и Африки вышел новый учебный (а фактически легкий) крейсер «Эмден». На следующий год уже «Карлсруэ» посетил несколько портов Северной Америки, а также Вест-Индии, Панама и Гонолулу. В декабре того же 1932-го еще один новый учебный крейсер, «Кельн», вышел в годичный поход к берегам Юго-Восточной Азии и Австралии. Фактически каждый новый



германский крейсер в первый же год своей боевой жизни совершал дальний океанский поход. Командиры и экипажи этих кораблей, а также курсанты военно-морского училища и школы унтер-офицеров, подробно изучая иностранные порты и берега, знакомились с районами, где через несколько лет они будут охотиться за судами врагов рейха. Не отставали от них и экипажи гидрографических кораблей.

Статистика конца 1930-х годов показала, что тогда Третий рейх не только интенсивно гонял в походы все свои крейсеры и развивал торговлю со странами Южной Америки.

На южноамериканский континент в те же годы с завидным постоянством прибывали все новые и новые германские «переселенцы». Так, к июню 1940 года в Уругвае проживало 8 000 немцев, а в Бразилии лишь в двух германских колониях (в штатах Риу-Гранди-ду-Сул и Санта-Катарина) — 3 000 человек, для которых Берлин даже потребовал от правительства Жетулиу Варгаса особого статуса и специальных прав. Более того, по всей территории Бразилии — от Сан-Паулу до Риу-Гранди-ду-Сул — были созданы колонии и других выходцев из стран оси — итальянцев и японцев. В отдельных южноамериканских странах активно работали немецкие военные миссии, а в портах Латинской Америки грузилось до 80 фашистских транспортных судов.

До самого начала Второй мировой войны авиалинии между Бразилией и Старым Светом контролировались тремя европейскими авиакомпаниями: французской «Эйр Франс», германской «Кондор» и итальянской «Лати». Их контроль сохранялся долгое время и после начала военных действий. При этом итальянские (до июня 1940 года) и германские самолеты (до декабря 1941 года) даже летали на американском бензине.

Практически до третьего военного года рейх сохранил за собой бразильские воздушные базы в Натале и Жекие, а также



морские пункты Масейо в Бразилии и Малабриго в Перу. Тогда же африканский порт Дакар был выбран для подготовки германских частей, готовящихся к высадке в провинции Натал или на островах Фернанду-ди-Норонья (200 миль к северо-востоку от Натала). Эти районы были выбраны не случайно, ведь они располагались всего в шести часах лета для германских бомбардировщиков или транспортников, направленных из Африки к латиноамериканским берегам, что позволяло организовать воздушную блокаду Южной Атлантики даже без дополнительной заправки самолетов.

Предварительная подготовка к операции началась еще в 1938 году, когда рейхсминистр Генрих Гиммлер направил в Дакар специального представителя СД в зарубежной разведывательной службе Вальтера Шелленберга, которому была поставлена задача заполучить документы местных властей о техническом состоянии порта с подтверждающими фотоматериалами. И если бы после падения Франции немцы при сотрудничестве маршала Петэна и адмирала Дарлана успели взять под контроль (а затем удержать) океанский район между мысом Сан-Роке и островами Зеленого Мыса, то они могли бы перерезать атлантические коммуникации, по которым шла внешняя торговля Великобритании. Одновременно это же позволило бы гитлеровцам получить «добровольных» союзников в лице Бразилии, Уругвая и Аргентины, на территории которых можно было бы создать многочисленные базы кригсмарине и люфтваффе для боев в Атлантике. Но главное, немцы естественно охватывали атлантическое побережье США.

Кроме военных интересов у Третьего рейха были в Латинской Америке и экономические интересы. Бразилия обладала огромными запасами железной руды (15 миллионов тонн) и никеля, в котором она могла бы удовлетворять все мировые потребности в течение 200 лет. Кроме того, здесь имелись значительные запасы бериллия и тантала, олова и марганца, столь



нужных компонентов для нацистской военной промышленности. Бразилия была и основным поставщиком хлопка для фашистской Германии. А в бассейне Амазонки после 1934 года были найдены обширные нефтеносные земли, чрезвычайно необходимые гитлеровцам.

Вальтер Шелленберг привез действительно весьма ценную разведывательную информацию. Не удивительно, что германские подлодки практически до августа 1942 года (до вступления Бразилии в войну против фашистской Германии) были частыми гостями в устье Амазонки. И все же чрезвычайно важная для Гитлера стратегическая операция не состоялась. Этот провал всех его замыслов был предопределен.

Долгое время противники Третьего рейха не обращали особого внимания на то, что северо-восточная часть Бразилии способна принести смертельную опасность... Британским островам. И только в конце мая 1940 года руководители английской и американской разведки озаботились этой проблемой.

Меж тем самая первая информация о планах Германии по захвату Патагонии появилась в аргентинской печати еще летом 1939 года. Информация была настолько серьезна, что правительство Южно-Африканского Союза направило сюда вооруженный полицейский отряд, а правительство США — создало постоянный комитет для координации обороны Южной Америки. Однако лишь через год американский президент Франклин Д. Рузвельт приказал срочно разработать планы превентивной оккупации французских, английских и голландских владений в Вест-Индии и военной помощи Бразилии. Сюда предполагалось послать до 100 тысяч солдат, причем, 10-тысячный авангард должен был быть переброшен в Бразилию в самое ближайшее время на транспортных самолетах ВВС США. Американский же флот получил приказание в случае необходимости направить к берегам Бразилии сильную



оперативную эскадру, состоявшую из четырех линкоров, двух авианосцев, девяти крейсеров и трех дивизионов эскадренных миноносцев. И США успели перехватить стратегическую инициативу. Одновременно, совершенно «неприметно», с июля 1940 года они приступили к превращению Бразилии в мощный приморский укрепленный район.

24 апреля 1941 года в океанском треугольнике: остров Тринидад — мыс Сан-Роке — острова Зеленого Мыса появилось вышеупомянутое американское соединение, через два года развернутое в 4-й флот США. Через полгода на авиабазу Натал прибыла американская эскадрилья гидросамолетов «Каталина», вскоре развернутая в 16-ю авиабригаду морской авиации. С апреля 1942 года американские гидросамолеты уже патрулировали вдоль всего побережья Бразилии. Через два месяца, после создания американской авиабазы на острове Вознесения, воспитанники «папаши Деница» лишились спокойной жизни даже в центре Южной Атлантики. А замыслы гитлеровского генералитета потерпели полный крах. Такой была общая обстановка в океанских районах, составлявших южную часть маршрута «Рио-де-ла-Плата», ведущего фашистские корабли, суда и подлодки в Антарктиду или — в Тихий и Индийский океаны. Рассмотрим же более подробно обещанное их предполье.

Открытая информация о тайных базах кригсмарине в приантарктических районах, в районах Курильских островов, на побережье Африки и Юго-Восточной Азии, как и в арктических районах, всегда была чрезвычайно скупа. Поэтому сегодня мы можем лишь предполагать, где они находились.

Начнем с Испании, откуда было удобнее всего начинать слежение за кораблями и судами врагов Третьего рейха, идущими в порты Франции и в средиземноморские государства, а также за «транзитными» судами, идущими из Атлантики в Индийский и Тихий океаны обратно. А также — спокойно



проводить блокадопрорыватели и подлодки, выходящие на маршрут «Рио-де-ла-Плата». Особенно для этого годился Гибралтарский пролив.

Есть информация, что на северной оконечности африканского побережья, прямо напротив входа в бухту Альхесиарас (Гибралтарскую бухту), немцы установили специальную аппаратуру, которая позволяла с помощью инфракрасного излучения вести наблюдение за всеми проходящими мимо объектами. Конечно, наличие такого прибора на североафриканском берегу могло быть только легендой прикрытия для участников проведения некой специальной операции. Сегодня уже не секрет, что итальянские подводные диверсанты создали недалеко от английского Гибралтара, прямо на борту итальянского танкера «Ольтерра», тайное убежище. Летом 1940 года этот танкер, стоявший прежде на Гибралтарском рейде, был отведен экипажем к испанскому мелководью и посажен на мель. Здесь в шести милях от южного мола Гибралтара он стоял почти полтора года. К концу 1941-го владелец танкера неожиданно заинтересовался судьбой «Ольтерры», и танкер был отбуксирован к молу Альхисераса, то есть прямо к входу на акваторию английского порта. Почему английские морские разведчики не подумали над странными маневрами итальянского танкера и его владельца, не ясно. Зато после войны удалось узнать, что во время почти двухлетней стоянки итальянский танкер был модернизирован. На его борту было оборудовано несколько потаенных отсеков (в том числе для зарядки аккумуляторов и сборки торпед) и подводная шлюзовая камера, позволявшая... итальянским подводным пловцам скрытно покидать тайную базу и возвращаться на нее. И к осени 1942 года итальянские подводники из 10-й флотилии MAS (командир капитан 3-го ранга Валерио Боргезе) получили хорошо оборудованную секретную базу непосредственно перед английской военно-морской базой.



Атаки стоявших здесь английских кораблей и судов продолжались целый год. При этом итальянские подводники уничтожили и серьезно повредили в Гибралтаре девять английских транспортов. Так что упоминание шефом германской внешней разведки Вальтером Шелленбергом специального прибора с инфракрасным излучением, скорее всего не было случайностью. Испания занимала исключительно благоприятное географическое положение для приема радиопередач из-за океана (в том числе из глубинных районов Африки и с Канарских островов). Благодаря этому как корабли кригсмарине, так и самолеты люфтваффе имели возможность в кратчайшее время получать информацию о погоде в Центральной и Южной Атлантике.

Первым ближайшим пунктом маршрута к Испании был небольшой островок Бранко (западная группа островов Зеленого Мыса), куда в июле 1945 года почти на сутки пришла Ц-977. Правда, по официальной версии, ее экипаж пополнял здесь запасы пресной воды. Эти острова находятся к западу от порта... Дакар (Африка). Когда-то они были португальской колонией и назывались провинцией Кабо верде. Острова архипелага находятся в 300 милях от мыса, расположенного между Сенегалом и Гамбией, заросшего зеленеющими баобабам. Именно благодаря этой далеко видимой зеленой опушке они и получили свое столь экзотическое наименование. Весь архипелаг состоит из 14 островов. Восточная группа островов («Подветренная») открыта венецианцем на португальской службе Альвизе да Кодамосто в 1456 году, западная («Наветренная») — португальским работоторговцем Диогу Гомишем (по другим данным — генуэзцем Антонио Ноли) в 1461 году. Во все времена архипелаг занимал важное стратегическое место в планах владевших им стран. По своему положению он находился как раз на перепутье судов, шедших из Европы в Индию, Китай и Японию либо в Бразилию и Аргентину. В эпоху



парусного флота острова были особенно привлекательны для купеческих судов, которые сюда приходили и уходили отсюда с северно-восточным пассатом. Из всех островов архипелага самыми красивыми являются «Наветренные» (Святого Антония, Святого Винцента, Святой Лучи, Святого Николая, Рацо и Бранко). На большинстве островов богатая растительность (до дынь и винограда включительно), развито животноводство и птицеводство.

Вместе с островами Зеленого Мыса, наиболее перспективными на океанском маршруте стали Южно-Шетландские острова, где еще с довоенных времен английские и норвежские китобои создали пять станций со складами, имеющими большие запасы угля и нефти, и также консервов. Эти гористые острова, часто покрытые льдом и снегом, были открыты 19 февраля 1819 года капитаном судна «Уильям» В. Смитом, который в 1819—1821 годах кратко описал их. Правда, по мнению известного английского историка и исследователя Джорджа Н.Л. Бейкера, эти острова были известны британским и норвежским промышленникам задолго до их посещения Смитом. Во время своего пребывания здесь Смит обнаружил на острове Ливингстон остатки испанского военного корабля «Сан Тельмо», экипаж которого погиб по неустановленной причине.

Несмотря на то что с 1944 года на островах постоянно работало несколько аргентинских, английских и чилийских научных станций (как и на побережье Гренландии), гитлеровцам все же удалось создать несколько тайных топливных баз и продовольственных депо... в пакгаузах китобойных станций.

Столь же перспективными могли быть Фолклендские (Мальвинские), Южные Сандвичевы и Южные Оркнейские острова, а также острова Тристан-да-Кунья. Но так как официальная информация о наличии здесь тайных нацистских баз пока отсутствует, ограничимся лишь их кратким обзором.



Фолклендские (Мальвинские) острова, имеющие важное стратегическое значение, принадлежат Великобритании, но эта принадлежность постоянно оспаривается Аргентиной. Предположительно их открыли моряки португальской эскадры под командованием адмирала Фернандо де Норонья в 1502 году. По другим данным, их открыли английские моряки под командованием Джона Дэвиса в 1592 году. Острова материкового происхождения и сложены из древних кристаллических пород. С давних времен они являлись предметом бескомпромиссной борьбы между Испанией, Францией, Великобританией, Аргентиной, Германией. Хотя официально подтвержденной информации о наличии на этих островах в годы Второй мировой войны нацистских баз до сих пор отыскать не удалось, но!

В 1982 году, во время англо-аргентинского вооруженного конфликта, британская морская пехота вернулась сюда. На одном из складов, созданном аргентинцами, были обнаружены германские морские мины с маркировкой начала 1940-годов. Как они здесь оказались всего за три месяца, пока Фолклендские острова находились под контролем Аргентины, сказать трудно.

Южные Сандвичевы острова — это группа необитаемых островов вулканического происхождения в Антарктике. Впервые они обнаружены в 1775 году экспедицией Джемса Кука. Англичане ошибочно приняли их за выступ некой Южной Земли и в честь первого лорда Адмиралтейства назвали Землей Сандвича. Описание островов произведено русской экспедицией под началом Фаддея Беллинсгаузена в 1820 году; он же дал островам нынешнее название. Южные Сандвичевы острова малодоступны и практически не исследованы и поныне. Туман, плохая видимость и снег обычны для этих мест.

Южные Оркнейские острова открыты 7 декабря 1821 года английскими тюленебоями Джорджем Пауэллом и Натаниэ-



лем Палмером. Однако есть информация, что еще в 1603 году некий испанский военный корабль, возможно, достиг этих покрытых снегом и льдом обрывистых островов, посещаемых людьми только в летний период. Начиная с послевоенных лет здесь постоянно работали две научные станции. Для создания тайной базы нацистов Южные Оркнейские острова весьма удобны, так как подобно Южным Шетландским островам расположены в непосредственной близости от Земли Грейэма и тайной базы «Хорст Вессель».

Право открытия островов Тристан-да-Кунья некоторыми советскими справочниками отдано португальскому работорговцу Нунью Триштану. Самый крупный из них долгие годы представлял собой потухший вулканический конус. В октябре 1961 года вулкан неожиданно для жителей стал извергаться, и все население было эвакуировано. Полной неожиданностью для английских властей стало то, что на побережье после растекания огненной лавы раздалось сразу несколько глухих, но мощных взрывов. Что взорвалось у подножья некогда спящего вулкана, и сегодня не ясно.

Если же фашистские блокадопрорыватели и рейдеры шли в Индийский океан или в восточную часть Антарктиды, то прежде они приходили в район острова Буве. Более того, собственно «Швабенланд» во время перехода в Антарктиду три недели стоял у острова Буве. Позже, сюда же приходили другие фашистские рейдеры — вспомогательные крейсера «Атлантис», «Пингвин» и «Комет», возвращаясь из «азиатского» рейдерства.

Норвежский остров Буве находится почти на широте южной оконечности Фолклендских островов. Он был открыт 1 января 1739 года капитаном Буве де Лозье, который в водах Южной Атлантики командовал отрядом французских фрегатов и был направлен на поиски призрачной Земли Гонневиля. Конечно, как одна из Новых Индийских земель, якобы открытая



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

французским капитаном Гонневилем в 1506 году, на деле она оказалась самой настоящей выдумкой французских моряков. Да и сама по себе экспедиция Буве оказалась не слишком важной, но из этого плавания были привезены первые подробные сведения о льдах Антарктики. Берега всего лишь пятимильного острова Буве сложены черными вулканическими лавами, которые и придают ему мрачный вид. Берега обрывисты и скалисты, с востока покрыты льдом. Летом северная сторона острова «расцветает» редкими пятнами мхов и лишайников. Постоянно державшиеся у острова густые туманы долгие годы не позволяли установить истинные размеры открытой французами земли. Первую попытку обжить остров в 1928 году сделали... норвежские китобои. На северной стороне острова они попытались создать китобойную и метеорологическую станции, однако все их строения были разрушены ураганами и смыты волнами в океан. В районе острова Буве имелась закрытая якорная стоянка для фашистских рейдеров, но ее точное место не известно.

Далее идет архипелаг Кергелен.

Архипелаг Кергелен был назван именем французского исследователя Ива де Кергелена — Тремарека, который открыл его 12 декабря 1772 года во время плавания по Индийскому океану. Обращенные к открытому морю берега главного острова (является самым крупным участком суши среди 300 островков и скал. — Прим. авт.) обычно неприступны; к тому же подход к ним чрезвычайно опасен из-за многочисленных подводных скал, большинство из которых не нанесено на карту и скрыто громадными подводными лугами гигантских водорослей. И только восточная часть полуострова Жоффр, находящегося в восточной части главного острова, представляет собой почти ровный песчаный пляж. К началу 1940-х этот остров стал единственным пристанищем для европейских



китобоев и зверобоев в приполярной зоне Индийского океана. Это гористая, покрытая многочисленными ледниками и торфяными болотами земля всегда была безлюдна, зверобой жили только на побережье обширной бухты.

Еще в начале XX века на одном из кергеленских полуостровов, Обсерватуар, германские исследователи создали зимовочную станцию. Кто они, узнать не удалось, но через 50 лет изрядное количество досок с этой станции были успешно использовано Э. Обером де ла Рю для строительства зимовочного домика в Порто-о-Франсе.

В советской литературе существуют многочисленные упоминания о созданной здесь гитлеровцами некой базе, но ее конкретное место никогда не указывалось. И только сегодня появилась возможность узнать об этой базе практически из первоисточника, то есть — от нацистских моряков.

Работая над этой книгой, мне пришлось прочитать большое количество архивных документов и книг, которые прежде были недоступны. В книге, которая увидела свет в 1957 году, совершенно случайно удалось наткнуться на подробную информацию о посещении Кергелена сразу тремя германскими крейсерами.

Секретная база на Кергелене была создана нацистами летом 1940 года, сразу же после поражения Франции. Но первый рейдер пришел сюда только через полгода (9 декабря). Им стал вспомогательный крейсер «Атлантис» (№16, бывший пароход «Гольденфельс»). Фашистский экипаж с 8 декабря 1940 года по 15 января 1941 года провизел в бухте Газел-Бей небольшой ремонт (при входе в бухту рейдер сел на подводные камни). Этот факт был подтвержден одним из моряков крейсера «Атлантис» уже в 1943 году, который в одном из номеров «*Berliner Illustrierte Zeitung*» он опубликовал фотографии, сделанные в бухте Газел. Естественно, это была хорошо продуманная акция,



и нацистское руководство стремилось добиться какой-то цели. Но какой? Неизвестно!

Фрегаттен-капитан Бернхард Рогге дал своим морякам возможность отдохнуть на берегу, а также заменил запасы пресной воды в корабельных цистернах. С 14 декабря 1940 года по 11 января 1941 года у восточной части острова (скорее всего также в бухте Газел-Бей), состоялась встреча «Атлантика» с неким германским кораблем снабжения.

Бухта Газел — одно из лучших убежищ для судов в районе острова Кергелен. Здесь водится много кроликов и гнездится большое количество морских птиц. В бухте можно принять пресную воду; она поступает по трубопроводу от водопада, который находится в 5 кабельтовых от берега. На северном берегу бухты Газел, у каменистой пирамиды высотой 3,7 метра, был оставлен запас продовольствия для потерпевших кораблекрушение, но в 1941 году никаких признаков этого запаса не обнаружено.

И это не удивительно: ведь за «Атлантиком» к архипелагу Кергелен пришел рейдер «Комет», который возвращался из более чем полугодового океанского плавания, во время которого немцы обследовали море Росса и море Дэвиса (примерно 71 градус 36 минут южной широты, 170 градусов 44 минуты западной долготы). 28 февраля 1941 года в восточной части главного острова архипелага, на полуострове Жоффр, с «Комета» был высажен десантный отряд. По сведениям германского Штаба руководства войной на море, неприятеля на острове не было. И действительно, в ближайшей бухте, в брошенном поселке Пор-Жанн-Де-Арк (основан в 1909 году кейптаунской компанией «Сторм Балл»), немцам удалось найти следы быстрого оставления его англичанами.

В поселке, хорошо защищенном от западных ветров высокими холмами, сооруженном у подножия пикообразных гор



Эванс и Тизар, был найден вместительный продовольственный склад с консервами норвежского и датского производства. Здесь же протекал красивый поток с чистой ледяной водой. Как и на Новой Земле, нацисты высаживались на побережье острова в несколько смен. Последняя, уходя из поселка, оставила на стене одного из зданий надпись «10 марта 1941 года. Экспедиция Рооке». Благодаря этому через 60 лет и удалось узнать, где фашисты создали один из своих секретных пунктов отстоя рейдеров посреди Индийского океана.

Пополнив запас продовольствия, «Комет» неспешно пошел на северо-восток для встречи с рейдерским отрядом, состоявшим из вспомогательного крейсера «Пингвин» (бывший пароход «Кандельфельс») и вспомогательного судна «Адьютант» (бывший норвежский китобоец Pol-IX), которые 12 марта 1941 года пришли к северной оконечности соседнего с полуостровом Жоффри полуострова Курбе. По другим данным, фашистский рейдер был здесь в период со 2 февраля по 24 марта 1941 года. В заливе Хиллеборо у Пор-Курве в течение двух недель немцы занимались плановым ремонтом механизмов и оборудования для подготовки к предстоящему рейдерству в Индийском океане. Места эти были брошены людьми много лет назад, и назвать их портом мог лишь большой шутник.

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



В точке встречи с рейдерским отрядом на борт «Комета» со снабженца «Альстертор» были погружены свежие фрукты и овощи, что было особо важно для экипажа почти озверевшего от длительного и постоянного сидения на консервах. Но эта кратковременная встреча в Индийском океане стала последней для экипажей обоих нацистских рейдеров. 8 мая 1941 года вспомогательный крейсер «Пингвин» был перехвачен английским крейсером «Корнуолл» и после короткого боя потоплен. Немцев погубила... дисциплинированность.

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

Здесь еще до войны было сооружено несколько причалов и слипов для небольших промысловых судов. На берегу находились цеха различных компаний, перерабатывающие китовый жир и склады с большими запасами консервов. Основу каждого поселка зверобоев составляли китобойни. Чаще всего это были



достаточно большие здания, вроде сарая в два этажа, хорошо и прочно устроенные. На нижних этажах стояли шесть и более железных цилиндров с кранами у самого дна. Они были соединены между собой трубой, через которую проходил пар. Посредством лебедки на специальный лоток втаскивался кит и разделялся здесь на части. Сало и язык сбрасывали в цилиндры, где с помощью пара вытапливался первосортный китовый жир. Мясо и кости поступали в другое помещение. В особом здании находился завод для выварки китового уса.

Возле каждой китобойни находились амбары или склады для хранения сала, а также казарма, на 30 и более рабочих (в зависимости от возможностей компании). Здесь же располагались мастерские — столярная, токарная, бондарная, кузнечная и слесарная.

Если разделочный цех по какой-либо причине не удавалось разместить у самого уреза воды, то к заводу были проложены рельсовые пути для доставки китовых туш. С китобоями все ясно, но зачем к безлюдным островам Кергелена так стремились рейдеры нацистов?

Известно, что в прошлом архипелаг посещало огромное количество зверобойных и китоловных судов. Здесь повсюду и сегодня можно встретить заброшенные базы, где долгие годы жили промышленники со всего мира. Вероятнее всего, запасы продовольствия, созданные китобоями, немцы заметно увеличили в первые военные годы. На складах новых секретных баз стало достаточно продовольствия, чтобы заметно улучшить рацион экипажей океанских рейдеров и подводных лодок. Скорее всего здесь было создано большое продовольственное депо, сходное, допустим, с продовольственными депо, найденными в июле 1941 года на берегу заполярной губы Большая Западная Лица («Базис Норд») или после окончания Великой Отечественной войны на побережье шхер Минина (восточная часть Карского моря).



Не случайно же зимой 1942 года на Кергелене планировалось создать тайную метеостанцию кригсмарине. Тем более что последним французским кораблем, который зашел в те годы к островам Кергелена, была французская канонерская лодка «Бугенвиль», побывавшая здесь в феврале 1939 года. Ее матросы, как и позже немецкие моряки, на стенах зданий оставили свои рисунки и надписи. Так, может быть, здесь в первую очередь стоит искать новые «ледяные» загадки от Третьего рейха?

Следующим базовым островом, о котором удалось найти открытую информацию, стал приантарктический остров Оклэнд. Правда, германский рейдер, который приходил сюда, для мировой истории остался пока безымянным.

Острова Принца Эдуарда сразу не найти на карте Мирового океана. Они находятся почти посередине между южной оконечностью острова Мадагаскар и северной оконечностью антарктической Земли Эндерби. Всегда считалось, что из-за крутизны склонов скал и постоянно сильного океанского прибоя они остались безлюдными. Но это заблуждение: на единственном безопасном для высадки острове Марион в 1949 году были найдены следы пребывания нацистских моряков, которые, скорее всего, здесь организовали наблюдательный пункт.

Острова Крозе по праву открытия принадлежали Франции. Но разве после разгрома французской армии в Третьем рейхе с этим считались? Вряд ли! Уж больно удобными для укрытия нацистских судов-блокадопрорывателей были эти редко посещаемые людьми острова. А для рейдеров и подлодок — настоящая находка: уютные мелководные бухты с большим количеством чистых речушек, которые говорливо бежали к морю.

Ну и конечно, не стоит исключать архипелаг Огненная Земля, открытый знаменитым Фернаном Магелланом в 1520 году. Обе части островов архипелага принадлежали Аргентине и Чили, которые практически до окончания Второй мировой войны поддерживали нацистов. Одним из косвенных признаков



создания тайных гитлеровских баз на здешних островах является то, что некогда многочисленное туземное население к концу 1950-х годов было практически полностью уничтожено. При этом даже официальные справочники и энциклопедии Советского Союза прямо указывали на существование на Огненной Земле тайных баз для подводников контр-адмирала Деница.

Итак, мы нанесли морские «точки» океанского маршрута, которые, скорее всего, служили промежуточными базами для фашистских подводников «призрачного конвоя» или экипажей рейдеров и блокадопрорывателей кригсмарине, а также для неких нацистских судов, которые везли к «Новой Швабии» и ко второй созданной в Антарктиде тайной базе, «Хорст Вессель», строительные материалы. Вторую тайную базу нацисты построили на Земле Грeэма и дали ей необычное название в честь «мученика национал-социалистической идеи» и руководителя одного из штурмовых отрядов Ганса Хорста Весселя, которого убили коммунисты. Вероятно, в выборе названия антарктической базы они имели конкретный политический подтекст, который со временем мог возродить новый рейх.

Как и с секретными базами в Арктике, исследователи военной истории долгое время не приводили посещения антарктических безлюдных островов и берегов к «единому знаменателю». А напрасно! Даже известное в настоящее время из отрывочных «штрихов» о посещении германскими кораблями Антарктики наводит на мысль, что здесь укрыта еще одна из «ледяных загадок» от Третьего рейха. Например, та, о которой в конце 1946 года написала газета «Франс Суар».

Автор заметки рассказал о совершенно невероятном случае, произошедшем с исландским китобойным судном «Юлиана». В тот день исландские китобой находились на промысле в районе Фолклендских островов. Неожиданно поблизости от китобойца из-под воды появился перископ неизвестной подводной лодки.



«Незнакомка» обошла вокруг «Юлианы», внимательно рассматривая судно через перископ, а затем — поднялась в позиционное положение. Над рубкой подлодки появились головы верхней вахты в зюйдвестках и стали вновь рассматривать в бинокли китобойца. Убедившись, что, кроме гарпунной пушки, на его борту оружия нет, неизвестные подводники продули цистерны главного балласта и окончательно подняли свой корабль на поверхность. Над рубкой взвился потрепанный красно-белый флаг со свастики в центре поверх черного креста; в ту же минуту артиллерийский расчет выскочил к носовому орудью. Исландцы не стали испытывать судьбу и без дополнительной команды остановили судовую машину.

От фашистской подлодки отошла надувная моторная лодка, где находилось пять матросов и один офицер в форме кригсмарине. Они поднялись на борт «Юлианы». Нацистский офицер, бегло говоривший по-английски, вызвал на палубу исландского капитана и потребовал направить судно к Огненной Земле, где исландцы должны были передать немцам весь улов. Выяснив, что «Юлиана» только-только пришла в район лова и не загарпунила пока не одного кита, он отправил одного из прибывших с ним моряков в трюм для проверки. Получив подтверждение правдивости слов исландских китобоев, он приказал перегрузить на моторную лодку все свежие овощи и фрукты, находившиеся в провизионной камере китобоя, показал направление на стадо китов, и затем вместе со своими моряками вернулся на подлодку. Субмарина еще некоторое время лежала в дрейфе, но после погрузки привезенной добычи и подъема моторной лодки дала ход, развернулась на юг в сторону банки Бэрдвуд и вскоре растаяла в морской дымке. Ошеломленные странной встречей китобои, которые не боялись самых свирепых штормов и шквалов, через полчаса продолжили свой промысел. Но еще долго им снились блики окуляра перископа, который кружил вокруг китобойца. Лишь много позже они узнали, что эта



нежданная встреча состоялась в районе океанского маршрута, который нацисты называли «Рио-де-ла-Плата» и которым они шли к своим ледяным владениям, а также в Тихий океан. Не менее интересными стали и воспоминания некоторых жителей острова Пасхи, которые рассказывали о странных ночных визитах покрытых ржавчиной подлодок осенью 1945 года.

А сейчас перейдем к истории практического освоения этого таинственного маршрута.

«Рио-де-ла-Плата»: реальный путь в Антарктиду

О первых походах германских кораблей и подводных лодок по будущему маршруту «Рио-де-ла-Плата» широкому кругу читателей было всегда известно очень немного. Если вообще было известно. Сегодня мы имеем реальную возможность рассказать об этом более подробно. Итак, начнем!

Скорее всего, свое название маршрут получил потому, что вел из Киля в разделяющий Уругвай и Аргентину залив Ла-Плата. Его северное «крыло» приводило нацистов к реке Амазонка, центральное вело в район побережья Аргентины, а южное — в район «Новой Швабии». Далее через пролив Дрейка или Магелланов пролив они могли выходить в Тихий океан или к «Хорсту Весселю».

Весной 1910 года новейший легкий германский крейсер «Эмден» (командир — корветтен-капитан Вольдемар Фоллертун) был направлен для замены легкого крейсера «Ниобе» из состава вышеупомянутой Kreuzergeschwader (Китайской крейсерской эскадры имперского флота Германии) легкого крейсера «Ниобе». 18 мая с дружеским визитом он посетил Буэнос-Айрес, прошел Магеллановым проливом и 11 июня прибыл в Вальпараисо. В дальнейшем, пополнив на находящейся



здесь германской угольной станции запасы топлива, он зашел на остров Таити и у архипелага Самоа встретился с броненосным крейсером «Шарнхорст». 17 августа «Эмден» прибыл к месту назначения в порт Циндао.

Через два года, 11 мая 1912 года, линейный крейсер «Мольтке» в сопровождении легких крейсеров «Бремен» и «Штеттин» совершил поход к восточному побережью Северо-Американских Соединенных Штатов. Германские корабли посетили здесь различные порты и ясно дали понять всем потенциальным противникам, что кайзеровский флот способен не только выходить в открытый океан, но и легко достигать берега североамериканского континента.

Новейший легкий крейсер «Карлсруэ» под командованием фрегаттен-капитана Фрица Людеке покинул Германию в начале лета 1914 года. Он должен был сменить легкий крейсер «Дрезден», который под командованием фрегаттен-капитана Эриха Кёлера являлся германским стационаром в Вест-Индии. Встреча будущих рейдеров состоялась 25 июля в Порт-о-Пренсе (на острове Гаити). Здесь командиры приняли друг у друга корабли и Людеке уже на «Дрездене» направился в Германию, а Кёлер продолжил командование южноамериканской станцией Германского императорского флота. При этом Людеке не пошел в Магелланов пролив, а, обогнув мыс Горн, успешно вышел в Атлантику. По дороге домой «Дрезден» пополнил запасы угля на принадлежащем Дании острове Сен-Томе (угольная станция компании «Гамбург — Америка») и зашел на Азорские острова.

По «странному стечению обстоятельств» практически все крейсера, которые направлялись для усиления Китайской эскадры кайзеровского флота, в Тихий океан шли вокруг берегов Латинской Америки. А командиру английской эскадры (Вест-Индской станции) вице-адмиралу Х. Крэдоку сразу же после начала Первой мировой войны было приказано внимательно



осмотреть Магелланов пролив и якорные стоянки по соседству с Гольфо-Нуэво и Этт-Харбор, а затем — всей эскадре оставаться в районе реки Ла-Плата (при необходимости сдвигаясь к Валь-парайсо) для уничтожения немецких крейсеров.

Первую практику крейсерской войны и технического обеспечения, кайзеровский флот получил еще в годы Первой мировой. Конечно, здесь были не только многочисленные победы легких крейсеров «Эмден» и «Карлсруэ», но и годичное блокирование у берегов Африки одного из германских рейдеров («Кенигсберга») целой эскадрой англичан, и гибель практически всей эскадры вице-адмирала графа Максимилиана фон Шпее в бою у Фолклендских островов.

В те годы положения будущей тактики «крейсерской войны» gross-адмирала Редера, проверялись в ожесточенных боях и штормовых походах. Несмотря на ощутимые потери в корабельном составе кайзеровского флота, они полностью оправдали себя. Однако боевая практика походов рейдеров выявила и мягкую подбрюшину тактики, а именно — их абсолютную зависимость от соседства кораблей-угольщииков и от наличия или отсутствия системы оповещения и связи.

Капитально продуманная система связи и система угольных станций, созданные задолго до начала войны морским министром Германии адмиралом Тирпицем, командующими имперским флотом адмиралом фон Хольцендорфом и вице-адмиралом фон Ингенолом, успешно работали лишь первый военный год. Затем, они начали давать сбои.

Система океанской связи вместе с системой заправки рейдеров углем входила в так называемую систему «Etappen-Dienst», или «Система этапов». В соответствии с ее положениями весь Мировой океан еще до начала Первой мировой войны был поделен на районы, или «зоны», в центре которых (чаще всего в больших городах, где Германия имела свои представительства) находились специальные узлы связи.



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Главным центром стала радиостанция в городке Науэн (примерно в 40 километрах от Берлина). Мощные ретрансляционные центры были построены в Виндхуке (Германская Юго-Западная Африка), Камине (Того) и на острове Яп (южная часть Тихого океана). Более слабые передатчики находились в Букобе, Дар-эс-Саламе и Муансе (Германская Восточная Африка), Дуале (Камерун) и на тихоокеанских берегах: в Апии, Рабауле и Циндао, а также на островах Ангаур и Науру. Достраивались радиостанции в Таборе (Германская Восточная Африка) и на острове Суматра (Голландская Ост-Индия).

Ежегодно по мере активизации подготовки Германии к войне система этапов совершенствовалась. Создавались новые передающие центры и ретрансляторы. Транспортные суда основных германских судоходных компаний получали радиостанции, а их капитаны на случай войны получали запечатанные конверты, в которых были расписаны первичные действия. Отныне германские корабли и подводные лодки, где бы они не находились: в Южной Атлантике или в Тихом океане, в Арктике или Антарктике, — имели устойчивую связь со своим главным командованием. Правда, к августу 1914 года в Индийском океане и в южной части Тихого еще существовали зоны, где связь полностью зависела от благоприятности погоды, а в полную силу вся система связи заработала только с середины 1930-х годов.

Другой головной болью для вице-адмирала Ингенела и командиров рейдеров с началом Первой мировой войны стала «угольная» составляющая в системе этапов, то есть обеспечение немецких кораблей в океане «сыпучим довольствием». Она включала в себя следующие порты, объединенные в секции: «Юг» — Батавия, Манила и Циндао; «Северо-Западная Америка» — Сан-Франциско; «Юго-Западная Америка» — Вальпараисо; «Бразилия» — Кальяо, Ла-Плата, Рио-де-Жанейро; «Северная Америка» — Нью-Йорк; «Западная Африка» — Дуала; «Восточная Африка» — Дар-эс-Салам.



Этапы «Вест-Индия» и «Средиземноморье» включали в себя угольные базы на укромных островах Карибского и Средиземного морей. К каждому из угольных этапов было приписано большое количество торговых судов, которые, где бы они ни находились, с началом войны должны были в кратчайшее время прибыть назначенный порт. Так, к «бразильской» секции Ла-Плата были приписаны девять германских пароходов: «Гота», «Жозефина», «Мера», «Муанза», «Понтос», «Санта-Исабель», «Сиерра Кордоба», «Сильвия», «Элеонор Вюрманн». С началом боевых действий все они собрались в одноименном порту и приступили к обеспечению углем легких крейсеров, по проливу Дрейка и Магелланову проливу спешивших к Китайской эскадре вице-адмирала фон Шпее.

Позже, с приходом в район Аргентинской котловины английской крейсерской эскадры вице-адмирала Х. Крэдока, большая часть из них была интернирована в южно-американских портах, а три «угольщика» были потоплены или захвачены англичанами («Санта-Исабель» — у Фолклендских островов, «Элеонор Вюрманн» и «Жозефина» — в Магеллановом проливе).

Первая мировая война подтвердила то, что деятельность германских рейдеров во многом зависела от эффективности работы системы тылового снабжения, и в частности — от работы судов-угольщиков и угольных станций.

После того как английский Королевский флот обезвредил большую часть рейдеров и уничтожил крейсерскую эскадру вице-адмирала графа фон Шпее у Порта-Стэнли, вся имперская система тылового обеспечения рухнула. Трудности угольного обеспечения рейдеров оказались столь велики, что в 1915 году новый командующий кайзеровским флотом адмирал фон Поль был вынужден отказаться от океанских походов имперских крейсеров. Вместо них ему пришлось направить в море вспомогательные крейсера, переоборудованные из торговых судов



с экономичными двигателями. Это были вспомогательные крейсеры с большей вместимостью угольных бункеров.

Первый же выход рейдера «Мёве» показал, что использование таких кораблей может принести реальные успехи. Одновременно они же показали, что пока для топок их машин необходим уголь, многомесячное плавание германских военных транспортов и блокадопрорывателей было чрезвычайно затруднительным. Лишь последующее переоборудование германских кораблей и судов на дизельные двигатели позволило в какой-то мере снять остроту топливной проблемы рейдеров. Вот тут-то система «*Etappen-Dienst*» (правда, уже в совершенно ином виде) заработала. А со временем еще и получила новое название — маршрут «Рио-де-ла-Плата».

Эта система позволила в декабре 1941 года послать несколько гитлеровских подлодок к восточному побережью США. Достигнутые «серыми волками» успехи превзошли самые смелые ожидания Карла Деница.

Пока для блокирования Британских островов в «ближней» зоне у нацистских подводников было достаточно сил, они не заглядывали в Южную Атлантику или в Индийский океан. Но уже в начале четвертого военного года английские и американские противолодочники стали ежемесячно топить более 10 германских субмарин. Поэтому гросс-адмиралу Деницу пришлось отправлять своих «серых волков» сначала в центр Атлантики, где их не могла достать береговая противолодочная авиация англичан и американцев, а затем и в Южную Атлантику, и к берегам южной оконечности Африки. Ведь первые годы Второй мировой войны показали, что здешняя «охота» за вражескими транспортами, где система противолодочной обороны была весьма слабой, неизменно давала сильный эффект. Того же можно было ожидать и в антарктических водах. Выход германских подлодок в новые районы вынудил британское Адмиралтейство распылять силы и средства противолодочной войны и серьезно



ослабить их на участках наиболее оживленного судоходства в Атлантике. Нацисты знали, что делали.

Дальность плавания серийных средних подводных лодок кригсмарине составляла в среднем 7 000 миль. Но от портов рейха до центра Северной Атлантики — 2 000 миль. Значит, на ведение боевых действий в назначенном районе (допустим, недалеко от Сен-Джонса) у боевой подлодки оставалась лишь половина имеющегося запаса топлива. А если «серому волку» предстояло действовать у Нового Орлеана или у Рио-де-Жанейро? Гадать не стоит: до первого порта расстояние составляло 5 000 морских миль, а до второго — на 500 миль больше. Выходит, районы в Южной Атлантике становились просто недоступными для самостоятельных действий серийных подлодок, даже если они выходили из французских баз: Бордо, Брест, Лориан и Сен-Назер.

Кроме того, основную часть перехода через Северную Атлантику в эти районы приходилось совершать в подводном положении и на малых скоростях (особенно — в Бискайском заливе). Это сразу же приводило к сокращению автономности плавания «серых волков» и резкому снижению их боевых возможностей. Даже простейшие расчеты, сделанные штабистами Деница, показали следующее: если послать 10 германских подлодок на один месяц к берегам Северной Америки, то с учетом 10 уже действующих здесь в течение того же срока и 10 подлодок, возвращающихся домой, на один квартал здесь приходилось учитывать сразу 30 германских субмарин. Для очередных трех месяцев, нужны были еще 30 субмарин, а с учетом получения ими повреждений или даже гибели части из них и того больше. Итак, за полгода деятельности, например в Карибском море, нужно было более 60 боевых подлодок. Но с каждым военным годом Саргассово море все старательнее контролировалось американскими противолодочными кораблями и самолетами, Бискайский пролив и выход из Норвежского



моря в Атлантику — английской противолодочной авиацией. Потери в подводных экипажах росли, «папаша Дениц» забеспокоился. Ведь если боевую подлодку не обеспечить достаточным запасом дизельного топлива, то ее экипажу в два-три раза чаще придется форсировать противолодочные рубежи и зоны противолодочной обороны, где англичане и американцы не только искали «серых волков», но еще — и крепко бомбили их. И это только на одном боевом направлении. А были еще Средиземное, Черное, Балтийское моря и суровая Арктика. Судостроительная промышленность Германии выдержать такой темп строительства подлодок уже не могла, она задыхалась. Да и где взять столько подготовленных подводных командиров и экипажей? Приемлемый выход (по крайней мере, на первых порах) был найден неожиданно.

Практические расчеты показали, что 20 дополнительных тонн топлива позволяли фашистским «семеркам» увеличивать их автономность плавания сразу на две, а то и на три недели. Но как их доставить на боевую подлодку?

Первые попытки тому сделали уже в 1930-е годы, опираясь на опыт действий кайзеровских субмарин в Баренцевом море. С началом Второй мировой войны, когда на раскачку уже не осталось времени, эти попытки были активизированы.

Планируя материально-техническое обеспечение боевых действий тяжелых рейдеров и вспомогательных крейсеров с помощью специальных судов снабжения, заблаговременно высылаемых в море, гросс-адмирал Эрих Редер и контр-адмирал Карл Дениц предусматривали возможность их использования в снабжении топливом и продовольствием океанских «волчьих стай». Уже в первые военные месяцы в океан пошли надводные снабженцы. Правда, сначала они пришли, чтобы обеспечить деятельность надводных рейдеров — «карманных линкоров» и тяжелых крейсеров, и лишь много позже — для пополнения запасов отдельных подлодок и целых «волчьих стай».



Итак, ясно, что столь нелюбимый и крепко забытый послевоенными историками маршрут «Рио-де-ла-Плата» все же был создан и реально работал на благо питомцев Деница. Вот лишь несколько примеров, которые удалось найти за годы работы над книгой о действиях этого нацистского океанского призрака. Причем — с максимально возможной их детализацией.

Самым первым фактом заправки гитлеровской субмарины стало пополнение запасов подлодки УА (капитан-лейтенант Ханс Кохауш) вспомогательным крейсером «Пингвин» 17 июля 1940 года. При этом рейдер был замаскирован под греческий пароход «Кассос».

Из-за сильного ветра подлодка не смогла подойти непосредственно к борту крейсера, поэтому передача грузов заняла целых семь дней. За неделю на борт лодки было передано 11 торпед и 70 тонн дизельного топлива.

Весной 1941 года район Фритауна (юго-западная оконечность Африки) стал местом сбора британских судов и судов Британского союза, пришедших из Южной Америки, со Среднего и Дальнего Востока. Это было соблазнительно: англичане не ожидали, что германские подлодки, не имея в Африке топливных баз, дойдут и сюда. И ошиблись! После длительных прикидок Дениц решил пополнять запасы топлива и боеприпасов своих «серых волков» в районах Центральной Атлантики. Вот тут-то и пригодилась тайная система опорных пунктов, некогда разработанная штабистами кайзеровского флота, и нацистские суда-снабженцы, которые уже освоили Центральную и Южную Атлантику. Благодаря этому единству питомцы Деница могли выполнять так называемые сдвоенные походы, то есть вести боевые действия без возвращения в базу при использовании топлива и торпед. В короткое время такие плавания совершили семь «серых волков»: У-105 (капитан-лейтенант Георг Шевер), У-106 (обер-лейтенант-цур-зее Юрген Эстен), У-124 (капитан-лейтенант Георг-Вильгельм Шульц), У-103 (корветтен-капитан



Виктор Шютце), U-38 (капитан-лейтенант Хейнрих Либе), U-69 (капитан-лейтенант Йост Метцлер) и U-107 (капитан-лейтенант Гюнтер Хеслер). И как закономерный успех — за май—июнь 1941-го в Северной Атлантике и у Фритауна нацисты потопили 119 британских судов водоизмещением более чем 600 тысяч тонн. Опыт оказался настолько удачным, что в дальнейшем передача топлива, боеприпасов и грузов в этих районах проводилась неоднократно.

В ноябре 1941 года U-124 и U-129 (капитан-лейтенант Николаи Клаузен) приняли топливо с танкера «Питон», а U-126 (капитан-лейтенант Эрнст Бауэр) — с вспомогательного крейсера «Атлантис», который пришел в Атлантику через антарктический пролив Дрейка. За ними с «Питона» приняли топливо U-68 (капитан-лейтенант Карл-Фридрих Мертен) и UA. А весной 1942 года U-124 и U-105 приняли необходимый запас топлива от вспомогательного крейсера «Корморан». «105-я» при этом пополнила с него еще и запасы пресной воды. Но британские военные моряки не дремали. Они повели настоящую охоту за океанскими снабженцами.

В феврале—марте 1941 года в Атлантике были обнаружены и уничтожены пять судов снабжения: «Бельхен», «Эгерланд», «Лотринген», «Эссо» и «Гедания». 1 декабря того же года был уничтожен «Питон». 22 ноября 1941 года при передаче топлива на U-126 был потоплен «Атлантис». Из снабженческой эскадры уцелело только одно судно — «Кота Пинанг». Но через два года и его могилой стали океанские пучины. Удар, нанесенный англичанами, был столь точен, что гросс-адмирал Редер вынужден был отказаться от направления в Центральную и Южную Атлантику своих субмарин, а уже находившуюся в назначенном районе U-123 пришлось вернуть в Северную Атлантику. Нужно было искать новые решения.

Вот тут-то «папаша Дениц» и вспомнил о транспортных возможностях германских субмарин. Использование одних



подводных лодок для обеспечения других было вновь вызвано его стремлением увеличить время пребывания «серых волков» в море и заботой о сокращении количества прохода подлодок через зоны, контролируемые английской и американской авиацией и противолодочными кораблями, а также стремлением повысить интенсивность и результативность операций против английских судов в океанских районах с наиболее слабой противолодочной обороной. Ему пришлось пойти по двум направлениям для решения этой проблемы.

Первое — это заправка боевых подлодок за счет возвращавшихся в Германию субмарин или со специально пришедших в район «серых волков». Позже для «подпитки» боевых подлодок Денниц стал использовать подводные транспорты и подводные танкеры — «дойные коровы» из 10-й и 12-й флотилий. Второе направление было реализовано с началом эксплуатации маршрута «Рио-де-ла-Плата» и безымянного арктического маршрута в районы нашего Севморпути. Первую кладку «кирпичей» в их основание заложили еще кайзеровские военные моряки в Первую мировую войну. Они создали некую тайную базу германских подлодок... в новоземельском проливе Маточкин Шар.

Гитлеровский маршрут начинался на военно-морской базе Киль. Затем его северное крыло уходило к Новой Земле и Белому морю, а позже — к полуострову Таймыр и архипелагу Северная Земля. Южное же крыло уходило в районы реки Амазонки, к берегам Аргентины и через пролив Дрейка — к берегам Чили. Отдельный отросток вел нацистов в районы «Новой Швабии» и «Хорста Весселя». Не поверите, но наиболее прочными «кирпичами» в создании «Рио-де-Ла-Платы» стали... киты. Особенно после того, как норвежец Свен Фойн в 1868 году избрал гарпунную пушку.

Во все времена китовый жир играл значимую роль. Многие страны мира, в первую очередь Великобритания и Германия,



использовали его не только в пищевой промышленности, но и при изготовлении нитроглицерина и порохов. Кроме того, китовый жир (он же ворвань, в силу своей уникальности был полезной добавкой для смазочных масел, обеспечивая им морозостойкость. И последнее было особо важно для любой страны, которая готовилась бы вести боевые действия на просторах, допустим, той же русской Сибири.

Не удивительно, что уже с 1938 года китовый жир наряду с зерном и сахаром на Британских островах был причислен к продуктам стратегического назначения. Не отстала от англичан и Германия. Обе страны активно взялись за создание запасов китового жира на случай войны. Как вы думаете, где? В Южной Атлантике, куда еще в 1936—1937 годах пришла германская китобойная флотилия. Очень скоро китовый промысел немцы положили в одну из базовых основ создания будущего маршрута «Рио-де-ла-Плата». А затем — началось активное освоение Антарктиды Третьим рейхом.

Руководителем «научных» антарктических экспедиций был назначен некий «советник» Альфред Ритшер. Впервые об А. Ритшере удалось узнать из истории поисков Северо-восточного прохода из Атлантики на Тихий океан. Еще в 1912 году германская экспедиция под командованием лейтенанта кайзеровского флота Шредер-Штранца на небольшом судне попыталась выполнить пробный рейс в район северной части Баренцева моря. В случае успешности этого похода через два года Шредер-Штранц должен был повести свою экспедицию в район полуострова Таймыр. Как вы думаете, что должно было стать основной целью для будущей арктической экспедиции? Конечно... поиски районов, подходящих для создания здесь небольших опорных пунктов с запасами продовольствия и керосина. Правда, в те годы с Германией мы еще были союзниками и в голове не держали, что немцы могут использовать эти небольшие базы против России. Более того, мы и сами не сильно



осваивали Арктику. Возможно, в начале XX века нас спасло то, что планы Шредер-Штранца (и тех, кто стоял за ним) провалились. Более того, из-за неудовлетворительной подготовки все германские полярники, за исключением капитана судна... Альфреда Ритшера, погибли и навсегда остались среди льдов. И только Ритшер вернулся в Германию.

Но вернемся в начало 1940-х. Примерно в 1941 году, практически сразу же после проведения подробного анализа результатов первых нацистских экспедиций в Арктику и Антарктиду, бригадфюрер Вальтер Шелленберг сформировал при своем Управлении политической разведки специальный отдел и укомплектовал его только экономистами и юристами, имеющими соответствующую квалификацию. Он назвал его Особым отделом 6-Ви (6-е управление, экономика). Очень скоро этот отдел заработал в полную силу и стал связующим звеном между министерством экономики и остальными отделами и службами политической разведки рейха. И в первую очередь — при создании или финансировании фирм и банков, получении жизненно важных видов сырья для военной промышленности Германии. Одновременно отдел 6-Ви установил связи со всеми учреждениями и ведомствами по осуществлению четырехлетнего плана. Конечно, пока еще нельзя утверждать, что этот Особый отдел 6-го управления занимался только Антарктикой. Однако следует отметить, что именно разведчики-экономисты Вальтера Шелленберга были тесно связаны с «научно-исследовательским управлением» Германа Геринга. Именно с тем управлением, которое обладало широко разветвленным аппаратом технического контроля, созданным с помощью бывших специалистов кайзеровского флота. И главное — стремилось к прослушиванию всевозможных телефонных каналов связи и проведению радиоперехвата по всему миру. Коротко напомним историю его деятельности.

Чрезвычайно засекреченное управление Третьего рейха родилось в феврале 1933 года, когда сотрудник германского шифроваль-



ного центра Готфрид Шаппер предложил тогда еще комиссару по делам авиации Герману Герингу создать центральное германское агентство радиоразведки. В 1934 году такой центр под скромным названием «Исследовательское бюро F» был создан. Агентство разместилось в новом, специально построенном для того берлинском доме по Шиллерштрассе 116—124. О достижениях «исследовательского бюро» известно немного, но есть информация, что фашистские радиоразведчики прослушивали телефонные разговоры во многих странах Европы и даже — с нашими заводами за Уралом. Правда, уже к концу войны (в 1944 году) Герингу пришлось передать свое «научно-исследовательское детище» в подчинение рейхсфюрера СС Генриха Гиммлера, тем самым, включив его в систему имперского управления безопасности. Эта тема, до сих пор вызывающая великое множество вопросов, на которые нет даже предполагаемых ответов, еще ждет своего времени и своих исследователей.

Итак, тесная дружба разведчиков-экономистов и чрезвычайно «ушастых» радиоразведчиков. Что их могло связывать? Только что-то такое, без чего Третьему рейху было не выжить! Например, после окончания Второй мировой войны мы узнали, что нацисты нашли на Земле Новая Швабия признаки залежей: каменного угля, железных руд, молибдена, графита, слюды, берилла, горного хрусталя, цирконий-ниобиевых и лантан-цериевых руд. Однако удалось ли немцам здесь начать разработки полезных ископаемых, так и остается загадкой. Ведь к настоящему времени сохранилась лишь малая часть воспоминаний участников походов германских кораблей и судов в антарктические моря. Германские ветераны, как и советские ветераны-полярники, никогда об этом не писали, оставляя памятные для себя события в своих сердцах и очень редко — в памяти самых близких родственников. Можно предположить, что точкой соприкосновения двух внешне не связанных между собой разведывательных структур могла стать «Новая Швабия»? Вполне! Тем более что



были в моей поисковой работе и счастливые исключения. Вот одно из таких событий.

И «красные волки» из 12-й флотилии ходили здесь

Вот как вспоминает о походах в район станции «Хорст Вессель» один из бывших конвойных командиров:

...Подводная лодка, подгоняемая умеренным северо-западным ветром, четвертую неделю шла курсом на юг-юго-восток. Внезапно за кормой появился первый альбатрос. Каждый истинный германский моряк знает, что это удивительная птица южного полушария. Альбатрос совершает огромные перелеты через пустынный южный океан, и скорее всего этот или какой-либо его собрат будет сопровождать нас до самых льдов.

В районе неистовых 50-х широт словно привидение показался первый айсберг. Через несколько часов второй, третий, четвертый... Все они пока еще невысокие, с причудливыми нишами, выбитыми волнами. Но ход пришлось сбросить, тем более что на воду опустилась густая серая пелена. Прошло еще двое суток. Айсберги нас уже не покидали. Исчезли альбатросы, однако им на смену прилетели маленькие, но стремительные белоснежные птицы с черным клювом и лапками — снежные буревестники.

На какой-то миг ветер стих, а затем, точно в нерешительности, начал постепенно усиливаться и задуть уже с разных направлений. Над морем поползли рваные облака, из них зарядами шел снег. Вскоре ветер усилился. В его вихрях мы почувствовали мощное дыхание ледяного континента. Постепенно начали подниматься и редеть облака, а впереди на горизонте появилась полоса чистого неба — это было верным признаком



близости материка, над которым постоянно господствует область повышенного давления атмосферы. Пробираясь в антарктических водах, мы вспоминали наших предшественников, которые шли на небольших кораблях в эту ледяную страну.

Наступило 3 января. Температура воды опустилась несколько ниже нуля, но океанская вода естественно, не замерзала. Над ее поверхностью носились пестрые капские голуби и снежные буревестники. Это было уже самым верным признаком близости морских льдов и материка.

Вскоре появились громадные айсберги. Кроме «столовых» ледяных гор, отламывавшихся от шельфовых ледников, в антарктических водах встречаются иные: глетчерные (монолитные), моренные, составные и снежные. В отличие от морских льдов, айсберги из-за большой осадки движутся в основном по течению. Лишь при очень слабом течении они могут медленно дрейфовать под действием ветра. Увлекаемые течением и ветрами, ледяные громады уходят от Антарктиды, постепенно разрушаясь, пока совсем не исчезнут, растаяв в окружающих теплых водах Атлантики, Индийского или Тихого океанов.

Но нам приходилось быть постоянно настороже. За айсбергами можно было ожидать встречи с небольшими полузаплавленными их осколками, которые наш «Хагенук» (радиолокатор) не всегда обнаруживал. Столкновение с подобным «отпрыском», плывущим в направлении, противоположном движению ледяной горы (в следе айсберга), учитывая его весьма солидную массу, не сулило ничего хорошего нашим цистернам главного балласта и легкому корпусу. На крупных льдинах были видны шумные стайки пингвинов Адели и спящие тюлени. Чувствовалось, что они совершенно не боятся нас.

Медленно идя к материковому берегу, мы встретили между поясом плавающих льдов и прибрежным льдом широкую полосу чистой воды, которая повела нас на запад вокруг Земли Грээма. И вот наконец мы медленно входим в бухту Маргерит.



Недалеко от борта субмарины стояли голубые ледяные горы, как бы охраняли покой этой уснувшей белой страны. Далее до ледяного обрыва барьера простирался ровный неподвижный морской лед — припай. В просветах между айсбергами были видны темно-коричневые скалы.

В честь прихода произвели салют добрым десятком красных и белых ракет. Однако все вызовы нашей радиостанции остались воплями страждущих в ледяной пустыне. Да еще в условиях частых снежных зарядов. Пришлось аккуратно привести субмарину к наиболее низкой части ледяного припая. Здесь старпом, упакованный в бараний полушубок, шапку с наушниками и теплые рукавицы, по складной сходне перешел на таинственную сушу. За ним — еще пять так же одетых подводников. Пока они вбили клинья и соорудили подобие канатной дороги для выгрузки доставленных грузов, прошло часа три.

Началась выгрузка. Первым делом на лед передали санки-волокуши. Ведь нашим разведчикам придется не только проложить санную дорожку, но еще и доставить для товарищей продукты и керосин. На леднике их никто не встретил, но мы были обязаны связаться с береговой базой. А потому направились к дальним снежным надувам, полого спускавшимся с невысокого, метров в десять, ледяного барьера. По пути пришлось проходить мимо мирно спавших на солнце тюленей. Они неохотно открывали глаза и лениво отползали в сторону, но чаще всего лишь сонно приподнимали головы и тут же засыпали, как только мы уходили вдаль. Только небольшая группа пингвинов Адели, еле поспевая за нами, семенила следом. Подъем на барьер сначала показался очень простым, и мы уже считали, что находимся на материке. Но когда прошли чуть дальше от барьера по направлению к камням, то сразу же обнаружили огромную трещину, преградившую дальнейшее продвижение. С первого взгляда трещины выглядят совсем невинно, безопасно, шириной всего в несколько десятков сантиметров. Как и тонкие, хрупкие мосты



через них. Заглянешь в такую трещину или проломишь мост — и видишь широкие провалы, бездонные глубины. Лед по краям их ярко-синий, переходящий в холодный, сказочный фиолетовый цвет. Из глубин веет холодом. Вскоре стало ясно, что это не трещина, — она была бы слишком широка. Выяснилось, что мы находимся не на материке, а на огромном айсберге, вероятно недавно отделившемся от основного массива оледенения, но пока еще сидевшем на грунте и не начавшем плавание. Внизу, между нами и противоположным краем, был виден частично взломанный припай с лежащими на нем обломками льда. Пришлось снова спуститься на припай и по нему пройти немногим более километра на запад.

На барьер решили выходить в самом близком к камням месте. Здесь обрыв был раза в два выше того, где мы поднимались в первый раз. И вел сюда острый снежный гребень, надутый зимой. Он был не очень удобен для подъема, тем более что в средней части оказался разорван. Но из-за недостатка времени более подходящее место для подъема было трудно найти, и мы направились на ледник. Когда разведчики проходили через разрыв гребня, выяснилось, что он возник в результате приливно-отливных явлений в океане: припай вместе с уровнем воды то приподнимался, то опускался, и у места его соединения с неподвижным ледяным барьером материка образовалась приливо-отливная трещина. Это привело к разрыву снежного гребня, перекинутого с барьера на припай. Трещина «дышала». Значит, сюда под лед проникла длинная пологая зыбь из океана и заставила края трещины перемещаться относительно друг друга. От этого медленно перемещались и края разорванного гребня. Из трещины был слышен скрежет и бульканье падающих в море кусков снега и льда. Наш доктор заметил, что поиски доступной дороги становятся тяжелее с каждым часом: появилась сильная сухость во рту и заметная одышка. Давно не чувствовавшие суши ноги стали словно наливаться свинцом,



началось обильное слезотечение. Ледяной берег все больше и больше притягивал моряков к себе. Вот и внешне узкий разрыв. Самый отчаянный сорванец в нашем экипаже машинен-маат старшина Альтенбургер упросил меня позволить ему со страховочным концом прыгнуть на ту сторону. После некоторого раздумья я позволил это сделать. И... с той поры несу на себе этот смертный груз! Альтенбургер чуть-чуть не допрыгнул до того края и с ужасным криком исчез в пропасти. Тут же лопнула страховка. И всё... Подводники оцепенели! Они стояли с белыми лицами и с ужасом смотрели туда, где только что исчез их добрый товарищ.

Начало темнеть, а от полярников с «Хорста Весселя» на встречу к нам почему-то никто не пришел. Их радиостанция тоже молчала. Пришлось вернуться на подлодку. Я счел своим долгом этой же ночью сесть за печальное письмо, которое с первой же оказией по поводу смерти ее сына мы отправим через Управление личного состава кригсмарине фрау Альтенбургер. А затем уже не мог заснуть! Утро нового дня порадовало тихой солнечной погодой, но коварная погода Антарктиды приготовила нам неприятный сюрприз.

Неожиданно с моря надвинулись облака. Светлые полосы отсветов снега и льда на облаках подобно белым острым клиньям устремлялись от материка с западной и восточной стороны, огибая зловещее темное пятно «водяного неба». Ветер усилился, начал дуть с востока, пошел снег, и скоро уже в пяти шагах ничего нельзя было разглядеть. Припай начало ломать. А вскоре все исчезло в вихрях пурги. Несколько дней мы бродили в снежной круговерти вдоль побережья, стараясь не заблудиться, но и не уходя далеко от назначенной бухты. И кроме того, мы старались не столкнуться с айсбергами, не наскочить на неизвестную скалу или банку. «Хагенук» работал на последнем издыхании, а береговая радиостанция молчала. Пришлось уйти на север, подальше от зоны айсбергов и уже



оттуда доложить о неудачной высадке и гибели Альтенбургера. Вскоре нам поступило приказание оставить груз на Огненной Земле и действовать по дальнейшему плану.

В те часы вряд ли кто-либо из нашего экипажа думал, что кригсмарине будет успешно использовать антарктическую акваторию, в частности — пролив Дрейка, для своих боевых операций. И более того, что антарктическое побережье и острова будут использованы как одна из многочисленных баз снабжения нацистских кораблей. Да и о том, что по так называемому маршруту «Рио-де-ла-Плата» сюда еще придут германские подводные крейсеры и военные транспорты, а после войны по их следам устремляются целые эскадры кораблей американского военного флота.

И уж тем более — в районы, где редко бывают льды

Мысленно перенесемся в воды Индийского и Тихого океанов. Когда эта книга только еще задумывалась, предполагалось, что она расскажет лишь о военных тайнах Антарктиды. Но в процессе ее написания появились новые факты, которые не указывают прямо на антарктическую активность нацистов, но связаны с ней самым тесным образом. Например, захват нацистами военно-морских баз Франции на атлантическом побережье, кроме получения военных преимуществ, позволял с минимальными потерями выводить в океан и принимать во французские порты суда — прорыватели английской блокады. В основе и этих походов лежали экономические интересы.

В конце 1940 года в военно-морском штабе кригсмарине пришлось задуматься о возможности поставок натурального каучука из стран Азии. Это не просто промышленное сырье. Натуральный каучук — это колеса для авиации и противогидро-



локационное покрытие корпусов подводных лодок. И даже — подошвы для матросских башмаков.

До начала войны с Советским Союзом у Германии существовала возможность доставки необходимого германской промышленности количества каучука и ряда иных стратегических материалов железнодорожным транспортом по советской территории. Однако 22 июня 1941 года такая возможность исчезла. Тем не менее каучук немцам все же оставался нужным, и не меньше железной руды. Чтобы доставить его к берегам рейха, было решено использовать все подходящие для того германские и итальянские суда, по той или иной причине задержавшиеся в портах Тихого и Индийского океанов и даже в Аравийском море. Однако большинство из них были перехвачены англичанами в Атлантике.

Лишь после вступления Японии во Вторую мировую войну и захвата японцами Филиппинских островов, Бирмы, Сиам и Индонезии, а точнее — в начале 1943 года, когда появились нацистские базы на берегах южных морей, каучуковые поставки стали более или менее регулярными. Более того, весной 1943-го первые четыре фашистские подводные лодки — «каучуковоза» пошли на Дальний Восток. За ними вышла подлодка U-511 (капитан-лейтенант Фридрих Штейнхофф), на борту которой находился германский военно-морской атташе в Токио. Благополучно пройдя через два океана, 7 августа она прибыла в Куре и была включена в состав императорского флота Японии под номером RO-500. Не будем вдаваться в сложности германо-японского сотрудничества, которое в 1930-е годы привело к созданию блока стран Оси. Но вот перед вами реальный пример самого настоящего двустороннего военного сотрудничества, первыми шагами которого стало... противостояние этих государств в годы Первой мировой войны.

В те дни императорская Япония оказала заметную союзную помощь странам Антанты, и в первую очередь — поставками



вооружения в Великобританию и Россию. Японцы вернули России два броненосца и крейсер, захваченные во время русско-японской войны, а остальным союзникам передала часть своего торгового флота. В 1917 году японские судостроители выпустили для Франции 12 эскадренных миноносцев типа «Каба», которые перешли в Средиземное море и приняли участие в боевых действиях на стороне французского флота. По секретному договору в 1917—1918 годах крейсеры ВМС Японии патрулировали в районе Гавайских островов, освободив тем самым для патрулирования в зоне боевых действий боевые корабли США. Однако после окончания Первой мировой войны японо-американские противоречия неожиданно приняли неразрешимый характер. А в 1921 году рухнул и англо-японский союз. Вероятно, развал государственных отношений с Великобританией и США и подтолкнул Японию на сближение с фашистской Германией, в том числе и к последующему созданию океанского маршрута на Тихий океан для нацистских судов. Как происходило его создание, подробно не известно, но сохранились разрозненные воспоминания участников тех событий. Опираясь на эти воспоминания, и расскажем о деятельности фашистских моряков на берегах южных морей.

Командирам первых фашистских подлодок, направленных к Японским островам, казалось, что они вели свои корабли в «неизвестность». Они еще не знали, что в Японии совместно с представителями кригсмарине и люфтваффе уже была разработана сеть опорных пунктов, где с началом Второй мировой войны укрылись германские торговые суда. В ближайшие месяцы они были использованы в качестве основных «прорывателей блокады» и перевозчиков каучука.

Самым первым в декабре 1940 года из Кобе вышел теплоход «Везерланд» под командованием капитан-цур-зее Краге. 4 апреля 1941-го он успешно прибыл в Бордо. В общем-то, весьма странный теплоход, да еще и под командованием целого



«капитан-цур-зее». Скорее всего Краге был старшим на переходе, а следовательно, судно перевозило некий чрезвычайно ценный груз.

В 1941 году сквозь британские дозоры в германские порты прорвались четыре германских транспорта, а на следующий год — восемь немецких и четыре итальянских океанских блокадопрорывателя. Но путь с Тихого океана к берегам рейха был слишком далек и опасен для безоружных транспортных судов. Последняя группа транспортов, попытавшаяся прорвать блокаду, вышла в Тихий океан осенью 1943 года. Из них только одному, «Осорно», с грузом в 8 000 тонн удалось добраться до западного берега Франции.

Для нацистских моряков были созданы тайные базы в Сингапуре и в Батавии (на острове Ява). С марта 1943 года фашистские подводники стали базироваться на Сабанг (остров Пуло-Вег) и Пенанг (Малаккский полуостров), а с начала 1944 — на базу Сурабая (на острове Ява). Но базирование «серых волков» здесь было возможно только при условии обеспечения их стоянок применяемыми на германских субмаринах топливом и смазочным маслом, запасными частями, боеприпасами и... консервами. Ведь если через пару-тройку месяцев германские моторы с определенными ограничениями, но все же работали на японском топливе, то германские моряки уже ненавидели отварной рис, пусть и сдобренный соевым соусом. И немецкий прагматизм победил.

В районе арендованных баз были приобретены плантации более чем в 4 000 акров, где с помощью японских рабочих были высажены овощи, столь необходимые для питания моряков кригсмарине. Выращенные ими овощи и фрукты консервировались, упаковывались в непроницаемые жестяные банки и загружались на приходящие подводные лодки. Так же консервировался и хлеб, который в жестяных контейнерах, успешно выдерживал невзгоды длительного плавания. Таким



способом экипажи подлодок обеспечивались питанием в дальнем походе, а промышленность рейха получала жуть. Другой организационной мерой Главного штаба войны на море стала тщательная разработка маршрута движения того или иного судна и корабля. Ранее считалось, что все блокадопрорыватели фашистов шли из южных морей через Индийский океан. Но, например, транспортное судно «Оденвальд» в начале ноября 1943 года было задержано американским отрядом во главе с крейсером «Омаха» недалеко от бразильского острова Сан-Паулу (!). Нацистское судно было замаскировано под торговое судно «Вилмото-оф-Филадельфия» и везло в Германию от японских берегов груз... каучука. Район его задержания позволяет предположить, что маршрут перехода «Оденвальда» мог пролегать как вокруг африканского мыса Игольный, так и через южноамериканский Магелланов пролив. Данный пролив был хорошо освоен немцами еще в Первую мировую войну и уж тем более — в межвоенные годы. Так, все командиры кайзеровских рейдеров шли на Тихий океан именно через Магелланов пролив или через пролив Дрейка и, естественно, прекрасно знали их особенности. А командир единственного германского вспомогательного парусного крейсера «Зееадлер» корветтен-капитан граф Феликс фон Люкнер ходил здесь неоднократно, в том числе и на британском барке «Пинмор».

Но доставка грузов из южных морей на надводных транспортах провалилась. И с конца 1943 года грузовые перевозки между Германией и Японией была отданы подводным экипажам кригсмарине. Первый отряд вышеупомянутых фашистских субмарин нельзя назвать только транспортным. Одна из задач, которую нацистские подводники должны были выполнить после прекращения юго-западного муссона (сопровождаемого большим волнением и плохой видимостью), — организация внезапных атак в северной части Индийского океана. Лишь затем им разрешалось следовать в порт Пенанг за грузом.



Этот отряд, в который входили девять океанских подводных лодок IXС/40 серии (U-168, U-183, U-188, U-532) и IXС серии (U-506, U-509, U-514, U-516, U-523), а также два океанских крейсера IXD2 серии (U-200 и U-847) в обеспечении подводного танкера (U-462), в конце июня — начале июля вышел в дальний поход. Позже из района острова Мадагаскар в дальневосточные воды была направлена еще и подводная лодка U-178 (тип IXD2, командир — фрегаттен-капитан Ханс Ибеккен), которая до выхода была переоборудована под носитель двух гидросамолетов. Эта подлодка должна была вести дальнюю разведку в интересах первого отряда и своевременно сообщать остальным его «серым волкам» о появлении английских противолодочных сил, либо транспортов Британского союза.

Но из многочисленного отряда до порта назначения дошли только U-178 и четыре подводные лодки из передовой группы: U-183 (командир — корветтен-капитан Генрих Шафер), U-532 (командир — капитан-лейтенант Отто-Хейнрих Юнкер), U-168 (командир — капитан-лейтенант Хельмут Пих) и U-188 (командир — капитан-лейтенант Зигфрид Людден). Остальные подлодки группы либо были потоплены, либо вернулись в базу со значительными повреждениями. И все же в этом дальнем походе германские подводники проверили на практике отдельные новации военных теоретиков Третьего рейха, которые могли обеспечить как дальнейшее обнаружение торговых судов противника, так и своевременное обнаружение (и естественно — уклонение) вражеских противолодочных кораблей.

Например, с целью увеличения дальности видимости с подводной лодки при нахождении ее в надводном положении были сделано несколько попыток поднять наблюдателя в специальной люльке, прикрепленной к трубе перископа. Был также предложен и вскоре опробован воздушный змей, который поднимался за счет встречного ветра на ходу подлодки. Этот



способ получил название «трясогузка». Однако действенным он был лишь в тех районах, где самолеты противника появлялись крайне редко, например в Южной Атлантике или к юго-востоку от острова Мадагаскар. Здесь же нацистские подлодки заправлялись топливом и продовольствием с судна снабжения «Шарлотта Шлиман». Когда этот океанский снабженец был потоплен, то пленные нацистские моряки показали, что до января 1942 года у борта танкера пополнили запасы топлива 18 «серых волков».

Новый отряд подводных лодок вышел к берегам Восточной Азии в конце 1943 года. В его состав были включены U-180 (тип IXD1) и U-219 (тип XB), подводные торпедовозы U-1059 и U-1062. Они шли в обеспечении двух подводных танкеров (U-490 — танкер специальной постройки, U-195 — вспомогательный танкер). На обратном пути отряд должен был взять каучук. Однако в Пенанг и Джакарту пришли лишь U-219 (командир корветтен-капитан Вальтер Бургхаген) и U-195 (командир — обер-лейтенант Фридрих Штейнфельд). Остальные подлодки по той или иной причине вернулись в базы. Практически все эти лодки шли на Дальний Восток для выполнения транспортных задач. Иногда это подводное соединение называют «призрачным конвоем» Гитлера: об этих субмаринах никто и никогда точно ничего не знал и не знает даже сегодня. Лишь после окончания Второй мировой войны стали известны некоторые сведения о действиях некоторых конвойных подлодок.

5 февраля 1945 года подводная лодка U-864 (тип IXD2, командир — корветтен-капитан Ральф-Реймар Вольфрам) вышла из Бергена к берегам Японии. На борту находились чертежи и запасные части для реактивных истребителей Me-163 и Me-262. В ее сейфах также лежали контракты, подтверждающие право Японии на производство этих самолетов, и почти 2 000 бутылей ртути. Пассажирами на борту были германские и японские



авиационные инженеры. Но через четверо суток после выхода в Северном море она была потоплена английской подводной лодкой «Венчурер».

Другая «конвойная» подлодка, U-234 (большой минный заградитель XV серии, командир — Иоханн-Хейнрих Фелер), 25 марта 1945 года вышла из Кили на Дальний Восток. Перед выходом в море субмарина была модернизирована. На ней был установлен «шнорхель» (специальная система работы дизелей на перископной глубине), а отсеки переоборудованы для приема 250 тонн различных грузов. На борт «234-й» были загружены: 74 тонны свинца, 26 тонн ртути, 12 тонн стали, 7 тонн оптических стекол, 43 тонны инструментов (для ремонта самолетов их вооружения), некое количество медикаментов, 5 тонн боеприпасов к зенитным орудиям калибра 37-мм и 20-мм, 6 тонн оборудования для немецких подводных баз, 1 тонна почты и кинофильмов, 560 граммов очищенной урановой руды, реактивный истребитель Me-262 (в разобранном виде). На борту U-234 в море вышли 12 пассажиров: полковник авиации Гензо Шоси (авиационный инженер) и капитан ВМФ Хидео Томанага (проектировщик подводных лодок), германский военный атташе в Токио генерал Ульрих Кесслер, полковник Фриц фон Цондрат (ПВО), полковник Эрих Менцель (связист люфтваффе) и полковник Кай Нейшлинг (военный эксперт ВВС), капитан-лейтенант Генрих Геллендорн (артиллерист ВМФ), капитан Хайнц Шлике (специалист кригсмарине по радиоэлектронике), капитан Герхард Фальк (специалист по кораблестроению) и капитан-лейтенант Рихард Булла (специалист по координации действий флота и авиации), а также служащие фирмы «Мессершмитт» Август Брингевальц (инженер) и Франц Руф (снабженец). Однако до Тихого океана подлодка не дошла. 18 мая 1945 года в Атлантическом океане субмарина сдалась американскому эсминцу «Саттон». Не сложно заметить, что даже в те дни, когда фашистские войска откатывались к Берлину под ударами советских и союзных нам войск,



на Дальний Восток, как и прежде, а возможно — интенсивнее, чем прежде, направлялись немецкие военные специалисты. Тогда же много военных специалистов из рейха было направлено и к берегам Антарктиды.

Обратно конвойцы везли на своих кораблях стратегически важные для воюющей Германии грузы:

— 10 января 1945 года из Джакарты (остров Ява) вышла U-510 (тип IXС, командир — капитан-лейтенант Альфред Эйк). У нее на борту находилось 150 тонн различных грузов: вольфрам, олово, каучук, молибден и кофеин. После встречи в Индийском океане с U-195, которая заправила ее топливом, «510-я» пришла в Сен-Назер;

— через трое суток после выхода U-510, вновь из Джакарты, вышла U-532 (тип IXС/40, командир — корветтен-капитан Отто-Хейнрих Юнкер) с таким же грузом, как у «510-й». Через месяц она пополнила запасы топлива с U-195, но после окончания боевых действий сдалась американцам у Фарерских островов;

— за «532-й», но уже из базы Сурабая (остров Ява) вышла U-861 (тип IXD2, командир — корветтен-капитан Юрген Эстен) с грузом, как у первых двух лодок. 18 апреля она уже прибыла в Тронхейм. Через неделю из Сурабайи вышла еще одна конвойная подлодка — U-183 (тип IXС/40, командир — капитан-лейтенант Фриц Шнеевинд), но 23 апреля она была потоплена торпедой американской подлодки «Бесуго».

В самом конце войны из Бергена в Японию вышла U-875 (тип IX-D2, командир — капитан-лейтенант Георг Пройсс). По бортам ее отсеков были размещены болванки специального чугуна, оптическое стекло и ртуть. Для увеличения грузоподъемности с лодки были сняты часть вооружения, якоря и якорные цепи.

Всего за время войны на Дальнем Востоке действовала 41 подводная лодка союзников Японии (36 немецких и пять итальянских). Из них 30 погибли во время переходов, пять



были переданы японцам, две по пути в Германию попали в руки противника и лишь четыре вернулись домой (U-188, U-843, U-861, U-510). Главной трудностью, с которой столкнулись на этих переходах командиры фашистских субмарин, стала значительная протяженность юго-восточного маршрута перехода из германских или французских портов к тихоокеанским базам при полном отсутствии каких-либо промежуточных баз, укрытий или стоянок. Правда, часть подлодок обеспечивалась горючим с пока безымянного танкера, пришедшего в район ожидания с Канарских островов. Однако это судно не могло обеспечить все потребности нацистских подводников.

Как показало время, это стало для них серьезным препятствием в походах. И скорее всего не из-за отсутствия столь нужных тайных баз, а из-за невозможности доставить сюда достаточное количество продовольствия и топлива, как это было сделано, например, на островах арктических Земли Франца-Иосифа или шхер Минина. Не говоря уже о запасах, соизмеримых с созданными запасами в «Базис Норд». Получается, что маршрут на Тихий океан всю войну был самым необжитым путем для субмарин «призрачного конвоя». А возможно, просто мало о нем знаем. К слову, конвойные субмарины были так же призрачны, как, собственно, и сам конвой. Даже если они считались выжившими во Второй мировой войне, то на самом деле могли лежать на грунте со всем своим экипажем; и наоборот: считались погибшими, а были найдены далеко от германских или норвежских портов. Например, та же U-843. По одним данным, она вернулась из трансокеанского похода в норвежскую базу. Но в конце 1990-х годов появилась информация, что еще в 1958 году ее, лежащую в норвежских территориальных водах, нашли норвежские водолазы и после подъема на поверхность обследовали в береговых условиях. После небольших очистных работ им удалось достать весь находившийся на борту груз. Здесь не было золотого запаса рейха, но нашлось стратегиче-



ского сырья... на 35 миллионов норвежских крон. Оказывается, подлодка капитан-лейтенанта Оскара Хервартца везла каучук, молибден и олово. Данные о другой нацистской субмарине, U-853, еще более неожиданные. Эта подлодка под командованием обер-лейтенанта Хельмута Фромсдорфа, имея на борту ценностей на сумму более миллиона долларов, погибла 6 мая 1945 года недалеко от... американского порта Нью-Йорк.

В соответствии с глобальными планами Третьего рейха в последние годы Второй мировой войны началось проектирование подводных сухогрузных транспортов XIX серии, строительство океанских подводных танкеров XX серии, способных за один рейс доставить в заданный район, к берегам Японских островов, сразу 800 тонн топлива. Планировалось также модифицировать только-только вступавшие в строй кригсмарине подлодок XXI серии. Поражение Германии не позволило реализовать эти планы. Однако, даже в нереализованных рейхспланах до настоящего времени сохранилось несколько белых пятен, а именно — таинственных баз, которые сами немцы называли подводными.

Например, до наших дней на одном из островов Курильской гряды сохранилась некая база, тайну которой попыталась разгадать телевизионная группа канала НТВ в 2002 году. Правда, созданный ими документальный фильм лишь едва приподнял таинственную пелену совсем не ледяных загадок от Третьего рейха. После этого любая информация о ней исчезла. А жаль! Ведь японские подводные лодки (I-30, I-8, I-34), как и нацистские субмарины, с различной степенью успеха в годы Второй мировой войны совершали трансокеанские походы к берегам Германии и Франции. Более того, они совершали боевые походы в северную и юго-западную части Тихого океана. Особая же группа японских субмарин (I-400, I-401, I-14 и I-13) готовились с помощью 10 самолетов нанести авиаудары торпедами и бомбами по Гатунским шлюзам Панамского канала. Эта



операция была тщательно подготовлена с технической точки зрения; бомбардировка специально построенных макетов шлюзов была отработана на учениях. Для большей гарантии успеха операции было предусмотрено возможное пополнение запаса топлива с «400-х» (самых крупных японских подводных лодок спецназначения) «13-й» и «14-й» субмаринами, хотя дальность их плавания была достаточной для выполнения боевой задачи. Учитывая тщательность проработки даже мелких деталей готовящейся операции, трудно предположить, что при необходимости не был предусмотрен заход японских подлодок на какой-либо одиночный и безлюдный остров в Тихом океане для проведения аварийного ремонта. Значит, где-то в Тихом океане или у Курильской гряды однозначно должна была быть развернута временная база их обеспечения. Осталось найти ее или хотя бы документы о существовании подобной базы. Допустим, на той же Курильской гряде. Меж тем не секрет, что в юго-западной части острова Шумшу (в шести милях от советского полуострова Камчатка) японские военные моряки создали военно-морскую базу Катаока, а на острове Парамушир — военно-морскую базу Касивабара. Но и сегодня об этих базах известно лишь то, что в июле 1945-го здесь находились легкие корабли и сверхмалые подлодки специальных сил Императорского флота. А готовились ли причалы этих баз к приему I-400 и I-401, пока не известно.

Еще одна малоизвестная тема для военных историков

Но вернемся в южную часть Тихого океана, Южную Атлантику и в антарктические моря. И сегодня мало кто знает о германских стратегических интересах в... Латинской Америке, даже в таких далеких от рейха странах, как Чили, Парагвай



или Аргентина, не говоря уже о самых отдаленных уголках Амазонии и Анд.

Так, в том же 1936 году о значении Южной Америки для германской внешней политики и национальной рейхсэкономики, нацистские военные теоретики написали: «Успех грядущей войны будет зависеть от успехов великих морских держав. Германия не является великой морской державой и не может стать ею. Но мы в состоянии защитить свои интересы, создав эффективно действующие аванпосты, которые будут решать чрезвычайно важные задачи в области морской стратегии и нередко играть решающую роль в нашей внешней политике и экономической войне...»

Одним из главных аванпостов еще до начала Второй мировой войны, рассматривалась столица Аргентины — Буэнос-Айрес. Здесь разведывательной работой руководили германский посол барон Эдмунд фон Терман и военно-морской атташе капитан-цур-зее Дитрих фон Нибуэр, уверенно опиравшиеся на «Заграничную немецкую лигу». Официально она числилась германским землячеством, созданным для всемерной помощи немецким эмигрантам, прибывавшим в страны Северной и Южной Америки. А фактически являлась замаскированной разведывательной организацией. Пристальное внимание на Аргентину немцы обратили перед началом Первой мировой войны. Малоизвестный тогда начальник отдела разведки при оперативном управлении полковник Вальтер Николаи еще тогда принимал усиленные меры, чтобы насадить здесь свою агентуру. Он предвидел большое будущее этого региона и предполагал, насколько важным со временем он станет для Германии и ее интересов во всем Западном полушарии. Не без его участия молодой флотский лейтенант. Фридрих Вильгельм Канарис (будущий руководитель нацистской разведки) успешно выполнил поставленные перед ним разведывательные задачи в Чили, Аргентине и Бразилии в годы Первой мировой войны.



После прихода к власти в Германии Адольфа Гитлера Аргентина стала рассматриваться, как основной поставщик пшеницы и мяса. А также, благодаря одной из самых многочисленных немецких колоний, самой благоприятной для закрепления национал-социализма в Южной Америке.

Есть информация, что долгое время именно в Аргентине работал опытный разведчик из VI управления РСХА Арнольд Иоганнес, которому удалось завербовать даже ... подполковника Хуана Д. Перрона, которому через несколько лет, в том числе и благодаря своим связям в Третьем рейхе удалось взять власть в Аргентине и на несколько лет стать здесь фактическим диктатором. Надежную радиосвязь с рейхом нацистские разведчики имели благодаря «Германскому трансокеанскому агентству», которому аргентинские власти официально разрешили пользоваться частными радиопередатчиками, а с помощью самолетов «Аэропоста Аргентина» доставлять почту (а главное, иметь доступ) во все уголки Аргентины и даже далеко за ее пределы (гитлеровцы контролировали до 40 тысяч километров латиноамериканских воздушных линий). Более того, активно разрабатывался план создания некой нейтральной авиалинии по маршруту Испания — Аргентина, по которой предполагались полеты самолетов дальней немецкой авиации.

К середине 1930-х годов нацисты контролировали несколько аргентинских компаний, а располагавшаяся в Буэнос-Айресе контора Германского трансокеанского общества не только осуществляла торгово-грузовые и пассажирские океанские перевозки, но в 1940 году даже взялась за снабжение продовольствием и топливом «серых волков» Деница, успешно действовавших в Северной Атлантике. Она же взялась и за создание тайных нацистских баз на побережье Аргентины и Огненной Земли.

Используя неожиданно открывшиеся возможности, начиная с июля 1940 года (по другой информации — после установки



ретрансляторов на побережье Франции и Северной Африки) немцы сразу же получили шанс отказаться от воздушной связи с Новым Светом через Испанию. При этом, опять же «неожиданно» для центральных властей Аргентинской республики, в провинции Мисьонес, находящейся на границе с Бразилией и Парагваем, была создана многолюдная германская колония. Провинция Мисьонес была создана на берегу реки Парана, впадающей в залив Ла-Плата.

Основой «взаимовыгодных» отношений Германии со странами Южной Америки стала сфера экономического влияния Третьего рейха, созданная немецкими промышленниками задолго до начала Второй мировой войны. Она позволила нацистской внешней разведке в короткое время получить на континенте многочисленные источники людских и материальных ресурсов. В большинстве южноамериканских стран, за исключением Бразилии, работа фашистской разведывательной сети проходила в тепличных условиях, без особых осложнений практически до середины 1944 года. Так, Чили изначально рассматривалась, а затем и активно использовалась, как поставщик зерна, мяса, хлопка и табака для фашистской Германии. Здесь вела хорошо организованную разведывательную работу Анита Редер-Ристель (по различным данным — дочь гросс-адмирала Э. Редера). Долгое время эта страна была главным поставщиком в рейх натриевой селитры, которая широко применяется в сельском хозяйстве. Одновременно она способна служить исходным материалом для изготовления взрывчатых веществ. В 1940-е годы германские транспорты вывозили из южноамериканских портов до 100 тысяч тонн селитры ежегодно. Эти поставки были настолько скрытны, что чилийские финансовые и транспортные компании, да и большинство чилийских поставщиков, даже не представляли, кто является получателем этого груза. Большая его часть по железной дороге доставлялась в порт Буэнос-Айреса. Здесь на берегу глубоководной речной



протоки Риачуэло селитру разгружали во вместительном складе немецкой фирмы «Гофман и К». Затем судами нейтральных государств (Испания, Швеция) доставляли в испанские или португальские порты или португальскими судами — в порты самой Германии. Интенсивность поставок чилийской селитры была настолько велика, что уже в июле 1941 года советской внешней разведке пришлось активизировать замороженную год назад латиноамериканскую резидентуру с задачей «как можно быстрее организовать диверсионную работу по срыву снабжения нацистов стратегическим сырьем из стран Южной Америки». Советским разведчикам было разрешено принимать любые меры, лишь бы сократить, а еще лучше остановить нескончаемый атлантический и тихоокеанский сырьевые потоки в Германию.

И поставленную задачу советская диверсионная группа «Артура» выполнила. Ей удалось остановить поступление селитры в германские порты из Буэнос-Айреса в середине 1943 года. Однако к этому времени уже несколько десятков тысяч натуризовавшихся немцев из недавних фирм (до того, обеспечивавших поставки германской стороне) осели как в Аргентине, так и в Чили. Как они попали туда? Многие послевоенные историки утверждали: на фашистских подлодках «личного конвоя Гитлера». Может быть, но — не все! Корпус, даже самой большой океанской подлодки кригсмарине, не резиновый и не способен бесконечно принимать в себя эвакуирующихся людей.

Интересную версию попадания нацистов в Южную Америку предложил английский писатель Алек Маклеллан.

В марте 1942 года президент США Франклин Делано Рузвельт в своем напряженном графике работы выделил окно для беседы с супружеской парой Дэвидом и Патрицией Лэмб, которые только что вернулись из длительного путешествия по мексиканскому штату Чьяпас. Они рассказали о встрече с



племенем индейцев, похожих на белокожих гномов, которые охраняли сеть подземных туннелей.

Франклин Рузвельт был дальним родственником 26-го президента США Теодора Рузвельта, который, до того как занять этот государственный пост, в 1914 году, во время экспедиции в Южную Америку, собирал сведения о сети подземных туннелей, где, по слухам, были спрятаны несметные богатства.

Франклин Рузвельт очень внимательно отнесся к рассказу четы Лэмб. Супруги рассказали, что практически весь поход их сопровождали бледнокожие индейцы, принадлежащие к племени ланкандонов, которые, по их же заявлениям, охраняли здесь входы в подземные туннели, где хранились золотые слитки.

Удивительная история этих слитков началась в середине XVI века, когда из-за чрезмерной жестокости и алчности испанских конкистадоров во главе с Франциско Писарро инки укрыли несметные богатства в известных только им подземных туннелях. Прошло целое столетие, прежде чем вновь заговорили о спрятанном золоте инков. За эти годы сотни кладоискателей пытались найти заветные туннели, но не один из них оттуда не возвращался.

В XVII веке новый туннель нашел испанский священник-миссионер по имени Франсиско Антонио Фуэнтес-и-Гусман. Долгое время в Мексике он нашел удивительный туннель между гватемальскими селениями Пучута и Текпан. Он не стал подробно разбираться в истории создания этого туннеля, но, на наше счастье, оставил письменные воспоминания о нем.

Новую информацию о таинственных южно-американских туннелях в 1839 году сообщил американский путешественник Джон Ллойд Стивенс, который практически до конца своего путешествия собирал информацию о затерянном городе племени майя под руинами города Санта-Крус-дель-Киче, а затем рассказал обо всем найденном и увиденном на пресс-конференции в Нью-Йорке.



В 1844 году о затерянных городах Южной Америки рассказал в одноименной книге Гарольд Уилкинс.

Уже в наши дни не менее интересную информацию о подземных туннелях в Эквадоре изложил немецкий исследователь Эрих фон Деникен. Откуда он узнал о существовании такого туннеля, не известно. Но может быть, кто-то, кто исчез из осажденного Берлина в мае 1945 года, помогал ему? И значит, послевоенная судьба нацистов в Южной Америке еще ждет кропотливой работы военных исследователей и историков, которые заинтересуются «ледяными» загадками Третьего рейха.

Часть третья

СТАРЫЙ СВЕТ — НОВЫЙ СВЕТ. КТО КОГО?

Как создавались антарктические станции

В этом разделе мы немного отвлечемся от темы военных тайн Антарктики. Но не будем далеко отходить от них. Почему? Ведь внешне совершенно мирные антарктические станции всегда хранили в своих сейфах немало военных секретов, часть из которых была непосредственно связана с существованием нацистских баз «Хорст Вессель» и «Новая Швабия». Впрочем судите сами!

О существовании Земли Новая Швабия послевоенные историки старались лишний раз не упоминать. Не удивительно, что в нынешнем веке уже редко кто верит в ее существование. Меж тем еще в прошлом веке некоторая информация о ней все же просочилась и в советскую печать.

В 1955 году несколько стран мира приступили к организации научно-исследовательских экспедиционных баз в западной Антарктиде. Они были размещены на побережье, как правило, далеко друг от друга; сравнительно большой «сгусток» станций нескольких стран был только на Земле Грейэма. Через 10 лет в



нашей стране вышел двухтомный капитальный труд «Атлас Антарктики». Он содержал в себе сотни подробных карт, графиков, диаграмм и научных статей, знакомясь с которыми можно было получить интереснейшие сведения о рельефе, геологическом строении, материковом оледенении и морских льдах, климате, геофизических явлениях, растительности и животном мире загадочного Шестого континента. Одна из карт была посвящена Международному геофизическому году (МГГ), который начался поздней осенью 1957-го и закончился ранней весной 1959-го. Тогда по единой программе к детальному изучению ледяного континента впервые после окончания Второй мировой войны приступили многочисленные международные экспедиции из Аргентины и Австралии, Бельгии и Великобритании, Новой Зеландии и Норвегии, СССР и США, Франции и Чили, ЮАР и Японии. Позже к ним присоединились Польша и Чехословакия. На этой карте были указаны 42 научных станции, принадлежавших 12 странам мира. Но была ли эта программа действительно единой? Внешне — да! Но были и весьма интересные различия.

В 1930-е годы, особенно в связи с проведением Международного полярного года (1932—1933), многие заинтересованные в том страны приступили к исследованию береговой полосы антарктического ледникового покрова и особенно в наиболее доступной части континента, на Земле Грээма, где начали постоянную работу сразу несколько метеорологических станций. В результате их исследований появились первые достоверные карты побережья Антарктиды в масштабе 1: 2 000 000, однако две трети южнополярной земли так и остались белыми пятнами. Долгое время Антарктида оставалась ничейным материком. Но сразу после окончания Второй мировой войны она стала интересна многим странам мира, в том числе и совершенно далеким от антарктических берегов. Почему?

Неожиданно для всех американцы объявили Антарктиду «шкатулкой сокровищ». И каких ископаемых: уголь, золото, се-



ребро, свинец, железо, а главное, уран! Более того, было признано, что западноантарктическая складчатая область рассматривалась как продолжение металлогенического пояса Анд с медью, молибденом, вольфрамом, оловом. Когда же они успели провести глубокую геологическую разведку? Только в предвоенное время! Начиная с осени 1948 года Соединенные Штаты Америки, Великобритания, Франция, Норвегия, Австралия, Новая Зеландия, Аргентина и Чили, как по неведомой команде, стали наперебой заявлять свои претензии на отдельные районы Антарктиды. Руководство Союза ССР, которое внимательно отслеживало факты иностранного проникновения в антарктические пустыни, вновь не на шутку забеспокоилось. В феврале 1949 года состоялось общее собрание членов Всесоюзного географического общества в Ленинграде, где был заслушан доклад президента общества Л. Берга «Русские открытия в Антарктике и современный интерес к ней». В резолюции этого собрания говорилось, что «всякое решение вопроса о режиме Антарктики без участия Советского Союза не может иметь законной силы, и СССР имеет все основания не признавать любого такого решения».

7 июня 1950 года советское правительство направило в вышеуказанные страны меморандумы по вопросу о режиме Антарктики. Здесь же было указано, что в Советском Союзе столь же внимательны к Антарктике еще и потому, что этот материк и прилегающие к ней острова являются удобной базой для важнейших метеорологических наблюдений, имеющих чрезвычайное значение и для Северного полушария. Скорее всего были тому и другие причины. Какие? Обо всех, видимо, мы узнаем еще не скоро. Но кое с чем уже познакомились!

Например, в 1974 году советские геологи обнаружили в антарктических горах Ямато (ряд крупных массивов, окаймленных обширными полями ледниковых валунов) уникальные полезные ископаемые — чарнокиты, которые указывают, что в очень далеком прошлом где-то здесь существовал единый материк



Гондвана. Подобные чарнокиты ранее были найдены лишь в Индии.

Но вернемся на Антарктический полуостров.

Самыми близкими из послевоенных полярных станций к антрактической базе «Хорст Вессель» стали: британские «Остров Детай», «Остров Стонингтон», «Остров Хоршшу», «Ферин-Хед» и «Ротера», аргентинская «Генерал Сан Мартин». Хотелось бы рассмотреть историю каждой из них с максимально возможными подробностями, но всю ныне имеющую информацию пришлось ограничить данными об аргентинской базе «Генерал Сан Мартин». Британские базы «Остров Стонингтон» (База Е) и «Ферин-Хед» (База J) были закрыты в 1958 году. А, вот информация о британских базах «Остров Детай» (База W), «Остров Хоршшу» (База V) и «Ротера» так и осталась закрытой.

Ближе всех к «Новой Швабии» были: советская «Лазарев», британские «Халли-Бей» и «Шеклтон», норвежско-южноафриканская «Норвегия», норвежско-шведско-британская «Модхейм», аргентинские «Генерал Бельграно» и «Элсуэрт», бельгийская «Король Бодуэн», японская «Сёва», западногерманская «Георг фон Ноймаер», восточногерманская «Георг Форстер», индийская «Дакшин Ганготри», южноафриканская «Санаэ».

10 марта 1959 года на шельфовом леднике у мыса Седова (Берег Принцессы Астрид) была открыта советская полярная станция «Лазарев». Рядом с ней была создана бельгийская станция «Король Бодуэн». Обе станции как бы примыкали к правой стороне Земли Новая Швабия. Со станции «Лазарев» советские геологи под руководством М. Равича впервые исследовали центральную и восточную части гор Земли Королевы Мод.

В 1961 году советская полярная станция «Лазарев» была оставлена советскими учеными, а ее жильцы переселились на твердую землю... в оазис Ширмахера. Новая станция получила название «Новолазаревская». Тогда же, именно в районе «Но-



волазаревской» впервые в истории изучения Антарктики были выполнены глубинные сейсмические зондирования. Советские полярники имели в своем распоряжении аэрофотографии этого оазиса, сделанные еще нацистскими летчиками в 1939 году.

Британская база «Халли-Бей» (База Z) полностью соответствовала своему буквенному обозначению: найти что-либо о ее создании и деятельности не удалось.

По официальным документам, британская база «Шекатон» была создана в январе 1956 года на берегу моря Уэдделла в координатах 77 градусов 59 минут южной широты и 37 градусов 09 минут западной долготы, но в январе 1958 года — покинута. Ценное оборудование и приборы были демонтированы и переданы на станцию «Халли-Бей». Причины, побудившие англичан срочно закрыть станцию, установить не удалось. А ведь именно отсюда британский исследователь Антарктиды Вивиан Фукс планировал начать свой трансконтинентальный поход к Южному полюсу в ноябре 1957 года.

Эта научная станция была неудачной с самого начала. Судно, доставившее сюда грузы для станции, из-за приближающегося шторма оставило содержимое своих трюмов на морском льду. Разразившийся шторм уничтожил значительную часть строительных материалов, угля, горючего, один из тракторов. Погибли химики для добычи водорода, вследствие чего британские ученые на станции не могли вести аэрологические наблюдения. Только через год удалось завезти на станцию все необходимое.

Норвежско-южноафриканская «Норвегия», считай британская научная станция была создана в январе 1957 года в координатах 70 градусов 30 минут южной широты и 37 градусов 48 минут западной долготы.

Норвежско-шведско-британская «Модхейм» действовала с 1950 по 1952 год.

Аргентинская база «Генерал Бельграно» была создана в начале 1956 года на берегу моря Уэдделла в координатах



77 градусов 58 минут южной широты и 37 градусов 48 минут западной долготы.

Американская база «Элсуэрт» (седьмая американская станция) была создана 11 февраля 1957 года на берегу моря Уэдделла к востоку от залива Голден, на краю шельфового ледника Фильхнера, в координатах 76 градусов южной широты и 41 градус 07 минут западной долготы. Первоначально предполагалось построить ее в крайней юго-западной точке моря Уэдделла, у основания Земли Грэма, а точнее — в районе мыса Адамс. До этого времени сюда не проникал еще ни один корабль, ни одно судно. Но затем это решение было пересмотрено. Ледник, на котором была сооружена станция, находился на плаву. Сооружение станции было стандартным.

Обычно на таких станциях имелось до 20 жилых и складских сооружений.

Они были сконструированы для Канадской Арктики и Гренландии, где и прошли испытания. Это типовые домики щитового типа. Каждый щит примерно 2 метра длиной и 110 сантиметров шириной. Скреплялись они специальными клинообразными затворами. Крыша дома была плоской и держалась на легких металлических стропилах. Изнутри жилые домики были обшиты тонкими металлическими листами, напоминающими алюминий. В каждом домике было до пяти комнат. Планировка его зависит от потребности, потому что перегородки представляют тонкие пятимиллиметровые фанерные листы, и менять расположение можно как угодно. Причем между двумя комнатами располагается нечто вроде кают-компаний, где стоят стол, два металлических дивана и лампы на длинных ножках. В комнатах меблировка довольно незамысловатая: две кровати с пружинными сетками и матрасами из микропористой резины, два металлических платяных шкафа, две тумбочки и несколько стульев.



Каждый такой дом имеет два выхода — один главный и один запасной. Главные выходы каждого домика приводят в туннель, который соединяет все домики и проходит вдоль всего поселка.

Служебные сооружения точно такие, но у них отсутствуют перегородки и, естественно, мебель.

На станции осталось 39 человек, в том числе 10 научных работников, остальные — американские военные моряки. Начальником станции «Элсуэрт» был оставлен известный полярный исследователь Финн Роне. После окончания Международного геофизического года станция «Элсуэрт» была передана аргентинцам.

Бельгийская станция «Король Бодуэн» была создана на шельфовом леднике Берега Принцессы Ранхильды недалеко от советской антарктической станции «Лазарев».

Японская станция «Сёва» была создана в середине 1950-х годов в координатах 69 градусов 00 минут южной широты и 39 градусов 35 минут восточной долготы. Здесь было собрано три жилых здания панельного типа по типу американских. В четвертом помещении находилось два электрогенератора. В 1974 году на этой антарктической станции, созданной на острове Онгул (залив Лютцов-Хольм, Берег Принца Улафа) зимовало 18 полярников. Японцы соорудили свою станцию на самом краю Земли Королевы Мод. От самой ближней советской станции «Молодежная» ее отделяли только 300 километров, а от «Новолазаревской» — почти 1 000 километров. На уступах скалистых скал острова Онгул были сложены бочки, различное снаряжение, стояли машины и чуть дальше, в глубине, виднелись ярко-красные домики. За зиму вокруг домиков образовывались большие надувы снега. Смену полярников проводили ледоколы «Соя» и «Фудзи».



От станции «Сёва» до вышеупомянутых гор Ямато около 300 километров. Но японцы были частыми гостями горного массива, названного в честь их любимой Родины. Правда, сначала, им приходилось лететь над береговыми нунатаками вглубь залива Лютцов-Хольм. Затем, повернув на юг, «вползти на купол», а проще — лететь вдоль ледяного купола над антарктической пустыней. В хорошую погоду в том не было сложности, но Антарктида никогда не славилась тихим и спокойным характером. И все же японские полярники постоянно туда летали.

Западногерманская база «Георг фон Ноймаер» и восточногерманская «Георг Форстер» скорее всего были созданы в своеобразный противовес друг другу.

Индийская научная станция «Дакшин Ганготри» создана в 1983—1984 годах в оазисе Ширмахера, в 18 километрах от станции «Новолазаревская».

Южноафриканская «Санаэ». По карте Антарктики, которая в 1955 году велась на борту китобойной плавбазы «Слава», она была создана неподалеку от северо-западной стороны шельфового ледника Нью-Швабеланд-1.

Советскую сторону всегда удивляло распределение научных станций Великобритании, Аргентины, Чили и США, на Антарктическом полуострове (он же Земля Грейма). Фактически они были расположены «на голове друг у друга», но ведь тогда мы и не подозревали, что нашим недавним союзникам во Второй мировой войне известно о мертвых городах внеземной цивилизации и антарктических базах нацистов.

Первые советские научные станции в Антарктиде были созданы в 1955 году нашими полярниками во время Международного геофизического года. Тогда в Антарктиду для выполнения научных работ прибыла Комплексная антарктическая экспедиция (КАЭ) Академии наук СССР, состоявшая из нескольких научных отрядов. В ее морской группе было шесть отрядов:



аэрометеорологический, гидрологический, гидрохимический, морской геологии, гидробиологический и гидрографический. А в составе береговой группы — четыре научных отряда: аэрометеорологический, геолого-географический, комплексный геофизический и аэрофотосъемки. Именно полярники КАЭ присвоили первым двум антарктическим станциям имена кораблей Фаддея Беллингаузена, а третьей — «Советская».

В распоряжение экспедиции было выделено три судна. Дизель-электроходы в 12,5 тысячи тонн каждое — «Обь» и «Лена». Первое из этих ледокольных судов использовали для производства океанографических исследований, второе — в роли транспорта. Третьим было небольшое 500-тонное судно «Рефрижератор № 7», которое в основном использовали для доставки скоропортящихся продуктов. Советские полярники имели авиационный отряд: один самолет Ил-12, два самолета Ли-2, один легкий самолет Ан-2 и два вертолета Ми-4. А также — отряд наземного транспорта: тракторы АТТ-15 и бульдозеры С-80, легкие вездеходы Газ-47 и автомашины различных типов. Имелось до 50 ездовых собак.

Все советские станции были созданы в секторе, отведенном нам Специальным комитетом Международного геофизического года. Они сооружались из материалов, доставленных на борту дизель-электроходов. При выборе конкретных мест для научных станций руководствовались в основном соображениями удобства подходов с моря, возможностью разгрузки кораблей и стремлением разместить обсерваторию и жилой поселок на скальной поверхности, какой на побережье Антарктиды не так много, или, в крайнем случае, на участке неподвижного материкового льда. При этом домики и склады были расположены таким образом, чтобы преобладающие ветры дули вдоль входной двери. На первую зимовку в «Мирном» осталось 92 полярника во главе с начальником КАЭ Михаилом Сомовым. Уже эта зимовка показала, что те, кто проектировал будущие жилые



и складские сооружения для полярников допустили серьезную ошибку. Они делали расчет на то, что в Антарктиде осадки выпадают только в виде снега, и не учли, что бывает и дождь. Дожди, прошедшие летом 1957 года, заставили советских полярников испытать на себе, что значит протекающая крыша. А ведь об антарктических дождях писал не один путешественник, побывавший здесь. Но таков уж русский характер: пока не испытаешь — не поймешь. Только после того как жилые домики стали неудобными и сырыми, были сооружены дома с двускатными крышами.

Тогда же была построена первая внутриматериковая станция на высокогорном антарктическом плато — «Пионерская». Строительство этой станции, как и создание станции в оазисе Бангера, изначально не входило в планы КАЭ, но уже во время работы экспедиции было принято решение о разворачивании двух этих научных станций. Официально — для получения более широкого представления о природе шестого континента. Вероятно, да! Но, хотелось бы обратить внимание на то, что по своему местоположению эти станции близки к «Новой Швабии» и горам Центральный Вольтат. Только советские станции находятся недалеко от моря Дейвиса, а нацистские — моря Уэдделла. Более того, к западу от «Мирного» во время воздушной разведки был обнаружен остров, по форме крайне похожий на остров Дригальского. Случайны ли эти совпадения? К сожалению, на этот вопрос пока еще никто внятно не ответил.

Для создания нашей станции были использованы помещения, имевшиеся на санях тракторного поезда, и строительный материал, доставленный из «Мирного» самолетом. При этом сани были сдвинуты так, чтобы вспомогательные помещения защищали жилье от ветра. Между сдвинутыми санями образовалось пространство, которое было быстро превращено в соединительный тамбур, с помощью которого можно было легко попасть в любое помещение станции. Из-за сложностей



с доставкой горючего было принято решение, что на зимовку здесь останется лишь четыре человека во главе с Александром Гусевым.

В середине 1970-х годов в Антарктиде действовало свыше двух десятков научных станций, шесть из них принадлежало Советскому Союзу. Пять советских станций находилось на побережье антарктических морей («Мирный», «Молодежная», «Новолазаревская», «Ленинградская», «Беллинсгаузена») и одна — в центральной части материка, в районе геомагнитного полюса, в 1410 километрах от «Мирного» («Восток»).

Первая Комплексная антарктическая экспедиция Советского Союза (КАЭ) состоялась в 1955—1956 годах. За ней, в 1956—1958 годах, — вторая и третья соответственно. В дальнейшем все антарктические экспедиции стали именоваться САЭ, то есть — советские антарктические экспедиции.

Советский район исследования прилегал к Индийскому океану по обе стороны моря Дейвиса, на Земле Королевы Мэри. Материковая группа советской научной экспедиции под началом Михаила Сомова в составе 70 человек разных специальностей высадилась на берег у моря Дейвиса к западу от ледника Хелен. К началу зимы 1955—1956 года с помощью экипажей двух советских дизель-электроходов «Обь» и «Лена» она построила поселок Мирный, в те дни состоявший из нескольких жилых и служебных сооружений, освещаемых и отапливаемых электричеством; кроме электростанции, там имелись механическая мастерская, гаражи, ангары и складские помещения. Материковая группа делилась на шесть специальных отрядов. Авиаотряд под начальством Ивана Черевичного начал работу с пятью самолетами и двумя вертолетами.

Кроме основной базы, поселка «Мирный», к концу 1956 года были организованы две наши станции: «Пионерская» (в 375 километрах от «Мирного» на высоте 2 700 метров) приступила к работе 27 мая 1956 года; станция «Оазис», начала работу



15 октября 1956 года (в 360 километрах к востоку от «Мирного», в оазисе Бангер-Хилз). В январе 1959 года последняя была передана Польской академии наук и переименована в честь А. Добровольского — польского ученого, участника бельгийской антарктической экспедиции 1897—1899 годов.

Вторая советская антарктическая экспедиция, под руководством Алексея Трешникова, пришла на смену первой в декабре 1956 года. Она прибыла к Шестому континенту вновь на «Оби» и «Лене», а также на пассажирском теплоходе «Кооперация» и состояла из двух морских и одного берегового отрядов.

«Обь» подошла к Берегу Правды 12 декабря 1956 года, но вынуждена была остановиться на расстоянии 25 километров от «Мирного», у кромки далеко распространившегося в море припая. Встреча с прибывшими произошла утром. Весь день над припаем среди скопления айсбергов курсировали вертолеты, доставляя на «Обь» жителей «Мирного», а обратно — прибывших на «Оби». К 10 января 1957 года на рейд «Мирного» прибыла «Кооперация» с основным научным составом, которую пришлось встречать и вести через льды с помощью ледокола. Последней (уже не к припаю, а к ледяному барьеру) пришла «Лена».

Разгрузка судов на ледяной барьер — тяжелая и опасная операция. Но это единственно возможный способ разгрузки, когда весь припай отрывает и уносит ветром в море. Для первой КАЭ такая разгрузка прошла благополучно. Но на этот раз во время разгрузки погибли люди. Сотни тонн отколовшегося льда рухнули на борт «Лены» и в воду, увлекая за собой людей. Двое погибли, а семь человек, упавшие за борт, получили тяжелые травмы, но были спасены. Погибших похоронили на острове Хасуэл, который первым встречает прибывающие к «Мирному» советские суда.

Каждая КАЭ начинается с корабля. Зачисленные в состав экспедиции (обычно их называют оформленными), то есть успешно прошедшие медкомиссию, получившие паспорт моряка, теплую



одежду, заполнившие многочисленные бланки (в их числе даже завещание) отправляются в Антарктиду на экспедиционных судах. До середины 1970-х годов к Шестому матерiku почти каждый год ходили дизель-электроходы «Лена», «Наварин», «Обь». Приходили сюда и белые комфортабельные теплоходы «Кооперация», «Михаил Калинин», «Эстония», «Надежда Крупская». Горючее доставляли нефтеналивные суда. Использовались экспедиционные корабли — плавучие лаборатории «Профессор Визе» и «Профессор Зубов».

Плавание от Ленинграда до берегов южнополярного континента составляет немногим больше месяца. А от Австралии, куда для экономии времени часть советских зимовщиков перебрасывалась на самолетах, всего 10 дней. Самолеты Ил-18 и Ан-10 с посадками в Средней Азии, Индии, Бирме, Индонезии, Австралии и Новой Зеландии затрачивали также примерно 10 дней. Правда, полетное время здесь составляло всего лишь 48 часов.

Вторая КАЭ для выполнения научной программы предстоящего Международного геофизического года оставила на зимовке в Мирном 188 человек, что было на 96 человек больше, чем годом ранее.

Зимовщики Трешникова создали несколько научных станций, которые приблизили Советский Союз к Южному полюсу. Так, они соорудили промежуточную базу для похода к Геомагнитному полюсу — станцию «Комсомольская», находившуюся более чем в 500 километрах от «Мирного», а между этой станцией и «Пионерской» — промежуточную станцию «Восток-1».

В декабре 1957 года на рейд «Мирного» прибыли суда с членами Третьей экспедиции (уже САЭ), которой руководил Е. Толстик. На борту «Оби» будущие зимовщики доставили оборудование для новой внутриконтинентальной станции «Советская», новые вездеходы типа «Пингвин» и модернизированные самолеты Антарктического отряда. Встреча была радостной, но неожиданно во время передачи дел на рейд «Мирного» при-



был американский ледокол «Бэртон Айленд» с... заместителем командира 43-го оперативного соединения ВМС США кептенком Джеральдом Кетчумом. Да-да, тем самым, который еще недавно возглавлял операцию «Ветряная мельница» («Windmill») — она поставила жирный крест на существовании «Новой Швабии» и «Хорсте Весселе». Официально Кетчум хотел ознакомиться с условиями жизни на станции «Мирный», достижениями советской науки и, естественно, техники. Руководство советских экспедиций благодушно позволили ему это сделать. Но Джеральд Кетчум прибыл на советскую научную станцию не один. Вместе с ним на нашу старейшую антарктическую станцию прибыли офицеры «Бэртон Айленд» и научные сотрудники экспедиции, в том числе: начальник станции «Уилкс» биолог Карл Экланд, начальник станции «Халлет» географ Джеймс Шир, гляциолог с «Уилкс» Ричард Камерон, океанограф Стар, командир пришедшего ледокола Брэнингам. Затем в «Мирном» побывало еще более сотни матросов с «Бэртон Айленд». В составе экипажа этого вооруженного ледокола (1×27-мм универсальное орудие и 4×40-мм автоматов), специально построенного для работы в Антарктике, всего 234 человека. Таким образом, на советской станции 29 января 1958 года побывал каждый второй из американского экипажа. Экая любознательность! А ранее вроде бы и не было никакого интереса.

Не успели советские зимовщики проводить американских коллег, как 31 января на рейд «Мирного» пришло судно австралийской экспедиции «Тала Дан», направлявшееся к станции «Моусон». И вновь гости захотели ознакомиться с советской станцией «Мирный». Наше руководство вновь радушно открыло все станционные помещения. Гости осмотрели «Мирный», его лаборатории и хозяйство. Особенно детально австралийцы осматривали новые вездеходы «Пингвин», которые были переделаны из бронетранспортеров. Не последнюю роль в развитии любознательности иностранных коллег сыграло то, что на ярко-



оранжевых корпусах новых машин кроме отштампованных краской пингвинов были нарисованы зеленые сердца, пронзенные желтой стрелой. Кому пришла столь «гениальная» мысль: привезти в Антарктиду списанные бронетранспортеры, как бы скопированные с советских самоходок САУ, правда без орудий, крайне раздражавшие наших недавних союзников во Второй мировой войне, к тому же носившие военную символику? Команда сопровождения объяснить этого не смогла. А советские зимовщики — и тем более. Но и американцы, и австралийцы встревожились!

С 1960 по 1990 год СССР провел более 20 экспедиций по исследованию Антарктиды, постоянно сохраняя здесь около 10 постоянно действующих полярных станций. При этом несколько научных станций из ранее открытых были законсервированы, но полностью готовы к приему полярников. «Оазис» был законсервирован в конце 1958 года, «Пионерская» и «Советская» — в начале 1959 года. В 1968 году на острове Ватерлоо (архипелаг Южно-Шетландские острова) вблизи Антарктического полуострова была создана советская станция «Беллинсгаузен». А в начале 1971 года на берегу Отса, станция «Ленинградская». Если не рассматривать эти законсервированные станции как запасные опорные пункты для дальнейшего освоения, а вернее — закрепления за СССР антарктических пустынь, то столь короткий срок жизни и частую консервацию наших антарктических станций, в отличие от иностранных полярных станций, весьма сложно объяснить.

Аргентина — Англия — США. Кто кого?

Сразу же после окончания Второй мировой войны Великобритания, Аргентина и Чили продолжили закреплять свои позиции в районах Земли Грээма. И не только политическими или



военными средствами. Например, в первый же послевоенный год в дипломатическом мире разгорелся скандал, связанный... с филателией. Первую «горящую спичку» сюда по старой памяти бросила Великобритания.

1 февраля 1946 года британская Королевская почта выпустила в обращение серию из восьми марок. На семи из них были изображены Фолклендские острова (в Аргентине их называют Мальвинскими), за право владения которыми Лондон давно и яростно спорил с Буэнос-Айресом, а на восьмой — карта Антарктиды. Судя по рисунку на крошечном зубчатом квадратике, весь ледяной континент принадлежал Великобритании. Еще с начала XX века! Почему?

Дело в том, что вышеупомянутыми специальными Королевскими указами от 1908 и 1917 годов англичане объявили все антарктические острова «независимой землей» и передали их в управление британской администрации на Фолклендских островах. Одновременно сюда же были включены все территории Антарктики к югу от 50-й южной параллели, расположенные между меридианами 20 и 50 градусов западной долготы (в море Уэдделла), а также антарктические территории между меридианами 50 и 80 градусов западной долготы к югу от параллели 58 градусов (район Антарктического полуострова). Правда, если взять увеличительное стекло, то несложно заметить, что это была не вся Антарктида, а лишь ее часть, непосредственно соседствовавшая с побережьем Аргентины. Но чтобы рассмотреть это на марке, действительно было необходимо иметь сильное увеличительное стекло.

Однако у Буэнос-Айреса на этот счет всегда было особое мнение, о котором со временем можно будет написать не одну книгу. Возможнотак и будет сделано! Но пока вернемся к нынешней теме.

Длительная испанская колонизация Аргентины (тогда генерал-губернаторство Ла-Плата) значительно укрепила анти-



британские настроения здешнего населения. В 1806—1807 годах после нескольких попыток англичан высадить десанты на территории генерал-губернаторства, появились так называемые Ла-Платские вооруженные силы, которые одержали первые победы над британскими регулярными войсками. И все же во время утверждения капитализма в Аргентине англичане успешно внедрились в аргентинское железнодорожное строительство, сооружение портов и телеграфных линий. Фактически уже к Первой мировой войне они установили контроль над ключевыми отраслями аргентинской экономики. Но начало и дальнейший ход двух мировых войн значительно ослабил это влияние и позволил аргентинцам иметь собственный государственный курс. При этом профашистские настроения в политическом руководстве Аргентины установились еще в начале 1930-х годов и продолжались практически 30 лет. Особенно они были сильны, когда у власти находился диктатор генерал А.П. Хусто. Но в промышленности Аргентины более 80 процентов предприятий и более 50 процентов внешней торговли принадлежали англичанам. И сменившие генерала Хусто президенты Р.М. Ортис и Кастильо, внешне поддерживая антифашистский курс Аргентины, стали успешно выдавливать из страны англичан. При этом, именно во время Второй мировой войны экономические дела Аргентины неожиданно пошли в гору. Например, если в 1939 году здесь насчитывалось 54 тысячи промышленных предприятий, то через 10 лет их было уже 82 тысячи. Рост национальной промышленности налицо. За этот период аргентинцы правильно оценили и успешно использовали военные неудачи англичан в Европе в начале Второй мировой войны и повели бескомпромиссную борьбу с засильем британского влияния в национальной экономике. В короткий срок они практически вытеснили англичан из промышленности и транспорта. Но при этом, не забывая времена Хусто, установили особые государственные отношения и с нацистами.



По весьма странному стечению обстоятельств в те годы торговля некими видами стратегического сырья заметно пополнила государственную казну Аргентины. Похоже, аргентинцам удалось получить отменные «десятины», как от прижимистых, но вынужденных принимать условия Аргентины, военных противников Гитлера, так и собственно от щедрот рейха. Аргентинская разведка своевременно выяснила, что очень скоро и американцам, и нацистам понадобятся новые источники добычи урановой руды. И это могло стать еще одним приличным источником для национальной финансовой копилки.

Скорее всего этому способствовало начало реализации планов уранового проекта Третьего рейха. Ведь в январе 1939 года датский профессор Нильс Бор выступил в Вашингтоне на V конференции по теоретической физике и сообщил об успешной работе по расщеплению урана германских физиков Отто Гана и Фрица Штрассмана. Они установили, что ядро урана находится в неустойчивом состоянии и при определенных внешних условиях может делиться на две части, при этом выделяется огромное количество энергии. В середине апреля того же года немецкий профессор Вильгельм Ханле предложил схему тепловой машины, которая бы использовала энергию, выделяющуюся при расщеплении урана. Это предложение обсуждалось 29 апреля 1939 года на заседании Научно-исследовательского совета при рейхсминистре образования. Здесь же была сформирована группа ученых под руководством профессора Абрахама Эзау. Основной задачей данной группы являлась разработка атомного реактора. А первым практическим шагом — запрет вывоза из рейха урана в любых соединениях. Тогда же в имперское Министерство вооружений Альберта фон Шпеера обратились с письмом профессор Гамбургского университета Пауль Гартек и его ассистент Вильгельм Грот. По их мнению, последние открытия в ядерной физике предвещали создание взрывчатого



вещества, которое по своей разрушительной силе во много раз превзойдет обычную взрывчатку. Ко всем предложениям высшее руководство фашистской Германии отнеслось весьма благосклонно. Уже 26 сентября 1939 года в Берлине, в Управлении армейских вооружений, прошло совещание ведущих физиков Третьего рейха, где Гартека активно поддержали Вальтер Боте, Вайцзеккер Ханс Гейгер, Вернер Гейзенберг и Дибнер. Закономерным результатом стало решение создать Урановое общество, которому и предстояло реализовать планы уранового проекта. Координационным научным центром соответствующих исследований стал Физический институт Общества кайзера Вильгельма, выполнявший в те годы роль германской Национальной академии наук.

Примерно с этого же времени в США начались интенсивные исследования, в результате которых, как было объявлено, Энрико Ферми из Колумбийского университета открыл новый физический процесс — расщепление атомов урана. Кто кого здесь опередил? Существует много различных мнений, но так ли они важны на страницах данной книги? Ведь аргентинцы, своевременно узнав о ядерных затруднениях как рейха, так и США, приготовились их использовать. Однако Вторая мировая изменила планы аргентинцев и вышла за пределы Европы: и в Германии, и в США пришлось частично свернуть национальные атомные проекты до лучших времен. Затем гитлеровцы были разгромлены. Но они успели перебросить в Аргентину на своих подлодках:

187 миллионов 692 тысячи 400 золотых рейхсмарок, 17 миллионов 576 тысяч 386 долларов (в золотых двадцатидолларовых монетах), 4 миллиона 632 тысячи 500 фунтов стерлингов, 24 миллиона 967 тысяч 442 швейцарских фунта, 87 килограммов платины, 2 тысячи 511 килограммов золота, 4 тысячи 638 каратов бриллиантов.



После окончания Второй мировой войны четко определились две доминирующие силы — США и СССР, которые вышли из новой войны настолько сильными, что могли без посредников диктовать всему миру свои условия. Только-только пришедший к власти генерал Хуан Д. Перрон уяснил это весьма быстро. В 1946 году он установил дипломатические отношения с Советским Союзом и подписал с нашей страной несколько военных, экономических и культурных соглашений. К концу 1946 года в аргентинских портах заметно прибавилось советских торговых и китобойных судов. В некоторых американских газетах даже появилась информация о строительстве в СССР кораблей специальной Антарктической эскадры, которые будут базироваться на аргентинские порты.

Но и США не теряли времени даром. В марте 1948 года американцы, чтобы монополизировать собственные антарктические устремления и как-то нейтрализовать таковые в остальном мире и в первую очередь в СССР, решили попробовать различные способы своеобразной интернационализации Антарктиды: от внешне мягких, почти миротворческих, до откровенно грубых, силовых. Например, в марте 1948 года, бельгийский еженедельник «Трибун де насьон» сообщил, что между Соединенными Штатами Америки и Аргентиной состоялись некие переговоры по вопросу о совместных действиях национальных авиации и военно-морского флота в Антарктиде и в районах южной оконечности американского материка. Было решено создать систему авиационных и военно-морских баз на территории Аргентины, на Огненной Земле и Фолклендских островах. Будто бы речь шла даже о совместном американо-аргентинском требовании к Великобритании — отказаться от Фолклендских островов в пользу... Аргентины.

Подобное сообщение имело под собой серьезную основу. Уже через год после окончания Второй мировой войны недавние союзники США в войне против нацистов англичане воз-



обновили высадки своих зимовщиков на Антарктическом полуострове и в свободных от материкового льда бухтах Нантакет и Ронне. Таким образом, в изначально аргентинских (а в перспективе, считай американских) антарктических владениях появились британские базы. Ясным подтверждением этих устремлений стала так называемая Бингхемская декларация, где было заявлено, что Англия будет считать неизблемыми объявленные ею ранее границы своих территорий в Антарктике и продолжать операции на этих территориях, несмотря на декларации Аргентины и Чили, также претендующие на эти территории. Для практического подкрепления своего заявления в антарктические моря был направлен английский отряд во главе с легким крейсером «Нигерия». В 1947 году произошли инциденты на островах Гамма (Фолклендские острова) и Десепшен, где аргентинцы решили построить свои базы. Аргентинские десантные корабли успели высадить на острова морские отряды и вернуться в базу до прихода английских кораблей. В ответ в декабре 1947 года экипаж фрегата «Трансвааль», принадлежащего флоту Южно-Африканского Союза, а фактически Великобритании, водрузил британский флаг на антарктическом острове Принца Эдуарда. В начале 1948 года англичане создали новую метеорологическую станцию на острове Стонингтон. Руководителем зазимовавшей здесь партии стал вышеупомянутый Вивиан Фукс. Отсюда англичане сразу же отправились в длительные санные путешествия на собаках, производя топографические съемки и геологические изыскания вдоль побережья бухты Маргерит. Они доходили до северной части пролива Георга VI.

И скорее всего англичане здесь оказались слишком активны, возможно, что-то нашли и тем самым чрезвычайно обеспокоили Аргентину (официальный представитель на полярной базе «Эсперанса») и Чили (официальный представитель на полярной базе «Генерал-Бернардо-О'Хиггинс»). А ведь стоит вспомнить,



что именно на Земле Грезма находилась нацистская база «Хорст Вессель» и ее отдельные составляющие — небольшие тайные опорные пункты. И, может быть, совсем не случайно 4 ноября 1948 года на английской зимовочной станции в бухте Хоп (северная оконечность Земли Грезма) произошло несчастье?

С наступлением антарктической весны в английском базовом лагере из семи зимовавших исследователей осталось лишь трое: врач Слейден, метеоролог Бард и геолог Грин. Остальные выехали на собаках для определения астропунктов северо-западного берега полуострова.

4 ноября Слейден пошел обследовать гнездовья аделийских пингвинов на скалистых берегах бухты, а Бард и Грин взялись за хозяйственные работы. Отойдя от построек на приличное расстояние, врач занялся исследовательской работой. Два часа изысканий пролетели незаметно. Внезапно Слейден увидел над станцией высокий столб черного дыма. Он быстро свернул все свои дела и бросился назад. Прибежав в базовый лагерь, он с ужасом увидел, что жилой дом и ближайшие к нему склады охвачены всепожирающим пламенем. Следов Барда и Грина, занимавшихся хозяйственными работами, на базе не было видно. Когда пожар затих, выяснилось, что оба остававшихся в лагере полярника, все материалы научных исследований и большая часть продовольствия сгорели. Уцелел лишь небольшой продовольственный склад, который зимовщики соорудили неподалеку от основной базы среди снежно-ледяного массива. Здесь же Слейдену удалось найти полевую радиостанцию, которую еще по военной привычке, английские исследователи законсервировали на черный день. Благодаря этому схрону Слейтену удалось дожждаться возвращения выехавших на собаках товарищей, а затем сообщить о происшествии на Фолклендские острова. Что же было необычного в этом пожаре? История освоения Антарктики знает много подобных историй. С многочисленными жертвами и без них. Загадочность этого пожара в том, что когда



Слейдену удалось справиться с огнем, он приступил к поиску Барда и Грина. В это время он и обратил внимание на то, что на юг, куда еще вчера уехали четыре английских зимовщика, сегодня уходила сильно разбитая колея: словно по ней прошло не четыре упряжки, а, по меньшей мере, десять. Но все четыре экспедиционные собаки упряжки ушли отсюда еще вчера. Кто же приезжал сюда, а затем с большой поспешностью исчез? Это до сих пор остается загадкой!

Из-за сложной ледовой обстановки у бухты Хоп английское судно «Джон Биско» пробилось сюда лишь через три месяца. Выживший персонал был вывезен на Фолклендские острова. Здешняя антарктическая станция была восстановлена только через четыре года. Конечно, данных о том, что на берегу бухты Хоп появлялись чужаки нет, но уж больно много здесь трагических совпадений и недомолвок. Более того — оба погибших англичанина были опытными зимовщиками, не раз попадавшими в Антарктике в сложные переделки. И хотя они работали в разных сооружениях станции, судя по найденным останкам, погибли вместе... от отравления угарным газом. По крайней мере, так было записано в свидетельствах о смерти. Мы вынуждены согласиться с версией несчастия при пожаре (иных нет). По странному совпадению именно база на острове Стонингтон более всего раздражала аргентинцев. Вместо сгоревшей станции англичане восстановили антарктическую базу «Порт-Локрой», которая была равноудалена от бухт Хоп и Маргерит. А вскоре появились английские станции на острове Десепшен (в бухтах Телефон и Пендулум). Затем по соседству с «Порт-Локрой» была сооружена еще одна английская база, «Данко Кост». Силы английских полярников стали заметно возрастать. Более того, в море Уэдделла пришло несколько крепких «рыбацких» судов, экипажи которых имели прекрасную военную выправку и резко отличались от обычных тружеников моря. Сюда же пришла английская китобойная флотилия «Балена». Что стало причиной



столь интенсивного внимания к Земле Грээма? Внятного ответа найти не удалось.

Но в Аргентине тоже не дремали! В составе сравнительно слабого и крайне пожилого аргентинского военного флота неожиданно появились два не новых, но достаточно крепких американских легких крейсера типа «Бруклин» и большое количество современной военной техники американского производства. Аргентинские суда приступили к интенсивным гидрографическим работам по исследованию бухт, заливов и якорных стоянок на Земле Грээма. На острове Малый Ярославец, напротив английской «Десепшен», была сооружена аргентинская станция «Десепсьон». В 1950—1951 годах аргентинская экспедиция построила еще две постоянные станции: неподалеку от острова Антверпен «Адмирал Браун», а на острове Дебенема (в заливе Маргерит) «Генерал Сан-Мартин». Есть информация, что последняя была сооружена... на месте гитлеровской «Хорст Вессель». Меж тем Хуан Перрон никому и ничего не обещал. Вернее, обещал, но как советской, так и американской стороне свое. И одновременно, умело используя противоречия, возникшие сразу же после окончания Второй мировой войны между недавними союзниками по антигитлеровской коалиции, и стремясь показать миру свою независимость в проведении внешней и внутренней политики, он не стал запрещать в стране деятельность профашистских организаций. Более того, словно бросая вызов победителям, он укрыл на своей территории десятки тысяч избежавших возмездия нацистских преступников. А чтобы отвлечь внимание от своей реальной деятельности в Антарктиде и в приантарктических морях, уже в 1948 году, в дополнение к Декларации Вергара — Ла Роза, где Аргентина и Чили объединили свои усилия для противостояния антарктическим амбициям англичан в «Южно-Американской Антарктиде», он договорился с Великобританией не посылать боевые корабли южнее 60 градусов южной широты. Правда, это не касалось гидрографических



и ледокольных судов, которые не только имели на борту артиллерийское вооружение, но еще и могли перевозить небольшие подразделения морской пехоты. Так был занят остров Десеппшен, где аргентинцы держали свой флаг до конца 1980-х годов.

Американская и английская разведка тогда быстро расставила все на свои места, но в условиях разгорающейся Холодной войны американцам не оставалось ничего иного, как до лучших времен усмирить свои великодержавные амбиции и зайти в Антарктиду с иного входа. Неожиданно для мировой общественности США выступили с мирными инициативами в антарктическом вопросе, а чтобы склонить на свою сторону хотя бы французов, предложил им исследовать антарктическую территорию в районе Земли Уилкса. Попутно, и вновь неожиданно для всех, они сделали еще один ловкий ход на опережение: позвали для исследования Антарктиды всех желающих. Более того, предложили создать международную администрацию Антарктики из семи стран, ранее заявивших претензии на антарктические пустыни. Естественно, добавив и себя! А желающих к управлению или хотя бы исследованию Антарктиды тогда в мире набралось достаточно.

Каждая развитая страна сочла за честь начать свою собственную антарктическую программу. Дело в том, что Антарктика не только таит в себе значительные минеральные богатства (запасы угля, месторождения нефти и урана), но еще и является стратегически важной территорией, обладание которой сулит военные преимущества, позволяющие беспрепятственно готовиться к войне с противником в арктических условиях. Лишь СССР американцы попытались всемерно отлучить от исследования Антарктиды. Но в Советском Союзе на данный вопрос смотрели иначе. Может, поэтому, почти 10 лет со страниц иностранной прессы и не исчезала тема существования Антарктического флота СССР? Тем более что в США такие корабельные соединения действительно были подготовлены.



Но постепенно споры Англии, Аргентины, США и Чили стали ослабевать в связи с начавшейся подготовкой к Международному геофизическому году. А может, по иным причинам?

Пока еще мирный, но — уже захват ледяных территорий

Ричард Бэрд вновь пришел в Антарктиду в декабре 1946 года. Но не успели еще его корабли весной 1947 года вернуться к родным берегам, как несколько государств мира приступили к подготовке своих экспедиций. Одновременно многие страны мира приступили к расширению сети своих баз и заявлению в различных меморандумах и нотах о своих правах на антарктические пустыни.

Так, Великобритания заявила, что претендует на Фолклендские, Южные Оркнейские и Южные Сандвичевы острова, на Землю Котса и Грезма. Франция — на Землю Адели, Норвегия — на территории от моря Уэдделла до Земли Эндерби. Аргентина и Чили заявили, что включают в свои пределы в качестве национальной территории острова, лежащие к югу от Южной Америки, как продолжение южно-американского материка. «Антарктическая горячка» охватила и такие страны, как Дания, Швеция и Новая Зеландия. Но впереди всех естественно оказались приантарктические страны.

В декабре 1946 года Министерство обороны Чили приступило к подготовке экспедиции, руководить которой предложили контр-адмиралу Холгеру. В печати даже появилась информация о подготовке совместной аргентино-чилийской экспедиции к ледяному континенту, но аргентинцы опередили соседей.

Сначала на острове Гамма (Фолклендские острова) была постоянная аргентинская база. Затем, 9 января 1947 года, к берегам Антарктиды вышли корабли аргентинской экспедиции,



которые сразу же направились к берегам Земли Грээма. А в конце 1947 года аргентинские моряки высадились на вышеупомянутом острове Десеппшен и создали неподалеку от английской базы собственную станцию «Десеппсзон».

Чилийские моряки спохватились и вышли в антарктическое плавание. Вскоре они соорудили постоянную базу на острове Гринвич. В марте 1947 года чилийцы обнаружили в Антарктике лагерь... японской военно-морской экспедиции, где находилось несколько японских военных и ученых. Когда японцы попали в Антарктиду, сегодня установить трудно, но вряд ли сразу же после разгрома во Второй мировой войне они первым делом бросилась изучать антарктические берега. Значит, они пришли сюда еще в военные годы.

Чилийской эскадрой командовал лично президент Чили Гонзалес Видела, так что долго согласовывать дальнейшие действия военным морякам не пришлось: поскольку Чили все еще оставалось в состоянии войны с Японией, то все находившиеся здесь японцы были арестованы.

Далее интенсивность чилийских исследований антарктических пустынь только усилилась.

В 1948 году в Антарктику пришла военная экспедиция на судне «Президент Пинто», которая создала здесь свою первую военную базу. В начале следующего года чилийцы организовали вторую антарктическую военную базу (на острове Гринич) и произвели смену своих зимовщиков на станции «Артуро-Прат» (на острове Ватерлоо), а затем с помощью самолетов — зимовщиков на станции «Генерал Бернардо О Хиггинс» (полуостров Тринити). Через год они основали новую станцию «Гонзалес Видела» в районе острова Антверпен. В 1952 году Чили приступила к постройке посадочной площадки длиной 1 200 метров на острове Десеппшен.

Примерно, в одно время с чилийской экспедицией, к берегам Антарктиды вышла новая английская экспедиция, которая



направилась к Земле Грезма, а точнее — в залив Маргерит, где с 1943 года работала английская научно-исследовательская база. Случайно или нет, но именно на берегу этого залива в конце 1938 года была создана нацистская антарктическая станция «Хорст Вессель». Более того, в этих водах исчез германский учебный парусник «Адмирал Корфангер», совершавший кругосветное плавание.

Кроме Земли Грезма Великобритания всемерно стремилась распространить свое влияние на различные антарктические территории. И делала она это через страны так называемого Британского содружества: Австралию, Южно-Африканский Союз и Новую Зеландию. В первую очередь англичане стремились закрепить свои позиции на наиболее доступных субантарктических и антарктических островах, имеющих, как показала Вторая мировая война, важное стратегическое значение.

Фактически уже в 1947 году Великобритания передала Австралии суверенитет над островами Макуори и Херд. Первый из них, находящийся почти посредине между Новой Зеландией и Антарктидой, являлся своеобразным пунктом контроля для судов, идущих из Тихого океана в Индийский океан и обратно. А второй был соседом архипелага... Кергелен, на который, по данным некоторых американских и французских газет, собирались базироваться корабли и подлодки советского Антарктического флота.

Для практического закрепления полученных островов австралийское правительство создало специальную организацию под названием «Австралийская национальная антарктическая научно-исследовательская экспедиция» (АНАРЭ). 11 декабря 1947 года к острову пришли фрегат «Трансвааль» и танкоде-сантный транспорт LST-3501. Их экипажи создали станцию у берега бухты Атлас, прямо на плоском берегу, сложенном застывшими лавовыми потоками. Неподалеку возвышался конус вулкана, над вершиной которого поднимаются клубы пара и



газов, а склоны покрыты ледниками. Созданная здесь научная станция просуществовала семь лет и ее закрыли в 1954 году после выполнения обширной программы по метеорологии, геофизике и биологии. И одновременно — убедившись, что Советский Союз не собирается здесь создавать тайную базу для своих кораблей.

Затем, были подняты флаги Южно-Африканского Союза над соседствующими антарктическими островами Принца Эдуарда и Марион. На первом острове англичан ждал сюрприз.

Изначально метеорологическая станция была сооружена на берегу бухты Трансвааль, единственной бухты на островах Принца Эдуарда, где была возможна высадка людей. Местность здесь была болотистая, и дома пришлось сооружать на сваях. Разразившийся 22 июля 1948 года шторм смыл причал и значительную часть горючего в бочках. Поэтому на следующий год для разгрузки кораблей воздвигнули сложное сооружение. На вершине ближайшего к станции утеса на острове Марион установили два подъемных крана. К утесу же подвесили разборную причальную платформу со сходнями на берег. После выгрузки платформы и сходни поднимались на вершину утеса. Вот тут-то и выяснилось, что небольшой кусочек суши посреди Южной Атлантики, прежде считавшийся необитаемым, хранил следы пребывания нацистских моряков. Чуть ниже вершины утеса было найдено углубление примерно в два метра, обшитое досками и накрытое обрывками серого брезента. Рядом находилась свалка пустых банок из-под норвежских и датских консервов, изготовленных в 1941 году. Здесь же лежали обломки аккумулятора к полевой радиостанции, выпущенного в Германии. Когда здесь побывали нацисты? Осенью 1948 года к антарктическим берегам ушла совместная норвежско-шведско-английская экспедиция. Во главе ее стоял известный шведский полярный исследователь генерал-майор Ларсен. Сегодня известно, что 10 февраля 1948 года норвежцы на судне «Братегг»



посетили остров Петра I и провели на побережье и на соседних глубинах ряд научных изысканий.

Но больше всего в исследовательской, а вернее, поисковой работе преуспели австралийцы.

В марте 1949 года на острове Маккуори, находящемся между Новой Зеландией и Антарктикой, где русские моряки Ф. Беллинсгаузена нашли обломки древнего судна, была основана новая австралийская станция для проведения метеорологических, геофизических и биологических наблюдений. Однажды, во время ежедневного обхода побережья, на одном из островных пляжей австралийские полярники обнаружили выглянувший из прибрежного песка шкерт обвязки пробкового спасательного круга. Когда они раскопали находку, то на обломке круга удалось рассмотреть надпись «Ind...» Так нашим современникам через 35 лет после исчезновения английского транспорта «Индевр» со сменой британских зимовщиков совершенно случайно удалось соприкоснуться с тайной его исчезновения.

Через восемь лет после посещения антарктических пустынь Ричардом Бэрдом для решения специальных задач в Антарктиду вновь пришли американские военные моряки. Здесь они провели операции с символическими названиями «Глубокое вмерзание-1» («Дипфриз-1») и «Глубокое вмерзание-2» («Дипфриз-2»).

Международный геофизический год должен был начаться 1 июля 1957 года, но подготовка к штурму Шестого континента началась двумя годами ранее. В США выполнение работ по обеспечению антарктических исследований было возложено на национальные Военно-морские силы. Для участия в этих операциях в составе ВМС США был сформирован 43-й особый морской отряд: 1 800 американских моряков, подготовленных для действий среди антарктических льдов, и авиаэскадрилья, укомплектованная самолетами «Нептун» и «Скаймастер».



Командование этим уникальным соединением принял контр-адмирал Джордж Дюфек, а общее руководство экспедицией было возложено на... Ричарда Бэрда. Политическое и военное руководство США предполагало этим решить сразу две задачи: во-первых, отработать действия военного персонала и испытать специальную военную технику в суровых полярных условиях, а во-вторых, обследовать антарктические территории, которые в будущем могли иметь значение при решении политического статуса Антарктиды. Формально обе основные задачи маскировались вспомогательной задачей по оказанию помощи американским ученым в выполнении программы Международного геофизического года. Вот как Дж. Дюфек с чисто военной прямотой сформулировал ожидаемые результаты проведения в Антарктике операции «Дипфриз-1»:

Для ученых работы по изучению Антарктиды — это стремление проникнуть в неизвестное. Но у нас есть и другие соображения. Применяя тяжелые и легкие самолеты в антарктических экспедициях, мы можем накопить знания, которые в будущем помогут разрабатывать планы операций в суровых климатических условиях. Мы должны выработать лучшие методы строительства аэродромов как на мерзлом грунте, так и на утрамбованном снегу...

В военном отношении операция «Дипфриз» даст возможность 1 800 морякам пройти практику ведения операций в полярных условиях и получить опыт зимовок во время первого из четырех лет, когда Особый морской отряд будет находиться в Антарктике, оказывая помощь ученым...

Наконец, для нас еще являются тайной те минеральные богатства, которые скрыты в антарктическом континенте под покровом льда и снега. Пока геологи произвели лишь самые ничтожные исследования и то лишь в наиболее доступных местах. Однако их отчеты, как бы поверхностны они ни были,

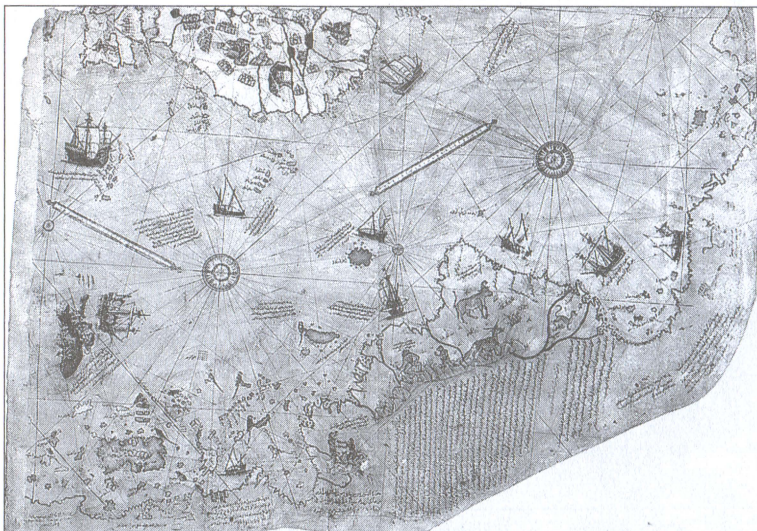


указывают пути к увеличению экономического потенциала Антарктики. Сегодняшние пустыни завтра станут оазисами.

В первом «глубоком вмерзании» (по отысканию районов подходов для строительства новых баз на ледяном континенте) приняли участие семь кораблей, 15 самолетов и батальон морской пехоты на вездеходах. Работу экспедиций обеспечивали ледоколы: все тот же «Эдисто» (капитан Эдуард К. Фолджер), а также новейший американский ледокол «Глетчер» и ледовый ветеран «Уэствинд», большой эскадренный танкер «Неспелен», быстроходный рефрижератор «Гринвилл Виктори», военные транспорты «Арнеб» и «Уайандот».

Во втором «глубоком вмерзании» (началась в октябре 1956 года) участвовало уже 12 американских кораблей, до 40 самолетов морской авиации США и специальные инженерные части все из того же Особого морского отряда, который был развернут в отдельный батальон особого назначения, то есть увеличился до 3 500 человек. Военная группа, более года зимовавшая на базе Мак-Мёрдо, к началу воздушных операций «Дипфриз-2» подготовила на морском льду взлетно-посадочную полосу. В район первой трети пути между Новой Зеландией и Антарктидой пришел эсминец «Брау», в район южнее кромки льдов — ледокол «Глетчер». Оба корабля должны были выполнять функции приводных радиостанций, метеорологических станций и спасательных сил.

Во главе антарктических экспедиций всегда стояли генералы и адмиралы национальных армий и флотов. При этом ВМС США даже выделили для доставки к антарктическим берегам людей и грузов уже не только боевые корабли или военные транспорты, но еще и свои подводные лодки. Столь высокое и пристальное внимание, безусловно, вело лишь к одному: антарктическая «бочка с бензином, куда с завидным постоянством бросаются горящие спички» не могла не вспыхнуть. И первая вспышка произошла в конце 1951 года.



Карта Пири Рейса



Средневековая карта Антарктиды



Ф.Ф. Беллинсгаузен



М.П. Лазарев



Дж. Росс



А. Норденишельд



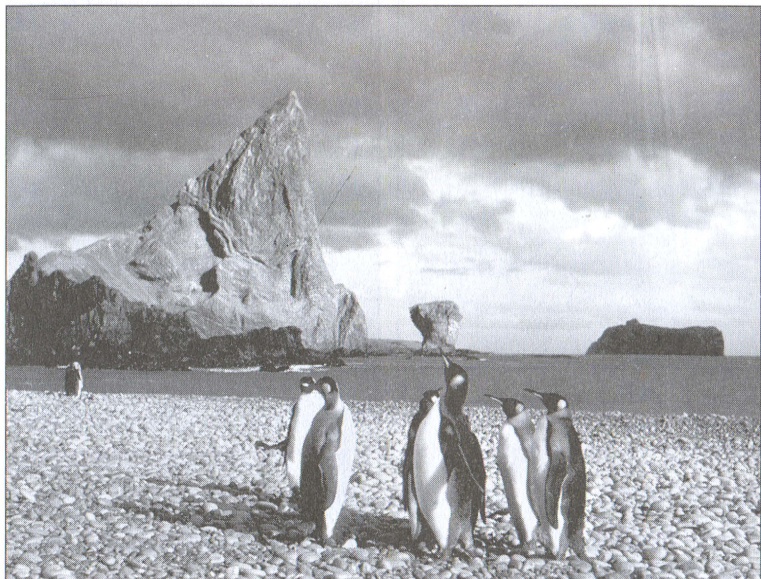
Р. Скотт



Э. Шеклтон



Э. Дригальски



Остров Кергелен



Остров Десепшен



Земля Грейама



*Экспедиция Э. Дригальского на судне «Гаусс»
в антарктических льдах. 1903 г.*



Ф. Ронне, американский исследователь Антарктиды



В. фон Браухич, Г. Геринг и Э. Редер



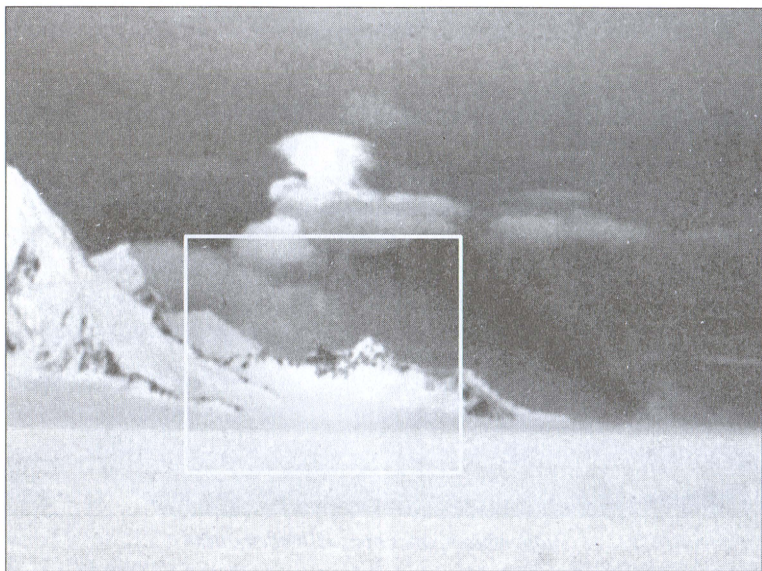
А. Гитлер мечтал об освоении и колонизации Антарктиды



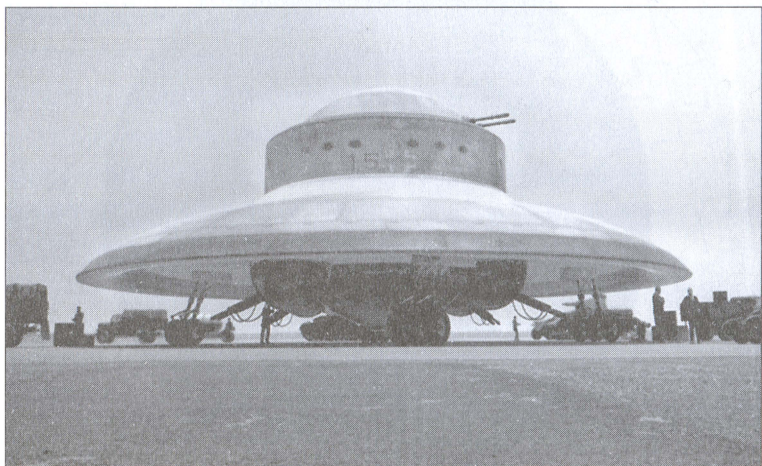
К. Дениц



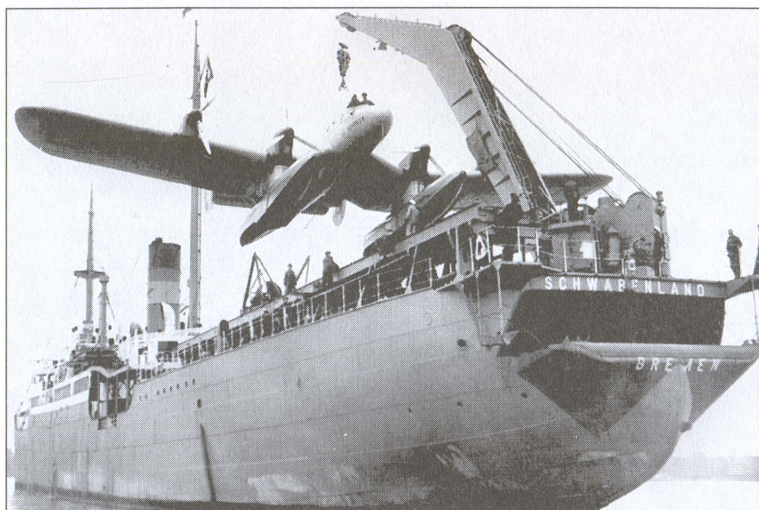
Ведомство В. Шелленберга активно занималось сбором разведывательной информации, необходимой для создания баз подводных лодок в Аргентине



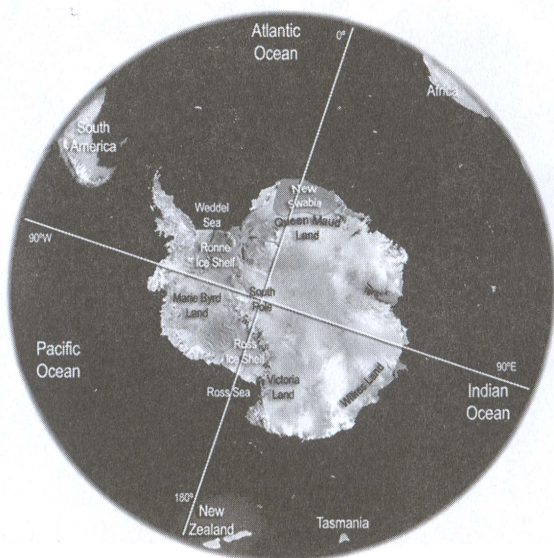
Антарктический пейзаж с загадочным летающим объектом



*Предположительно, одна из нацистских «летающих тарелок»
(реконструкция)*



Гидроавиатранспорт «Швабенланд»

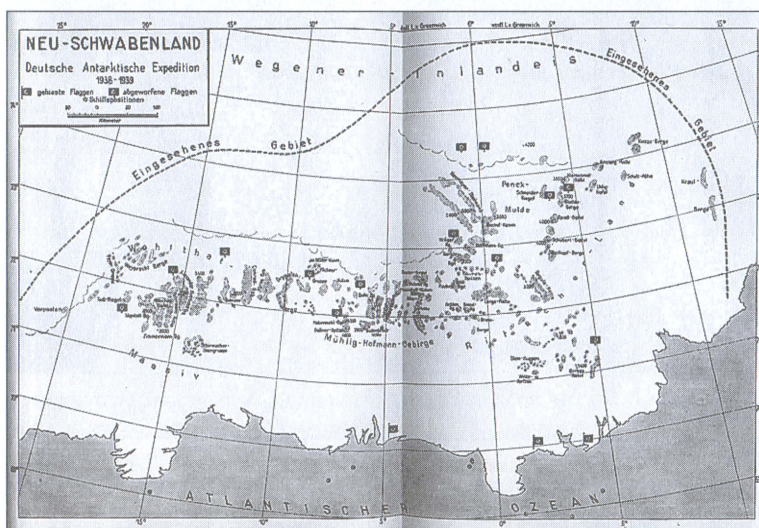
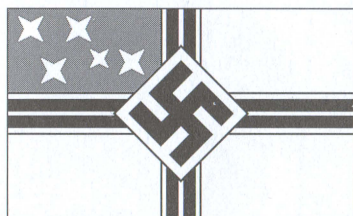


Новая Швабия на карте Антарктиды



Эмблема Немецкой антарктической экспедиции 1938—1939 гг.

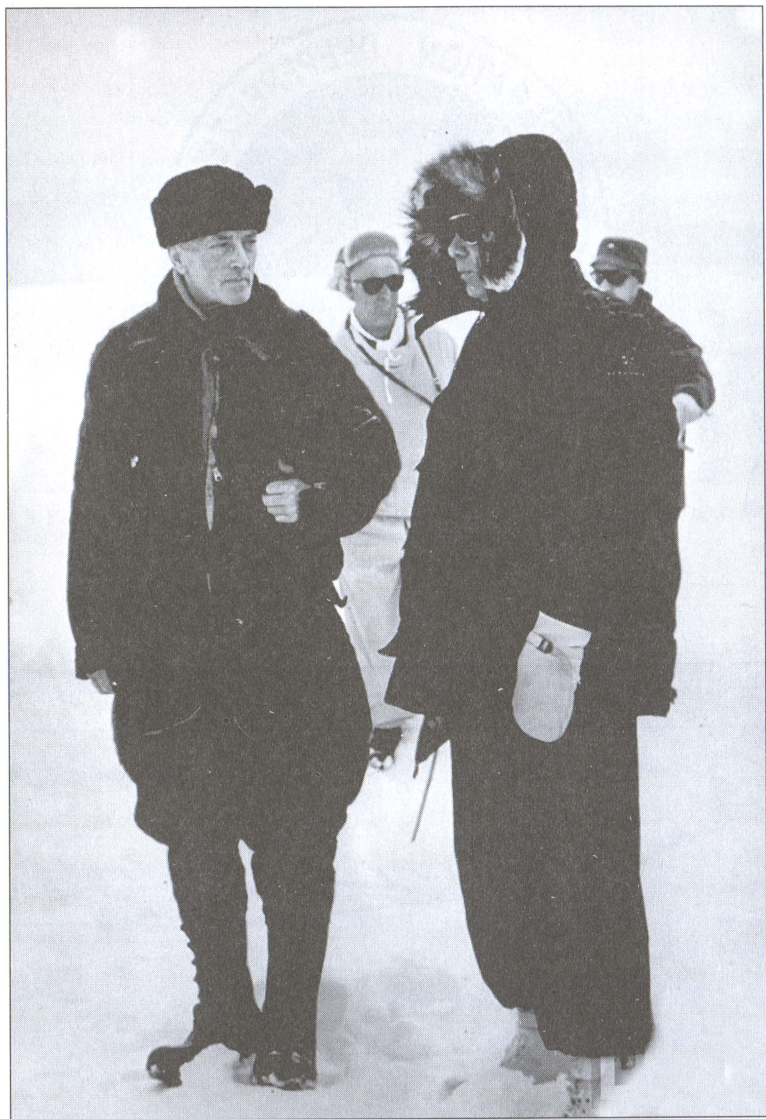
Флаг Новой Швабии



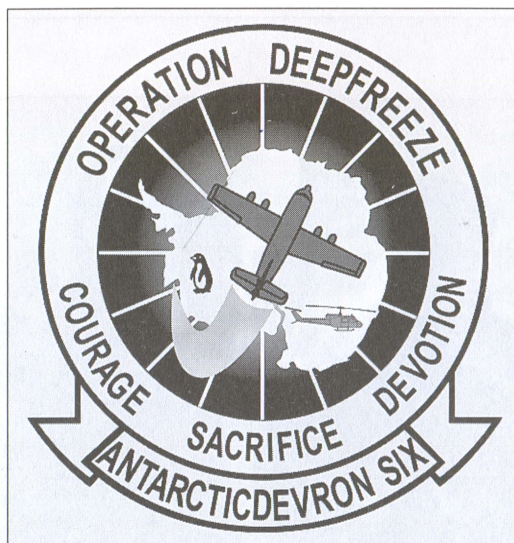
Карта Новой Швабии



Адмирал Р. Берд готовится к очередной антарктической экспедиции



Адмиралы Р. Берд и Дж. Дюфек на базе «Литтл Америка» в 1956 г.



Эмблема операций «Дипфриз»



Вертолет «Чинук»



В 1958 г. четыре советских вездехода «Пингвин» участвовали в походе в центральные районы Антарктиды



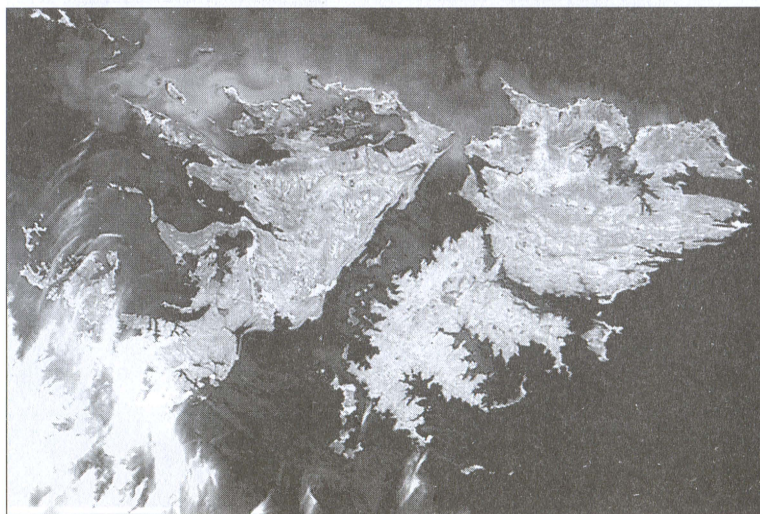
Советская база «Новолазаревская»



С.Г. Гориков



С. Вудворд



Фолклендские острова. Фото из космоса



В те дни аргентинцы построили свою новую станцию «Эсперанса» в бухте Хоп, там, где тремя годами раньше сгорела английская станция. Почему именно здесь? Трудно сказать, но интерес аргентинцев к этому географическому району был слишком откровенным. Однако уже 1 февраля 1952 года в бухту Хоп пришло английское судно «Джон Биско» для сооружения новой базы.

Англичане начали выгрузку оборудования и строительных материалов. Начальник аргентинской базы заявил, что имеет приказ от своего правительства не допускать строительства других баз в данном районе. Англичане не приняли эти слова во внимание. Тогда вооруженные аргентинские солдаты, сделав несколько предупредительных выстрелов в воздух, посадили английских полярников на свой катер и доставили их на борт «Джона Биско». Англичане по радио сообщили о случившемся своему командованию. Британское правительство выразило решительный протест. В ответ аргентинское правительство принесло извинения, объяснив этот инцидент ошибкой начальника аргентинской базы, который «превысил свои инструкции в деле защиты национальной территории Аргентинской Республики». После этого англичане построили на берегу бухты Хоп свою станцию рядом с аргентинской. Казалось, инцидент исчерпан. Но не тут-то было!

На острове Десепшен аргентинская база находилась в 6 километрах от английской. В декабре 1952 года аргентинцы и чилийцы построили хижины-убежища всего лишь в 400 метрах. Налицо были все признаки вытеснения англичан с острова. Между тем Десепшен имеет защищенную от штормов и ветров гавань. Здешний залив был не только отличной якорной стоянкой, но и идеальным гидропортом для приема самолетов. Фактически с этого острова можно было легко контролировать весь пролив Дрейка. А при сооружении здесь радарной установки — любое движение судов и кораблей, которые следовали бы в Тихий или Атлантический океаны. Не удивительно, что через три месяца в бухту острова Десепшен пришел британский невооруженный



шлюп «Снайп». И 15 февраля начальник английской станции, согласовав свои дальнейшие действия с командиром шлюпа, в сопровождении двух констеблей и матросов со «Снайпа» приступил к разрушению аргентинских и чилийских хижинок. А затем арестовал двух аргентинцев, проживавших в этих хижинах, и отправил их для передачи аргентинским властям на Южную Георгию.

На острове Десепшен вооруженный британский отряд провел последующие три месяца. В это же время у острова патрулировали: сначала все тот же «Снайп», а затем — фрегат «Бигбэри Бэй». Следующим антарктическим летом английский отряд Королевской морской пехоты находился на острове уже четыре месяца. И тем не менее в 1954 году чилийцы построили здесь свою антарктическую базу «Агирре-Серда». Аргентинские самолеты стали совершать ежедневные полеты над антарктической территорией с целью «демонстрации осуществления суверенитета». Более того, на острове Ливингстон организовали новую базу.

В мае 1955 года британское правительство обратилось в Международный трибунал с жалобой на вторжение Аргентины и Чили в колонии Фолклендских островов. Но ни Аргентина, ни Чили не признали решение трибунала правомочным для разбора этого спорного вопроса.

Встречно, в том же 1955 году, Аргентина объявила, что имеет притязания на еще более обширный сектор, а именно: от 46 градусов южной широты до Южного полюса, включая Фолклендские острова, Южную Георгию, Южные Сандвичевы острова, Южные Оркнейские острова, Южные Шетландские острова и часть антарктического материка между 25-м и 74-м градусами западной долготы. Все это пространство аргентинцы выделили в самостоятельную провинцию с подчинением губернатору Огненной Земли.



Не стало отставать от Аргентины и Чили. Чилийское правительство выделило для себя в Антарктиде территорию и назвало ее провинция Магеллан. Налицо был хоть и мирный, но захват антарктических территорий. Однако зажженный фитиль продолжал тлеть. И однажды — хорошо разгорелся.

Та война была короткой (англо-аргентинский конфликт)

Об англо-аргентинском вооруженном конфликте особенно много материалов удалось найти в журналах «Морской сборник». Наши военно-морские специалисты тогда внимательно изучали и исследовали всевозможные аспекты той короткой войны. Но лучше всех о нем рассказал английский адмирал Сэнди Вудворд, который в 1992 году выпустил свои «Мемуары командующего Фолклендской ударной группой». Предложенный ниже материал в основном будет опираться на эти источники. Но здесь же будут приведены воспоминания английских военных моряков и морских пехотинцев, с которыми автору данной книги удалось встретиться во время празднования 60-летия битвы за Атлантику и на Королевском военно-морском параде в честь 200-летия Трафальгарской битвы. В личных беседах очевидцы тех событий и участники операции «Корпорейт» рассказали о многих весьма интересных событиях, которые и позволили этот вооруженный конфликт смело включить в книгу «Тайная война за Антарктику».

Общепринято считать, что англо-аргентинский вооруженный конфликт начался в мае 1982 года, но оказалось, что корни его уходят к началу 1940-х годов.

Тогда Чили и Аргентина заявили свои претензии на соседние антарктические территории, которые по большей части



совпадали с британским Фолклендским сектором. Естественно, Англия оспорила эти претензии, но пока по дорогам Европы успешно маршировали гитлеровские войска, антарктические споры англичанам пришлось отодвинуть на будущее.

Фолклендские (Мальвинские) острова представляют собой архипелаг из двух крупных островов — Восточного Фолкленда (Соледада) и Западного Фолкленда (Гранд Мальвина), 200 мелких островов и скал в юго-западной части Атлантического океана, находящихся примерно в 500 километрах от побережья Аргентины и на расстоянии в 12 тысяч километров — от Британских островов.

В 1833 году архипелагом овладели англичане, и с той поры Фолкленды являются спорной территорией между Великобританией и Аргентиной.

В середине 1970-х годов ситуация вокруг Фолклендских островов резко обострилась: было обнаружено, что континентальный шельф у островов чрезвычайно богат нефтью.

Эти же острова, находясь близ пролива Дрейка, как кратчайшего пути из Атлантики в Тихий океан, занимают важное стратегическое положение.

После возвращения послевоенной американской экспедиции Бэрда аргентинцы вновь активизировали свое движение к Антарктиде и заявили, что включают в качестве национальной территории острова, лежащие к югу от Южной Америки, как продолжение южно-американского материка. И в первую очередь — Фолклендские острова. Получилось так, что объявленный Аргентиной сектор перекрыл сектор заявленных заморских владений Великобритании. Меж тем на эти острова заявило свои притязания еще и Чили. Дело зашло так далеко, что все три страны обменялись дипломатическими нотами. Но при этом ноты, врученные англичанами Чили и Аргентине,



после упоминания о «самочинных действиях», предлагали им компромисс: арендовать у Великобритании территорию, на которой могли быть созданы аргентинские и чилийские военные базы. То есть им открыто предлагалось признать английский суверенитет над спорным сектором. Естественно, как Чили, так и Аргентина категорически отклонили все предъявленные им требования и заявили, что они гораздо ближе к приантарктическим островам, а потому имеют на Мальвины и на территории в Антарктиде больше прав, чем заокеанская Англия.

В «подтверждение» своего государственного права на Мальвинские острова Аргентина в начале 1948 года отправила в антарктические воды эскадру, куда были включены два из трех аргентинских крейсеров, восемь эсминцев типа «Буэнос-Айрес» и «Мандоса», четыре военных транспорта и два танкера. На борту крейсеров находилось 4 корабельных самолета.

Реакция англичан была мгновенной. Для наблюдения за действиями аргентинцев из английской военно-морской базы Симонстаун в южные широты вышел крейсер «Нигерия». Кроме того, в английской палате лордов 3 марта 1948 года от имени британского правительства было заявлено:

— Права Англии должны уважаться всюду, — будь-то Антарктида, Гондурас или что-то еще. Те, кто считает, что настало время, когда нами можно помыкать безнаказанно, допускают грубейшую ошибку.

На это заявление аргентинские газеты вышли с заголовками: «Англия угрожает Аргентине», «Лев показывает свои когти» и т.д.

После газетной перепалки последовала правительственная «торжественная декларация», провозгласившая права Аргентины на Мальвинские острова, острова Южной Георгии и Южные Сандвичевы, а также на земли «аргентинского сектора Антарктики», в пределах, установленных межамериканским



договором, заключенным в Рио-де-Жанейро в сентябре 1947 года. По странному совпадению, после появления множества советских судов в аргентинских портах и нескольких статей о формировании в составе советского Тихоокеанского флота Антарктической эскадры активные споры вокруг Фолклендских островов стихли почти на четверть века. Правда, в 1973 году некие проявления аргентинской активности дошли до английских дипломатов и военных, но после формирования буржуазно-реформистского правительства Э. Кампоры быстро сошли на нет. И только через 10 лет пришедший к власти в Аргентине генерал Леопольдо Гальтиери, естественно под бурные националистические аплодисменты, на одном из своих первых выступлений заявил, что 1982 год все же станет «Годом Мальвин»! А своему возможному сопернику, адмиралу Хорхе Аная, даже пообещал, что скоро очистит острова от англичан, чем сразу же заручился его поддержкой. Реализация «мальвинских» планов была намечена на южную зиму—весну (между июлем и октябрём 1981 года). Почему именно тогда? Скорее всего, они предположили, что английский патрульный корабль «Эндьюранс» — единственный представитель Королевских ВМС в антарктических водах — именно в это время планировалось направить к родным берегам. Кроме того, аргентинские военные аналитики предположили, что примерно в это же время состоится продажа английских авианосцев «Гермес» и «Интерпид» в Индию и Австралию. А это значило, что Королевские ВМС уже не смогут прикрыть пришедшее к Мальвинам через зимнюю Атлантику (если, конечно, дойдет!) экспедиционное соединение. Следовательно, не будет надводных, в том числе и десантных, кораблей и некому будет доставить к островам десант Королевской морской пехоты. Вроде бы все логично и безупречно! Но по неясной причине сроки захвата Мальвинских островов были перенесены. Возможно, потому что «Эндьюранс» не ушел к берегам Британии.



А может, Индия и Австралия слишком долго торговались из-за авианосцев.

Только 2 апреля 1982 года аргентинские войска в соответствии с планом «Розарио» вторглись на Фолклендские острова. Первыми на побережье мыса Пемброк (Восточный Фолкленд) на резиновых лодках были высажены аргентинские подводные диверсанты, которые быстро заняли маяк у входа в Порт-Стенли. Затем с десантного корабля «Кабо-Сан-Антонио» сюда было высажено более 300 морских пехотинцев. А на аэродром Порт-Стенли — 500 аргентинских десантников. Им не составило особого труда охватить позиции небольшого английского гарнизона, и после трехчасового боя 80 английских солдат во главе с несколькими офицерами сложили оружие.

В тот же день английское правительство разорвало дипломатические отношения с Аргентиной и скрытно направило от Гибралтара к острову Вознесения эсминцы и фрегаты под командованием контр-адмирала С. Вудворда, участвовавшие в океанских учениях «Спрингтрейн-1982». Впереди них послали атомную подводную лодку «Спартан».

Еще на переходе к острову англичане начали подготовку к будущим боям. Вот как об этих днях рассказывает Сэнди Вудворд:

Мой штаб потратил все утро, кочуя туда-сюда со всеми своими сейфами и документами. Я присоединился к ним в полдень, и мы приступили к первичной подготовке к войне — закрашивали яркие надписи на кораблях и вертолетах, снимали мягкую обшивку из пластика и дерева. Как и во времена Нельсона, большой опасностью для моряков в сражениях остаются разлетающиеся осколки; они не менее остры и смертельны, когда образуются из металла и пластмассы в результате взрыва ракеты, чем деревянные щепки из дуба и тикового дерева, образующиеся при взрыве пушечных ядер на батарейных палубах.



При подходе к экватору передовой отряд британских ВМС превратился в три самостоятельные корабельные группы. Первой шла группа «Пэреквет» под командованием коммодора Брайяна Янга, состоявшая из эсминца «Энтрим» и фрегата «Плимут». За ними — основная группа под командованием Вудворда, а далее — амфибийная группа с флагманским десантным вертолетоносцем «Феарлесс» под флагом коммодора Майка Клаппа. Изредка, и практически до острова Вознесения, основную британскую корабельную группу навещали советские дальние морские разведчики Ту-95, которые предусмотрительно держались на пределе зрительной видимости английских кораблей.

Обстановка на английских кораблях, собравшихся у острова Вознесения, была достаточно напряженной. Особенно после того, как с прибывшего танкера «Олмеда» сообщили об обнаружении в здешних водах ясного следа от перископа подводной лодки. Всем английским кораблям было приказано сняться с якорей, и противолодочные корабли тут же приступили к противолодочному поиску. В том, что подводный объект мог оказаться аргентинской субмариной, были определенные сомнения, с большей уверенностью англичане предполагали здесь нахождение советской атомной подлодки. И только после обнаружения патрульным самолетом «Нимрод» неподалеку стаи китов, английские корабли вернулись на якорную стоянку.

К 30 апреля численность аргентинского гарнизона на Фолклендских островах была доведена до 11 тысяч человек. Им помогали 25 аргентинских кораблей и судов и до 200 самолетов. Англичане с 5 апреля по 15 июня развернули в Южной Атлантике почти 100 боевых кораблей и судов, на борту которых находилось до 9 000 десантников, до 70 самолетов вертикального взлета и посадки, а также свыше 80 вертолетов.

С подходом к Фолклендским островам кораблей британских экспедиционных сил началась воздушная и морская блокада



архипелага. Серьезных попыток со стороны аргентинцев прорвать блокаду не было. Более того, со 2 мая, после потопления аргентинского крейсера «Генерал Бельграно», инициатива на море полностью перешла к англичанам. Прежде всего пассивность аргентинских ВМС позволила англичанам без особых усилий добиться полной изоляции Фолклендских островов.

Этот аргентинский крейсер под командованием капитана 1-го ранга Гектора Бонзо был уже не молодым: как американский легкий крейсер «Феникс» он успел повоевать на Тихом океане во Второй мировой войне. Английская атомная подлодка «Конкерор» всю ночь следила за маневрами аргентинского крейсера. Ее командир командер Кристофер Рефорд-Браун еще накануне вечером обнаружил танкер-дозаправщик «Генерала Бельграно», затем остался рядом с районом дозаправки.

В восемь часов утра южный отряд во главе с «Генералом Бельграно», вероятно получив приказание на возвращение в базу, вместе с двумя эсминцами охраны повернул к дому. Английским подводникам было не понятно, почему весь отряд, проведя прошедшую ночь в готовности к поддержке аргентинской авианосной группы, неожиданно пошел на запад спокойным зигзагом, явно никуда не спеша. Более того, ордер группы был весьма странным. Сам «Генерал Бельграно» шел в южной части ордера, один эсминец — в носовом секторе полумилей севернее крейсера, другой, в миле, на правом траверзе крейсера. Они не стали включать свои сонары. Командиру аргентинского отряда даже и в голову не могло прийти, что у него по корме, осуществляя стандартное преследование «спринт и дрейф», на 18 узлах крался «Конкерор». Через каждые 20 минут командер Кристофер Рефорд-Браун поднимал свою субмарину под перископ для зрительного уточнения параметров движения цели и обновления данных для предстоящей стрельбы. К 18.30 английская подлодка заняла позицию в носовом секторе курсовых углов аргентинского крейсера в дистанции в 20 кабельтовых,



три торпеды «тайгерфиш» были приготовлены к стрельбе. Атака на современника Перл-Харбора состоялась в 18.57.

Уже через 55 секунд первая «тайгерфиш» врезалась в левый борт «Генерала Бельграно» между якорем и первой орудийной башней. Мощный взрыв оторвал почти весь нос крейсера, который тут же утонул в огненном шаре взрыва. Второй «тайгерфиш» ударил под кормовую надстройку. Новый взрыв! На борту аргентинского крейсера начался сильный пожар, и через четверть часа, после того как экипаж покинул корабль, «Генерал Бельграно» навсегда ушел под воду.

В период Фолклендской операции противодействие англичанам оказывала в основном аргентинская авиация, в результате налетов которой были потоплены пять английских кораблей и повреждены одиннадцать, в том числе и оба авианосца. Аргентинские летчики наносили удары по высаженным на острова войскам и вели борьбу с английской авиацией. И аргентинской, и английской авиации в те дни приходилось действовать в сложных метеоусловиях. Сильное волнение моря значительно затрудняло работу РЛС, а постоянная низкая облачность и ограниченная горизонтальная видимость осложняли выполнение полетов по профилю «большая — малая — большая высота». При этом аргентинские летчики часто практиковали смену маршрутов полета к цели, осуществляли подход к островам с различных направлений (чаще с юга), однако возможности для широкого маневра у них были ограничены. Для наведения своих самолетов на цель аргентинцы использовали береговую РЛС AN/TPS-43, обеспечивавшую обнаружение воздушных целей на дальностях до 400 километров. Тактика воздушных атак аргентинской авиации в немалой степени обуславливалась наличием на кораблях английского оперативного соединения зенитно-ракетного комплекса «Си Дарт», который заставлял аргентинских летчиков проводить атаки на небольших высотах, используя бомбы, ракеты и пушечное вооружение. Для на-



дежного преодоления ПВО английских кораблей аргентинцы использовали такой прием, как массирование атакующих самолетов с целью перенасыщения обстановки на экранах радаров британских корабельных средств ПВО свыше предельной. Такой прием они использовали при нанесении удара по фрегату «Ардент» под командованием командера Алана Веста.

Выдвинутые в сторону материка английские корабли и самолеты ДРЛО вынуждали аргентинских летчиков преодолевать эту зону на малых высотах; производя дозаправку в воздухе, часть боевых самолетов ВВС Аргентины вместо бомб несла топливные баки. Из-за нехватки топлива шесть аргентинских самолетов при возвращении на аэродромы, не долетев до берега, упали в море. Полной неожиданностью для англичан стало успешное использование аргентинскими летчиками противокорабельных ракет «Экзосет», закупленных у французов вместе с их носителями — палубными штурмовиками «Супер Этандар». Видимо, из-за откровенной недооценки противника англичане не были готовы к противоракетной обороне. Поэтому уже первые атаки аргентинской авиации были успешными.

2 мая английская экспедиционная эскадра находилась в 80 милях на восток от Порта-Стенли и была готова к ожидаемому на рассвете удару аргентинской авиации с авианосца «Бентисинко де Майо». Для своевременного обнаружения врага все три эсминца проекта 42 — «Шеффилд», «Ковентри» и «Глазго» — были выведены вперед на 30 миль. Но благодаря настоящей южноатлантической погоде два последующих дня прошли спокойно. В постоянно продуваемой ветрами Южной Атлантике произошло то, чего никто не мог ожидать: с приближением зимы воздух стал абсолютно неподвижным. А без небольшого естественного ветра аргентинцы не смогли поднять с палубы свои тяжелогруженные самолеты независимо от хода их кораблей. Оба аргентинских отряда не стали атаковать высаживающихся у Порта-Стенли англичан и ушли к родным берегам.



И только 4 мая группа из пяти аргентинских самолетов — двух ударных (под правой консолью каждого была подвешена противокорабельная ракета «Экзосет», а под левой — сбрасываемый топливный бак емкостью более одной тонны), одного резервного (также вооруженного) и двух «заправщиков» (только с подфюзеляжными топливными баками) — направилась в район Фолклендских островов. По данным целеуказания с самолета-разведчика «Нептун», находящегося за пределами зоны действия зенитных средств английских кораблей, два ударных самолета были наведены на британские корабли.

На пределе зоны наблюдения английских ЗРК они увеличили высоту полета с 50 до 150 метров, на полминуты включили РАС и сразу же нашли две морские цели (эсминец УРО «Шеффилд» и фрегат «Плимут»). После ввода данных целеуказания в бортовые ЭВМ по каждой из целей была выпущена по одной ракете. После пуска ракет самолеты выполнили разворот на обратный курс с резким снижением высоты до 30 метров и ушли из района удара.

Именно в эти минуты поисковые радары «Шеффилда», находившегося в радиолокационном дозоре, были выключены для того, чтобы не создавать помехи спутниковой системе связи «Скайнет», через которую кептен Сэм Солт вел переговоры с Лондоном. Активная радиолокационная головка самонаведения идущей к нему ракеты на удалении в 15 километров захватила обреченный корабль. Летевшую «Экзосет», которая при подлете к цели снизилась до двух-трех метров над поверхностью моря, обнаружили визуально за несколько секунд до попадания, командир лишь успел скомандовать: «Укрыться!» Ракета пробила корабельный борт под надстройкой главного командного пункта, пролетела через камбуз, центральный пост управления и взорвалась в посту энергетики и живучести. Силой взрыва пробило палубу, загорелась, отслаиваясь, краска. Отсеки наполнились черным ядовитым дымом. Оболочка кабелей



горела как порох, огонь распространился по кораблю, и подача электроэнергии вскоре прекратилась; остановились и противопожарные помпы. После безрезультатной пятичасовой борьбы за живучесть экипаж покинул корабль. Англичане сделали все, чтобы спасти эсминец, но 10 мая при буксировке на сильном волнении эсминец УРО «Шеффилд» затонул. Вторую ракету с фрегата «Плимут» англичане обнаружили за 40 секунд до возможного попадания и успели поставить пассивные помехи в виде завесы из дипольных отражателей, по которым и сработала головка самонаведения ракеты.

В ходе конфликта аргентинская авиация нанесла несколько массированных ударов по кораблям противника. Самый крупный налет, где участвовало более 70 аргентинских самолетов, атаковавших английские корабли в течение часа тремя волнами, был проведен 21 мая.

В этот день был потоплен «Ардент». Он вел артиллерийский огонь по позициям аргентинских войск в районе Сан-Карлоса. Сначала вместе с другими кораблями группы фрегат успешно отразил атаки поршневых самолетов «Пукара» и реактивных штурмовиков «Мираж III», а затем сам попал под огонь НУРС и бомбы легких штурмовиков итальянского производства «Аэромакки». Он быстро воспламенился от носа и до кормы. На следующий день бомба попала в однотипный с «Ардентом» фрегат УРО «Антилоуп» под командованием командера Ника Тобина. Аргентинский штурмовик «Скайхок», неожиданно появившийся со стороны Западного Фолкленда, произвел топ-мачтовое бомбометание. Авиабомба, поразив только что прибывший корабль в правый борт, в шести футах выше ватерлинии, не взорвавшись, вошла в корабельный корпус ниже ангара. При дальнейшем полете аргентинец задел мачту «Антилоупа» и был сбит зенитными средствами соседнего фрегата «Бродсуорд». Но воздушный налет продолжался: второй «Скайхок» снова поразил неудачливый «Антилоуп» еще одной



тысячефунтовой бомбой, которая попала в левый борт фрегата ниже ходового мостика. Как и первая, она не взорвалась, но разворотила старшинскую кают-компанию. Стало чудом, что здесь был убит лишь один моряк.

На корабль доставили группу минеров Королевских ВМС для ее разоружения — ворент-офицера Филиппа и штаб-сержанта Прескотта. Как только они приступили к работе, раздался сильный взрыв. Пламя охватило всю кормовую часть «Антилоупа», и неудачливый корабль стал сущим адом. Пожар, охвативший сразу три корабельные палубы и, поддерживаемый штормовым ветром, усилился. Когда все возможности к ведению борьбы за живучесть были исчерпаны, экипаж покинул «Антилоуп». Через 10 минут после ухода экипажа взорвался ракетный погреб зенитных ракет «Си-Кэт» и в считанные минуты все было кончено: разломившийся пополам английский фрегат погрузился в ледяную воду.

25 мая эсминец УРО «Ковентри» и фрегат УРО «Бродсфорд» были выдвинуты в ракетную засаду всего в 12 милях от северного побережья Западного Фолкленда. Предполагалось, что единственный аргентинский авианосец «Бентисинко де Майо» мог незаметно подкрасться к английской эскадре с юга, и, исполняя роль запасного аэродрома для «Супер Этандаров», нанести удар по английским авианосцам. По стечению обстоятельств он вновь оказался на передовой линии дозора. Но 4 мая был потоплен только «Шеффилд», а теперь пришло время и для корабля капитана Девида Харт-Дайка.

Ранним утром первая группа аргентинских «Скайхоков» попыталась прорваться к стоянке британских экспедиционных сил. «Си Дарт» эсминца был точен, и один из аргентинских штурмовиков буквально развалился в прозрачном небе. Через три часа та же участь постигла еще один аргентинский штурмовик. Ракетная засада успешно действовала, но аргентинцы, судя по всему, решили уничтожить оба засадных корабля.



Англичане узнали об этом из радиоперехвата. Командир «Ковентри» оповестил экипаж о замысле противника, пошутив, что у аргентинцев не хватит для того самолетов. Однако вечером шесть «Скайхоков» из 5-й воздушной бригады с Рио-Галлегос устремились к Западному Фолкленду. Когда аргентинские самолеты оказались над Фолклендским проливом, они нырнули на малую высоту. Неожиданно для английских моряков два «Скайхока» выскочили из-за острова Пейбл и с ревом понеслись к «Ковентри». Все, кто был на верхней палубе, открыли по ним огонь из стрелкового оружия. Радары 909-го эсминца так и не захватили вражеские самолеты, корабль начал поворот навстречу ревущему врагу. Аргентинские пилоты неслись сквозь град пуль, прицеливаясь в носовую часть английского корабля. Три тысячефунтовые авиабомбы по всем правилам бомбометания попали в «Ковентри» и мощно взорвались, одна — в помещении компьютеров. До 10 моряков были убиты на месте. Погибло большинство командного состава. У всех, кто выжил в центральном посту, горели волосы и огнезащитная одежда. Корабль погибал, его левый борт был широко разворочен, и в образовавшуюся брешь поступала ледяная вода. Очень скоро «Ковентри» перевернулся и затонул на глубине 300 футов. Вместе с кораблем ушла на дно Фолклендского пролива и корабельная реликвия — подозрная труба капитана Хайт-Дайка, с которой он выходил в Атлантику для охоты на «серых волков» Деница.

В тот же день два аргентинских самолета «Супер Этандар» после дозаправки топливом в полете по данным целеуказания береговой РЛС скрытно вышли в район расположения английских авианосцев. При этом после взлета с авиабазы Рио-Гранде оба самолета направились сначала на север, затем на восток (на этом участке маршрута проводилась дозаправка топливом от самолетов С-130). Потом они развернулись на юг, а через некоторое время — на запад и неожиданно для англичан по-



дошли к кораблям с восточного направления. Вывод в район нахождения английских кораблей обеспечивал второй самолет С-130. На дальности около 80 километров от предполагаемого местонахождения авианосцев аргентинские летчики включили бортовые РЛС и обнаружили две крупных цели с охранением. Выпустив две ракеты на дистанции 48 километров от целей, самолеты «Супер Этандар» на предельно малой высоте сразу же ушли в сторону континента. Англичане, обнаружив аргентинские самолеты, поставили мощные пассивные помехи. Поспешно сформированное облако пассивных помех с помощью дипольных отражателей при отражении налета аргентинской авиации без учета построения ордера кораблей увело ракету «Экзосет» от английского авианосца «Гермес», но после выхода из облака пассивных помех головка самонаведения ракеты захватила иную крупную цель, находившуюся на удалении до 6 километров от авианосца. Этой целью оказался контейнеровоз «Атлантик Конвейер» под командованием капитана Айана Нурса, который аргентинские летчики приняли за авианосец.

В те дни было произведено не только оперативное развертывание основных надводных сил Великобритании, но еще и быстрое (за семь суток) дооборудование контейнеровозов типа «ро-ро» водоизмещением до 19 тысяч тонн в авианесущие корабли по 10—20 самолетов «Харриер» на каждом. Эти суда были способны не только перевозить, но и самостоятельно обеспечивать взлет самолетов для перебазирования на противолодочные авианосцы, а при необходимости — осуществлять противовоздушную оборону кораблей и судов второго и третьего эшелонов, развертываемых без авианосцев. Это позволило англичанам не выводить противолодочные авианосцы «Гермес» и «Инвинсибл» из районов боевых действий в течение всей операции, а также — сократить в районе островов воздушное превосходство Аргентины.



От попадания двух ракет «Эксосет» контейнеровоз затонул. Это был совершенно бесценный для англичан океанский транспорт. На его борту находилось три больших транспортных вертолета «Чинук», каждый из которых за один рейс мог перебросить до 12 тонн груза, и пять «Уэссексов». Транспорт также доставил в Южную Атлантику 14 «Харриеров», упакованных в пластиковые конвейеры и закрепленных в носовой части судна. Счастье, что эти самолеты уже были собраны и существенно усилили английскую авиационную группировку. На длинной «полетной» палубе контейнеровоза имелось две посадочные площадки. Двумя днями ранее он использовался как вертолетоносец. На борт «Атлантик Конвейера» были доверху загружены запасы войскового снаряжения и вооружения, включая 600 кассетных бомб для авиации. Капитан Айан Норс был в полном смысле старым морским волком. Он дважды тонул во времена Второй мировой войны, но, во все годы оставался верен нелегкой морской службе. Когда обе ракеты устремились к вверенному ему судну, капитан Норс совершил крутой разворот, чтобы повернуться к ним кормой. Но не успел, обе ракеты с грохотом рванули в девяти футах выше ватерлинии. Противопожарные расчеты отчаянно боролись с огнем, пробовали нейтрализовать пожар. Судно заполнялось ядовитым черным дымом. Огонь медленно приближался к тысячам галлонов керосина и сотням кассетных бомб. А затем взрыв!..

Однако большинство воздушных атак аргентинской авиации заканчивалось далеко не столь успешно. Из-за того, что аргентинские летчики выполняли атаки с малых высот топмачтовым способом, бомбы часто не успевали стать на боевой взвод; 80% аргентинских бомб, попавших в английские корабли, не взорвалось. Так, например, 8 июня из четырех авиабомб, сброшенных на английский фрегат «Плимут», ни одна не взорвалась. Эта неудача дорого обошлась аргентинцам: в ходе конфликта именно ракетчики фрегата «Плимут» сбили пять



аргентинских самолетов. Не взорвались и авиабомбы, попавшие в эскадренный миноносец УРО «Глазго» и фрегат «Аргонот». Удар по большому эсминцу УРО «Глэморган» (легкий крейсер УРО типа «Каунти» по английской классификации) был нанесен четырьмя ракетами «Экзосет» AM.40 с наземной установки. Средства РЭБ спасли корабль.

Несмотря на все проявившиеся недостатки, аргентинская авиация причинила серьезный урон британским экспедиционным силам: она потопила два эсминца типа «Шеффилд», два фрегата типа «Амазон», десантный корабль «Сэр Галахэд» и контейнеровоз «Атлантик Конвейер», а также повредила более 10 кораблей (в том числе оба авианосца). При этом новейшие фрегаты УРО типа «Амазон» оказались весьма уязвимыми. Два корабля были потоплены и еще два серьезно повреждены. Да, Фолклендские острова остались за англичанами, но на Британских островах неоднозначно оценили итог той шестинедельной кампании. Более того, спустя несколько лет после прекращения военных действий в Южной Атлантике здесь даже были слышны слова: «Это скверная, небольшая война, не так ли?» В том числе — из-за гибели 250 английских солдат и матросов. Аргентина потеряла на порядок больше солдат и моряков и свой единственный крейсер, но главное, не стала более бодаться с Великобританией за Фолкленды. Еще одна, правда на этот раз совсем не тайная, война за Антарктиду завершилась. Но, судя по всему, еще не закончилась, так как на десантноопасных направлениях аргентинские военные моряки поставили контактные якорные мины германского производства, сохранившиеся на складах со времен Второй мировой войны. Хотелось бы понять, как и когда их доставили в Аргентину. Быть может, по некой команде, для того чтобы закрыть Магелланов пролив, либо — водную акваторию вокруг Огненной Земли или Земли Грэма?



А все ли эти минные заграждения были ликвидированы?

Для военных нужд был использован и гражданский флот Великобритании. Большая часть английских судов была переоборудована для выполнения конкретных функций: танкеров снабжения, госпитальных и десантных судов, плавмастерских. Переоборудование производилось в экстренном порядке и осуществлялось на ближайших к пункту мобилизации судоремонтных и судостроительных предприятиях. И не только в самой метрополии. Например, лайнер «Уганда» мобилизовали сразу же после окончания очередного круиза в Гибралтаре и там же переоборудовали в госпитальное судно. Не обошлось и без помощи США: судно «Стена инспектор» было зафрахтовано по прибытии в американский порт Саванна и после замены экипажа прошло докование и переоборудование в плавмастерскую на военно-морском заводе в Чарлстоне, а затем направилось в район боевых действий. В иностранной печати отмечались высокие темпы переоборудования — пять-шесть суток. В эти сроки на 19 судах были построены взлетные площадки или палубы для вертолетов типа «Чинук» и «Уэссекс», а также для СВВП «Харриер», установлены аппаратура спутниковой связи и навигации, оборудование для передачи и приема топлива и грузов на ходу. Особое внимание уделялось обеспечению живучести мобилизованных судов. К примеру, на пароме «Рангатира», предназначенном для перевозки инженерной техники и 1 000 военнослужащих, были дополнительно установлены две водонепроницаемые переборки (из расчета сохранения непотопляемости и остойчивости при затоплении двух смежных отсеков).

В Советском Союзе внимательно изучили опыт англо-аргентинского конфликта. На Черноморском флоте были даже проведены учения, где по примеру британского флота в качестве вспомогательного авианесущего корабля был задействован контейнеровоз «Художник Сарьян». Его в экстренном по-



рядке приспособили для приема штурмовиков с вертикальным взлетом и посадкой Як-38. Опыт оказался весьма полезным, но последующего развития в ВМФ не имел и прежде всего — по причине снятия с вооружения в целом не слишком удачного Як-38 и свертывания программы нового палубного самолета вертикального взлета и посадки (СВВП) Як-141. Подробнее о «военизации» гражданских судов в СССР будет рассказано в разделе «Специальный резерв для советского ВМФ». Но в СССР пришла перестройка, и наши адмиралы и генералы ВМФ, а уж тем более флотские офицеры стали думать не о том, какой практический опыт можно извлечь из этой короткой войны, а над тем, как не потеряться в наступившей за перестройкой анархии. И Антарктида на несколько десятилетий стала для нашей страны совсем удаленной. Не помогла в том и советская исследовательская экспедиция, проведенная через полгода после окончания боевых действий в Южной Атлантике.

Неведомый маршрут советских океанографов

2 декабря 1982 года, менее чем через полгода после окончания англо-аргентинской войны, из Севастополя под командованием вице-адмирала В. Акимова и научным руководством контр-адмирала Льва Митина вышел отряд, состоявший из двух океанографических исследовательских судов (ОИС) «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен». Основной целью экспедиции было проведение широкого комплекса гидрографических и океанографических исследований в малоизученных районах Антарктики, повторяя при этом в основном маршрут шлюпов «Восток» и «Мирный». Перед походом оба океанографа были специально дооборудованы на Севастопольском судоремонтном заводе. Здесь же, на суда были установлены



автономный пункт приема спутниковой метеоинформации и усовершенствован вертолетный комплекс. Судовые лаборатории были насыщены высокоточной, дублированной многими образцами аппаратурой, и по отдельным параметрам их можно было уверенно назвать эталонными.

В военных и государственных кругах Советского Союза походу придавалось огромное значение: подготовка океанских гидрографов проводилась под личным контролем главнокомандующего ВМФ Адмирала флота Советского Союза Сергея Горшкова. Провожать советских военных моряков в дальний поход прибыл лично командующий Краснознаменным Черноморским флотом адмирал Николай Ховрин, который произнес яркую напутственную речь.

10 января советские корабли пришли в точку открытия Антарктиды моряками со шлюпов Беллинсгаузена. Всемирное потепление здесь стало особенно заметным: для того, чтобы достичь отвесных голубых обрывов шельфового ледника, морякам с «Адмирала Владимирского» пришлось идти еще 30 миль по так называемому леднику Беллинсгаузена. Когда-то здесь поднимался ледяной барьер, а сегодня — чистая вода. Во время переходов и антарктического плавания общая направленность подготовки личного состава всегда соответствовала этапам плавания и решению конкретных задач. Главное внимание обращалось на отработку уверенных действий по управлению судами и использованию технических средств при выполнении океанографических исследований в Антарктике. Проводились тактические летучки перед проходом узкостей, форсированием ледовых барьеров, при подходе к берегам Шестого континента. Систематически организовывались учения по борьбе за живучесть, передаче топлива на другое судно. Научная работа была направлена на успешное и качественное выполнение плана океанографических исследований. Ежемесячно проводились научно-практические конференции, еженедельно — заседания научно-технического совета.



21 января 1983 года, как и шлюпы Беллинсгаузена, на 50-й южной широте советские ОИС разделились. «Адмирал Владимирский» поблизости от антарктических берегов направился на восток для выполнения представительских задач. Его экипаж посетил антарктическую станцию «Молодежная» и первую советскую антарктическую станцию «Мирный». А вот чем в эти дни занимался флагман антарктической экспедиции «Фаддей Беллинсгаузен», который должен был выполнять представительские задачи, установить не удалось. Только благодаря дневнику экспедиции, который в 1983 году был опубликован в нескольких номерах журнала «Морской сборник», стало известно, что почти 10 суток он шел самостоятельно мористее «Адмирала Владимирского». Потом оба ОИС встретились, и повторно расстались уже в феврале перед заходом в Новую Зеландию. Если судить по последовавшим затем докладам, то во время похода советские моряки решили большое количество научных задач и одновременно выполнили патриотический долг — напомнили о приоритете нашей Родины в открытии Шестого континента планеты. Однако, видимо, им были поставлены и другие задачи, о которых мы можем только догадываться. Ведь всего лишь четыре года назад где-то в тех районах исчезла группа советских военных исследователей, которые вели в антарктических водах поиски нацистского авианосца и так называемой «Вальгаллы». После окончания плавания вице-адмирал В.Акимов доложил, что программа научных исследований выполнена полностью, а объем измерений превысил установленные нормы. Антарктическая экспедиция находилась в походе 147 суток. Почти 60 суток из них — во льдах и айсбергах. На каждые 10 дней плавания приходилось семь дней штормовых, при этом — высота волн достигала 16 метров. Казалось, поход завершился успешно.

Но, может совсем не случайно начальник Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны СССР вице-адмирал Юрий Жеглов в письме ученому секре-



тарю Военно-научного общества при Севастопольском Доме офицеров флота С. Соловьеву отметил, что «антарктическая экспедиция на ОИС «Адмирал Владимирский» и ОИС «Фаддей Беллинсгаузен» не стала чем-то выделяющимся из проводимых ранее обычных комплексных исследований в Мировом океане». При этом, автор письма даже назвал результаты экспедиции весьма скромными и не способными претендовать на роль выдающихся:

По заключению Центрального картпроизводства ВМФ в полном объеме и без существенных замечаний был выполнен и принят только маршрутный промер. Представленные материалы маршрутной гравиметрической съемки из-за большого количества существенных недостатков в выполнении съемки и обработке ее результатов были возвращены на переработку. После переработки съемка ОИС «Адмирал Владимирский» принята в полном объеме, как съемка только лишь V класса, а из представленного объема съемки ОИС «Фаддей Беллинсгаузен» принято менее 17%, остальное забраковано отделом научно-технической экспертизы Центрального картпроизводства.

Маршрутная магнитная съемка принята с рядом серьезных замечаний — исследования девиации магнитометров признаны неудовлетворительными, при обработке магнитограмм много пропусков экстремальных значений составляющих магнитного поля Земли, отсутствуют материалы определения магнитного склонения.

К сожалению, материалы уникальных магнитных исследований в районе Южного магнитного полюса не представлены до сих пор.

Неужели наши гидрографы выполнили все работы «спустя рукава»? Не может быть!

Скорее всего, представительские задачи и выполнение патриотического долга были только ширмой для планов похода. А главные задачи выполнил «Фаддей Беллинсгаузен», итоговые



документы с которого были переданы не в Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны СССР, а совсем в другое советское ведомство. Ну, да время покажет! Одно можно сказать — в истории Антарктиды появилась еще одна военная загадка. Меж тем даже при внешнем мирном покорении Антарктики мы знаем о великом множестве антарктических белых пятен.

Как мы готовились воевать в Южной Атлантике

В мире издавна известно, что военно-морской флот является не только одним из важнейших средств государственной вооруженной борьбы, но и эффективным инструментом политики государства. Хотя не стоит забывать, что состав и численность флота играют в этом не последнюю роль. Как средство политики, по сравнению с другими видами национальных вооруженных сил, военный флот обладает существенными преимуществами: высокой мобильностью, способностью длительное время находиться в стратегически важных районах Мирового океана, а главное — оказывать сдерживающее действие на потенциального агрессора. Не стал исключением в понимании роли и места ВМФ и Советский Союз.

Сразу же после окончания Второй мировой войны наше политическое руководство и командование ВМФ Союза ССР вернулись к идее Большого океанского флота.

Подобная идея родилась в кремлевских кабинетах в середине 1930-х годов. Опасаясь, что появление превосходящих сил Королевского флота Великобритании или Франции у наших северных и тихоокеанских берегов реально, Иосиф Сталин приступил к созданию Большого океанского флота СССР.



В 1936 году советские кораблестроители предложили начать его создание со строительства главной ударной силы в виде суперлинкоров проекта 23 (типа «Советский Союз») и тяжелых крейсеров проекта 22. Но все планы перечеркнуло нападение на Польшу фашистской Германии.

После завершения боев Второй мировой войны и быстрого превращения наших недавних союзников в борьбе с нацистами в непримиримых противников СССР, советскому военнополитическому руководству пришлось принимать экстренные меры по укреплению обороноспособности страны, в том числе и по снижению угроз с океанских направлений.

Сначала этот выбор был не слишком сложным. Наши арктическое и дальневосточное океанские направления были хорошо известны и надежно прикрыты Северным и Тихоокеанским флотами. Но неожиданно появилось новое океанское направление, о котором ранее в планах главного командования советского ВМФ не упоминалось. Вернее, до начала Второй мировой войны его никто серьезно не рассматривал. Это — Южная Атлантика. Ведь оно было чрезвычайно удалено как от стран Старого и Нового Света, так и от СССР. В лучшем случае здесь нечасто появлялись транспортные суда из различных стран мира, крейсера и канонерские лодки Франции, Великобритании и Испании, базировавшиеся на африканские или южноамериканские порты, либо редкие германские крейсера, по транзитному маршруту быстро уходившие на Тихий океан. Но Вторая мировая война показала, что не защищенная французскими и британскими военными кораблями и боевой авиацией Южная Атлантика весьма лакома для командиров океанских охотников-рейдеров, в первую очередь — гитлеровских. Появилась даже информация, что в конце 1940-х годов Сталин задумал специально создать для нее Антарктический флот.



Меж тем одним из важнейших итогов развития военно-морского искусства в прошедшей войне стало абсолютное подтверждение неспособности крупных артиллерийских надводных кораблей решать ряд главных тактических задач, для которых они строились, и особенно — вдали от собственных баз. Линейные корабли и линейные крейсера, «карманные линкоры» и тяжелые крейсера достигали успеха лишь эпизодически, преимущественно при действиях в локальных условиях и против слабого противника. Встречая организованное сопротивление современных сил и боевых средств, они или гибли, или отказывались от решения возложенных на них задач. Наглядными примерами стали гибель германских линкора «Бисмарк» и броненосца «Адмирал граф Шпее», японского линкора «Синано», английских линкора «Принц оф Уэлс» и линейного крейсера «Рипалс». Успешнее действовали вспомогательные рейдеры, замаскированные под торговые суда, которые опирались на различные тайные базы и опорные пункты за пределами границ рейха. Еще более успешными были рейды подлодок гросс-адмирала Деница. И, что особо важно, практически сразу же после капитуляции стран Оси (Германия — Италия — Япония) внимание американских и английских политиков и военных обратилось в сторону берегов СССР, страны, которая вместе с ними вышла из мировой войны победительницей. И, если судить по их последующей реакции, то как США, так и Великобритания реально испугались нашего дальнейшего усиления. Причем не только с военной точки зрения. Неудивительно, что одним из элементов снижения мирового влияния СССР и стало наше всемерное блокирование в пределах наших же государственных границ, как когда-то это было сделано с Третьим рейхом. Правда, в отличие от фашистской Германии, географически закрытой пределами Северного и Балтийского морей, Советский Союз имел практически круглогодичный свободный выход в Миро-



вой океан на Севере и на Дальнем Востоке. Но здесь-то и существовали серьезные проблемы. На севере только Мурманск можно было использовать круглый год. А на Дальний Восток промышленные грузы и сырье еще надо было доставить по единственной Транссибирской железной дороге. И не иначе! А что же Южная Атлантика?

Успешное ведение нацистами крейсерских операций в различных районах Мирового океана показало, что южная часть Атлантики и пролив Дрейка, накоротко соединяющие Атлантический и Тихий океаны, находясь далеко от советских берегов, могут, как реально укреплять государственную безопасность СССР, так и реально угрожать ей. Особенно — в случае закрытия для советского флота балтийских и черноморских проливов и чрезвычайно сложной ледовой обстановки на Севморпути. Конечно, существовал еще один путь — через Атлантику, вокруг Африки, через Индийский океан и далее — по прибрежным тихоокеанским морям на Камчатку. Протяженность маршрута и время в пути приблизительно такие же, как и через пролив Дрейка. Однако он был пригоден лишь для мирного времени. В случае начала боевых действий проходы через Малаккский и Сингапурский проливы всегда можно было перекрыть. А если проложить его вокруг Австралии, то он значительно удлинялся и приносил нашей стране дополнительные крупные финансовые затраты. Неудивительно, что буквально сразу же после окончания Второй мировой войны, правда с различными целями, южноатлантическое океанское направление привлекло особое внимание, как в странах новорожденного Североатлантического блока (НАТО), так и в СССР. Об освоении и значении районов субантарктики для наших недавних союзников по антигитлеровской коалиции уже рассказано. Стоит лишь добавить, что с вводом в строй ВМС США подводных атомных подводных лодок, один из американских первенцев «Тритон» — во время кругосветного плавания в



феврале — мае 1960 года успешно прошел через пролив Дрейка. За ним пошли другие. Не стали отставать от американцев и в нашей стране.

В годы Второй мировой войны крупные артиллерийские надводные корабли стали тяжкой обузой для всех флотов мира. Они откровенно уступили ведущую роль в войне на море авианосной авиации и атомным подлодкам. Признали это и в СССР, тем более что в составе нашего ВМФ не было новых линкоров и линейных крейсеров, но в первую очередь — авианосцев, способных вдали от советских баз прикрыть своих флагманов с воздуха. Зато прошедшая война дала богатый опыт использования подводных лодок, в том числе и при значительном отрыве от основных баз. Первый такой опыт был получен при переводе отряда тихоокеанских подлодок для усиления Северного флота в 1942—1943 годах. Тогда мы потеряли лишь подводный минный заградитель Л-16, который был случайно потоплен в Тихом океане японской или американской подлодками. Но остальные пять субмарин стали своевременным и весьма важным подкреплением Северному флоту, потерявшему в 1942 году большую часть подлодок, с которыми он вступил в Великую Отечественную войну. Конечно, в успешности перехода значительную роль сыграло предоставление нашими тогдашними союзниками своих баз и судоремонтных заводов. В новых политических условиях на эти базы советский ВМФ, конечно, уже не мог рассчитывать. Но что-то нужно было предпринимать!

Первым реальным шагом стало прибытие в 1946 году к берегам Антарктиды китобойной флотилии «Слава». Хорошо или плохо, но, в случае необходимости, советские подводники могли рассчитывать на возможность пополнения с нее запасов топлива, пресной воды и продовольствия. Активно заработали и наши дипломаты.

Несмотря на то что у власти в Аргентине находился генерал Хуан Д. Перрон, который после войны умудрился укрыть



на своей территории большое количество нацистов, наши «мидовцы» все же добились, чтобы суда под красным флагом могли заходить в аргентинские порты. Потом у них появилась возможность посещать порты Бразилии и отдельных стран Африканского континента. Со временем это право распространилось и на советские боевые корабли и подлодки. Конечно, к началу 1960-х годов о создании советского Антарктического флота уже вряд ли кто думал всерьез, но прикрывать наши торговые суда в Южной Атлантике советский ВМФ уже получил реальную возможность.

В начале 1950-х годов в состав наших флотов стали поступать новейшие по тем временам дизель-электрические подлодки: большие океанские проекта 611 и средние, но также способные действовать в океанах — проекта 613. Всего к 1958 году было построено 25 больших и 215 средних подлодок данных проектов. Практически сразу же их стали вооружать ракетным оружием. С поступлением лодок в состав ВМФ началось их интенсивное освоение. Однако события Карибского кризиса в 1962 году ясно показали крайнюю ограниченность возможностей относительно современных советских дизельных подлодок в океанском экваториальном плавании. Да еще в условиях мощного противодействия сил НАТО. Даже неспециалистам стали ясны преимущества атомных подлодок. Но у нас имелось всего несколько таких кораблей. Поэтому к освоению нового океанского направления боевой деятельности ВМФ все же пришлось привлекать именно дизельные субмарины. А их экипажи — ставить в неимоверно сложные условия службы и жизнедеятельности.

Одной из первых в 1958 году, правда сначала в южную часть Тихого океана, пошла большая подлодка Б-72 под командованием капитана 3-го ранга Рудольфа Голосова. Это был сложнейший четырехмесячный поход к 60-й параллели. Обеспечивал его танкер «Певек».



На вернувшуюся лодку страшно было смотреть: покрытая пятнами ржавчины, с оторванными листами обшивки, с частью вышедших из строя механизмов и устройств, которые не удалось силами личного состава отремонтировать в море. Экипаж был заметно утомлен, но гордился результатами похода и был готов выполнить новые, не менее сложные океанские задачи.

За «72-й» в октябре 1959 года в 150-суточный межтеатровый переход через Индийский океан на Дальний Восток ушла подводная группа Северного флота под командованием капитана 1-го ранга Бориса Вешторта. Она состояла из двух больших подлодок 611-го проекта: Б-90 под командованием капитана 2-го ранга П. Зенченко и Б-80 под командованием капитана 2-го ранга Н. Мышкина. На переходе ее обеспечивали теплоход «Михаил Калинин» и танкер «Вилуйск». В 1963 году поход в Южную Атлантику совершила дизельная подводная лодка Б-105. Тогда же в экваториальные широты Атлантики пришел подводный ракетоносец 629-го проекта К-107. За время двухмесячного похода экипаж «107-й» произвел четыре условных старта одной и двумя ракетами Р-13, причем 7 апреля произвел условный старт с фактическим подъемом ракеты на верхний срез шахты.

В 1963 году в экваториальную зону Атлантического океана пришли и наши первые подводные атомоходы. Здесь пионерами стал экипаж подлодки К-133 (проекта 627А) под командованием капитана 2-го ранга Г. Слюсарева. Через четыре года, летом 1967-го, сюда же пришли корабли специальной группы Северного флота, которые должны были отработать задачи по плану операции «Прилив». В состав экспедиционного отряда под командованием адмирала Льва Владимировского вошли: атомный ракетоносец проекта 675 — К-128 под командованием капитана 2-го ранга П. Шарова, две дизельные подлодки проекта 641, плавбаза подлодок «Тобол», океанографическое



судно «Полюс». Корабли отряда должны были в открытом океане проверить на деле возможности погрузки ракет с плавбазы на подлодку, а также проведения ремонта подлодок специалистами плавбазы. «Полюс» вел исследовательские работы по изучению «спокойной» экваториальной зоны.

В действительности здесь оказалась непрерывная зыбь, что затрудняло отработку задач, так как перегрузка оружия могла проводиться в дрейфе лишь при нахождении подлодки борт о борт с «Тоболом». В этом положении на сильной зыби, естественно, случались повреждения перегружаемого оружия и поломки корабельных устройств.

Чтобы исключить их, требовалось наличие специальных перегрузочных устройств и систем, способных смягчить удары волн. Это было сложно, но их создание было бы вполне оправдано, так как перезарядка боезапаса в океане экономила время до двух месяцев океанского плавания. В ином случае оба этих месяца уходили на возвращение из района в базу, загрузку боезапаса и на новый переход в назначенный район. Сюда же можно было включить и плановый ремонт подлодок, который, по опыту этой экспедиции, составил всего 20 столь нужных экипажу суток, после чего подводники вновь были готовы к выполнению боевой задачи. В случае же ухода для ремонта в условиях береговой базы из автономного плавания вырывались еще два месяца для вышеуказанных переходов. Значительный моторесурс расходовался не на решение боевых задач, а только на переходы из района и в район.

По результатам экспедиции «Прилив» были составлены детальные отчеты, но... дальше эксперимента дело не пошло.

В феврале — марте 1966 года через пролив Дрейка на Тихий океан прошла новая группа Северного флота, но на этот раз состоявшая из подводного ракетоносца проекта 675 — К-116 под



командованием капитана 2-го ранга Вячеслава Виноградова и вышеупомянутой К-133 под командованием капитана 2-го ранга Льва Столярова.

Их переход обеспечивали спасательное судно СС-9, танкер «Дунай» и специальное быстроходное судно «Сарычев», на борту которого находились: резервный 184-й экипаж, 18 флотских специалистов (сварщики, водолазы, слесари), продовольствие, ЗИП для подводных кораблей, запасное обмундирование, токарный станок и другое оборудование.

В соответствии с планом похода «Сарычев» шел ближе к Южным Шетландским островам, за ним, в подводном положении, удерживаясь в строю кильватера с помощью бортовых гидроакустических средств, шла К-116. Несколько южнее в такой же связке шли «Дунай» и К-133. Пролив Дрейка был укрыт плотной шапкой тумана, но отряд прошел его благополучно. С выходом в Тихий океан произвели перестроение: головным встал «Сарычев», за ним — в 20 кабельтовых — «Дунай», на кормовые курсовые углы, которого перешли оба подводных атомохода. А замыкало походный ордер судно-спасатель. 20 марта 1966 года после выполнения ракетной стрельбы практическими ракетами К-116 и К-133 успешно прибыли к новому месту базирования.

Второй подобный трансокеанский маршрут по описанному маршруту в январе 1971 года совершил подводный ракетоносец стратегического назначения второго поколения К-408 (проекта 667А). До его перехода был использован ценный практический опыт подводного плавания при выполнении задач вышеупомянутой специальной экспедиции «Прилив».

К-408 должна была пройти весь маршрут только в подводном положении. Одновременно ей была поставлена задача по выполнению боевого патрулирования в двух назначенных районах Тихого океана. В обеспечении подводного ракетносца



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

шла плавмастерская ПМ-150, выполнявшая плановый переход на ТОФ из Севастополя.

Пролив Дрейка встретил наши корабли жестким штормом. Подводный ракетносец ушел на глубину в 100 метров и 10 февраля 1971 года приступил к самостоятельному форсированию пролива. С плавмастерской его экипаж поддерживал постоянную связь с помощью станции звукоподводной связи. На прохождение пролива 15-узловой скоростью понадобилось чуть меньше двух часов. С приходом в Тихий океан советские подводники приступили к боевому патрулированию. Здесь они выявили авианосное ударное соединение ВМС США и отработали несколько учебно-боевых задач. 10 марта в сопровождении тральщика К-408 вошла в Авачинскую бухту.

На следующий год по этому же маршруту на Тихоокеанский флот перешел подводный атомоход К-415. Как и предшествовавшие им экипажи, подводники К-415 отработали в море несколько учебно-боевых задач.

Очередной переход проливом Дрейка советские подводные атомоходы провели в январе—апреле 1976 года. На этот раз из Заполярья на Дальний Восток перешла тактическая группа подлодок: ракетный подводный крейсер стратегического назначения К-171 (проекта 667Б) под командованием капитана 1-го ранга Э. Ломова и многоцелевая атомная подводная лодка 671 проекта К-469 под командованием капитана 2-го ранга В. Урезченко. Через весь Атлантический океан атомоходы шли на удалении друг от друга в 18 кабельтовых, но для соблюдения мер безопасности от столкновения — на различных глубинах. Во время всего плавания их обеспечивало ЭОС «Молдавия». Однако на этот раз функции судна обеспечения были минимальными. В Северной Атлантике командир тактической группы передал в сети тактической связи на «Молдавию» для Москвы лишь одну короткую радиограмму. На этом, собственно,



и завершилось непосредственное обеспечение. Далее, в том числе и пролив Дрейка, обе подлодки и «Молдавия» следовали самостоятельно. Как и прежде, субмарины шли своими маршрутами на разной глубине, постоянно переговариваясь между собой с помощью станций звукоподводной связи.

Этот переход можно со всей ответственностью назвать уникальным для советского ВМФ.

Во-первых, в составе тактической группы обеспечивающая подлодка К-469 практически не всплывала даже на перископную глубину. Лишь один раз это пришлось сделать на подходе к Антарктиде для пополнения запаса воздуха высокого давления.

Во-вторых, впервые был выполнен столь дальний оперативный маневр по переразвертыванию ракетного подводного крейсера стратегического назначения с флота на флот, в ходе которого непрерывно осуществлялось боевое патрулирование РПК СН при постоянной готовности к использованию ракетного оружия и непосредственном охранении его многоцелевой подлодкой.

В 1979 году по этому маршруту был выполнен последний, шестой трансокеанский переход с Северного на Тихоокеанский флот. В походе участвовали сразу два атомных подводных ракетных крейсера стратегического назначения проекта 667 БДР: К-455 под командованием капитана 1-го ранга И. Толстолыткина и К-490 под командованием капитана 1-го ранга В. Кузнецова. Обеспечивало переход ОИС «Байкал», на котором находился резервный экипаж под командованием капитана 1-го ранга И. Чефонова. Переход североморских кораблей проходил в неординарной обстановке: 17 февраля 1979 года началась вьетнамо-китайская война из-за спорных островов Спартли, и на тихоокеанском маршруте перехода можно было ожидать встречи с противолодочными кораблями и подводными лодками воюющих стран.



Для прохода проливом Дрейка советские корабли построились в строй фронта: РПК СН шли побортно от «Байкала» в дистанции до 40 кабельтовых, поддерживая между собой звукоподводную связь. 10 апреля оба подводных крейсера благополучно прибыли к месту нового базирования.

Вероятно, были и другие плавания и походы советских кораблей и подводных лодок в районы Антарктики, но пока они скрыты под различными грифами секретности.

Часть четвертая

«БЕЛЫЕ ПЯТНА» АНТАРКТИДЫ

Итак, мы рассмотрели основные этапы неизвестной войны за Антарктиду. Все ли удалось или нет? Время покажет! А пока расскажем о белых пятнах той самой необъявленной войны, о которых прежде никто и никогда не рассказывал. Познакомиться с ними сегодня мы можем благодаря отдельным смелым полярникам, которые озвучили события, в которых принимали самое непосредственное участие. И только в ряде случаев они просили об одном: не называть их имен. Участники тех событий без труда узнают своих друзей, а для прочих пусть они останутся безымянными.

«Без вести пропавшие» кадеты — создатели антарктических баз

16 сентября 1937 года из Германии в Южную Австралию вышел учебный корабль «Адмирал Корфангер», на борту которого проходили практику 40 курсантов — будущих офицеров кригсмарине. Они успешно обогнули мыс Доброй Надежды и через четыре месяца достигли австралийского континента. Здесь в течение месяца моряки отдохнули и, загрузив на корабль



более 3 000 тонн зерна, начали обратный переход. Но сейчас их маршрут перехода пролегал вокруг мыса Горн.

До 12 марта корабль выходил на связь с руководством судоходной компании «Гамбург-Американ лайн», под флагом которой «Адмирал Корфангер» шел в кругосветное плавание. Однако в середине марта судно неожиданно исчезло у входа в пролив Дрейка. Поиски, организованные судоходной компанией с привлечением аргентинских и чилийских поисковых судов, не дали результатов. Лишь в конце сентября 1938 года в неприметной бухточке у мыса Горн среди безликой груды бревен, досок и бочек была найдена табличка от входной двери офицерской кают-компании. Техническая экспертиза, проведенная в Гамбурге, пришла к выводу, что данная табличка скорее всего принадлежала «Адмиралу Корфангеру». У страховщиков появились все основания считать, что именно бурные воды возле мыса Горн навсегда поглотили учебный парусник. Из 130 судов, направлявшихся в Тихий океан из Атлантики летом 1905 года, к началу августа в проливе Дрейка исчезло 53 судна. И пусть это произошло 30 лет назад, но вряд ли за три десятилетия коварный пролив изменил свой скверный характер.

Внешне кругосветное плавание «Адмирала Корфангера» выглядело обычным учебным походом для курсантов. Но это только на первый взгляд. Много было необычным в данном походе и в последовавшей затем катастрофе. Начнем с того, что обломков учебного корабля или трупов погибших моряков до настоящего времени отыскать не удалось. А меж тем...

Перед выходом из Гамбурга на корабле была установлена мощная радиостанция, способная обеспечить кораблю связь с Германией из самых отдаленных точек Мирового океана и в первую очередь — с Гамбургом. Вот тут-то и стоит вспомнить, что начиная с 1932 года военные моряки Германии тесно сотрудничали с многими коммерческими судовыми компаниями, которые, как плавучие ретрансляторы, помогали им



поддерживать радиосвязь с различными германскими кораблями и судами. Такой способ не только позволял увеличить дальность радиосвязи, но и гарантировал, что торговые суда Германии всегда могли быстро получить и столь же быстро передать на любой свой корабль необходимую информацию из рейха. В случае же обострения международной обстановки они могли получить соответствующие распоряжения в кратчайшее время.

Возможно, это просто совпадение, но у Третьего рейха уже в 1934 году появилось пресловутое «Исследовательское бюро F» (Forschungsamt), как потом выяснилось, занимавшееся перехватом радиосигналов радиостанций как внутри Германии, так и за ее пределами. Ведущим куратором, «радиоисследователей» в скором времени стал главный «исследователь» Антарктиды и будущий рейхсмаршал Герман Геринг. А в Гамбурге, уже в 1935 году будет открыт один из отделов абвера — абверштелле (АСТ) «Гамбург», имевший собственную мощную радиостанцию, предназначавшийся для работы против Великобритании и США. И еще! Именно из Гамбурга, через два месяца после отыскания предполагаемого места кораблекрушения (17 декабря 1938 года), к берегам Антарктиды вышел гидроавиатранспорт «Швабеланд» на борту которого находилась экспедиция под руководством капитана Альфреда Ритшера. Его экипаж был подобран и обучен «Немецким обществом полярных исследований». Вскоре шельфовый ледник Фильхнера и оазис Джетти вошли в состав «антарктического сектора» нацистов, или — в состав Земли Новая Швабия. Итак, запомним: «Адмирал Корфангер» почему-то не сумел передать аварийный сигнал о происшествии с ним, хотя имел для этого возможность.

Во время предпоходового ремонта, на борту парусника были установлены гидрофоны для определения дистанции на проходящие корабли в условиях тумана, а также дизельные



установки, которые по официальной версии должны были служить вспомогательными двигателями. При этом как-то упускается из виду, что именно дизельные установки океанских рейдеров позволяли в короткое время развить максимальную скорость хода (чтобы настигнуть торговое судно или, наоборот, оторваться от более сильного противника), да еще и увеличивали дальность плавания по сравнению с паровыми судами почти в три раза. А гидрофоны были большой редкостью и на боевых кораблях кригсмарине.

И, в-третьих, маршрут перехода «Адмирала Корфангера», как для парусного судна сразу же был назначен вдали от обычных судоходных маршрутов, что автоматически обеспечивало абсолютную скрытность перехода.

Даже эти ставшие известными в наше время «необычности» в подготовке учебного корабля более напоминают снаряжение нацистами специального транспорта для проведения какой-то таинственной экспедиции. А скорее всего это была подготовка и поход самого настоящего рейдера. Возможно, даже будущей антарктической эскадры кригсмарине. И может быть, наступит такое время, что однажды мы узнаем о том, что на его борту была и артиллерия. Ведь и вспомогательный крейсер «Комет», прошедший летом 1940 года Северным морским путем на Тихий океан, изначально советской стороне был представлен как невооруженный пароход «Эмс». И только позже весь мир узнал, что в действительности это был боевой корабль, имевший под маскировочными щитами 150-миллиметровую артиллерию, до 10 торпедных аппаратов, один гидросамолет, большой запас морских мин, а также запасы для рейдерства в течение года.

Выходит, в январе 1938 года к ледяному континенту пришла первая «научная» экспедиция Третьего рейха. А через год — новая. Но при этом возникают законные вопросы: действительно ли «Адмирал Корфангер» столкнулся с айсбергом



в проливе Дрейка? И не появились ли позже среди жителей Новой Швабии исчезнувшие курсанты?

И главный вопрос: почему исчезновение учебного корабля «Адмирал Корфангер» с выпускным классом будущих флотских офицеров не вызвало какой-либо заметной реакции в рейхе?

Меж тем всего за шесть лет до этой катастрофы, 26 июля 1932 года, от удара фронтального шквала опрокинулся и затонул германский учебный корабль «Ниоба». Вместе с кораблем погибли 69 офицеров и матросов, в том числе целый выпускной класс курсантов, будущих флотских штурманов, медиков, механиков и унтер-офицеров. Тогда вся Германия погрузилась в траур, скорбя о погибших. Свидетелями той страшной ночи и не менее страшного возвращения перевернувшегося парусника с погибшими немецкими курсантами на борту в Киль стали наши китобойцы с первой советской китобойной плавбазы «Алеут», которые той ночью стояли у Хольтенау — в закрытой части порта. А в 1938 году верховное командование кригсмарине обошлось только письмами соболезнования родным и близким исчезнувших курсантов. Вас это не удивляет?

Секретная подводная эскадра нацистов

В послевоенные годы, когда американская и израильская разведки приступили к поиску нацистских преступников, во время допросов им удалось выудить неожиданную информацию о некоем двухдневном служебном совещании, где группа генералов вермахта и высокопоставленных рейхсчиновников обсуждала план секретной операции «Шлюз». В августе 1944 года якобы началась реализация этой операции: на подводных лодках в латиноамериканские страны стали вывозить офицеров СС и видных нацистов, заменяя последних в Германии двойниками. Так как серийные подводные лодки



кригсмарине могли разместить в своих отсеках небольшое количество пассажиров и грузов, то первоначально был создан так называемый личный конвой Гитлера, иногда называемый призрачным конвоем. А затем — целая секретная подводная эскадра. Причем как подлодки «призрачного конвоя», так и лодки секретной эскадры в состав кригсмарине не входили. А быть может, выполняя океанские транспортные перевозки, служили для отвлечения внимания от перевозок грузов в Антарктику эскадренными подлодками, которые были построены по специальному проекту. Сегодня известно, что эти огромные субмарины, по водоизмещению и размерам соизмеримые с современными атомными подлодками, были замечены на заводских стапелях. Но затем куда-то бесследно исчезли. До сих пор никто не знает, куда они ушли из бункеров судостроительных заводов. Вот как в своей книге «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде» рассказывает об этих подлодках Ганс-Ульрих фон Кранц:

Проект подводного транспорта разрабатывался судостроительными фирмами Германии начиная с 1938 года, когда стало ясно, что на горизонте маячит мировая война. Было вполне очевидно, что с началом боевых действий страна окажется в морской блокаде и будет отрезана от многих видов дефицитного стратегического сырья.

К лету 1939 года рабочие чертежи подводного транспорта под кодовым названием UF (Unterwasserboot-Frachtschiff) были готовы.

По рассказу фон Кранца, несмотря на то что, по официальным документам, строительство этих подлодок было остановлено из-за нехватки финансовых средств в воюющей Германии, фактически их оказалось построено более 30 единиц. Именно они и стали основой для так называемой подводной эскадры «А»,



которая базировалась на острове Гельголанд (в юго-восточной части Северного моря). Они никогда не атаковали вражеские корабли и транспорты, а незаметно, словно крадучись, уходили в Атлантику и, стараясь держаться за пределами зоны деятельности американской и английской противолодочной авиации, шли в Антарктику. В связи с тем что в вышеуказанной книге фон Кранца удалось встретить несколько досадных ошибок, которые навели на мысль, что автор мог использовать непроверенные или выдуманные сведения, как это было в разделе о германском авианосце в Антарктиде, при подготовке данного материала я обратился к признанным советским, российским и иностранным военно-морским историкам. При этом любые политизированные заявления безжалостно исключались из рассмотрения. И вот какой рассказ получился о секретной подводной эскадре нацистов.

Не секрет, что после окончания Второй мировой войны, в работах военных исследователей чаще всего рассматривались только отдельные походы кораблей и подводных лодок кригсмарине в Арктику, Южную Атлантику, Индийский или Тихий океаны. И совершенно не понятно, почему никто даже не попытался отыскать в этих походах «общий знаменатель». Тем более — в деятельности океанских транспортных подводных лодок кригсмарине (из «призрачного конвоя»). Вместо этого над транспортной деятельностью нацистских подлодок постоянно была пелена упорного молчания, причем с каждым годом она становилась все более густой.

А началось все с того, что, как недавний подводник, адмирал Канарис прекрасно понимал возможности использования в разведывательных операциях подводных лодок, способных обеспечить скрытность и секретность проводимых действий. По большей степени это относилось к транспортировке различных секретных грузов и скрытной переброске агентуры. В этих замыслах он даже нашел себе союзника в лице руководителя



СД Рейнхарда Гейдриха, который некогда тоже был морским офицером и считал, что «мы не сможем обойтись без создания собственных возможностей надежной и секретной транспортировки грузов и людей». Правда, руководителя СД меньше всего интересовало ведение внешней разведки. Гейдрих ясно видел перед собой специальную подводную группу, которая бы, кроме обеспечения разведывательной деятельности Третьего рейха, занималась бы переброской нужных людей и специальных грузов в Южную Америку и в Антарктиду. И здесь его поддержал сам рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер.

Меж тем перед войной и в первый период войны германское командование направило свои основные усилия на увеличение численности боевых подводных лодок, главным образом серий VIIВ, VIIC и IX. О строительстве подводных лодок типа «Дойчланд», а также о серии III, которые были разработаны еще в 1938 году, ни в одном из вариантов судостроительной программы не упоминалось. Это свидетельствовало о том, что гросс-адмирал Редер и контр-адмирал Дениц в то время не предполагали использовать подводные лодки для перевозки каких-либо грузов. Но дальнейший ход войны заставил нацистов пересмотреть свое отношение к использованию подлодок. При этом немецкие субмарины были привлечены не столько как транспортное средство вообще, сколько как средство для скрытной переброски неких грузов. Первый опыт транспортного использования подводных лодок был получен в дни Норвежской операции.

В апреле 1940 года командование кригсмарине вернулось к старой идее использования боевых подводных лодок в качестве транспортных средств. Однако «раскачка» в реализации этих проектов была весьма долгой.

Впервые, о строительстве специальных транспортных подлодок в Германии заговорили осенью 1942 года, когда встал вопрос об их использовании для обеспечения внезапного вторжения немецких войск на остров Исландия. Нацисты планировали создать



здесь авиационную базу люфтваффе. Вот тогда на германских судостроительных заводах и приступили к строительству будущих эскадренных транспортных подлодок. А пока их заменял так называемый «призрачный конвой». В его состав входило до 70 различных серийных подводных лодок. Командирам этих субмарин были поставлены особые задачи. Они хорошо знали весь трансокеанский маршрут Атлантический океан — Индийский океан — Тихий океан и обратно, а также короткий путь через пролив Дрейка.

Основу «конвоя» и составили подводные танкеры XIV серии и подводные торпедовозы VIIF серии. Проекты транспортных подлодок были разработаны еще в предвоенные годы, но строительство их началось лишь весной 1940 года. Первый подводный танкер U-459 (тип XIV) вступил в строй в декабре 1941 года. За время войны было построено 14 специальных подводных транспортов, из них 10 (U-459 — U-464 и U-487 — U-490) — как подводные танкеры, а четыре — как подводные торпедовозы (U-1059 — U-1062). Правда, война все же заставила использовать их в битве за Атлантику, что стало для них гибельным.

Подводные танкеры XIV серии (в просторечии «дойные коровы») при собственном водоизмещении 1932 тонны принимали на борт до 700 тонн дизельного топлива (для заправки боевых подлодок) и могли уходить от базы на 14 500 миль. Защитой от воздушных атак противника им служили два 37-миллиметровых зенитных орудия и один 20-миллиметровый зенитный автомат. С приходом в район боевых действий «дойной коровы» с дизельным топливом 10 боевых лодок, «работавших» в данном районе, сразу же увеличивали длительность своего патрулирования практически на целый месяц. Первый подводный танкер U-459, которым командовал капитан-лейтенант Георг фон Виялмовиц-Меллендорф, вышел в море в марте 1942 года.



Подводные торпедовозы были несколько меньше подводных танкеров. И несколько отличались от базовых подлодок (VII серии), так как имели специальный торпедный отсек, в который принимали 39 торпед для своих подопечных. Возможно, кроме основных транспортных задач они могли выполнять и отдельные (сопутствующие) задания. Например, осуществлять доставку важных грузов или небольших пассажирских команд. Часто для этой же цели использовались специальные контейнеры, размещенные вне прочного корпуса подлодки. По специфике использования они вряд ли чем-то отличались от лодок специальной постройки.

Осенью 1943 года для кригсмарине было заказано до 10 подводных лодок X серии, три подводных крейсера XI серии, несколько подводных танкеров увеличенного водоизмещения XIVB серии, несколько подлодок «Проекта 476» и 15 подводных лодок XX серии. Эти корабли специально предназначались для транспортировки особо ценных приборов, аппаратуры и редких металлов. Вместе с тем они могли принимать до 800 тонн жидкого топлива. На лодках предполагалась установка «шнорхелей». Но неожиданно строительство части подводных транспортов было отсрочено до 1944 года, а затем окончательно отменено.

Ну вот мы и пришли к исчезнувшим нацистским подводным исполинам, которые, по официальным данным, так и не вошли в состав кригсмарине. А в действительности?

Лодки X серии имели большое сходство с крупными океанскими минными заградителями класса UE (U-117) еще кайзеровского флота. У них была отличительная особенность — сужающийся участок передней палубы между носом и рубкой, благодаря чему несколько увеличилась скорость ее погружения. Работы над проектом прекратили из-за того, что Дениц был твердым противником лодок столь больших размеров. Поэтому сегодня известно, что было построено всего восемь подлодок серии XB.



Подводный крейсер XI серии был необычно велик для того времени, его надводное водоизмещение достигало 3 140 тонн, но было построено только три таких гигантских субмарины.

Летом 1943 года командование кригсмарине заказало несколько подводных танкеров увеличенного водоизмещения XIVB серии, но вскоре этот заказ был отменен.

После относительного успеха, полученного во время экспериментальной эксплуатации так называемых подлодок Вальтера, гросс-адмирал Дениц потребовал разработать ее океанскую версию. Основой этой серии стала подлодка, разработанная по проекту доктора Хельмута Вальтера. Ее силовая установка работала на перекиси водорода (пергидроле), которая способна разлагаться на воду и кислород и позволяла корабельным дизелям работать даже в подводном положении. При этом подводная скорость лодки достигала 25 узлов (боевые подлодки кригсмарине в те годы имели подводную скорость 10—12 узлов). По своим размерам «проект 476» был близок к океанским транспортным подлодкам IXD серии. Но сколько этих подлодок было построено, не известно и поныне.

Таким образом, секретная подводная эскадра, о которой как в годы войны, так и сегодня знают единицы, вполне могла существовать. Вернее, существовала. Только где можно отыскать ее корабли или хотя бы воспоминания ее моряков, сказать сложно.

Белый авианосец. Существовал ли он?

Впервые о секретном авианосце Третьего рейха удалось узнать все из той же книги Ганса-Ульриха фон Кранца «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде». Эта новость была весьма неожиданной. Ведь ранее советские и российские



военные историки убеждали нас, что фашистская Германия строила лишь два своих авианосца: первый, «Граф Цеппелин», был спущен на воду и находился в большой степени готовности, а второй, «Петер Штрассер», остался на стапеле. Более того, его чаще всего называли лишь авианосцем «В».

В своей книге фон Кранц рассказывает о более крупном нацистском авианосце, который под названием «Манфред фон Рихтхофен» в составе корабельного соединения экспедиции Ритшера пришел к далеким берегам Антарктиды. Эта информация заставила задуматься: а может, как и с подлодками секретной эскадры «А», мы пока еще не все знаем о кораблестроении Третьего рейха? И в первую очередь — о его так называемых «кораблях-призраках».

Чтобы разобраться в столь необычном вопросе, пришлось внимательно просмотреть все, что в нынешней России известно собственно о фашистских авианосцах, а затем о перечисленных в книге кораблях соединения Ритшера. Для этого понадобилось не только изучить современную литературу, но и обратиться к справочникам «Janes Fighting Ships» за 1936—1945 годы и журналам «Морской сборник» той же поры. Благо это было не слишком трудно. И вот что получилось.

Начнем с авианосца. Гросс-адмирал Эрих Редер ясно понимал, что кригсмарине нужны авианосцы. Но он же понимал, что любой авианосец в мире является легкой добычей для превосходящих сил вражеской авиации даже при наличии на его борту сильного истребительного прикрытия. Поэтому был убежденным сторонником идеи создания удаленных от Британских островов тайных баз, на которые могли бы садиться доставленные на авианосцах самолеты либо с которых будут взлетать самолеты, предназначенные для восполнения потерь авианосных эскадрилий. Эти же базы он рассматривал для стоянки подлодок, назначенных для боевых действий в южной



части Тихого и Атлантического океанов, а также в Индийском океане. С учетом их существования Редер и разрабатывал весь план войны на море.

Впервые о спуске на воду германского авианосца «Граф Цеппелин» адмиралы и офицеры советского ВМФ узнали из обзора мирового строительства авианосцев, опубликованного в журнале «Морской сборник» № 15—16 за 1939 год.

Здесь было рассказано, что «Граф Цеппелин» и однотипный с ним авианосец «В» были заложены в 1936 году и после Первой мировой войны стали первой попыткой Германии в строительстве таких кораблей. Здесь же была опубликована первичная информация об их технических данных и вооружении. Через год, в «Морском сборнике» №10, была представлена фотография «Графа Цеппелина», сделанная 8 декабря 1939 года во время его спуска на воду со стапелей государственной верфи «Дейче Верфт» в Киле. Кое-что здесь сразу же показалось необычным.

Во-первых, в тексте под фотографией его длина была указана в 250 метров (аналогично с «Janes Fighting Ships» за 1941—1945 годы). В то же время в более позднем советском справочнике корабельного состава военно-морских флотов мира за 1944 год и последующих его длина была понижена до 204 метра.

Во-вторых, по количеству букв название авианосца, установленное на его правом борту, явно не соответствовало количеству букв в словосочетании «Граф Цеппелин». Пришлось продолжить поисковую работу, и вот, что удалось найти.

Несмотря на кабальный Версальский договор, Германия наравне с другими странами мира в начале 1930-х годов приступила к проектированию своих авианосцев. Так как в Первую мировую войну все морские операции кайзеровского флота ограничивались Балтийским и Северным морями (в воды Атлантического, Тихого, Индийского и Северного Ледовитого



океанов выходили лишь отдельные крейсеры и подлодки), то Германия просто не нуждалась в авианосцах: мол, береговые авиабазы могли полностью обеспечить ее воздушные силы, требовавшиеся для боев у Британских островов. Не нужны были немцам авиатранспорты и для перевозки самолетов за пределы германских границ, ибо в годы Первой мировой войны они потеряли все заокеанские базы.

Таким образом, когда в Третьем рейхе появились замыслы иметь в составе люфтваффе еще и корабельную авиацию, то сразу же возник вопрос о том, какой тип авианосцев необходим для кригсмарине. Освобожденный от обязанностей береговой защиты новый германский военный флот готовился для действий в открытом океане, и главной его задачей стали действия против вражеской морской торговли. А раз так, то авианосцы рейха должны были действовать вместе с другими большими кораблями на английских и французских океанских коммуникациях или здесь же, но самостоятельно и после проводки через зону блокады под эскортом надводных кораблей или подлодок. Учитывая, что во время атаки конвоев им придется столкнуться с вражескими крейсерами охранения, в дополнение к мощной противовоздушной артиллерии авианосцам было дано полтора десятка 150-миллиметровых противокорабельных орудий.

В иностранной прессе об этом заговорили еще до начала Второй мировой войны, и первым рассказал об этих замыслах нацистских адмиралов американский журнал «The United Services Review» 6 июля 1939 года. Однако американская военно-морская разведка опоздала.

В 1936 году гитлеровцы уже заложили пока «оставшийся безымянным» авианосец водоизмещением в 19 250 тонн (по другой информации — 24 700 тонн). Его спуск на воду и был запечатлен на фотографии в «Морском сборнике».

Истинная дата закладки и водоизмещение второго авианосца остаются сегодня неизвестными. Можно предположить,



что это состоялось в 1938 году, а водоизмещение авианосца составило все те же 19 250 тонн. Правда, по данным шведской военно-морской разведки, он был спущен на воду в 1940 году со стапелей все той же «Дойче Верфт» в Киле под названием «Петер Штрассер».

Третий авианосец, уже по данным английской военно-морской разведки, под названием «Дойчланд» был также заложен в Киле, но на стапелях частной верфи Круппа «Германия». Если судить по информации военно-морских справочников корабельного состава флотов мира, то именно он был спроектирован и заложен в соответствии уже с новой (военной) концепцией «торговой войны», то есть летом 1942 года.

В рассмотренных военно-морских справочниках за 1936—1945 годы удалось найти возможное название первого авианосца — «Людендорф». В какой-то мере оно совпадает с неким, хотя и «смазанным», названием на вышеупомянутой фотографии в «Морском сборнике». Общая длина нового корабля действительно достигала 250 метров, а полетная палуба — 229 метров. Этот авианосец строился как океанский рейдер, способный не только доставить свои самолеты в назначенный район Мирового океана, но при необходимости наравне с «карманными линкорами» и крейсерами своими 150-миллиметровыми орудиями мог успешно громить вражеские конвои и перерезать океанские коммуникации Британии и Франции. При рассказе об этом авианосце флотские специалисты отметили, что немцы построили его длиннее на 20 метров, чем все остальные его современники во всех флотах мира (при заметно меньшем водоизмещении). Более того, по официальным данным, по сравнению с другими авианосцами того же водоизмещения, он мог нести больше самолетов: 40 истребителей и торпедоносцев, а также несколько гидросамолетов-разведчиков. Но после спуска на воду следы «Людендорфа» действительно теряются. Таким образом, первое совпадение есть.



Но на плаву на акватории судостроительной верфи «Дойче Верфт» остался второй, чрезвычайно похожий на «Людендорфа» авианосец, название которому мы сначала сохраним как «Граф Цеппелин» или «Петер Штрассер». Возможно, по водоизмещению он был несколько меньше первого корпуса. А вот внешне ни он, ни следующий авианосец — ничем не отличались от авиапервенца германского флота.

В начале весны 1942 года высшее политическое руководство Третьего рейха вместе с командованием кригсмарине, ознакомившись с опытом первых военных лет и особенно с информацией об атаке самолетами с японских авианосцев американского Тихоокеанского флота, стоящего в Пёрл-Харборе, всерьез заинтересовалось строительством собственных авианосцев. Правда, с учетом того, что Германия вела войну на два фронта, одновременно с Советским Союзом и Великобританией, а к 1942 году оказалась втянута еще и в войну с США, то эти авианосцы должны были стать кораблями, специально предназначенными только для «торговой войны», то есть малыми авианосцами. И хотя судостроительная промышленность рейха была загружена иной работой, по мнению морских инженеров, проекты малых авианосцев вполне могли быть воплощены в жизнь. Некоторые основания для столь оптимистичного мнения им давало именно небольшое водоизмещение новых авианосцев: для германских верфей это было вполне реально, а существующая доктрина надводных рейдерских операций еще была в полной силе. В течение весны 1942 года были разработаны примерно два одинаковых проекта, основные различия которых определялись лишь разницей в водоизмещении корабля (18 000 и 15 000 тонн). После проработки планов был утвержден первый проект, который сохранил в себе практически все отличительные черты «Людендорфа», включая трехвальную дизельную энергетическую установку и 150-миллиметровую противокорабельную артиллерию. Един-



ственным внешним отличием здесь было исполнение носовой части полетной палубы, которая теперь не имела свеса над главной палубой, а продлевалась до форштевня и конструктивно была с ним связана. Естественно, чтобы сохранить требуемые размеры полетной палубы при меньших размерах корпуса, полетная палуба заметно выступала за пределы борта, который пришлось сделать с большим развалом, а не вертикальным как на больших авианосцах. Но внешне он мало отличался от своих предшественников, да и водоизмещением был меньше совсем ненамного. Однако вернемся к книге Г.-У. фон Кранца.

В чем существенная неточность его рассказа о секретном авианосце рейха?

Допустим, «Манфред фон Рихтхофен» могли заложить на некой секретной верфи «Нептуния» в Гамбурге, над которой шефствовал лично рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер. Непонятно только, почему в этом случае, о ее деятельности чрезвычайно открыто рассказал автор альбома «Судостроение Гамбурга». Да, и главное, вряд ли стоит искать черную кошку в темной комнате, особенно, если она туда даже не пыталась зайти.

Давайте посмотрим на обычную географическую карту Германии. Сразу же становится понятным, что в Гамбурге, тем более на некой секретной государственной верфи «Нептуния», не могли заложить столь большой авианосец. Подлодки — могли, тральщик — тоже, а вот корабль длиной в 250 метров — нет. Хотя бы потому, что вести его для достройки на государственной верфи «Дойче Верфт» в Киле пришлось бы по реке Эльба. Ведь не случайно более поздние авианосцы типа «Граф Цеппелин», в том числе и имевшие меньшую длину, по сравнению с «Манфредом фон Рихтхофеном» (204 метра), закладывались непосредственно в Киле, на верфи, которая действительно имела не менее пяти стапелей длиной более 210 метров. Частные же судостроительные верфи Гамбурга («Блом и Фосс», «Вулкан»), имевшие стапели длиной до 200 метров, просто не могли бы



строить громадный авианосец. Так что если «Манфред фон Рихтхофен» действительно существовал, то был заложен только в Киле.

Вернее всего 8 декабря 1938 года в Киле был спущен на воду именно «Людендорф» или, если угодно, «Манфред фон Рихтхофен», который после достроечных работ был готов для перехода в Антарктику. И скорее всего ушел туда в составе очередной экспедиции Ритшера.

В Киле же остался однотипный с ним, либо чрезвычайно похожий на «Людендорфа» авианосец «Граф Цеппелин». При этом не стоит забывать, что нацисты были большими мастерами по запутыванию любых сторонних наблюдателей. Приведу два широко известных примера, из множества иных, которые совершенно запутали английскую разведку: та поняла, что ее обманули, только после начала деятельности фашистских кораблей.

Первый пример — это продажа Советскому Союзу тяжелого крейсера «Лютцов» (последний из кораблей типа «Адмирал Хиппер»).

Спущенный на воду со стапеля верфи «Дешимаг» в Бремене 1 июля 1939 года, он был передан нам зимой 1939—1940 года в счет некой компенсации, в том числе и за предоставление Германии тайной базы на Кольском полуострове. Чтобы скрыть сам факт продажи этого корабля в «Лютцов» был тут же переименован броненосец «Дойчланд», который до конца 1939 года успешно вел рейдерские действия в Атлантике. В послевоенной литературе было заявлено, что Гитлер опасался, мол, потопление или вывод из строя «Дойчланда» будут с радостью восприняты англичанами и в то же время серьезно отразятся на моральном духе сражающегося немецкого народа. В реальности же корабль под названием «Лютцов» успешно продолжал боевую службу в составе кригсмарине до 1945 года. Если наша гипотеза соответствует истине, то дать название «Дойчланд»



новейшему кораблю, который, кроме всего прочего, еще не скоро должен выйти в море, могло быть для Гитлера самым оптимальным решением. А какой корабль еще долго не мог выйти в море? Строящийся авианосец, который так и остался для истории «Графом Цепелином».

В Советском Союзе почти сразу же после приведения на ленинградский Балтийский завод (№ 189), «Лютцову» наравне с новыми советскими боевыми кораблями присвоили номер проекта (проект 83) и было дано новое название — «Петропавловск».

Второй пример расчетливой маскировки и серьезного подхода немцев к легендированию своих военных замыслов — неожиданное для англичан появление в различных районах Мирового океана нацистских рейдеров-оборотней. Почему их можно смело называть океанскими оборотнями? Судите сами!

Так, фашистский вспомогательный крейсер «Комет» пришел на Тихий океан вдоль берегов нашей Сибири. И в зависимости от района движения он был замаскирован под один из транспортов из различных стран мира. Например, вдоль берегов Северной Норвегии он шел как советский ледокольный пароход «Семен Дежнёв». Для этого на судоремонтном заводе в Готенхафене (сегодня порт Гдыня) будущий рейдер заметно изменили с помощью фальшивых дымовых труб, грузовых стрел и брезентовых обвесов и сделали его похожим на советский «оригинал». В Баренцевом море, куда вслед за ним пришел настоящий «Семен Дежнёв», нацистский рейдер стал советским пароходом «Дунай». А все моря Севморпути под управлением советских ледовых капитанов он прошел уже как германский сухогруз «Донау». Когда советские лоцманы сошли на берег, он вновь пересек Берингов пролив как «Семен Дежнёв». Однако от острова Ламутрек в Тихий океан ушел уже японский пароход «Токио-Мару». И, что самое интересное, легенда его перехода



была продумана в германском Главном штабе руководства войной на море до мелочей.

Для этого начальнику Главного управления Севморпути Герою Советского Союза Ивану Папанину пришлось изменить план летней навигации для настоящего ледокольного парохода «Семен Дежнёв», которого, прежде чем направить для обеспечения зимнего завоза на Шпицберген, с той же целью направили на самые удаленные полярные острова Карского моря. То есть, в те же районы, где шел «Комет». А уж затем в тяжелейших ледовых условиях советским дежневцам пришлось пробиваться к Шпицбергену.

К чему я привел эти примеры? Да к тому, что название «Граф Цеппелин» нацисты совершенно свободно могли дать и следующему за «Людендорфом» авианосцу, спущенному с заводского стапеля на плаву, ради того чтобы скрыть факт ухода их первенца в Антарктиду. И сохранить тайну авианосца «Людендорф» им удалось!

Оставшиеся недостроенными «Граф Цеппелин» и авианосец «В» прекрасно исполнили отведенную им роль маскировки для флагмана антарктической эскадры рейха. Почему их не стали достраивать? С одной стороны, из-за того, что не удалось создать палубную авиацию. А с другой — информация о закладке первых германских авианосцев (тогда они назывались «А» и «В») попала на страницы справочника «Janes Fighting Ships» еще в 1936 году и отслеживалась британской военно-морской разведкой ежегодно. Таким образом, простое исчезновение любого из фашистских авианосцев сразу бы привлекло внимание всех заинтересованных структур в мире. А это, в свою очередь, могло бы раскрыть тайны «Людендорфа». Так что постоянная стоянка недостроенного авианосца «Граф Цеппелин» у заводского причала сразу же снимала все вопросы. Итак — существование секретного авианосца у Третьего рейха, о котором рассказал Ганс-Ульрих фон Кранц, вполне реально.



Но его судьба все же требует серьезного расследования. Ведь последующие рассказы якобы участников французской экспедиции под руководством Жака-Ива Кусто и некой советской военной антарктической экспедиции, состоявшихся в 1970-е годы, чрезвычайно поверхностны и совершенно непрофессиональны. После их прочтения остался горький осадок, что эти рассказы записал не серьезный историк, умудренный длительной жизнью и кропотливой поисковой работой в архивах со слов профессионалов-подводников, а молодой сценарист для нынешних фильмов-боевиков, который в детстве слишком часто рассматривал книжки с комиксами о морских приключениях. Почему? Судите сами!

По рассказу фон Кранца, экспедиция Ритшера состояла из ледокола «Фафнир» (до 1936 года канадский ледокол «Квебек»), лайнера «Лео Шлагертер» и разведывательного судна «Корморан». К величайшему неудовольствию Ганса-Ульриха фон Кранца, вынужден прямо заявить: таких судов в названные им периоды в составе канадского и германского флотов не было.

За время работы над книгой я внимательно просмотрел списки канадских и германских судов в справочниках «*Janes Fighting Ships*» за 1936—1941 годы. Но ни ледокола «Фафнир», ни ледокола «Квебек», ни лайнера «Лео Шлагертер», ни разведывательного судна «Корморан» здесь не нашел. Видимо, фон Кранц в своей книге просто использовал наиболее приглянувшиеся названия судов.

Меж тем если авианосец «Людендорф» или «Манфред фон Рихтхофен» еще можно отнести к разряду секретных кораблей Третьего рейха, то канадский ледокол или германский гражданский лайнер чрезвычайно сложно отнести к государственным секретам той или иной страны мира. И уж в каком-либо из справочников их названия удалось бы отыскать. Но этого не произошло. Скорее всего автор книги воспользовался названиями германского учебного парусного судна «Альберт Лео



Шлагетер» (типа «Хорст Вессель») и германского же рейдера «Корморан». Либо у нацистов вновь были суда-двойники. Но не один из известных сегодня военно-морских справочников не может что-либо рассказать о них. Выходит, французские и русские водолазы вполне реально могли увидеть в Антарктике самый первый авианосец Третьего рейха, но в архивах еще долго придется искать данные о нем и о кораблях его сопровождения, а также о судьбе их экипажей.

Что скрывает «Вальгалла»?

О нацистской экспедиции под руководством Альфреда Ритшера коротко мы уже упоминали. Ниже о ней будет рассказано подробнее. Но наиболее интересный рассказ нас ждет после перевода на русский язык книги, которая вышла в годы Второй мировой войны в Третьем рейхе. Вот где мы действительно найдем данные об итогах проведения антарктических экспедиций, а также данные о местоположении гитлеровских антарктических станций и убежищ. Пока же посмотрим на одну из составляющих частей «антарктического айсберга» нацистов.

В книге Ганса-Ульриха фон Кранца «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде» можно найти рассказ о некоем убежище фашистских подводников, которое они называли «Вальгалла». Это название сразу же привлекло мое внимание. Более того — появилось желание более внимательно разобраться с его реальностью.

Но прежде чем этот замысел удалось реализовать, пришлось обратиться к древнегерманской мифологии. Что же такое «Вальгалла» и почему это слово сразу привлекло к себе внимание?

Древние германцы (в переводе с кельтского — «люди, издающие военный клич») проживали на землях, расположенных



в центре Европы, между реками Рейн и Одер. Это были племена скандинавского происхождения. Боги — защитники германцев носили имена, происхождение которых неясно и сегодня. Так имя высшего божества древних германцев Вотана (Водана) с древнегерманского языка можно было перевести как «ветер» или «вода». А можно было перевести — и как «ярость». К сожалению, истинное его значение было утрачено. В любом случае он был сильнейшим воином среди древних германцев, и одновременно — отцом и братом для каждого древнегерманского мореплавателя. В то время Вотан был покровителем храбрейших воинов, воинских союзов и инициаций. В позднейших германских легендах он фигурирует как водитель «дикой охоты» — душ мертвых воинов и хозяин особого царства мертвых воинов. С помощью валькирий (дев-воительниц) он собирает храбрейших павших на поле брани в особую дружину и в небесной палате для победных пиров обсуждает с ними новые походы. Называлась эта палата Вальгаллой («чертог убитых»). Здесь на пирах дружине Вотана прислуживали все те же валькирии.

Древнегерманские легенды и скандинавские саги всегда были тесно связаны между собой. Разнились они лишь именами упоминаемых здесь богов.

Если вчитаемся в слова фон Кранца, а вернее, в записки его отца и дяди — нацистских историков-исследователей, — то узнаем, что под антарктическими скалами Гитлер, словно Вотан, предполагал собирать свою «дружину» из верных воинов, дабы готовиться к новой войне, где тысячелетний рейх должен был обязательно победить. Даже если бы их считали погибшими. И что еще интересно: древние германцы верили, что под землей обитают карлики Нибелунги, которые издавна владели несметными богатствами. Но этим же именем, согласно древнегерманской песне «Эдды», назывались и те, кто победил подземный



народ и овладел его сокровищами. С 1852 по 1876 год известный немецкий композитор Рихард Вагнер написал либретто и музыку для цикла из четырех опер «Кольцо Нибелунгов». Рейхсканцлер Германии чрезвычайно любил цикл Нибелунгов. Он мог часами слушать Вагнера, буквально отдаваясь великой музыке. Благодаря этой любви Гитлера многим секретным объектам, созданным германской разведкой, вермахтом и кригсмарине, были даны звучные имена: «Зигфрид», «Кримхильда», «Золото Рейна», «Валькирия», «Мьёлльнир» и другие. Не миновала эта участь и Антарктиду. Одним из названных подобным образом объектов стало чрезвычайно засекреченное убежище для нацистских субмарин «Вальгалла». Этот объект был создан на Земле Новая Швабия и предназначен для укрытия подлодок из вышеупомянутого «призрачного конвоя». Не удивительно, если однажды мы узнаем, что ее обитатели в каких-либо официальных документах именуются «нибелунгами». Предыстория строительства «Вальгаллы» обычна для тех лет.

После прихода к власти в начале 1930-х годов Адольфа Гитлера было объявлено о создании государства с новым государственным порядком — Третьего «тысячелетнего» рейха. Его границы должны были простирались от Урала и Атлантики до Северного Ледовитого океана, Северной Африки и Индии. Но оказалось, что не осталась забытой и Антарктида.

Задолго до начала Второй мировой войны состоялась беседа Гитлера с рейхсфюрером СС Генрихом Гиммлером. Гитлер заявил:

— Со временем пламя войны может охватить слишком значительные территории. По крайней мере, в Европе точно будет неспокойно. Меня уже сегодня интересуют труднодоступные места, расположенные на достаточном удалении от будущего театра военных действий. Необходимо подстраховаться и найти такие места, где в сверхсекретных базах наши ученые и инженеры смогут заниматься разработкой и испытанием но-



вых образцов вооружений. Не теряйте драгоценного времени, Генрих...

Основными требованиями к таким базам стали: труднодоступность и невозможность обнаружения для противника, скрытность места деятельности, возможность отражения любых атак противника. Вскоре в чертежах появились подземные и подскальные сооружения военного характера, заводы, секретные базы. В натуре они стали разрабатываться на месте заброшенных шахт или различных горных выработок Германии и уже покоренных нацистами стран. Под землей стали располагаться специальные конструкторские бюро и большие военные заводы, армейские склады боеприпасов и обмундирования и даже отдельные полигоны для испытаний новых образцов вооружения, которые были гордостью Гиммлера. Гитлер постоянно проявлял интерес к поиску перспективных мест для создания сверхсекретных баз кригсмарине и люфтваффе. Неожиданно, примерно в конце 1938 года, он перестал интересоваться данной темой. Трудно поверить, что рейхсканцлер мог столь легко и просто отказаться от собственной, казавшейся весьма перспективной идеи, это было совсем не свойственно Гитлеру. Почему же он стал равнодушен к этому?

В принципе ничего здесь странного нет, поскольку скорее всего именно тогда рейхсфюрер СС Гиммлер доложил Гитлеру, что удалось найти несколько подходящих мест для создания суперсекретных баз в труднодоступных районах Южной Америки и Антарктиды. Кто провел столь глубокую разведку местности? Возможно, курсанты с «Адмирала Корфангера». В любом случае, очень скоро в Антарктиде кто-то провел все подготовительные технические работы. Вот как рассказал о тех днях все тот же Ганс-Ульрих фон Кранц:

В конце июля 1938 года эскадра А достигла берегов Антарктики. Первую остановку сделали у побережья Антаркти-



ческого полуострова (в конце 1930-х годов этот полуостров назывался Земля Грейма — Прим. авт.). Здесь была основана база «Хорст Вессель», которую немецкие полярники между собой «Станцией Мартина Бормана»...

После основания этой базы корабли секретной эскадры двинулись к Земле Элсуэрта и начали ее обследование с воздуха.

...Войдя в море Амундсена, корабли старались держаться как можно ближе к берегу. Само побережье в этом районе выглядит как-то странно: вместо вечных льдов красуются черные скалы, на которых кое-где даже имеется чахлая растительность. Гидрологические исследования дают картину странной аномалии: вода в море на несколько градусов теплее, чем обычно! При этом достаточно сильное течение направлено прямо от берега. Ученые дают свое заключение: поток вырывается из-под прибрежных скал, где, очевидно, есть теплые ключи. На берег высаживаются экспедиционные партии, которые обследуют территорию гор. На поверхности они находят множество оазисов, покрытых мхом и лишайниками; в горах — систему пещер, уводящих в глубь скального массива. Летчики... обнаруживают на некотором удалении от берега кратер потухшего вулкана. Очевидно, здесь, под горами, земная корка особо тонка и магма, некогда вырывавшаяся на поверхность, согревает потоки воды. Но для того чтобы исследовать источник теплого течения, нужны подводные лодки. Ритшер немедленно связывается по радио с Берлином и просит прислать хотя бы пару-тройку крупных субмарин.

Правда, сейчас, уважаемый читатель, позвольте усомниться! Нет, не в том, что такой район был найден в Антарктиде, а в том, что он был найден именно там, где описывает господин фон Кранц. Если нацистам действительно удалось найти несколько подходящих мест для создания суперсекретных баз в труднодоступных районах... Антарктиды, то германский ис-



следователь в своей книге, сознательно или нет, уводит нас от сектора «Новой Швабии» к так называемому американскому сектору (Земля Мэри Бэрд). Зачем? Если это не является косвенным подтверждением существования мертвых городов и «Вальгаллы» в районе Земли Грезма и Земли Новая Швабия, то трудно ответить на сей вопрос. Оставим заявление на совести немецкого историка, а сами внимательно посмотрим на антарктические берега.

И в первую очередь, потому, что немцы нашли здесь два Мертвых города, сооруженных некой исчезнувшей цивилизацией.

Первым был открыт Мертвый город на Земле Грезма. Он был найден нацистскими летчиками совершенно случайно в горной долине. На фотоплёнке были четко различимы искусственные сооружения, плотно окружившие короткую взлетную полосу. Когда здесь приземлились первые германские исследователи, то они увидели хорошо сохранившиеся остатки старых зданий, рядом с которыми были видны какие-то черные обелиски. Взлетная полоса являлась то ли скальным выступом, то ли сборкой прекрасно подогнанных друг к другу каменных блоков. Ближе к центру немцы заметили ступенчатый храм, напоминавший ацтекские пирамиды. Все поселение было разделено несколькими широкими улицами. На главной площади стояла черная пирамида с надписями, исполненными подобием невероятной смеси знаков шумерской клинописи и древних рун. На следующий день нацисты продолжили исследование мертвого города по периметру. Во время обхода они и нашли лаз в пещеру, который был накрепко закрыт каменным обвалом. По некоторым внешним признакам этот город походил на один из городов подземной страны Агхарты, о которой Ритшеру неоднократно рассказывал верховный маг нацистской партии Карл Хаусхофер. О находке было немедленно доложено в Берлин. Вскоре в немецкий лагерь прилетел известный в рейхе специалист по народу врилья Герман Раушнинг и, возможно,



главный советник Гитлера и одновременно руководитель партийной канцелярии Мартин Борман, который доставил Ритшеру личный приказ Гитлера создать здесь антарктическую базу и приступить к детальному обследованию мертвого города. О том, что он вполне мог здесь появиться, говорит следующий факт: созданная нацистами на Земле Грезма база «Хорст Вессель» периодически именовалась станцией Мартина Бормана.

В связи с созданием подземной части базы «Хорст Вессель», уважаемый читатель, хотелось бы обратить Ваше внимание на событие, которое произошло летом 1945 года.

После окончания войны в районе Кёнигсберга нашли штольни непонятного назначения, где обнаружили останки взорванного устройства неизвестной конструкции с символикой Третьего рейха. Впереди лежала буровая головка большого диаметра и один из буров диаметром до 1,5 метра. Здесь же лежали обломки нескольких электродвигателей и дизельных электрогенераторов, а также обломки перископа, радиопередатчика и большое количество баллонов для воздуха высокого давления.

А какое отношение находка в пещере под Кёнигсбергом имеет к созданию антарктических баз?

Дело в том, что еще в 1934 году в Германии велись работы над проектом боевого подземного средства под названием «Змей Мидгарда» («Midgard-Schlange»). Работы над ним осуществляла группа нацистских ученых под руководством инженера Риттера. Свое название новое средство получило из древнегерманской мифологии в честь огромного змея Мигарда, обитавшего в Мировом океане, с которым долго сражался древнегерманский бог грома Тор. При проектировании стремились создать специальное транспортное средство, которое могло бы двигаться по земле, под землей и даже под водой. Оно должно было нести большое количество взрывчатки, которую и плани-



ровали закладывать в пробуренную штольню, используя для ее расширения. Для бурения штолен оно имело большую буровую головку, подобную той, что использовалась в горнодобывающей промышленности, на которой располагалось четыре бура диаметром в 1,5 метра. Ходовую часть и энергосистему нового средства обеспечивали 14 электродвигателей и четыре дизельных электрогенератора соответственно. «Змей Мидгарда» имел запас топлива свыше 900 тонн. Передвижение под водой осуществлялось с помощью 12 пар рулей. Экипаж транспортного средства состоял из 30 человек, которые имели на борту все необходимое для автономного проживания и деятельности, в том числе: электрическую кухню, спальню на 20 коек, три ремонтные мастерские, несколько перископов и радиопередатчиков и 580 больших баллонов для воздуха высокого давления. В качестве вооружения было предусмотрено хранилище для 1 000 мин специальной конструкции (морской и подземный вариант), 100 малых зарядов направленного действия, 12 спаренных пулеметов типа «MG». После длительной проектной работы выяснилось, что многие специалисты в рейхсминистерстве вооружения критически относятся к данному проекту. 28 февраля 1935 года проект был возвращен инженеру Риттеру на доработку. Затем его следы теряются. Известно лишь, что в 1937—1938 годах работы над проектом были возобновлены, но воплотились ли они в «железе», неизвестно, так как в 1939 году пробный короткий вариант почти что собранного нового транспортного средства исчез из цехов одного из заводов фирмы «Крупп». Служебное расследование показало, что оно было вывезено неустановленным железнодорожным эшелоном в неизвестном направлении, но виновников не выявило. Были лишь арестованы начальник охраны завода и смена, пропустившая данный эшелон без тщательной проверки документов. Первые же допросы в местном гестапо показали, что они почти год работали на польскую разведку. Но во время очередной пере-



возки на допрос в автомобиле они напали на охрану и были застрелены при попытке к бегству. После захвата Польши фашистскими войсками была сделана попытка найти следы «Змея Мидгарда». Но пробный вариант бесследно исчез. Уже после окончания войны один из советских военнопленных, уцелевший после строительства нацистами секретного объекта у заполярного залива Петсамо, рассказал на допросах, что осенью 1943 года всех строителей удалили из строящейся штольни на западном берегу залива. Они были переброшены на восточную сторону залива и приступили к строительству подскальной дымовой станции на мысе Нумеро-Ниemi. Там же, откуда они были удалены, несколько ночей сначала был слышен рев мощных дизелей и глухие взрывы, затем долгое время были слышны только глухие, но мощные взрывы. Однако что это было, никто не знает, вход на данный объект под угрозой расстрела был запрещен даже немецким солдатам из соседней зенитной батареи. Неожиданная находка в штольне под Кёнигсбергом летом 1945 года и рассказ уцелевшего советского военнопленного могут указывать на следующее: либо нацистам удалось найти пробного «Змея Мидгарда», либо — после его практической проверки в работе было изготовлено еще несколько таких же транспортных средств. Более того, есть информация, что осенью 1964 года в Советском Союзе прошли испытания подземного крейсера «Боевой крот». Но где до начала или в первые годы Второй мировой войны, не привлекая излишнего внимания, можно было испытать боевое подземное средство? Правильно, на Земле Грезма! Сюда я и предлагаю вернуться.

О том, что полярная станция нацистов на Земле Грезма часто называлась еще и станцией Мартина Бормана, а также о найденном здесь после окончания войны большом количестве техники и крупных запасах вещей, Г.-У. фон Кранцу рассказали аргентинские полярники, в ведение которых в послевоенные годы перешла данная база.



База «Хорст Вессель» начала свою деятельность в августе 1938 года. По своим масштабам секретная станция намного превосходила все станции, которые до того имелись на Шестом континенте. Она изначально была рассчитана на несколько сотен человек. К тому же имела — обширные подскальные и подледные сооружения. Рядом с базой был оборудован ледовый аэродром, на который постоянно базировалось несколько самолетов. Мощный радиопередатчик на вершине одной из прибрежных скал бухты Маргерит обеспечивал бесперебойную связь с рейхом.

Второе брошенное поселение, подобное первому мертвому городу, было случайно найдено в районе Земли Новая Швабия. Для этого береговой партии германских исследователей пришлось пройти почти 30 километров, преодолевая крутые скалы и глубокие расщелины. Снаружи этот город был практически полностью занесен снегом. Только после расчистки его главной улицы удалось доставить сюда других полярников и необходимое имущество для его изучения. Здесь удалось отыскать вход в подскальную пещеру. Позже выяснилось, что оба города были соединены между собой обширной галереей, для обследования которой понадобились еще и... подлодки. Уж не эту ли теплую область искало британское Адмиралтейство сразу же после войны? А в 1949—1952 годах попыталась найти норвежско-британско-шведская экспедиция. Искали, да не нашли! Либо не стали рассказывать, что нашли!

В начале ноября субмарины прибыли в распоряжение Ритшера. Тот дал им задание немедленно обследовать район теплого течения. В первый же день одна из подводных лодок, УА-4, «поднырнула» под скалу. Всего лишь через 800 метров она смогла подняться на поверхность. Субмарина находилась в гигантской пещере, которая была связана с другими пещерами в самой толще горы. Вода в некоторых из них была настолько теплой, что моряки вполне могли купаться.



Течение местами было довольно сильным. Очевидно, что озера (а уже первые исследования показали, что это были именно довольно глубокие озера с пресной водой) питала некая подземная река, а скорее даже целая система мощных источников. Немцы постепенно продвигались в глубь системы озер, пока наконец не обнаружили место, где берег являлся достаточно пологим и можно было выйти на сушу. 14 ноября 1938 года исследователи впервые ступили на землю подгорного царства, вскоре окрещенного Вальгаллой.

По фон Кранцу, после всплытия в некоем подскальном озере, германские подводники обнаружили, что над ним существует ярус совершенно сухих и пригодных для проживания пещер. И здесь присутствовали явные следы существования некой цивилизации: на стенах отдельных пещер были найдены наскальные рисунки, у входа в иные — несколько каменных обелисков, а у входа в одну из шахт — даже странное и страшное существо, отдаленно напоминающее ассирийских крылатых львов поры царя Ашшурбанипала.

Отсюда 15 января 1939 года в глубь пещер непосредственно по шахте отправилась небольшая группа исследователей во главе с доктором Бауэром. Возвращения исследователей ждали неделю, и после того как никто не вернулся в назначенный срок, начали их поиски. Долго искать не пришлось, примерно в трех километрах от входа были найдены тела спелеологов. Внешних повреждений они не имели, но лица были искажены выражением ужаса.

Через неделю туда ушла вторая группа немецких спелеологов, но уже из 11 человек. И эта команда... пропала. Поиски пришлось прекратить примерно там, где погибла и группа доктора Бауэра. После гибели двух спелеологических групп было принято решение далее по шахте не идти, а саму шахту назвать проклятой.

Таким образом, изначально германские базы «Новая Швабия» и «Хорст Вессель» мало различались между собой: они были



созданы в пределах мертвых городов. Отличной от них была лишь «База-211» как временная база, располагавшаяся где-то на льду у побережья «Новой Швабии». Вероятнее всего, она была передовым пунктом, куда выгружались грузы, необходимые для строительства «Новой Швабии». Она же могла служить передовым пунктом и для оборудования базы «Хорст Вессель». Но со временем, видимо, после того как возможности «Базы-211» были исчерпаны, она была перенесена на материк. И уж совсем не случайно лучшие геологи, гляциологи, гидробиологи рейха именно в 1938—1940 годах зачастили в командировки куда-то в Латинскую Америку. После выхода в свет книги Альфреда Ритшера и экспедиции под руководством контр-адмирала Ричарда Бэрда любые разговоры о мертвых городах Антарктиды официально прекратились. Правда, существует неофициальная информация, что интерес к ним как в России, так и за рубежом не исчез. Но что же скрывает в своих недрах новая «Вальгалла» и какие здесь создавались военные планы? А кто создал мертвые города?

Возможно, это были таинственные жители подземного мира Агхарти. А может антаркты.

Любопытную историю о первых рассказал в 1982 году известный английский исследователь древних тайн Алек Макеллан.

Царство Агхарти и его таинственные жители

Существуют древние легенды о таинственном подземном царстве Агхарти, которое скрыто где-то под Гималаями и связано системой туннелей со всеми континентами нашей планеты. В большинстве даже самых древних легенд говорится о том, что подземная страна была когда-то населена миролюбивой расой



людей, которых заботила лишь чистота их жизни. Насколько возможно, они оказывали уравнивающее влияние на грешных людей, живущих на поверхности Земли. При этом обитатели Агхарты, якобы знали секрет особой энергии вриль, позволяющей народу врилья управлять как любым отдельным человеком, так и людьми во всем мире. В глубинах земли остались следы их обитания, причем это были не хижины, а большие города, сооруженные неизвестными цивилизациями, существовавшими задолго до Великого потопа. Впервые наиболее подробно о подземном мире в книге «Грядущая раса» рассказал популярный в период викторианской эпохи английский писатель Бульвер Литтон. Эта книга на русском языке была издана в Санкт-Петербурге в 1891 году. Правда, до сих пор во всех странах мира есть множество серьезных ученых, сомневающих в реальности приведенных на ее страницах событий. Более того, вызывает удивление тот факт, что Бульвер Литтон не оставил никаких подсказок относительно истинной подоплеки своей книги. Правда ли в ней написана или вымысел? И если все, что Литтон рассказал, правда, то где он добыл эту информацию?

Если бы «Грядущая раса» вызвала широкий общественный резонанс, то Бульверу Литтону пришлось бы представлять практические доказательства. Но, на счастье автора, книга в Старом и Новом Свете она осталась практически не замеченной, а потому он просто занялся новой работой. Не исключено, что в глубине души Литтон даже надеялся на провал своего романа, так как вполне мог опасаться, что слишком много тайных знаний раскрыл на его страницах. Меж тем о жителях подземного мира — народе врилья — знали многие древние ученые.

У разных рас существовало предание о Священной Земле, или Рае на Земле, то есть местах, где высочайшие идеалы человечества стали живой реальностью. Это представление присутствует в большинстве устных преданий народов Европы, Малой



Азии, Китая, Индии, Египта и обеих Америк. Правда, в разных странах его местоположение было различным. Например, в Индии в древнейшие ведические времена Рай имел сразу три местоположения: Ратнасану («Острие драгоценного камня»), Хермадри («Золотая гора»), Меру («Дом богов»). Символический его пик находился на вершине священной горы, то есть на небе, его средняя часть находилась на земле, а основание — в подземном мире. У древних греков в дельфийских и элевсинских мистериях земной рай описывался как гора Олимп. У древних евреев — как земля обетованная. У древних кельтов это Земля Тайн. Иногда он был более «скромным». Так, в скандинавских Эддах рассказано только о божественном городе. Испанские конкистадоры искали священный город ацтеков Майя-Пан и даже дали ему собственное название — Эльдorado. И чаще всего они укрывали его в подземном мире. Так, народы Месопотамии верили в подземную страну Асар. Китайцы — в страну Чивинь, то есть подземный мир, лежащий у истоков Рая.

Упоминание о подземном мире и туннелях между Агхарти и Африкой можно найти в записках карфагенского мореплавателя Ганнона, который около 500 года до н.э. совершил длительное путешествие вдоль западного побережья Африки. Великий историк исчезнувшей Атлантиды и древнегреческий философ Платон писал о таинственных подземных ходах в пределах и за пределами могучего континента. Гай Плиний Старший в «Естественной истории» также упоминает о подземных жителях, которые когда-то убежали с поверхности Земли после разрушения Атлантиды. А сколько о древних трудах, посвященных подземному миру, написанных учеными, путешественниками и мореплавателями всего мира мы еще не знаем?

Книгу «Грядущая раса» хорошо знал Адольф Гитлер. И не просто знал, а твердо верил в существование подземного мира и даже построил на ее основе философию о чистоте арийской



расы и ее близости с подземным народом врилья. И уж совсем не случайно несколько нацистских экспедиций через территории Европы и Азии уходили искать это подземное царство и межконтинентальные туннели. Большинство изысканий имело целью подтверждение нацистской теории избранности и полного превосходства арийской расы над другими народами, считавшимися неполноценными.

Во многом развитию у Гитлера увлеченности оккультизмом способствовал профессор Карл Хаусхофер, который считался «тайным великим магом рейха», одновременно обладавшим широкими познаниями в восточном оккультизме. Его вера в возможность создания арийской сверхрасы была столь крепка, что даже после поражения кайзеровской Германии в Первой мировой войне Хаусхофер повсеместно утверждал, что это не катастрофа, а лишь отсрочка в реализации долговременных планов немецкой нации. И вскоре написал книгу «Геополитический обзор», в которой изложил свою теорию относительно господства арийской расы. Вот как его идеи описал в своей книге «Копье судьбы» Тревор Равенскрофт:

Он смешал географию с расовым мистицизмом и призвал немцев вернуться в долины Азии, из которых когда-то вышли арийцы. Таким образом, он выдвигал идею завоевания немецкой нацией большей части Азии... от Волги до Янцзы, включая Тибет. Хаусхофер считал, что тот кто получит власть над экономическими ресурсами этих земель и грамотно организует их оборону, приведет немцев к мировому господству.

Хаусхофер свято верил в то, что Агхарти — это центр Земли, куда скрылась арийская раса. Не удивительно, что сразу же после обнаружения на Земле Грезма Мертвого города Альфред Ритшер получил приказание на тщательное обследование необычной находки.



Находка германских полярников была, как никогда, современна. Она вполне могла дать реальные подтверждения возможности возрождения арийской расы. Тем более что Карл Хаусхофер к этому времени уже стал руководителем тайного общества «Vril». Главной целью этого общества были дальнейшие исследования происхождения арийской расы и поиски ключа, который мог бы активизировать силы, коими она была наделена от рождения, что, в свою очередь, открыло бы сверхчеловеческие способности. В архивах Третьего рейха были найдены свидетельства о нескольких безуспешных экспедициях, организованных Гитлером для поиска входа в разные азиатские обители народа вриля. Сюда включались даже специальные бригады, состоявшие из немецких, швейцарских и итальянских горняков, которые только и делали, что повсеместно искали проходы, ведущие в подземные города. Для возрождения арийской расы нацисты стремились использовать все меры, включая и привлечение к тому тибетских лам, связанных с Агхарти.

Начиная с 1936 года, уже под видом туристов и путешественников, нацисты стали посылать специальные группы даже в Европу. Лишь две или три подобные экспедиции оказались успешными, однако их результаты были сразу же засекречены. Но в одном случае следы посещения туннеля немецкими спелеологами были обнаружены словацкими партизанами в 1944 году, а потому они стали известны английскому командованию. Даже в наше время об этих экспедициях, а также, об обществе исследования энергии вриль осталось весьма мало сведений. Самые точные из них более 60 лет назад привел известный специалист в области ракетостроения Вильгельм Лей в своей статье «Псевдонауки нацистского режима». Но эту статью еще нужно очень внимательно читать.

По приведенной здесь информации страна Агхарти соединена системой туннелей с Северной Америкой и Южной Америкой. Северная их часть проходит через Китай и российскую



ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Сибирь, а южная — через Афганистан, Иран и Африку. Подробную карту этих «крыльев» можно найти в вышеназванной книге Алека Маклеллана:

Удивительно, что туннели подобного рода можно найти практически в любом уголке мира. Кроме Южной Америки, они существуют также в Калифорнии, Виргинии, на Гавайях (эти проходы, вероятно, служат связующим звеном с островами архипелага.), в Океании и Азии, Швеции, Чехословакии, на Балеарских островах и на Мальте. Огромный туннель соединяет Испанию и Марокко.

А где гарантия, что подобный туннель не соединяет южноамериканский континент с бывшей антарктической Землей Грезма, а ныне — Антарктическим полуостровом?

После окончания Второй мировой войны ходили слухи, что многие члены нацистской верхушки (среди них Мартин Борман и Гитлер) неизвестно как избежали пленения союзниками и, возможно, через секретные туннели перебрались в Южную Америку и на Огненную Землю. Под этим заявлением достаточно твердая основа: в Южной Америке действительно есть секретные проходы и туннели, соединяющие воедино Агхарти, Азию, Европу и обе Америки. Более того, одним из наиболее вероятных и коротких «мостов», правда с Северо-американским континентом, может стать туннель под Беринговым проливом. И если в этих утверждениях есть хотя бы доля правды, то поиски спасшихся нацистов и сегодня не стоит считать законченными. Может они, действительно знали о туннеле?

До полета человека в космос было еще 15 лет

Данный материал не является очередным рассказом о «полой Земле». Хотя в XX веке о ней было опубликовано несколько новых книг, а также переиздан ряд известных классических



произведений, таких как: «Полярный призрак» Уильяма Рида (1906), «Дымящийся бог, или Путешествие во внутренний мир» Уиллиса Джорджа Эмерсона (1908), «Путешествие внутрь Земли» Маршалла Б. Гарднера (1920). Здесь была сделана попытка доказать, что внутренняя часть нашей Земли полая. Все сторонники этой теории утверждали, что внутри внешней коры нашей планеты находится мир океанов и похожих на земные массивов, куда можно попасть через отверстия на Южном и Северном полюсах. В наши дни подобная теория получила своеобразное развитие, когда группа питерских ученых во главе с Виктором Злобиным разъяснила факт существования космического «пятна информации» в районе Северного полюса. Конечно, впереди еще большая научная работа, исследования и сомнения, но в спорах рождается истина. И когда-нибудь человечество узнает эту истину. Но прежде, чем коротко рассказать об антарктах, вернемся в ту пору, когда американцы закончили допросы экипажей сдавшихся нацистских субмарин.

В 1946 году втайне от своих недавних союзников по антигитлеровской коалиции американцы начали приготовления к очередной антарктической экспедиции. Изначально, районы ее проведения были раскиданы практически по всему побережью Антарктического континента. Но главное отличие заключалось в том, что экспедиция была организована Морским министерством США и, по сути дела, стала специальной военно-морской операцией. Хотя наравне с военными моряками в ее состав входили гражданские научные работники и армейские наблюдатели.

Как и большинство военных экспедиций, проводимых вооруженными силами США, она получила специальное название «High jump» («Высокий прыжок»). В американской печати об этой экспедиции всегда говорилось крайне скупое. Более того, представителям Морского министерства запрещалось давать какие-либо комментарии относительно ее задач и целей. И по-



нимание того двояко! Понятно лишь одно: Морское или иное заинтересованное министерство США что-то активно искало в Антарктиде, возможно, нетронутые месторождения неких полезных ископаемых, а может, тайные гитлеровские базы. И в любом случае — американцы не ошиблись!

Как известно, в начале 1960-х годов в официальной истории Антарктиды произошло знаменательное событие — здесь был найден уран. Это были не просто залежи, а настоящая поледная кладовая, хранящая запасы, соизмеримые с запасами всего континента, а то и всего цивилизованного мира. Причем наиболее богатые руды были найдены как раз... в недрах Земли Королевы Мод:

Они (американцы. — Примеч. авт.) ищут минеральные богатства — уголь, нефть, медь. А также ищут самый дорогой металл — уран. Согласно разным источникам, процент урана в антарктической руде составлял не менее 25—30 %, то есть на целую треть больше, чем в самых богатых в мире месторождениях Конго, откуда США долгие годы черпали «взрывчатку» для своих ядерных фугасов.

Однако не только из-за урана или минеральных богатств американцы во главе с контр-адмиралом Ричардом Бэрдом вновь устремились к берегам Антарктиды. Со временем у военных аналитиков появилось убеждение в том, что перед участниками специальной экспедиции в 1947 году стояла еще одна задача — провести военный эксперимент, связанный с новой стратегией США «От полюса — к полюсу». И, если вчитаться в сообщения американской прессы после прибытия кораблей из экспедиции «High jump», нетрудно заметить, что ее главные цели и задачи точно совпадали с целями и задачами экспедиций, проводимых американцами с февраля по июль 1946 года в... Арктике.



Новое плавание эскадры Бэрда стало своеобразным продолжением военных экспедиций, таких как: «Маск-Окс» («Expedition Musk-Ox»), «Фростбайт» («Expedition Frostbite») и «Айсберг» («Expedition Iceberg»). И здесь научным задачам отводилось второстепенное место. Тем более что все они проводились специальными частями армии и флота США в безлюдных арктических районах Канады и в Северной Атлантике.

«Маск-Окс» — наиболее крупная операция спецчастей СВ США по испытанию армейских снежных автомобилей «Леминг» и «Пингвин» на безлюдном маршруте Северной Канады протяженностью в 6 000 километров.

Основные задачи экспедиции: проверка пригодности вездеходов для действий в различных условиях погоды и местности Севера; испытания образцов полярной одежды канадской и американской армии; определение способов разбивки бивуаков, приготовления пищи и влияния холодного климата на личный состав; проверка методов доставки снабжения подвижным отрядам воздушным путем; сбор физических и климатических данных, уточнение топографических карт маршрутной съемкой и аэрофотосъемкой. С воздуха отряд поддерживали шесть транспортных самолетов «Дуглас С-47», три самолета «Норсман» на лыжах и шесть грузовых планеров. Полные сведения об экспедиции «Маск-Окс» и ее результатах не были опубликованы. Стало известно только, что во время экспедиции было открыто много неизвестных рек на севере Канады, определена толщина здешнего ледяного покрова, найдены новые методы разбивки посадочных площадок для авиации и то, что во время экспедиции погибло пять ее участников.

«Фростбайт» — экспедиция ВМС США в Северную Атлантику, разработана с учетом опыта плаванья в северных



районах Атлантического океана авианосца «Рейнджер» (1935) и практических выводов из экспедиции «Маск-Окс». Корабельным отрядом, состоящим из новейшего авианосца «Мидуэй» (тип — модернизированный «Эссекс»), трех новых эсминцев («Фогельгезанг», «Стормс», «С.Р. Уор») и танкера обеспечения, командовал контр-адмирал Кэсседи.

Основные задачи экспедиции: изучение особенностей плавания корабельного отряда в условиях боевой деятельности в арктических районах, определение характера и эффективности использования артиллерийского и торпедного оружия, выяснение возможностей использования различных типов авианосной авиации в арктических районах, испытания новых образцов оружия (127-миллиметровых зенитных орудий и ракетных снарядов. — Примеч. авт.). По заявлению руководителей экспедиции ее истинное назначение носило стратегический характер.

Результатом экспедиции было признано установление возможности проведения боевых операций авианосных соединений в полярных водах. Операции авианосной авиации с авианосцев типа «Мидуэй» в зимнее время оказались вполне возможны в любом районе южнее границы сплошного льда. Несмотря на присутствие на борту авианосца 25 американских журналистов, выводы работы экспедиции так и не были опубликованы в открытой печати.

«Айсберг» — экспедиция американских кораблей под командованием контр-адмирала Р.Г. Крузена (перед войной — помощник контр-адмирала Р. Бэрда во время экспедиции в Антарктику. — Примеч. авт.). В состав экспедиции вошли два ледокола «Вайтвуд» и «Нордвинд», а также гидроавиатранспорт «Нортон Саунд» с группой гидросамолетов РВМ. Этот поход стал прямым продолжением экспедиции «Фростбайт». Результаты экспедиции в печать не попали.



Во время арктических тренировок американские моряки и морской спецназ отработали некие задачи, результаты которых в дальнейшем позволили направить специальную эскадру в антарктические воды. Но, к сожалению, пока мы можем их отнести к результатам, которые так и не были опубликованы в печати. Уже в мае 1946 года Морское министерство США запросило у Конгресса более 55 миллионов долларов на переоборудование 15 военных кораблей для плавания в арктических и антарктических водах. В этот список вошли девять эскадренных миноносцев новейших типов, подлежащих переоборудованию для борьбы с подводными лодками дальнего действия. Кроме того, две американские подводные лодки были переоборудованы в подводные войсковые транспорты. Каждая из них помимо 60 человек экипажа могла принимать 100 солдат с легким вооружением. Радиус действия этих лодок для скрытной перевозки войск и грузов — более 2,5 тысячи миль. Судя по количеству десантников, это были большие океанские субмарины, возможно, некогда состоявшие в личном конвое Гитлера. Вскоре в качестве подводного транспорта была выделена еще одна подлодка. Четвертую подлодку планировалось использовать в качестве полярного сторожевого корабля, снабженного самолетом и приборами наблюдения за воздухом. Получается, что к некой операции готовилась специальная подводная группа, способная скрытно доставить в любую точку побережья Мирового океана не менее батальона специального назначения. Не сложно заметить, что все три арктические экспедиции стали своеобразным прологом для будущей экспедиции контр-адмирала Ричарда Бэрда в Антарктику. Почему эти экспедиции отнесены к исследованию белых пятен Антарктиды?

Ну хотя бы потому, что о необычных подземных базах нацистов на канадском Севере американские и английские разведчики заговорили еще весной 1944 года, когда у северо-



канадского острова Принс-Патрик была потоплена нацистская подлодка U-859. Большая часть ее экипажа погибла, но 20 моряков выжили и были захвачены в плен. Скорее всего кто-то из них и сообщил о тайных убежищах фашистов на территории Канады. Вероятно, эти тайные убежища каким-то образом были связаны с базами «Хорст Вессель» или «Новая Швабия». Например, теми же туннелями?! Но самым необычным было иное!

По возвращении из зимнего похода 1946—1947 года контр-адмирал Бэрд был на некоторое время полностью изолирован от общества, есть данные — даже был упрятан в психбольницу. Правда, через два года он вернулся к исследовательской работе. Более того, стал советником при начальнике морских операций США по вопросам Арктики и Антарктики. Что же произошло? Вот описание происшествия, которое случилось во время операции непосредственно с руководителем «Высокого прыжка»:

При развороте над скалистым берегом самолет C-47 неожиданно атаковали странные летательные аппараты с быстро вращающейся нижней частью, которые адмирал затруднился подробно описать. Другие подобные летательные аппараты атаковали американскую эскадру. Самолет адмирала вынудили снизиться и совершить посадку на некоем подобии аэродрома. Когда самолет оказался на земле, к нему подошли три человека, одетых в меховые комбинезоны без каких-либо знаков различия. Жестами пассажирам и летчику приказали покинуть машину и провели американцев в расположенное неподалеку подземное сооружение, напоминающее большой авиационный ангар. Там сопровождающие обратились к адмиралу на довольно приличном английском, но с заметным акцентом. Его обязали передать обращение к правительству США о недопустимости применения ядерных зарядов, по-



сколько это может привести к ужасающим последствиям, которые американцы еще просто не вполне представляют.

Затем гостей-пленников вновь вывели на поверхность и проводили к самолету, который стоял у кромки воды. Эскадра вынужденно отступила. Незнакомцы вежливо попрощались и позволили американцам свободно улететь.

Так оно было в действительности или нет, неясно, но именно из этого похода адмирал Бэрд привез уникальную фотографию, которая, с его слов, была получена в дар от... антарктов. Уж не в том ли ангаре от высоких и одетых в меховые комбинезоны людей, хорошо говоривших на английском языке? В чем уникальность фотоснимка?

Это была фотография Земного шара с темным пятном в районе Северного полюса. При этом данное пятно не было фальсификацией. Его размер в диаметре составлял 805—838 километров и удивительным образом соответствовал диаметру ядра Земли — 803 километра. Впервые ученым удалось увидеть эту фотографию в 1956 году, уже после смерти адмирала Бэрда. Но и в конце 1950-х годов объяснить существование темного пятна никто не смог. И лишь в наши дни мы получили такую возможность.

Подробно с описанием этого космического феномена мы можем ознакомиться в статье коллектива питерских авторов — «Пятно информации в районе Северного полюса?», опубликованной в Санкт-Петербурге на страницах журнала «Международная академия» № 22 за 2007 год.

Если коротко, то в 2007 году группа российских ученых во главе с Виктором Злобиным дала объяснение существованию на фотографии таинственного темного пятна. А вернее, своеобразного многокилометрового столба, имеющего вершины на Северном и Южном полюсах. Его существование было обусловлено поглощением фотонов видимого света вихревыми



потоками особых частиц, испускаемых ядром Земли. Эти частицы гасят фотоны и поэтому на фотографии проявляется эффект затемнения.

Но хотелось бы заметить, что такая фотография могла быть сделана только из космоса и передана Ричарду Берду за... 10 лет (!) до того, как человечество вывело на космическую орбиту первый спутник Земли. Кто это мог сделать? Скорее всего — антаркты! Но почему землянам об этом нужно было знать?

По словам Виктора Злобина, антаркты — это белокурые великаны с благородными чертами лица, внешне похожие на людей. Их космический корабль потерпел аварию в околоземном пространстве более 60 тысяч лет назад. На космических катерах они высадились в Антарктиде и приступили к постройке капитальных туннелей с помощью так называемых электронно-лучевых термальных дрелей. Более того, они основали сразу пять подземных городов (сегодня функционируют только три из них), для обогрева которых использовали тепло геотермальных источников. Пользуются они и другими видами энергии, в том числе и пси-энергией. К слову, в начале 1920-х годов в Америке попытались воссоздать термальную дрель. Ее сделали из вольфрама, а нагревающуюся часть — из графита. Такая дрель не оставляла за собой мусора, так как во время бурения камня все отходы прижимались к стенкам и приклеивались к ним. Но вновь не известно, удалось ли американцам довести ее до ума.

После появления в 1939 году в Антарктике нацистов антарктам пришлось смириться с появлением незваных гостей и соседей. Более того, в 1944 году они были вынуждены заключить с нацистами некий договор, в соответствии с которым им пришлось уступить немцам часть карстовых пещер с подводными и наземными входами.

Правда, антаркты при этом ограничили германской стороне доступ в свои города, в том числе и покинутые жителями.



И может быть, антаркты или иная цивилизация, с которой встретились либо американские моряки, либо один Ричард Бэрд, специально заявили о себе и своих возможностях при первой уже встрече с землянами. Возможно! Но прежде чем удивительная фотография была доставлена в США, некие силы нанесли по американской эскадре сокрушительные удары.

Что остановило адмирала Бэрда?

Об этом бое и сегодня существует много мнений, легенд и, не боюсь сказать, преданий. Уж слишком необычным он был. Если был на самом деле! Да и вся экспедиция, в отличие от последовавших за ней антарктических плаваний и походов, до сих пор окутана покровом тайны. Не будем занимать твердо чью-либо сторону в спорах, а просто расскажем о том, что об этой истории когда-то написали в открытых источниках. Но есть же еще и закрытые документы. Может, они более ясно расскажут обо всем?

Начало тому походу было положено осенью 1945-го, когда подводники из экипажей нескольких интернированных в Аргентине нацистских субмарин все же сообщили американским спецслужбам, что перед окончанием войны они якобы выполняли спецрейсы по снабжению некой базы нацистов в Антарктиде.

Американцы отнеслись к этой информации совершенно серьезно. Более того, они решили направить на поиски таинственной антарктической базы фашистов целую эскадру во главе с самым опытным в то время американским полярным исследователем контр-адмиралом Ричардом Бэрдом. Но в те дни антарктический поход не удался. Почему? Попробуем рассказать.



Адмирал Бэрд издавна хорошо знал Антарктиду. Его первая встреча с «ледяным континентом» состоялась в декабре 1928 года. Тогда американцы на судах «Элинор Болинг» и «Сити-оф-Нью-Йорк», под общим руководством Бэрда создали в бухте Китовой (78 градусов южной широты 162 градуса западной долготы) базу «Литл-Америка». Следующую экспедицию в Антарктиду Р. Бэрд привел только в 1933 году, а затем в 1939 году. В течение почти двух лет он работал в районах барьера Росса, полуострова Эдуарда VII, Земли Мэри Бэрд и в южной части Земли Грейама. Исследовательское судно Бэрда, носившее гордое имя «Бэр оф Окленд» (до того носившее имя «Бэр» и участвовавшее в спасении экспедиции Грилли) со специальной ледовой обшивкой совершило плавание вдоль малоизученных берегов от моря Росса до бухты Маргерит (Земля Грейма). Но началась Вторая мировая война, и Ричард Бэрд принял под свое начало корабли из так называемого Гренландского патруля и повел их сражаться с фашистами.

И вот новый поход в Антарктику. Флагманским кораблем первой послевоенной экспедиции адмирал Бэрд избрал вспомогательное судно особого назначения «Маунт Олимпус», а главным научным помощником — кептена Джорджа Ф. Коско. По замыслу разработчиков, вышеупомянутый «Высокий прыжок» должен был символизировать завершающий удар по разгромленному в Европе Третьему рейху. На этот раз — во льдах Антарктиды. В отличие от предвоенных экспедиций этот поход целиком финансировался ВМС США. Это же в какой-то мере предопределило абсолютную секретность его целей и закрытость результатов.

Пришедшая в антарктические воды американская эскадра под командованием адмирала Ричарда Г. Крузена (не прошло и полугода со времени экспедиции «Айсберг») состояла из 13 боевых кораблей во главе с авианосцем «Филиппин Си» (тип



«Эссекс»), на борту которых находилось более 4,5 тысячи человек личного состава. Его сопровождали два эсминца — «Брунсон» и «Хендерсон», два гидротранспорта — «Пайн Айленд» и «Карритак», подлодка «Сеннет». Поход обеспечивали ледоколы «Нордвинд» и «Бертон Айленд», танкеры «Канистио» и «Какапон» и два военных транспорта. На борту каждого гидроавиатранспорта находилось по три патрульных бомбардировщика «мартин маринер», два вертолета и самолет-разведчик, на ледоколе «Нордвинд» — вертолет и самолет-амфибия, на авианосце кроме пяти обычных бортовых самолетов находилось шесть двухмоторных самолетов типа ДС-3с для дальней разведки и аэрофотосъемки. Самолеты были оборудованы дополнительными ракетными установками системы «Джато-Джет», которые облегчали взлет с палубы авианосца, и дополнительными топливными баками. По непроверенным данным, в состав экспедиции также входил эскортный авианосец «Касабланка», переделанный из быстроходного транспорта, на котором базировалось 18 самолетов и семь вертолетов. На борту экспедиционных судов находился отряд рейнджеров, в состав которого были назначены лучшие специалисты из особых частей сухопутных войск США — отрядов «Фриджит», «Уиллиоу» и «Фрост», специально подготовленных для ведения боевых действий в условиях глубоких снегов, сильных ветров и морозов. Особым подразделением в этом отряде была команда подрывников, основу которой составляли боевые пловцы — ветераны десантных операций в годы Второй мировой войны. После выгрузки на берег новая база «Литл-Америка-IV» была развернута в трех километрах к югу от базы «Литл-Америка-III». Почему не на прежнем месте? Дело в том, что к югу от Китовой бухты находится остров Рузвельта, целиком покрытый льдом, но его гранитное основание всегда находилось выше уровня моря.



Большая часть плавучего ледника Росса вследствие пластичности льда чаще всего обтекала остров Рузвельта. К западу от острова шельфовый ледник Росса двигался на север со скоростью чуть больше 1 метра в сутки. К востоку от острова часть того же ледника, иногда называемая шельфовым ледником Преструда, перемещалась на запад примерно с той же скоростью. Постепенно края барьера этих двух частей ледника Росса сближались и порой даже закрывали бухту. Например, если в 1941 году Китовая бухта имела ширину прохода в бухту примерно в 2,5 километра, то в 1947 году ширина того же прохода составляла лишь 300 метров. Иногда оба ледяных массива сталкиваются. При этом от одной из частей ледника откалываются гигантские айсберги, образуя уже новую бухту, но совершенно других очертаний и размеров.

К приходу центральной группы, вероятно, подобное столкновение только-только произошло. Вздрыбленный лед не просто изменил очертания бухты, но еще и навалился на покинутую американцами в 1941 году базу «Литл-Америка-III». И все же группа американских полярников во главе с географом Сайплом, участником прежних экспедиций Бэрда, прорыла лаз и проникла в подснежные здания «Литл-Америки-III».

«Они очутились в помещении, похожем на тронную залу дворца с хрустальными стенами и хрустальными люстрами, — пишет Бэрд. — Свет их электрических фонарей падал на стены, покрытые ковром белых ледяных кристаллов, образующих фантастические узоры — блестящие белые звезды, драгоценности и длинные белые перья. Когда они покинули шесть лет назад это помещение, стены были совершенно гладкими... Бифштексы, хлеб, масло и конфеты, оставленные прошлой экспедицией, находились в прекрасном состоянии после шестилетнего пребывания в этом помещении, и участники исследовательской



группы сделали из них отличный завтрак». После возвращения береговой партии вся эскадра была разделена на три группы.

В центральную оперативную группу под командованием контр-адмирала Крузена, направленную в район «Литл-Америки», вошли авианосец «Филиппин Си», ледокол «Нордвинд», подводная лодка «Сеннет», один из эсминцев и один из гидротранспортов.

В районе острова Скотта центральная группа еще раз разделилась. Отделившаяся от основного ядра группа получила название восточная, и в составе гидротранспорта и эсминца направилась в сторону моря Беллинсгаузена к острову Петра I. Оставшиеся корабли сначала направились к островам Баллени, где Центральная группа была усилена «Маунт Олимпусом» и еще одним ледоколом. Командование Восточной группой принял давний коллега Бэрда по антарктическим плаваниям кептен Джордж Дуфек (в 1940 году он приходил в Антарктиду лейтенантом и штурманом на исследовательском судне «Бэр оф Окленд»). Через несколько лет адмирал Дуфек будет руководить операциями «Глубокое вмерзание-1» и «Глубокое вмерзание-2» («Дипфриз-1» и «Дипфриз-2»).

Авианосная группа в сопровождении двух ледоколов 31 декабря 1946 года попыталась пробиться в район острова Скотта. При этом в соответствии с программой работы подводная лодка «Сеннет» должна была изучать толщину и форму здешних льдов, а также глубины в районе барьера Росса, в том числе взять пробы грунта и морской воды на различных глубинах у кромки льдов. Но при этом здесь же еще и произвести стрельбу двумя торпедами и из бортовых орудий по айсбергам. Не слишком ли странные методы исследования антарктических льдов? Стрельба боевыми торпедами и артиллерийская стрельба вполне могли вызвать соответствующую реакцию некоего «противника», из-за силового воздействия которого на



американскую эскадру экспедиция Бэрда вместо семи месяцев проработала в Антарктике только полтора месяца.

По официальной версии, в тот день ледаколы не смогли провести авианосец и подводную лодку в назначенный район, «Сеннет» во льдах получила (тоже по официальной версии) серьезные повреждения корпуса, и на буксире «Нордвинда» ее срочно отвели в Веллингтон. Одновременно самолеты с авианосца пришлось перебазировать на ледовый аэродром Китовой бухты. Все эти подробности взяты не из желтой прессы XX века, а из официального журнала советского ВМФ «Морской сборник», с которым тогда могли знакомиться лишь советские генералы, адмиралы и флотские офицеры.

Новый штурм берегов Антарктиды американская эскадра начала в январе 1947 года, на этот раз — в районе Земли Королевы Мод, и нашли они здесь нечто интересное и важное. Корабельные самолеты из района залива Уэльса, начиная с 18 января, в течение двух недель искали так называемые оазисы и совершили почти 30 вылетов (удачными были только 20), в том числе 15 февраля два самолета слетали в район Южного полюса (на 100 миль в направлении «полюса недоступности»).

В то же время западная группа вела фотосъемку побережья в районе острова Баллени, а также облетела Берег Отса, Землю Адели и Землю Уилкса. И даже — вылетала в район Южного магнитного полюса. Во время этой экспедиции впервые сквозь толщу льда производилось исследование горных пород (по отклонению в напряжении магнитного поля). Для этого американцы использовали ранее секретный самопишущий прибор — магнитометр, который выпускался с самолета на кабеле длиной 30 метров. С магнитометром было сделано четыре полета над Антарктидой. Что, кроме горных пород, они здесь нашли? Магнитометр, например, в наши дни широко используют противолодочные самолеты многих стран мира с целью



обнаружения подводных лодок в океанских глубинах. А может, велся поиск подледных заводов по строительству летающих тарелок? Кто сегодня может нам об этом рассказать?

Одним из примечательных открытий западной группы было обнаружение свободного ото льда района на Берегу Королевы Мэри, сразу же за шельфовым ледником Шеклтона. Как это было?

В тот день гидросамолет под командованием Дэвиса Э. Бангера, взлетевшего с плавбазы гидроавиации «Карритук», пролетел над коричневыми холмами, между которыми лежали незамерзшие голубые и зеленые озера, наводившие на мысль о богатой органической жизни, существующей в их глубинах. Через несколько дней все тот же Бангер на короткое время посадил свой гидросамолет на свободный ото льда морской залив, вдающийся в оазис. Впоследствии этот район стали называть оазисом Бангера.

Оазис расположен на побережье и на уровне моря. Он представлял собой вытянутую с востока-северо-востока на запад-юго-запад темную полосу суши, вокруг которой со всех сторон тянулись то белоснежные, то голубовато-зеленые антарктические льды. Полоса темной суши оказалась вытянута километров на 50; ее ширина была примерно вдвое меньше длины. Точные размеры оазиса даже летом 1955 года так и не были определены из-за отсутствия географической карты оазиса. С запада к оазису подходят отдельные ледниковые потоки: ледники Денмана, Скотта и Московского университета. Здесь ледник стекает в океан, и далее к северу он переходит в огромную низкую ледяную равнину. Самые крупные озера оазиса оказались фьордами, выходящими из-под прибрежного льда. Мелкие озера были образованы таянием льда. Соленость воды в разных озерах меняется от океанической до пресной.



Северная и восточная части оазиса окаймлены полосой морского льда, который в летнюю пору растаивает. Южная граница оазиса достаточно резко выражена. Собственно оазис поднимается над уровнем моря не выше 200 метров, а высота отдельных холмов и того меньше. Склоны холмов и в особенности впадины между ними открыты многочисленными каменными глыбами, валунами, каменными россыпями. Когда-то эти скалы были покрыты ледяным панцирем. К северо-востоку от оазиса простирается свободная ото льдов поверхность океана. К северу и к северо-западу от оазиса существовало множество аванпостов оазиса, два из которых были довольно велики. Имелось также множество скал, поднимавшихся над белой поверхностью ледника Шеклтона.

Неожиданно для американских налогоплательщиков через десяток лет этот оазис был передан... советской стороне. К началу 1959 года здесь были открыты сразу семь советских полярных станций («Мирный», «Оазис», «Пионерская», «Восток-1», «Восток», «Комсомольская», «Советская» и «Полюс Недоступности») и одна польская полярная станция («Добровольский»). На карте Антарктиды, изданной... в Западной Германии незадолго до начала советской комплексной антарктической экспедиции, этот оазис был обозначен у полукруглого ледника Шеклтона, ранее хорошо известного географам.

А вот в районе скал Центрального Вольтата, то есть в предполье Новой Швабии, советской стороне удалось открыть лишь одну антарктическую станцию — «Лазарев». Позже здесь же, на Берегу Принцессы Астрид, вместо «Лазарева» была создана станция «Новолазаревская» и восточногерманская станция «Георг Форстер». Но в отличие от восточного оазиса, в своеобразный противовес, неподалеку (по меркам Антарктики) от советской и восточногерманской станций, на Берегу Принцессы



Марты, были открыты антарктические станции: западногерманская «Георг фон Ноймайер» и южноафриканская «Санаэ». Похоже, что кто-то постарался отодвинуть Советский Союз от районов Новой Швабии и направил нас на восток Антарктиды даже за счет передачи большого сектора антарктической территории. Возникает вопрос: «Почему американцы были столь щедры со своим противником в холодной войне?»

Эту щедрость можно объяснить лишь тем, что американцы не нашли здесь того, что искали, а потому и «толкнули» оазис Бангера СССР. Естественно, чем-то нас заинтересовав. Может, еще одним мертвым городом? Либо «Базой-211»? Основным ориентиром здесь был назван некий оазис, который в 1939 году увидели нацистские летчики. Правда, нам забыли сказать, что немцы нашли тот оазис у скал Центрального Вольтата, а совсем не на востоке Антарктиды. Конечно, могли быть и иные основания, но время — покажет! А пока вернемся на борт американской корабельной группы, которая в январе 1947 года пришла в район островов Баллени. Здесь на практике американские моряки проверяли исследования предыдущей экспедиции Бэрда (1939—1941 годы) и убедились, что льды, как и прежде, остаются мощными и прочными. Скорее всего не удалось найти ничего толкового.

После не особо результативных исследований в морях Росса и Дейвиса эскадра Бэрда, имея в авангарде группу Дюфека, посетила район станции «Хорст Вессель» и, обогнув Землю Грээма, пришла в море Уэдделла. Если не считать событий 31 декабря 1946 года, то все шло своим чередом. Вот здесь-то и произошло что-то необыкновенное, что заставило Бэрда уже 23 февраля 1947 года свернуть антарктические исследования и начать движение домой. На «Бертон Айленде» под командованием капитана Мак-Дональда (по другим данным — Джеральда Кетчума) вернулась вся группа полярников из «Литл-Америки-IV», которые не проработали в Антарктике и трех месяцев. Почему?



Установить не удалось Последними в обеспечении ледоколов 7 марта 1947 года в Веллингтон вернулись суда центральной группы во главе с «Маунт Олимпус».

Сразу же по приходе в порт «Филиппин Си» был поставлен к заводскому причалу для проведения серьезного ремонта. По официальной версии — из-за полученных во льдах повреждений.

Конечно, в ледовых полях авианосец мог получить серьезные повреждения. Правда, в основном в подводной части. Но тогда бы еще неизвестно, пришел бы он в базу практически через весь Индийский океан. Есть сомнения! Выходит повреждения были выше его ватерлинии. Тогда кто их нанес? Ответа на данный вопрос пока нет.

После возвращения эскадры из антарктических морей, будет официально, но коротко заявлено, что основной причиной раннего сворачивания научных исследований стали сильные снежные шторма в районе плаванья и похолодание в Антарктиде. За время экспедиции было сделано около 50 тысяч фотографий, исследователи открыли и нанесли на карты несколько ранее неизвестных горных плато, а также основали новую полярную станцию. Но в мировой печати так и не появилось сколько-нибудь внятного объяснения и отчета о результатах экспедиции. Только из отдельных высказываний (!) участников экспедиции, опубликованных в американской прессе, стало известно, что за время похода было открыто: три залива у Земли Уилкса, 20 островов и три полуострова здесь же, девять горных цепей высотой до 4500 метров, а также четыре горные группы. Самолеты западной группы обнаружили среди гор некий рудный район и несколько больших озер с незамерзающей пресной водой зеленого цвета, которые, возможно образованы теплыми источниками. А самолеты центральной группы нашли



гору «Х-лучи» высотой в 4,5 тысячи метров с залежами... радиоактивного вещества (скорее всего — урана). Правда, об этом американский обыватель узнал только в начале 1960-х годов. Кроме того, на Земле Александра I американцы обнаружили так называемые «ледяные вулканы», происхождение которых неясно и сегодня. Со времени возвращения в США экспедиция контр-адмирала Бэрда была окружена плотной завесой секретности — этого не было ни с одной прежней научной экспедицией в Арктику или Антарктику.

Первым причины преждевременного возвращения американских полярников весной 1947 года на своих страницах осветил бельгийский научно-популярный журнал «Фрей». Этот его материал был перепечатан в западногерманских «Дэместиш» и «Бризант». По их данным, основной причиной раннего сворачивания работ стал короткий, но беспощадный бой у берегов Антарктиды. При этом были потоплен один американский корабль (некий эсминец), потеряно от трех до 13 самолетов и вертолетов и до 40 человек личного состава отряда специального назначения. Но, что это был за корабль, установить не удалось, так как оба экспедиционных эсминца, если это не были их «двойники», продолжали служить в ВМС США в 1959 году. Сегодня для истории сохранились имена только двух погибших в те дни американских летчиков, в память о которых были названы гора Колдуэлл (на полуострове Терстон) и остров Вильямс (у побережья того же полуострова).

Уже после смерти Ричарда Бэрда, последовавшей 31 июля 1956 года, была опубликована часть записей из его походных дневников. В результате достоянием общественности стало то, что погибшая в «Высоком прыжке» группа американских рейдеров (из состава специального батальона морской пехоты) была сначала рассеяна пушечным огнем немецких реактивных истребителей Me-262 «Швальбе». Затем немногие уцелевшие



были добиты группой лыжников... в желто-коричневом камуфляже, из-под которого выглядывали черные петлицы со сдвоенными руническими «молниями». Лишь несколькими американским спецназовцам удалось выбраться из горного ущелья, ставшего для рейдеров смертельной ловушкой.

Как в этом горном ущелье Антарктиды оказались немецкие лыжники из спецподразделения СС и откуда там могли взяться реактивные истребители «Швальбе», ответить невозможно!

Есть информация, что вернувшегося из Антарктики Ричарду Бэрду пришлось долго и подробно объяснять на засекреченном заседании президентской спецкомиссии в Вашингтоне, что странные летающие тарелки, «выныривая из-под воды, на огромной скорости», атаковали его корабли и самолеты «и нанесли экспедиции значительный урон».

По мнению самого Бэрда, эти удивительные летательные аппараты наверняка были произведены на замаскированных в толще антарктического льда авиастроительных заводах нацистов, конструкторы которых использовали для них какую-то неведомую энергию. В заключение он заявил высокопоставленным лицам следующее:

— США необходимо как можно быстрее принять защитные акции против истребителей противника, совершающих вылеты из полярных районов. В случае новой войны Америка может подвергнуться атаке врага, обладающего способностью летать с одного полюса на другой с невероятной скоростью!

Возможно, кто-то воспримет данную информацию с долей иронии и сомнением. Но ведь до настоящего времени официально подтвердить или опровергнуть ее никому не удалось. Поэтому сегодня вам предложен короткий рассказ об этом бое. Возможно, он похож на чрезвычайно интересную легенду, но... подкреплён публикациями в «Морских сборниках» за 1947 и 1948 годы. К слову, несмотря на всю закрытость и подцензур-



ность в те годы «Морского сборника», в наши дни было уже не так сложно отыскать на его страницах весьма интересную и полезную для написания данной книги, информацию.

Например, такую: в феврале 1947 года западная группа эскадры Бэрда отыскала некий антарктический оазис. Ясно одно — это не оазис Бангера!

Благодатный район площадью в 800 квадратных километров был найден в глубине Берега Принцессы Астрид (предполье Земли Королевы Мод, между Берегом Принцессы Марты и Берегом Принцессы Ранхильды), почти соприкасающегося с Землей Новая Швабия. Здесь были обнаружены приграничная линия горных пород полезных ископаемых, а также три глубоких и более 20 мелких незамерзающих пресноводных озер. Одно из них даже получило собственное название — озеро Ванда. Самым удивительным здесь оказалось то, что хотя озеро покрыто толстым слоем льда, у его дна на глубине 60 метров, вода оказалась прогретой до плюс 26 градусов Цельсия. Не здесь ли и была найдена вышеупомянутая Вальгалла?

И еще! Выступая на пресс-конференции, после возвращения из экспедиции Бэрд заявил:

— Антарктика обладает большими минеральными запасами, которые можно использовать уже сейчас. Для этого следует организовывать механизированные отряды, перебрасываемые на самолетах к местам разработок. Бурить нефтяные скважины во льду возможно.

Когда мы сможем снять часть ледяного покрова, мы найдем ископаемые, которые можно будет отлично использовать для атомной бомбы. Америка должна построить восемь постоянных баз на Антарктическом континенте для дальнейших научных экспериментов, изучения природных богатств и метеорологии. Это необходимо сделать как можно



быстрее, ибо мы находимся на перекрестке военных дорог с двух полюсов. Отсрочка подобна смерти.

Что он имел в виду, говоря о перекрестке военных дорог с двух полюсов? Может, это ему подсказала уникальная фотография Земного шара с темными пятнами на полюсах, полученная в дар от антарктов и объясненная в России питерскими учеными во главе с Виктором Злобиным лишь в 2007 году?

Его слова были услышаны в американском конгрессе. На следующий год к берегам Земли Королевы Мод пришла новая американская военная экспедиция для выполнения задач операции «Ветряная мельница» («Windmill»). Основой экспедиции было 39-е оперативное соединение американских ВМС, флагманом которого стал военный транспорт специального назначения «Порт Бомонт». Руководил экспедицией кептен Джеральд Кетчум, ранее командовавший ледоколом «Бертон Айленд». На этот раз экспедицию сопровождали два ледокола типа «Атка»: «Бертон Айленд» и «Эдисто». Свой поход экспедиция Кетчума начала с посещения моря Дейвиса и побережья у ледника Шеклтона. Во время ее проведения корабельные вертолеты в очередной раз обследовали оазис Бангера. Здесь было задумано создать военно-морскую базу США, о чем кептен Кетчум даже получил специальную инструкцию. Для детального осмотра на оазис Бангера были доставлены шесть американских астрономов-геодезистов и геолог Эрл Апфел. Они работали здесь больше двух суток. Неожиданно за полярниками прилетел вертолет, командир которого имел предписание немедленно эвакуировать высаженную в оазис группу. Неясно, опираясь на какую информацию (радиостанции у группы Апфела не было), военное командование экспедиции пришло к заключению, что оазис Бангера мало подходящее место для военной и



исследовательской базы, а потому не сочло нужным дальше обследовать оазис. А может, группе угрожала некая опасность? Тогда — от кого? Может, именно здесь нужно искать причины чрезвычайной «щедрости» американцев в последующей передаче Советскому Союзу восточных районов Антарктиды? По странному стечению обстоятельств, примерно в это же время в район острова Кергелен пришла советская китобойная флотилия «Слава». Случайно ли это совпадение? Как у «Высокого прыжка», так и у «Ветряной мельницы» крайне много вопросов. Обнадёживает одно: быть может, еще найдутся свидетели, которые, прочитав эти вопросы, помогут найти нам ясные ответы на них. Тем более что после срочной эвакуации американских геодезистов с оазиса Бангера с «Эдисто» было высажено несколько астрономо-геодезических партий между островом Хасуэлл и горой Гауссберг, которые произвели триангуляционную съемку всех соседних островов. Во время этих высадок было потеряно четыре вертолета, но, к счастью, обошлось без людских потерь.

Убедившись в бесперспективности дальнейших поисков у берегов моря Дейвиса, американская экспедиция направилась далее на восток и вскоре пришла в обширную и свободную ото льда бухту Винсенс. Эта бухта и здешние острова были впервые открыты в январе 1947 года английским пилотом Д. Гриссоном, который прибыл в Антарктику на борту одного из судов британской китобойной флотилии «Баллена». Он выполнил над открытой территорией несколько разведывательных полетов и обнаружил недалеко от береговой черты небольшой оазис. Так на карте Антарктики появился оазис Гриссона.

Американцы высадили в районе оазиса астрономов-геодезистов, которые и здесь произвели триангуляционную привязку. А геолог Апфел выполнил общее геологическое обследование. Этот район, занимающий фланговое место по отношению к будущему советскому сектору Антарктики, оказался



чрезвычайно интересным для американского командования, особенно — из-за легкости наблюдения за деятельностью советских полярников. Офицеры — участники американской экспедиции сразу же оценили район как пригодный для создания военной базы, и через девять лет, а вернее, сразу же после создания в восточном антарктическом секторе советской базы «Мирный», неподалеку от оазиса Грирсона появилась американская антарктическая станция «Уилкс».

Продолжая обследовать антарктические берега, экспедиция Кетчума, также с помощью вертолетов, проверила состояние антарктических станций на берегу пролива Мак-Мердо и Китовой бухты. Ее ледоколы помогли выйти из ледового плена судну экспедиции Финна Ронне, зимовавшему на острове Стонингтон (бухта Маргерит).

Летом 1946 и 1947 годов наибольших географических успехов добилась американская экспедиция Финна Роне, который действовал как частное лицо, хотя военные власти США предоставили в его распоряжение судно, вездеходы, три самолета и снаряжение. К востоку от Земли Грейэма он завершил открытие южного берега моря Уэдделла, обнаружив с воздуха залив Гудда и громадный шельфовый ледник Ласситера; к западу от Земли Грейэма он завершил открытие забитых льдом проливов, отделяющих от полуострова Землю Александра I.

Затем были внимательно осмотрены: плато полуострова Палмер и Берег Ласситер. А санная экспедиция прошла от бухты Маргерит до пролива Короля Георга IV. При этом основной опорный пункт экспедиции был создан на острове Стонингтон (в заливе Маргерит), то есть неподалеку... от нацистской станции «Хорст Вессель». Судя по осторожности, с которой американцы обследовали в том числе и собственные базы, адмирал Бэрд сократил сроки последней экспедиции совсем не по своей



воле. Кто его «сподвиг» на это решение: нацисты или некая цивилизация, обитавшая в Вальгалле? Время покажет! После проведения «Ветряной мельницы», в начале 1950-х (по другим данным — в начале 1960-х) годов «Новая Швабия» и «Хорст Вессель» были действительно ликвидированы. Получается, что американцы успешно «перемололи» все, что хранили в себе антарктические пустыни. При этом данная операция прошла без каких-либо людских потерь, по крайней мере, в отчете о них не упоминалось. В реализации планов «Ветряной мельницы» сегодня ясно лишь одно, что тогда американцев в Антарктике интересовали не столько научные исследования, сколько практический опыт использования новой военной техники и спецподразделений в антарктических высотах, которые и были использованы для ликвидации нацистских баз. Их ликвидация и подвела черту под чередой «ледяных» загадок от Третьего рейха, хотя так и не позволила однозначно ответить на большую часть порожденных нацистами вопросов. Либо — некой неизвестной на Земле цивилизацией? А сейчас попробуйте сами ответить на вопрос: что преждевременно вернуло адмирала Бэрда? Ведь тот же Финн Роне со своими людьми успешно отзимовал в непосредственной близости от нацистской базы «Хорст Вессель» и никто его не принудил к сокращению зимовки или вызову помощи для эвакуации.

Жертвы необъявленной войны за Антарктиду

А сейчас приведу неизбежную при освоении неизведанных земель, а уж тем более при ведении неизвестной войны информацию — рассказ о тех, кто остался в антарктических пустынях навеки. Возможно, кто-то увидит здесь имена своих близких, которые до настоящего времени числились без вести



пропавшими. Не будем ограничиваться здесь периодом окончания общеизвестных антарктических операций «Дипфриз-I» и «Дипфриз-II», приведем все, что стало известно за время работы над данной книгой. Возможно, имена погибших иностранных и советских зимовщиков откроют нам доступ к новым антарктическим тайнам. А может, дадут ключ к их разгадкам.

По официальным, дошедшим до нашего времени данным открыл скорбный список безымянный русский матрос со шлюпа «Мирный», который 1 марта 1820 года во время плавания к Антарктиде умер от нервной горячки.

В марте 1839 года английское зверобойное судно «Сабрина» под командованием капитана Фримена, только что вместе с судном Джона Баллени достигшее 69-й южной параллели исчезло где-то между будущим островом Баллени и... островом Маккуори вместе со всем экипажем и бесстрашным капитаном.

Во время сильнейшего шторма в 1842 году с «Эребуса» был смыт за борт и погиб в волнах английский моряк.

В 1899 году во время зимовки у мыса Адэр умер норвежский ученый Николай Хансен. Исследовательские работы возглавлял Карстен Борхгревник.

В 1900 году на острове Кергелен от цынги умер доктор Энценшпергер, руководитель немецкой исследовательской экспедиции, которая была доставлена сюда на судне «Гаусс».

В феврале 1903 года к востоку от Земли Грээма от сжатия льдов затонул китобойный пароход «Антарктик», который доставил сюда шведскую экспедицию Отто Норденшельда. Так как агония судна продолжалась почти месяц, то все зимовщики успели перейти на небольшой островок к югу от Жуэнвиля и на этот раз обошлось без человеческих жертв. Но во время вынужденной зимовки скончался один шведский полярник.

18 января 1912 года Роберт Скотт достиг Южного полюса. На обратном пути, 17 февраля, скончался самый молодой и физически самый сильный из полярников унтер-офицер Эдгар



Эванс. Через месяц ушел в ночь и пропал офицер Лоуренс Отс. 29 марта погибли Роберт Скотт, врач Эдуард Уилсон и офицер Генри Боэрс. Последние были захоронены там же, где они были найдены поисковой группой в ноябре 1912 года.

В середине ноября 1912 года Дуглас Моусон во главе австралийской исследовательской партии выехал для обследования Земли Адели. Вместе с ним на собачьих упряжках выехали лейтенант Б. Ниннис и врач Ксавер Мерц. Примерно в 500 километрах от основной базы Ниннис вместе с упряжкой и большей частью груза провалился в глубокую трещину и погиб. На обратном пути, после того как были съедены все собаки, заболел и умер и Ксавер Мерц. Моусону удалось вернуться только благодаря найденному в 40 километрах от базы запасу продуктов и записке, в которой был указан путь в лагерь.

Зимой 1914 года английское судно «Индевр» произвело смену зимовщиков на острове Маккуори и 3 декабря в густом тумане покинуло берег. С тех пор о судне с 21 зимовщиком на борту ничего не было слышно. Оно исчезло бесследно. Через год, в декабре 1915 года, злополучная станция была закрыта, а новую станцию австралийцы открыли почти через 35 лет — в марте 1949 года.

В конце 1921 года знаменитый антарктический исследователь Эрнст Шеклтон на борту шхуны «Поиск» направился к берегам Антарктиды, но не дошел. 5 января 1922 года он скоропостижно скончался и был похоронен на острове Южной Георгии.

30 декабря 1946 года один из гидросамолетов восточной группы с экипажем из девяти человек на борту поднялся с поверхности моря и полетел к малоизвестному берегу полуострова Терстон. Неожиданно погода ухудшилась. Вскоре самолет попал в зону так называемой белой тьмы, при которой не было видно даже признаков горизонта. Это явление наблюдается только в полярных странах при однотонной снежной поверхности в сочетании с белыми облаками. Световые лучи, пробивая слой



облачности, падают на белую снежную поверхность, а затем отражаются снегом вверх к облакам, от облаков — вниз к снежной поверхности. Пространство между снегом и облаками становится подобным гигантскому зеркальному залу. Свет льется со всех сторон. Поэтому нет никаких теней и, несмотря на обилие света, ничего не видно. Летчики решили возвращаться, но в момент поворота самолет задел за какое-то препятствие. Раздался взрыв. Три члена экипажа погибли мгновенно. Только через две недели выживших отыскал спасательный самолет.

4 ноября 1948 года на зимовочной базе в бухте Хоп погибли английские зимовщики: метеоролог Бард и геолог Грин. Через год на станции Хоп-Бей случился новый пожар. Сегодня удалось отыскать информацию о гибели одного пока оставшегося безымянным зимовщика.

В период с 25 октября 1950 года по декабрь 1952 года в горах Земли Королевы Мод погибло три человека из состава британско-шведской экспедиции. Во время выгрузки часть ледяного барьера, служившая площадкой для выгрузки экспедиционного имущества, откололась. На вездеходе, который следовал к месту выгрузки, не знали об этом и в тумане сорвались в море. Из четырех человек экипажа вездехода уцелел только один, сумевший выбраться на льдину, откуда через несколько часов его сняло пришедшее судно.

В январе 1956 года при выгрузке с «Оби» оборудования для строительства станции «Мирный» погиб 20-летний тракторист Иван Хмара. Трактор С-80 обеспечивал разгрузку судна и случайно проломил лед гусеницей. Тракторист растерялся и выскочил на лед, Хмара — бросил свой трактор и попытался исправить положение. Но в спешке случайно захлопнул дверь и включил скорость. Гусеница провернулась, расширила полынью, и Хмара навсегда ушел в ледяную глубину.

В феврале того же года при засыпании трещин во льду недалеко от американской станции «Литл-Америка V» вместе с



трактором провалился в скрытую широкую трещину и погиб тракторист Макс Киль. Это произошло при подъеме с шельфового ледника Преструда на склон ледникового плато Земли Мэри Бэрд.

В марте на берегу пролива Мак-Мёрдо на глазах у экипажа ледокола «Глетчер», переходя через ледяную трещину по специальному мостику, провалился в трещину вместе с трактором и исчез бесследно тракторист Ричард Вильямс.

16 октября 1956 года американский самолет типа «Нептун» перелетал с новозеландской базы Крайстчерч на станцию «Мак-Мёрдо». Из-за неожиданного ухудшения погоды он правым крылом задел за лед, перевернулся через крыло и развалился. При ударе погибли три человека из экипажа, четвертый — скончался в госпитале, а четверо были серьезно ранены.

3 февраля 1957 года во время разгрузки дизель-электрохода «Лена» из-за рухнувшего на судно льда погибли два советских полярника: выпускник гидрографического факультета Высшего военно-морского училища имени М.В. Фрунзе капитан-лейтенант Николай Иванович Буромский и практикант-штурман из Высшего инженерно-морского училища имени адмирала С.О. Макарова Евгений Кириллович Зыков. С разрешения родных их похоронили в цементном склепе на небольшом скалистом островке рядом с островом Хасуэлл. Именем капитан-лейтенанта Буромского назван один из антарктических островов. К 1974 году на скалистом островке у поселка Мирный было уже 20 советских могил. Их надгробием стала скала на острове Буромского, к которой прикреплена табличка с надписью: «Склоните голову сюда приходящие. Они отдали жизнь в борьбе с суровой природой Антарктиды».

В июле 1957 года разбился американский вертолет, взлетевший с Мак-Мёрдо. При этом погиб один из пилотов, а трое получили тяжелые ожоги.

16 октября 1958 года американский самолет С-124 «Глоб-мастер» разбился в окрестностях мыса Хэмлет. Самолет пере-



возил грузы из Новой Зеландии в Антарктиду. На спасение были посланы пять самолетов, два вездехода и вертолет. Из 13 человек на борту погибло шесть человек, а трое были серьезно ранены.

3 августа 1960 года на антарктической станции «Мирный» погибла бригада советских аэрологов: О.Г. Кричак, А.М. Беловиков, И.Д. Попов, В.И. Самушков, А.З. Смирнов, А.Л. Дергач, а также чешский полярник О. Костка и немецкий полярник Г. Попп.

9 ноября 1961 года произошла катастрофа во время взлета самолета ВМС США со станции Уилкс. Самолет «Нептун» при взлете врезался в снег и сгорел. Погибло пять человек, серьезно пострадали четверо. В числе погибших — молодой американский ученый Эдуард Тил, который только что начал исследования к югу от шельфового ледника Фильхнера (северный массив Дюфек — горы Пенсаколы).

12 июня 1965 года исчез 26-летний американский геофизик Карл Диш.

21 октября 1965 года в 250 милях от английской станции «Халли-Бей» исчезли три английских ученых: 24-летние физик Д. Бейли и топограф Д. Уайлд и 29-летний врач Д. Уилсон. К полярной станции они пытались добраться на тракторе.

2 февраля 1966 года американский самолет АС-47 разбился во время приземления на шельфе Росса. Все шесть членов экипажа погибли.

На станции «Восток-27», где начальником был Петр Астахов, возник пожар в дизельном отделении. Станция была открыта в 1957 году, станционный дизель всегда работал безукоризненно. Но 12 апреля наши зимовщики увидели двойное солнце, что всегда считалось плохой приметой, а ночью начался пожар.

20 советских полярников и буровиков самоотверженно боролись с быстро распространявшимся огнем. Ведь опасность пожара в дизельной состояла не столько в том, что рядом с сооружением находилось более 300 тонн солянки и более 500 килограммов



неизвестной военной аппаратуры, которую под присмотром рьяного, но оставшегося безымянным капитан-лейтенанта загрузили на борт перед плаванием в Антарктику. Над зимовщиками нависла угроза остаться без тепла в условиях 70-градусных морозов. Более того, из-за отсутствия электропитания советские полярники остались без радиостанции. В огне, спасая станцию и зимовщиков, погиб механик Карпенко.

Пожар на станции и более чем 30-километровый шлей черного дыма заметил американский ИСЗ, который мгновенно передал это на пульт контроля.

Однажды, сразу же после окончания антарктической зимы, советские полярники вновь увидели двойное солнце. А ночью — новый пожар на дизельной станции. На этот раз — никто не погиб. Вскоре за зимовщиками пришел теплоход «Башкирия», и станция «Восток-27» была эвакуирована.

В конце 1980-х годов со станции «Дружная» на станцию «Мирный» не долетел советский Ил-14 (предположительно — под командованием В. Петрова). Во время урагана самолет исчез.

5 октября 2008 года на российской станции «Прогресс» произошел пожар в жилом здании. Здание сгорело полностью, погиб один строитель, двое получили тяжелые ожоги.

Вот лишь небольшая часть имен погибших в необъявленной войне за Антарктиду.

Советские «эсминцы-призраки»

Во всех отечественных энциклопедиях и справочниках пишется о том, что капиталистические страны начали делить между собою Антарктиду задолго до Второй мировой войны. Насколько успешно это у них получилось, можно судить по тому факту, что советское правительство, озабоченное активностью



британцев и норвежцев, в январе 1939 года заявило официальный протест правительствам Великобритании и Норвегии. Было указано, что английские и норвежские экспедиции «занимались необоснованным разделом на секторы земель, некогда открытых российскими исследователями и мореплавателями...» Когда же англичане и норвежцы увязли в боях Второй мировой, то есть им стало уже не до Антарктиды, подобные ноты на всякий случай были направлены в нейтральные до поры до времени, но не менее агрессивные, по мнению советского руководства, Соединенные Штаты Америки и в Японию. На время войны споры об Антарктиде прекратились. Но только на время.

Через полтора года после окончания боевых действий на Тихом океане в руках у советской разведки оказались самые подробные данные аэрофотосъемки предполья Земли Королевы Мод, до залива Лютцов-Хольм включительно. Источник и способ ее добывания до сих пор остается неясным. Только вот не ясно, почему в СССР так легко поддались на дружеский жест американцев с передачей нам восточного сектора Антарктики? В любом случае полученные документы сразу же подогрели бывшие межгосударственные споры. Правда, шумиха вокруг Антарктики быстро затихла после того, как недовольство СССР поддерживали Аргентина и Франция. Американцы нехотя, но все же выразили согласие на участие представителей СССР в международной конференции по Антарктиде, которую намеревались провести в Вашингтоне. Но подчеркнули, что ее итоговый договор непременно должен включать в себя и такой важный пункт, как демилитаризация Антарктиды и запрещение на ее территории любой военной деятельности вплоть до хранения на антарктических базах оружия. Советская сторона с готовностью приняла это предложение. Странное миролюбие.

В 1957 году был проведен Международный геофизический год, который завершился подписанием знаменитого «Договора об Антарктиде». С той поры на Шестом континенте можно



было только изучать полезные ископаемые, но вывозить их, а уж тем более строить в антарктических пустынях военные базы не позволялось никому. Казалось, от этого решения выиграли все — Антарктика стала мирным континентом. Так ли это? Кто здесь выиграл? Рассудит история!

Меж тем в наследство от 1950-х годов современной России досталось несколько весьма неприятных антарктических тайн, или белых пятен. И ниже приводятся версии двух спорных вопросов в том виде, как они видятся сегодня.

Начнем с неких эскадренных миноносцев из состава Антарктического флота ВМФ СССР, о которых нет-нет да и возникают дискуссии в мировой паутине Интернета.

Чтобы исключить неудовольствие возможных оппонентов, сразу же сообщу, что я, как и они, аккуратно отношусь к возможному существованию одного из объединений советского ВМФ, которое якобы было названо «Антарктический флот ВМФ». Скорее всего, если он существовал в замыслах Иосифа Виссарионовича Сталина, который, как сегодня хорошо известно, еще до Великой Отечественной войны планировал иметь Большой океанский флот, то эти планы могли быть лишь на бумаге. Но в Интернете мнения об официально не существовавшем в нашем ВМФ флотском объединении сегодня мелькают довольно часто. Поэтому как флотский офицер с 32-летним календарным сроком выслуги в ВМФ в своих оценках я постараюсь дистанцироваться от таких авторов. И каждый читатель этой книги по-своему оценит приведенные ниже факты и аргументы. И каждый сделает свой выбор!

Как это ни странно, но до самого последнего времени мало кто обращал внимание, что в советской прессе очень редко говорилось об освоении Антарктики нашими соотечественниками именно в 1940—1950-е годы. Документы той поры, открытые для обывателя, тоже особыми подробностями не баловали. В лучшем случае информация ограничивалась общими фразами:



«Антарктида — страна пингвинов и вечного льда, ее непременно нужно осваивать и изучать, чтобы понять многие геофизические процессы, происходящие в других концах Земного шара». Это больше напоминало лозунги с известных собраний.

Однако в 1990 годы, словно грибы после летнего дождя, не только в таблоидах, но и в уважаемых советских и российских изданиях, таких как журнал «Судостроение», появилась информация о неких «эсминцах-призраках» проекта 45бис, послуживших СССР в антарктических водах и якобы участвовавших в необъявленной войне за Антарктиду. При этом официальные историографы утверждали, что первые советские антарктические станции были основаны только в начале 1950-х годов, а полярники пришли сюда на гражданских судах. Но ЦРУ США будто бы располагали совсем иными данными, которые по каким-то причинам полностью не рассекречены до сих пор. В том числе — и об участии неких советских эсминцев в атаке эскадры адмирала Бэрда.

Действительно, изучая историю отечественного Военно-морского флота, можно столкнуться с довольно интересной информацией, касающейся отдельных проектов кораблей советского ВМФ, в частности — Тихоокеанского флота.

Впервые об эсминцах проекта 45бис заговорили в 1996 году. Речь шла о трех эскадренных миноносцах: «Важный», «Внушительный» и «Высокий». Они были построены в Комсомольске-на-Амуре в 1945 году. При создании их были использованы трофейные технологии, примененные при строительстве японских эсминцев типа «Фубуки», специально спроектированных для плавания среди тихоокеанских льдов. Во время поиска в различных архивах была найдена лишь информация об их закладке на Дальневосточном заводе №199, о дальнейшей достройке на Дальневосточном заводе № 202 и вступлении в строй ТОФ в январе-июне 1945 года. А также — об их кратких визитах в китайские порты Циндао и Чифу в декабре 1945 года. Но при



этом не один советский и российский исследователь флотской истории не сумел найти в наших архивах не только их фотографии, чертежа или схемы, но даже акты об их списании из состава флота. А ведь еще ни один корабль нашего ВМФ, конечно кроме крейсера «Аврора», не служил России более 52 лет. Уже давно бы сгнил и затонул.

Меж тем по отрывочным данным (нуждающимся в безусловной проверке) удалось установить, что в феврале 1946 года на Дальневосточном заводе имени К.Е.Ворошилова (№ 202) на всех трех новых эсминцах были действительно проведены работы по их переоборудованию согласно проекту 45бис: усиление корпуса и монтаж дополнительного оборудования для плавания в сложных условиях высоких широт. Кроме того, на эсминце «Высокий» для повышения его остойчивости была проведена переделка килевых конструкций, а эсминцу «Внушительный» был вооружен ракетным комплексом КР-1. Еще по одним данным, в июне 1946 года все три эсминца проходили межпоходовый ремонт в аргентинской ВМБ Риу-Гранди или Рио-Гальегос. Затем один из эсминцев в сопровождении подводной лодки якобы даже видели у берегов французского острова Кергелен. Но эта информация столь же призрачна, как и собственно советские эсминцы проекта 45бис. Конечно, дальний океанский поход для отряда советских эсминцев — это реально даже в первый послевоенный год. Правда, ни один здравомыслящий командующий флотом не отправил бы в океан свои корабли, если бы на маршруте не было бы советской маневренной базы или опорного пункта. А таковых в Индийском океане у нас тогда еще не было.

В годы прошедшей войны был лишь один случай, когда большая группа советских подводных лодок прошла через несколько океанов с Дальнего Востока в Заполярье. Но все они заходили в порты США и Великобритании для ремонта и пополнения запасов. А потому — дошли! Исключением стал



подводный минный заградитель Л-16, который был потоплен в Тихом океане японской или американской подлодкой на глазах у верхней вахты второго советского подводного минзага Л-15. Прибывшие на Северный флот тихоокеанские подлодки Л-15, С-51 и С-56 успешно закончили войну в арктических водах, С-54 и С-55 погибли в боях.

Из подводных крейсеров типа «К», которые изначально планировались для использования в составе Тихоокеанского и Северного флотов, то есть флотов, имевших свободный выход в Мировой океан и к началу Великой Отечественной войны сошедших с заводских стапелей, к окончанию боев в Заполярье уцелела только знаменитая К-21. Четыре подводных крейсера, которые в годы войны достраивались в осажденном Ленинграде, пройдя заводские и ходовые испытания, занимались боевой подготовкой в составе подводных сил Краснознаменного Балтийского флота. Именно такие подводные крейсера могли участвовать в походах Антарктической или любой иной океанской эскадры. Но и им нужно было заходить в иностранный порт или заморскую советскую базу для ремонта и пополнения запасов.

Об атомных подводных лодках, которые способны сразу несколько месяцев автономно находиться в Мировом океане, то есть без захода в советскую базу или базу дружественной СССР страны, еще никто не слышал. Да и в океанские походы наши подлодки официально пошли только в начале 1960-х годов. Так что появление советских подлодок в районе острова Кергелен весьма сомнительно.

Но вернемся к «эсминцам-призракам».

Как можно проследить всю историю этого дивизиона, вполне годного стать «дивизионом летучих голландцев» советских ВМФ? Ведь нет ни одного их достоверного изображения, хотя все они базировались на Владивосток, где не было недостатка в желающих сфотографировать корабли, стоящие



у причалов, Но реальных изображений «Важного», «Внушительного» и «Высокого» у нас нет. Будто с середины 1945 года этих кораблей и не было. Но вот что удалось узнать о реальности существования этих эсминцев.

Впервые о создании эсминца проекта 45 заговорили в середине 1930-х годов, когда советская промышленность уже могла приступить к строительству кораблей для замены эсминцев типа «Новик». В эти годы параллельно с проектированием и постройкой первых советских лидеров эсминцев проекта 1 (типа «Ленинград») и 38бис (типа «Орджоникидзе», с сентября 1940 года — «Баку») руководство управления ВМС РККА и судостроительной промышленности работало над выбором типа нового серийного эсминца для массовой постройки. Выбор был остановлен на эскадренных миноносцах проекта 7, спроектированных Владимиром Никитиным. В дальнейшем эти корабли с паротурбинной главной энергетической установкой (ГЭУ) и стали самым массовым проектом эсминцев, к строительству которого в Советском Союзе приступили сразу несколько советских судостроительных заводов.

Однако был предложен еще один тип эскадренных миноносцев — проекта 45. Этот корабль был создан под руководством директора Центрального конструкторского бюро судостроения (ЦКБС-1) Валериана Бжезинского, который, будучи в командировке в Германии, обратил внимание на постройку там миноносцев с высоконапорными прямоточными котлами систем Вагнера и Бенсона, применение которых, как тогда представлялось, обещало значительное повышение удельной мощности машинно-котельной установки, а следовательно, и скорости. Дело в том, что в Советском Союзе над проектированием котлотурбин с высокими параметрами пара уже работал профессор Лев Рамзин, в 1930 году осужденный на процессе Промпартии, но затем выпущенный на свободу. Идея



создания такой установки состояла в том, чтобы на серийных эсминцах проекта 7 можно было получить высокую мощность для достижения скорости хода более 40 узлов. Техническое осуществление этой идеи заключалось в использовании высоких параметров пара и прямоточных котлов. Последние по принципу действия и конструкции обладали рядом преимуществ перед обычными водотрубными котлами. Они имели существенно меньшие массогабаритные характеристики и были более просты в изготовлении.

Вернувшись из Германии, для увеличения скорости хода будущих эсминцев Бжезинский предложил сделать их корпуса почти полностью сварными и установить на них котлы Рамзина. Экспериментальный эсминец проекта 45, получивший название «Серго Орджоникидзе», был заложен на Северной верфи Ленинграда в 1935 году. По своим техническим характеристикам и водоизмещению он был близок к эсминцам проекта 7. При этом в выборе образования носовой части был сориентирован на... японский эсминец «Фубуки», имевший «хищную» изогнутую форму форштевня с развалом бортов, что значительно облегчало движение в ледовых условиях. За счет снижения массогабаритных характеристик экспериментального корабля в дополнение к двум спроектированным легким закрытым двухорудийным 130-миллиметровым орудийным башням Б-13 у него на его корме была установлена вторая орудийная башня Б-13. По дальности плавания на экономичном ходу заложенный эсминец должен был значительно превосходить своих предшественников. Новый советский эсминец был спущен на воду раньше первых эсминцев проекта 7. Однако по причинам, характерным именно для конца 1930-х годов, испытания экспериментального корабля, намеченные на 1936 год, были задержаны. Сначала из-за того, что Северная верфь оказалась не готова к изготовлению надежной системы



автоматического регулирования прямоточных котлов. Затем выяснилось, что задерживается и изготовление двухорудийных 130-миллиметровых башен, которые впервые в советском кораблестроении Бжезинский решил установить на новом эсминце. А потом произошел настоящий разгром ЦКБС-1 и арест самого конструктора. Закономерный итог ареста — экспериментальный эсминец проекта 45, получивший к этому времени название «Опытный», только осенью 1940 года вышел на ходовые испытания. Через год он принял участие в обороне Ленинграда как плавучая батарея. А после войны как морально устаревший был списан и отправлен на слом. И хотя в официальных документах «Серго Орджоникидзе» (он же — «Опытный») считается единственным эсминцем проекта 45, он успел передать много новаций уже серийным послевоенным собратям проекта 30, которые пришли на смену хорошо повоевавшим эсминцам проекта 7 и 7у.

Вот мы и подошли к таинственному проекту 45бис и так называемому Антарктическому флоту ВМФ СССР почти вплотную. Но это — лишь авторская версия.

В первой половине 1930-х годов ведущие морские державы инициировали новый виток гонки военно-морских вооружений. Воспользовавшись своим правом, предусмотренным Вашингтонским договором от 1922 года, к постройке новых линкоров приступили Франция и Италия. О планах приступить к постройке новых линкоров объявили Великобритания, США и Япония. Завершив в 1932—1934 годах постройку так называемых «карманных» линкоров, а фактически океанских броненосцев, с 1935 года фашистская Германия также приступила к строительству линейных кораблей.

Опасаясь, что в этих условиях и без того непрочное господство Морских сил РККА на Балтийском море может быть потеряно, а появление превосходящих сил Королевского флота



Великобритании у наших северных и черноморских берегов станет вполне реальным, Иосиф Сталин приступил к созданию Большого океанского флота СССР. В 1936 году ЦКБС-1 предложил для строительства главной ударной силы будущего флота два проекта линейных кораблей (проект 23 — для Тихоокеанского флота и проект 21 — для Балтийского флота) и два проекта тяжелых крейсеров (проектов 22 и 69).

При этом проектирование линкора проекта 23 (типа «Советский Союз») и тяжелого крейсера проекта 22 проводилось под руководством Валериана Бжезинского. Неудивительно, что основу ГЭУ будущих советских суперлинкоров, а также тяжелого крейсера проекта 69 (типа «Кронштадт») составили ... котлотурбины профессора Рамзина.

Но строительство Большого океанского флота прервала Вторая мировая война. Корпуса линкора «Советская Украина» и тяжелого крейсера «Севастополь», которые были заложены и строились на судостроительном заводе № 198 в Николаеве, в 1941 году были захвачены гитлеровцами и подорваны ими при отступлении в 1944 году. Остальные линкоры («Советский Союз», «Советская Россия» и «Советская Белоруссия»), которые были заложены и строились в Ленинграде и Молотовске, а также головной тяжелый крейсер проекта 69 были разобраны на стапелях в 1949 году.

«Советская Белоруссия» должны были войти в состав... Тихоокеанского флота. Сюда же должен был прийти и «Севастополь». А также несколько эсминцев новейшей конструкции. Какой? Вы не ошиблись! Именно 45 проекта! Правда позже по пока не ясным причинам их все же решили заменить на проект 30. Но и от 45-го проекта окончательно отказываться не стали.

В августе 1937 года одновременно с пересмотром программы строительства эсминцев проекта 7 было принято решение о



проектировании новых эсминцев. И уже через год заместитель наркома ВМФ Иван Исаков добился реализации идеи создания первых башенных эсминцев (опытный эсминец «Серго Ораджоникидзе» к тому времени еще не был достроен).

Спустя год ВМФ и Наркомсудпром рассмотрели технический проект нового советского эскадренного миноносца, и 27 октября 1939 года Комитет обороны утвердил основные элементы эсминца проекта 30. Тогда же на судостроительных заводах СССР началась постройка 28 эскадренных миноносцев: на заводе № 200 в Николаеве (головной в серии — «Огневой»), на заводах №190 и 189 в Ленинграде (головной — «Отличный»), на заводе №199 в Комсомольске-на-Амуре (головной — «Внушительный»). Так может быть проект 45 бис — это и есть эсминцы проекта 30, но только модернизированный? Ведь на заводе в Комсомольске-на-Амуре были заложены именно три эсминца данного проекта. Через год здесь были заложены еще два эсминца проекта 30. Правда, все они не вполне отвечали требованиям времени. И в первую очередь из-за того, что «тридцатки» имели недостаточную надежность в боевых условиях машинно-котельной установки (с дутьем в котельное отделение). С началом Великой Отечественной войны строительство эсминцев проекта 30, за исключением «Огневого», было приостановлено. Головной эсминец был достроен 22 марта 1945 года, и стал единственным новым эсминцем, который был достроен во время войны. К слову, эти эскадренные миноносцы нельзя было спутать с иными кораблями того же класса. Только «Огневой» имел силуэт, отличный от силуэтов довоенных советских эсминцев: на баке — одна 130-миллиметровая башня, зато на корме их было две — 130- и 76- миллиметровая.

После окончания войны была проведена достройка сразу 10 «тридцаток», но по проекту 30К. У них была повышена прочность корпуса за счет усиления основных связей про-



дольного набора и утолщения в некоторых районах наружной обшивки, установлены РЛС и гидролокатор, для компенсации уменьшения остойчивости в междудонное пространство уложено 100 тонн твердого балласта. Для увеличения дальности плавания и надежности машинно-котельной установки планировалась замена корабельной ГЭУ на ГЭУ эсминцев проекта 45. Но было ли это сделано, пока неизвестно. Однако во время работы над книгой удалось найти упоминание, что в середине 1950-х годов один «эсминец-призрак», «Важный», все же входил в состав советского Тихоокеанского флота. Он состоял в крейсерской дивизии, флагманом которой был легкий крейсер «А. Суворов» и корабли которой базировались на острове Русский. Конечно, это мог быть эсминец иного проекта, но других зацепок за «эсминцы-призраки» у нас нет.

Итак, если бы исполнились все планы строительства Большого океанского флота СССР, мы бы действительно могли сформировать эскадру из боевых кораблей с одинаковой ГЭУ. А может быть, в неких документах она даже уже была названа Антарктической эскадрой Тихоокеанского флота? Бывшие моряки-тихоокеанцы, служившие на «эсминцах-призраках», отзовитесь! И мы продолжим историю антарктических кораблей.

Вторым белым пятном истории Антарктики является возможная подготовка советских китобоев для охоты... за подводными лодками.

Специальный резерв для советского ВМФ

Известно, что сразу же после окончания Второй мировой войны в антарктические моря пришла китобойная флотилия «Слава». Самое необычное, что некоторые российские историки



относят ее, как и «эсминцы-призраки», к... Антарктическому флоту ВМФ СССР. При этом они совсем не далеки от истины.

Во время работы над данной книгой удалось встретиться с ветеранами-китобоями, которые начинали свою профессиональную деятельность именно на судах флотилии «Слава», а кое-кто даже на флотилии «Алеут». Их рассказы были чрезвычайно интересны. Однако для меня, как для офицера-подводника, более интересным оказался «подтекст» этих рассказов. Но судите сами.

Первая советская китобойная флотилия «Алеут» была создана в 1932 году. В ее состав наравне с собственно китобазой, переоборудованной на Ленинградском адмиралтейском заводе из американского сухогруза «Глен Ридж», входили три китобойца норвежской постройки: «Трудфронт», «Энтузиаст» и «Авангард». С октября 1932 года она вела китовый промысел в северо-западной части Тихого океана и никогда не спускалась в антарктические моря. Зато сюда сразу же после формирования пришла китобойная флотилия «Слава».

«Слава» пришла в район шельфовых ледников Нью-Швабенланд в 1946 году. Чем был вызван такой интерес, пока сказать трудно. Во всяком случае, вряд ли здесь ходили несметные стада китов или нашим китобоям захотелось увидеть побережье, куда за сто лет до них приходили суда Беллинсгаузена. Проще предположить, что капитан-директор флотилии А. Соляник привел сюда своего флагмана с некой познавательной целью. При этом данное любопытство могло подогреваться и новостями из американской прессы об антарктических плаваниях адмирала Бэрда, которые нет-нет да и попадали на стол политическому руководству Советского Союза. Меж тем, впервые советское правительство забеспокоилось о государственной принадлежности Антарктики 27 января 1939 года и заявило об этом в дипломатической ноте... норвежскому правительству. Почему она почти совпала с началом «исследовательских» по-



ходов «Швабенланда»? Пока сложно сказать. Но — совпала, хотя в годы Второй мировой войны было не до Антарктики. Новый интерес к антарктическим морям проявился у СССР после разгрома фашистов. Официально — с целью проведения китового промысла.

Из всего множества океанских существ, населяющих Мировой океан, наибольшее впечатление на моряков производят киты, а также их извечные враги — косатки. Особенно — первые. Взгляд моряка всегда притягивает величественное появление из океанской бездны самого большого живого существа в океане во всем своем великолепии. Но этот гигант имеет серьезный недостаток: на экранах гидроакустических станций боевых кораблей всех стран мира, работающих в активном режиме, он подобен субмарине. Кроме того, даже опытный сигнальщик, поздно заметивший появление кита на поверхности, может принять оставленный здесь след исполина за след от перископа. А это для моряка всегда является сигналом опасности. Например, о подобных случаях рассказал в своих мемуарах знаменитый советский подводник Герой Советского Союза контр-адмирал Иван Колышкин. Это — в дни войны, а в мирное время кит — живая мишень, которая не только позволяет отточить мастерство гарпунеров, но еще и является долгожданной добычей, за которой следуют серьезные премии! Да еще охотничий азарт!

Почувяв погоню, кит петляет, бросается из стороны в сторону и развивает бешеную скорость хода. Но китобоец от него не отстает. Как только кит выныривает из воды, чтобы набрать воздуха, гремит выстрел гарпунной пушки. Вместе с гарпуном извивающейся змеей летит трос-линь. При ударе о спину или бок морского зверя взрывается граната. Вслед за первым гарпуном летит второй, третий... Океанский исполин замирает. И вот уже мощная лебедка подтягивает добычу к борту судна. И так изо дня в день.



Девять десятых мировой добычи китов приходилось именно на воды Антарктики. А СССР — участник международной китобойной конвенции еще с 1946 года. С той поры наши китобойные флотилии регулярно вели промысел в антарктических водах. Но ведь когда-то Россия легко обходилась без антарктического китоловства.

Может, не только китовый промысел и острая необходимость проведения метеонаблюдений были нужны Советскому Союзу в Антарктике? Пока можно предложить лишь одну из версий ответа.

В ноябре 1946 года огромный плавучий китобойный завод «Слава», а с ним эскадра небольших юрких и быстроходных пароходиков-китобойцев пересекли Атлантический океан и пришли в антарктические воды, которые 125 лет назад бороздили суда русских морских офицеров Беллинсгаузена и Лазарева. Несколько летних месяцев (с декабря по апрель) продолжалась охота на китов. Убитых животных китобойцы на буксирах подтаскивали к борту «Славы». Даже в бурную погоду китобойцы не прерывали свою охоту: эти маленькие пароходики были отличными океанскими ходоками, а экипажи китобойцев — настойчивыми преследователями обнаруженной добычи. Но при чем тут резерв для ВМФ?

Впервые, правда частично и явно уклончиво, ответил мне на этот вопрос сосед по купе поезда, седой ветеран-китобоец со звездой Героя Социалистического Труда на лацкане пиджака. Естественно, основной темой наших разговоров стало сравнение службы китобойцев и подводников.

Известно, что первоначально на китобойцах китобойной флотилии «Алеут» советских гарпунеров не было. Их приходилось нанимать за большие деньги в Норвегии. Конечно, мириться с таким положением дел было нельзя, и в 1932 году на флотилии получила свое начало школа по обучению элиты



китобойного промысла — советских гарпунеров. Издавна известно, что даже настойчивая гонка за китом может стать совершенно бесполезной, если судовой гарпунер неумел. А то и закончиться настоящей катастрофой, если судно-китобоец совсем невелико. Во все времена капитаны китобойцев всемерно стремились сохранить на судне умелого китобоя. Более того, он был вторым человеком после капитана. Неудивительно, что первыми, кого стали растить на китобойной флотилии «Алеут», были именно профессиональные гарпунеры. Но началась Великая Отечественная война, и труд тихоокеанских китобоев в нашей стране перестал быть востребованным. Конечно, они были защищены от отправки на фронт надежной «броней», и все же большая часть «алеутских» китобоев правдами или неправдами, но ушла в действующую армию. К сожалению, во время военной неразберихи только часть из них попала на боевые корабли Тихоокеанского и Северного флотов, чтобы служить здесь по судовой специальности. Большинство же было направлено в добровольческие дивизии и брошены в жесточайшие бои для закрытия прорыва гитлеровцев в Донских степях. Выжить здесь удалось немногим. Неудивительно, что после окончания войны, когда пришлось поднимать народное хозяйство СССР из руин, встал вопрос о необходимости новой подготовки кадров для китобойного промысла.

Существует мировая практика. Прежде чем сдавать экзамен на гарпунера претендент должен до 10 лет отходить в океане простым моряком. Только затем проводится экзамен на гарпунера: за два-три экзаменационных дня будущий гарпунер обязан без единого промаха убить 10 китов, то есть каждого наповал и с первого выстрела. Если хоть один промах, то экзамен переносится на следующий год. После многомесячной практики гарпунеры так оттачивали свое мастерство, что могли с первого выстрела попасть в метровый буюк, букси-



руемый на ходу до пяти узлов. С точки зрения военных такой буюк можно рассматривать, как головную часть перископа подлодки, идущей на перископной глубине. Предвосхищая мнение скептиков, спешу, во-первых, напомнить о попадании в годы Гражданской войны первым же снарядом артиллеристов советского эсминца «Азард» в рубку английской подлодки L-55. Во-вторых, чтобы заставить субмарину всплыть в надводное положение, артиллеристам противолодочного корабля достаточно положить несколько ныряющих снарядов в пределах пяти метров от корпуса подлодки. Если же подлодка не станет всплывать в надводное положение, то глубины антарктических морей в 3 000 или 4 000 метров могут легко стать безымянной могилой для ее экипажа. Так что совсем не случайно опытный гарпунер с китобойца — это настоящий океанский снайпер, который вполне подготовлен с высокой точностью накрыть из артустановки район случайного появления перископа подводной лодки. Если, конечно, сигнальщики его не проморгают.

Организовав в Антарктике китобойный промысел, Советский Союз столь интенсивно продолжил исследования далекого края, что для наших судов стало нормой неоднократное пересечение Южного полярного круга и свободное достижение Великого ледового барьера. И — это не случайно! Территория Антарктики и прилегающие к ней воды давно представляли большую ценность для большинства стран мира, в том числе и Советского Союза.

Сегодня мало кто помнит об известности, которой когда-то обладала китобойная флотилия «Слава». Разве что те, кто имел к ее экипажам самое непосредственное отношение, да сами экипажи плавбазы и китобойцев. Меж тем китобаза «Слава» в те годы была самым большим промысловым судном в Советском Союзе и флагманом флотилии из 15 китобойцев. Ее внушительный темно-серый корпус и небольшие, но крепкие



корпуса юрких китобойцев хорошо помнят одесские причалы у Приморского бульвара. Да и как не помнить?

В те годы советские суда водоизмещением почти в 30 тысяч тонн и длиной в 150 метров, по водоизмещению значительно больше нацистских броненосцев типа «Адмирал Шеер» и тяжелых крейсеров типа «Адмирал Хиппер», а по длине — соизмеримые с ними, были у нас большой редкостью. К тому же 35 топливных цистерн «Славы» по 500 тонн топлива для себя и китобойцев, опреснительная установка производительностью в 400 тонн в сутки, не считая большого количества цистерн пресной воды и вместительные трюмы для продовольствия, экспедиционного снаряжения, ящиков с порохом, чугунными гранатами и стальными гарпунами, производили неизгладимое впечатление. Эта китобаза под названием «Викинг» была построена по заказу Третьего рейха в предвоенные годы на английском судостроительном заводе, но заказчику так и не была передана. После окончания Второй мировой войны, как «Эмпайр Винчер», дважды (до ноября 1946 года) совершила рейсы в Антарктику. Любопытно было бы узнать, с какой целью и в каком виде она туда ходила? Более того, когда ее успел принять советский экипаж? Пока на эти вопросы не удалось найти ответа.

Первый рейс в антарктические воды «Слава» совершила в ноябре 1946 году. В этом рейсе на ее борту были норвежские инструкторы-гарпунеры под командованием Сигурда Нильсена. Но уже после второго рейса (в 1947 году) от их помощи пришлось отказаться. После этого Нильсен написал в норвежской газете «Санде фиорд блад» от 21 июля 1948 года:

«Возможно, русская китобаза справится сама, но значительно хуже дело обстоит с командами на китобойцах, особенно с гарпунерами. Из года в год, особенно в последние годы, киты становятся редкими, искать их очень трудно. Норвежские



китобои в течение десятков лет учились определять местонахождение китов, и этот опыт является тем обстоятельством, от которого все зависит. Русские за эти годы кое-чему, конечно, научились, но вряд ли они приобрели достаточный опыт».

Конечно, это была правда, но ведь, как говорится, «Не боги горшки обжигают!» Очень скоро и в Советском Союзе появилась своя гарпунерская школа, твердые знания и умения в которой получались во время длительных плаваний. Но, что самое интересное, советские китобои, выходя на промысел в антарктические воды, твердо знали, что «они идут потушить пожар войны, который раздувают империалисты, и нести в Антарктике вахту мира...» Может еще и поэтому норвежские гарпунеры были списаны с наших китобойцев?

Кроме «Славы» в антарктические моря во главе более чем десятка китобойцев семь раз приходила китобойная база «Советская Украина», базировавшаяся на Одессу, и 15 раз во главе 17 китобойцев типа «Мирный» приходила китобойная флотилия «Юрий Долгорукий», базировавшаяся на Калининград. И если название флагмана одесской китобойной флотилии не слишком привлекает внимание обывателя, то хотелось бы понять, что имели в виду «специалисты», назвавшие китобойную базу столь звучным именем. О том, что скрытый подтекст в переименовании бывшего германского лайнера «Гамбург» в китобойную базу «Юрий Долгорукий» мог существовать, сегодня говорит присвоение такого же названия нашему новейшему подводному крейсеру типа «Борей» — главному атомному ракетноносцу межконтинентальных баллистических ракет.

Такой резерв мы готовили для действий не только в Антарктиде, но и в восточном секторе северной части Тихого океана — в заливах Бристоль и Аляска, то есть у побережья США. А также вблизи... Курильских островов. Здесь работали новые среднетоннажные китобазы «Владивосток» и «Дальний



Восток», построенные на судостроительном заводе Николаева только в 1963 году.

Переоборудование в боевые корабли торговых судов с началом боевых действий известно давно. Новинкой является то, что подготовка к этому ведется задолго до начала боев. Другое дело, что в одних странах мира такой подготовке всегда отводилось достаточно времени и средств, а в иных и то и другое приходилось наверстывать уже после падения первых снарядов.

Россия также не избежала этой участи. А вернее, в своем государственном развитии неоднократно повторяла эту ошибку: редкая война заставляла русских правителей и чиновников делать надлежащие выводы, и главное, «помнить войну!» Но пока российские суда были только парусными, причем торговые суда и боевые корабли мало различались между собой, это было терпимо. Но с приходом в судостроение паровой машины и дизелей, а в артиллерию дальнобойных орудий все изменилось. Только самые недалёковидные и ограниченные правители России оставались равнодушными к судьбам своих военных флотов и подготовке им резерва на случай нападения врага. А вот русские императоры Александр II, Александр III и Николай II, а вернее их морские министры и адмиралы, относились к заблаговременной подготовке превращения гражданских судов в военные транспорты или в боевые корабли, вполне внимательно.

Так, в период Русско-турецкой войны 1877—1878 годов для перевозки войск на Черном море был задействован целый Добровольный флот — российское государственное пароходство, создание которого преследовало цели развития коммерческого мореплавания, формирования резерва военного флота России. Таким же резервом стало и Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ).

Суда РОПиТ, «Великий князь Константин» и «Веста» после быстрого переоборудования участвовали не только в дерзких



и результативных атаках русских минных катеров, но еще и в успешной стычке с турецким корветом «Фехти-Буленд».

Накопленный практический опыт позволил в годы Первой мировой войны быстро переоборудовать в сторожевые суда и катера суда, мобилизованные из Добрфлота и РОПиТ. Кроме того, в те же годы стали призывать на военную службу и суда частных владельцев, которые по закону о военно-судовой повинности направлялись на казенные судостроительные заводы Морского министерства для переоборудования в боевые корабли и вспомогательные суда соответствующих классов. Правда, это проходило без предварительно разработанных проектов и заранее заготовленного спецоборудования.

Во время Гражданской войны из-за анархического разрушения всех государственных устоев и структур флоты и красных, и белых пополнялись за счет наскоро вооруженных морских и речных гражданских судов. Они импровизированно применялись в качестве канлодок, сторожевиков, тральщиков, а в исключительных случаях — и вспомогательных крейсеров. Лишь после возрождения отечественного ВМФ (теперь уже под советским флагом) решение задач подготовки к мобилизационному развертыванию военного флота за счет судов торгового, рыболовного, технического и речного флотов, как и в дореволюционной России, было поставлено на серьезную основу.

К началу новой мировой войны органами военных сообщений советских Главного морского штаба (ВОСО ГМШ) и штабов флотов была проведена большая работа по подготовке мобпредназначенных судов гражданских наркоматов. К моменту начала мобилизации мы имели заранее заготовленное оборудование, а также план размещения этих судов по заводам и мастерским.

Одним из важнейших пунктов в схеме оргмобразвертывания в соответствии с мобилизационным планом МП-41 и



«Наставлением по мобилизационной работе» стало создание резерва личного состава для ВМФ. Оно предусматривало формирование резервных военно-морских баз (ВМБ) с тылами, резервных звеньев в каждом отряде торпедных катеров и резервных экипажей в каждой бригаде и отдельном дивизионе подводных лодок. Для надводных кораблей создавался резерв личного состава в экипажах и полуэкипажах военно-морских баз. При этом общая численность резервов равнялась годовой убыли личного состава (боевым потерям). Военно-морские столы при военкоматах вели учет личного состава мобпредназначенных судов по военно-учетной специальности (ВУС): рулевой, радист, сигнальщик, химики, минеры, комендоры палубные, комендоры зенитные, пулеметчики, мотористы корабельные. Специалисты запаса 2-й категории имели 60 или 90 дней подготовки в школах Осоавиахима или в военно-морских учебных пунктах. Основным костяком контингента для формирования экипажей мобилизованных кораблей были военнообязанные и работавшие на водном транспорте. Они состояли на специальном учете, приписывались к тем судам, на которых выходили в море (правда, только имевших мобпредназначение). Однако серьезным недостатком такого резервирования было то, что личный состав, призванный из запаса на флот для переподготовки, не обучали на боевых постах кораблей, куда они в военное время могли быть назначены. И лишь на китобойной флотилии этот недостаток был исключен изначально.

Вторым направлением исполнения МП-41 для гражданских пароходств стало накопление материально-технического имущества по отдельным видам обеспечения, а также поддержание технической готовности собственно мобназначенных судов и судов-заместителей. Правда, сегодня эти весьма сложные и всегда достаточно закрытые вопросы можно показать на примерах, относящихся к периоду начала Великой Отечественной войны.



Перед войной в соответствии с мобпредназначениями суда, призванные по мобилизации, предполагалось делить на следующие классы кораблей ВМФ: сторожевые корабли и катера, канонерские лодки, тральщики и катерные тральщики, тральщики-заградители, минные и сетевые заградители. Схемой оргмобразвертывания ВМФ предусматривалось постепенное наращивание корабельного состава советского военного флота за счет судов гражданских наркоматов, призывавшихся по мобилизации. Для этого в Наркомате ВМФ было подготовлено «Руководство по отбору и оборудованию гражданских судов для использования в составе ВМФ СССР», которое было утверждено 21 февраля 1940 года наркомом Н.Г. Кузнецовым.

По согласованию с гражданскими наркоматами (Наркомморфлот, Наркомречфлот, Наркомрыбфлот, Наркомстрой и др.) в список мобилизованных судов были включены 682 судна. Из них в качестве боевых кораблей (канонерские лодки, сторожевые корабли) призывались 52 единицы, боевых кораблей специального назначения (тральщики, катерные тральщики, минные заградители, сторожевые катера, плавбазы и др.) — 345 единиц, вспомогательных судов и плавучих средств — 285 единиц. Капитаны мобилизованных гражданских судов действовали в соответствии с «Положением об использовании» для военных нужд Союза ССР гражданских судов, портов, пристаней и других сооружений водного транспорта», которое в 1940 году было утверждено Совнаркомом СССР. Это Положение предусматривало все необходимые мероприятия по подготовке судов водного транспорта для нужд военного времени.

Например, в соответствии с приказом наркома ВМФ от 17 января 1941 года «О допризывной тральной подготовке судов Наркомрыбфлота и Наркомречфлота на 1941 год» допризывную тральную подготовку по КБФ должны были



проходить буксиры типа «Ижорец» (№ 20, №22, №69, № 83), по ТОФ — сейнеры «Приморец», «Морж», «Дельфин», «Кашалот», по Амурской флотилии — пароходы «Данилин» и «Мазурук». А новейший сухогруз Черноморского пароходства «Сызрань» должен был стать минным заградителем Черноморского флота. В таком виде он и встретил Великую Отечественную войну.

Переоборудование в тральщики гражданских судов было связано с необходимостью сосредоточить все усилия советской судостроительной промышленности на постройке легких крейсеров, эсминцев и подводных лодок.

В соответствии с МП-41 на судах мобпредназначения для ВМФ заблаговременно или с началом боевых действий (при внезапном нападении врага) должны были проводиться следующие работы: подкрепление палубы и установка артиллерии, пулеметов, дальномеров, ПУС, дымаппаратуры, а также прожекторов, радиоаппаратуры и медимущества. Но как все это оказалось в действительности?

Обеспеченность советского ВМФ артиллерией всех калибров и типов к началу войны была вполне достаточной, и свидетельством этого служит вооружение артиллерией большого количества призванных по мобилизации судов гражданских наркоматов СССР. Торпедами все флоты и флотилии были обеспечены в достаточном количестве, но ощущался дефицит в минах, так как их расход в период Советско-финляндской войны 1939—1940 годов не был своевременно восполнен. Имелся также недостаток и в глубинных бомбах и штурманском имуществе. Судовладельцы — гражданские Наркоматы морского и речного флотов, рыбной и лесной промышленности, которые должны были передать эти суда флоту с исправным штурманским вооружением, — не справились с этой задачей. То же самое произошло и со шкиперским и аварийно-спасательным снабжением призванных по мобилизации су-



дов, а также со снабжением инструментами и запчастями к механизмам по нормам Регистра СССР. Корабельных средств радиосвязи, даже с использованием устаревших искровых радиостанций, не хватало, особенно на судах, призванных по мобилизации. Таким образом, к началу Великой Отечественной войны у нашего государства имелись вооружение и технические средства для установки на гражданские суда, но, как всегда, своевременным их установке и поставкам помешала пресловутая русская надежда на «авось пронесет!» Однако ворвавшееся в мирную жизнь СССР 22 июня 1941 года жестко показало: не пронесло! Более того, во время войны потребовалось расширить круг мобилпредназначений судов. При этом появились электромагнитные тральщики, баржи ПВО и аэростатов заграждения, станции размагничивания кораблей, аварийно-спасательные суда, высадочные плавсредства, сетевые баржи, санитарные транспорты.

Однако вернемся к нашим китобойцам из флотилии «Слава» как специальному резерву советского ВМФ.

В последние военные годы роль противолодочной борьбы возросла настолько, что понадобился специальный приказ наркома ВМФ 31 марта 1944 года об определении классов кораблей и катеров, имеющих основным назначением борьбу с подводными лодками противника. В соответствии с приказом наркома ВМФ корабли и катера, имеющие основным назначением борьбу с подводными лодками противника, классифицировались следующим образом:

1) «Большие охотники за подводными лодками» (БО) — корабли, имеющие основной задачей поиск и уничтожение подводных лодок противника, вооруженные необходимыми для выполнения этой задачи боевыми средствами (устройство ультразвукового подводного наблюдения (УЗПН), большие глубинные бомбы, минометы, бомбометы) и обладающие скоростью хода не менее 18 узлов;



2) «Малые охотники за подводными лодками» (МО) — корабли, имеющие основной задачей поиск и уничтожение подводных лодок противника, вооруженные необходимыми для выполнения этой задачи боевыми средствами (устройство УЗПН, большие ГБ, минометы, бомбометы) и обладающие скоростью хода менее 18 узлов.

По линии НКВМФ на суда, получившие мобпредназначение, заготавливалось артиллерийское, минно-тральное, химическое и другое вооружение, а также санитарное и медицинское имущество. Все оборудование, установленное на судне, сдавалось по ведомости (с распиской на ней) капитану судна, который нес полную ответственность за его исправное состояние. При увольнении или перемещении капитанов судов составлялся акт приема-передачи оборудования, который направлялся в местный военный или мобилизационный орган владельца судна.

Вот прекрасный пример того, как происходило переоборудование таких судов.

В соответствии с МП-41 переоборудование ледокола «Лазарь Каганович», одного из наших новейших судов, должен был проводить судоремонтный завод № 202 во Владивостоке. Но к моменту начала скрытного отмобилизования ледокол находился на работе в Арктике. Чтобы оборудовать его на месте, в соответствии с МП-41 в арктическую бухту Провидения была направлена бригада заводских специалистов. Они успешно справились со всеми крайне сложными задачами.

Так же, но только в заводских условиях Одесского СРЗ либо одной из наших заморских баз, могло быть произведено и дополнительное оборудование китобойной плавбазы «Слава» и ее китобойцев. Правда, как на плавбазе, так и на китобойцах сильного переоборудования делать не пришлось. Особенно — на последних.

По мобплану они относились к «малым охотникам за подводными лодками». За весну—лето 1947 года на судоремонт-



ном заводе на этих «малышах» усилили палубу у основания рубки, что позволило получить своеобразный фундамент для реактивного бомбомета с сектором обстрела 180—0—180, на корме положили специальные скаты для сбрасывания глубинных бомб. Информации о размещении ультразвукового устройства подводного наблюдения, а проще — гидроакустической станции найти не удалось. Но скорее всего хотя бы шумопеленгаторная станция здесь была установлена. На более поздних китобойцах типа «Мирный» была установлена гидроакустическая станция.

Однако в 1960-е годы, когда в Мировой океан вышли атомные подводные лодки, скорость которых была значительно выше скорости «охотников», мирные китобойцы перестали использовать как противолодочные корабли. Их превратили в малые разведывательные корабли (МРЗК).

В послевоенное время было разработано переоборудование в малые противолодочные корабли средних морозильных рыболовных траулеров типа «Маяк» (проект 502) и рефрижераторных сейнеров-траулеров типа «Альпинист» (проект 503). Во время подготовки резервистов некоторые из этих кораблей получали упрощенное противолодочное и артиллерийское вооружение: 25-миллиметровый спаренный зенитный автомат 2МЗМ, два однотрубных торпедных аппарата (406- или 533-миллиметровый), три реактивные бомбометные установки РБУ-1200 и бомбосбрасыватели для глубинных бомб. Наравне с вышеупомянутыми китобойцами типа «Мирный» они использовались как МРЗК. И это было весьма правильной мерой: в случае войны экипажи рыболовных судов мобилизовались вместе со своим судном. И как тут не вспомнить экипажи китобойцев с флотилии «Слава»?

После окончания Второй мировой войны в мировом судостроении стали предъявлять новые тактико-технические требования: уже на стадии проектирования мирных судов



предусмотреть и перспективную военизацию или двойное назначение (в мирное время — для народного хозяйства, в военное — для ВМФ). В частности, на знаменитых отечественных атомных ледоколах оборудовались фундаменты для размещения артиллерийских орудий. Например, на «Ленине» была предусмотрена установка счетверенных 45-миллиметровых зенитных автоматов СМ-20-ЗИФ, а позже была предусмотрена установка девяти счетверенных 57-миллиметровых автоматов, которые планировалось установить в трех батареях по всей длине ледокола. Каждая батарея обслуживалась системой приборов управления стрельбой (ПУС) малокалиберной зенитной артиллерии «Фут-Б-92» и тремя комплектами РЛС «Фут-Б». На атомоходах типа «Арктика» предусматривалась установка двух двуствольных 76-миллиметровых артиллерийских установок АК-726 и четырех шестиствольных 30-миллиметровых зенитных автоматов АК-630. По свидетельству некоторых западных наблюдателей, головной ледокол «Арктика» проходил ходовые испытания с полным вооружением, которое затем было демонтировано.

С начала 1950-х и до конца 1980-х годов были отработаны проекты переоборудования:

- в быстроходные транспорты-доки — ролкеры типа «Стахановец Котов», арктические суда-снабженцы типа «Витус Беринг» (проект 10620) и типа «Иван Папанин» (проект 10621), атомный лихтеровоз типа «Севморпуть» (проект 10081) и лихтеровозы типа «Алексей Косыгин» (проект 17502);

- в быстроходные десантные корабли — ролкеры типа «Иван Скуридин» (проект 1607) и типа «Капитан Смирнов» (проект 1609);

- в минные заградители или ракетовозы — ледокольные транспорты типа «Андиган» (проект 550);

- в морские тральщики — средние рефрижераторные траулеры типа «Баренцево море» (проект 1332);



— в базовые тральщики — малые рефрижераторные траулеры типа «Балтика» (проект 1328) и рыболовные сейнеры типа РС-300;

— в рейдовые тральщики — рыболовные сейнеры проекта 388, малые рыболовные сейнеры типа «Нельма» (проект 1338) и рыболовного сейнера типа РС-150.

В послевоенное время впервые стало известно, по крайней мере по официальным документам, что такая операция прошла в апреле 1966 года на дизель-электроходе «Доброполье» Мурманского морского пароходства. Работы проводились в условиях «рассредоточенного базирования» в бухте Большая Волоковая. Их обеспечивали две бригады рабочих Росляковского судоремонтного завода и шесть артиллеристов с эскадры Северного флота. На судне были установлены одна спаренная 57-миллиметровых артустановка ЗИФ-31Б и четыре 25-миллиметровых спаренных автомата 2МЗМ. Через год, с 18 по 23 мая 1967 года, специальная комиссия Тихоокеанского флота под командованием инженер-полковника Н. Водильева провела испытания образцов артиллерийского оружия, установленных в условиях необорудованного побережья на дизель-электроходе Дальневосточного морского пароходства «Енисей».

Работы на «Енисее» проводились в два этапа. До 20 мая на судне в «скоростном режиме» были установлены три различных барабана-фундамента под 57-миллиметровые системы СМ-24-ЗИФ. Отдельно оборудовались погреба артбоезапаса и проводились дополнительные работы. Все работы проводились также в условиях «рассредоточенного базирования» на рейде бухты Врангеля выездными бригадами Находкинского судоремонтного завода. И представителями СРЗ ВМФ № 50. После 20 мая были проведены стрельбы, при этом материальная часть сработала безотказно.



Капитанов китобойцев и китобойной плавбазы часто набирали из недавних офицеров ВМФ, имеющих практический опыт плаванья на боевых кораблях. Под стать им были и помощники по политической части (помполиты), которые также прошли серьезную школу службы в ВМФ. Да и методы поощрения здесь были сугубо флотскими.

При возвращении из рейса капитаны-китобои должны были сдать зачет по совместному маневрированию и движению в ордере боевых кораблей. Если экипаж сдавал этот зачет с оценкой не ниже «хорошо», то после рейса рыбакам и китобоям полагалась специальная премия, замаскированная под премию за сложность условий работы. Если экипаж получал только удовлетворительную оценку, то на премиальные начинал действовать понижающий коэффициент. Ну а если получал двойку, то понижающий коэффициент действовал и на всю премию за улов. Принимали зачеты командир и штаб соединения одного из флотов ВМФ, к которому в соответствии с мобпланом было прикреплено данное рыболовецкое или китобойное суда. Вот как об этом вспоминает известный писатель-маринист капитан 1-го ранга Владимир Шигин, который, в 1980-е годы проходил службу в соединении противолодочных кораблей ДКБФ и неоднократно выходил на одном из них за балтийские проливы для встречи рыболовецких судов:

В бытность заместителем командира дивизиона малых противолодочных кораблей мне неоднократно приходилось выходить для встречи наших рыбаков в районе балтийских проливов. И пока мы шли вместе, то успевали принять у них все специальные учебные задачи. Надо отдать должное, рыбацкие капитаны очень серьезно относились к совершенно не специфичным для них вводным. На памяти — лишь один или два из них, которые попытались убедить нас в неправоте или не



справились с поставленными задачами. Но остальные даже как-то лихо ходили в ордере при проходе узкости, работали в составе поисковой группы и выполняли иные задачи. Естественно, с большим удовольствием мы ставили им хорошие и отличные оценки.

Вот пока и весь рассказ о специальных резервах для советского ВМФ.

А теперь пришло время рассказать о настоящем призраке, который вот уже 66 лет не дает покоя военным историкам.

Подводный призрак у аргентинских берегов

На вершине невысокого холма в шотландском местечке Гринок стоит монумент в виде Лотарингского креста. Это памятник экипажу французской подводной лодки «Сюркуф» и ее командиру Луи Блезону, пропавшим в феврале 1942 года.

После Второй мировой войны, этот уникальный подводный корабль был внесен в почётный именной список «Свободной Франции», но тайна его гибели до сих пор остаётся не раскрытой. Более того, ее версия получила совершенно необычайное продолжение.

Существует мнение, что гибель французского «Сюркуфа» была совсем не случайной.

В начале 1930-х годов это был крупнейший подводный крейсер в мире, да еще и совершенно новый тип подводной лодки — подводный рейдер-авианосец. Он был задуман и построен как корабль, способный сочетать огневую мощь надводного крейсера специальной постройки со скрытностью подводной лодки. Главным предназначением французского



рейдера-авианосца было ведение боевых действий на коммуникациях Италии и Германии.

Предполагалось, что, отыскав врага с помощью имевшегося на борту гидросамолета-разведчика МВ-411 (размещенного в бронированном ангаре), «Сюркуф» сблизится с будущей жертвой на дистанцию удара, всплывет в позиционное положение и уничтожит его бортовой артиллерией либо нанесет удар из-под воды торпедами. По замыслу создателей, «Сюркуф» должен был соответствовать имени легендарного французского корсара и своим неожиданным появлением из-под воды вызывать откровенный ужас у противника.

«Сюркуф» вступил в состав французских военно-морских сил в 1932 году. Согласно французской кораблестроительной программе 1926 года, планировалось построить сразу три подводных великана, но на просторы Атлантики вышел только один головной.

Подводный рейдер имел запас топлива, который обеспечивал дальность плавания корабля до 12 тысяч морских миль. При этом он был вооружен двумя 203-миллиметровыми орудиями, размещенными в башенной установке, 10 торпедными аппаратами с 22 торпедами.

По калибру своих артиллерийских орудий он мог сравниться с главным калибром артиллерии тяжелых немецких крейсеров типа «Адмирал Хиппер» и всех тяжелых итальянских крейсеров. Более того, он превосходил все легкие крейсера потенциальных противников Франции.

Однако при этом уникальный крейсер имел такие технические недостатки, которые позже, быть может, и предопределили его исчезновение. Например, артиллерийская башня, несмотря на все усилия конструкторов, так и осталась не герметичной. Каждый болт, каждую гайку для корабля приходилось вытаскивать особо. А это уже вызывало необходимость иметь в зоне досягаемости по меньшей мере плавучую мастерскую.



В составе французского флота «Сюркуф» находился до лета 1940 года. 18 июня, когда немецкие танки 5-й дивизии вермахта подошли к центру французской судостроительной промышленности — городу Бресту, подводный рейдер находился здесь в текущем ремонте. Экстренно свернув ремонтные работы, экипаж под командованием капитан-лейтенанта Поля Ортали вывел корабль в море на одном работающем двигателе, и уже вечером «Сюркуф» прибыл в английскую базу Девонпорт. Но моряки «Сюркуфа» тогда еще не знали, что на французском флоте в эти дни уже начался страшный раскол. Примерно половина кораблей ВМС Франции перешла на сторону Великобритании и Свободной Франции, руководимой генералом Шарлем де Голем. Другая половина осталась верна морскому министру правительства оккупированной Франции — адмиралу Жану Л.К. Дарлану. Подобный раскол произошел и в экипаже «Сюркуфа», где каждый офицер или матрос сделал для себя выбор, с кем остаться.

В течение последующих двух недель отношения между английскими и французскими моряками были еще вполне дружелюбны. Но 3 июля 1940 года на борт «Сюркуфа» прибыли вооруженные английские моряки во главе с офицером Королевского флота — командиром подводной лодки «Темз» Д.У. Спрейгом.

После официального оформления прикомандирования «Сюркуфа» к Королевским ВМС, несколько французских офицеров неожиданно напали на англичан, входивших в группу Спрейга. На месте был убит матрос Уэбб, тяжело ранены Спрейг и старший лейтенант Гриффитс с подлодки «Темз». Позже оба офицера скончались. В стычке был убит и один французский офицер. Французских подводников сразу же обезоружили и поместили в лагерь для военнопленных в Ливерпуле.

Из полутора сотен членов экипажа подводного рейдера только 14 моряков согласились продолжить службу под ко-



мандованием старшего помощника командира капитана 2-го ранга Жоржа Луи Блэзона (позже он стал их командиром). Новый экипаж был набран из французских военных моряков, перешедших на сторону «Свободной Франции», а так же из моряков французских торговых судов. На ограждении рубки был нанесен бортовой номер Королевских ВМС — 17 Р, а в состав экипажа дополнительно были включены три английских моряка-связиста во главе с офицером.

В течение восьми месяцев новый экипаж осваивал корабль, отрабатывал учебно-боевые задачи на коротких выходах в море. И все же день «прикомандирования к Королевским ВМС» не прошел бесследно для французов, тем более что он совпал с 3 июля 1940 года — тем днем, когда англичане провели операцию «Катапульта».

Хорошо известно, что французский военный флот к концу 1930-х годов стал четвертым флотом в мире по численности корабельного состава. Его ударную силу составляли современные линейные крейсеры «Дюнкерк» и «Страсбург» (способные успешно противостоять германским линкорам типа «Шарнгорст» и «Гнейзенау») и пять линейных кораблей типа «Прованс» (с 340-миллиметровыми орудиями). В различных стадиях достройки находилось четыре современных линкора («Жан Барт», «Ришелье», «Клемансо» и «Гасконь»), а также два авианосца — «Жоффр» и «Пенлеве».

22 июня 1940 года, после оккупации Франции германскими войсками, было подписано германо-французское соглашение, по которому французский флот должен был добровольно разоружиться, но под контролем Германии или Италии. Германия автоматически получила право использовать французские корабли по своему усмотрению. Это решение было смертельно опасно для Британских островов.

Уже само создание мощного франко-германского флота на Средиземном море, тесно взаимодействующего с военным



флотом Италии, принуждало английское командование эвакуировать все войска и флотские соединения из Средиземноморья.

В этом случае Великобритания сразу же теряла контроль над всеми выходами из Средиземного моря: Гибралтарским проливом, Суэцким каналом и районом Босфор-Дарданеллы, что лишало ее самого короткого пути для прохода на Ближний и Средний Восток, в Индию, Австралию и Индокитай. Она теряла здесь свою власть. Для английских же торговых судов оставался только маршрут вокруг африканского континента и мыса Доброй Надежды. То есть через районы, где вели активную охоту германские надводные рейдеры, в своих действиях уверенно опиравшиеся на секретные базы на удаленных океанских островах. Более того, экспорт нефти из Румынии и продуктов сельского хозяйства из Малой Азии прекращался. Торговля с Индией и Средним Востоком могла осуществляться только за счет значительного удлинения путей доставки (почти на 7 000 морских миль), что, в свою очередь, влекло огромное увеличение стоимости перевозок. Британскому руководству пришлось принимать срочные и решительные контрмеры.

Из всех французских кораблей основную угрозу для Британских островов представляла Средиземноморская эскадра адмирала Жансуля, находившаяся в алжирской военно-морской базе Мерс-эль-Кебир. Для ее нейтрализации на Средиземном море было сформировано специальное корабельное соединение Королевского флота Великобритании. «Новорожденная» эскадра была сформирована из кораблей, переброшенных со всех океанских театров военных действий, и названа «Соединение «Н» (иногда ее называют авианосной ударной группировкой «Эйч»). Командование соединением было поручено вице-адмиралу Джеймсу Sommerвиллу.

Утром 1 июля 1940 года вице-адмирал Sommerвилл получил приказание Адмиралтейства:



— Быть готовым к «Катапульте». Срок готовности — 3 июля 1940 года.

К назначенному времени англичане скрытно подошли из Гибралтара к алжирским берегам. В 05.54 3 июля 1940 года корабли Соммервилла открыли огонь по французской эскадре. В течение 15 минут были уничтожены старые линкоры «Бретань» и «Прованс», тяжело повреждены линейный крейсер «Дюнкерк» и эскадренный миноносец «Могадор».

Вырваться из блокированной гавани удалось только линейному крейсеру «Страсбург» под командованием капитана 1-го ранга Луи Коллине вместе с лидерами эсминцев «Вольта», «Тигр» и «Террибль». За четверть часа французский флот потерял погибшими более 1 000 офицеров и матросов. Так было практически во всех военных базах, где соседствовали английские и французские корабли и вспомогательные суда. И практически везде, где происходили такие вооруженные стычки, а затем и передача кораблей в руки англичан, обильно лилась кровь. Эти стычки вызвали откровенную ярость французов, всего-то пару месяцев назад сражавшихся плечом к плечу с англичанами против германского флота.

Скорее всего последние события негативно повлияли и на настроение подводников «Сюркуфа», а возможно, и на его дальнейшую судьбу. Косвенным подтверждением тому стал перенос постоянного места базирования французского подводного рейдера в канадскую провинцию Новой Шотландии — Галифакс.

После перехода в Галифакс французский экипаж начал обстоятельную подготовку к ведению боевых действий. Тем более что для экипажа, собранного с бору по сосенке такая подготовка действительно давно была нужна.

И 1 апреля 1941 года «Сюркуф» вышел в море для охранения скоростного конвоя НХ-118, направлявшегося в Англию. 10 апреля внезапно подводному рейдеру было приказано зайти



в Девонпорт. До настоящего времени неизвестно, что послужило тому причиной.

Простояв в Девонпорте почти месяц, 14 мая «Сюркуф» вновь вышел в море на полную автономность с задачей уничтожать корабли снабжения кригсмарине. После выполнения поставленной задачи ему надлежало вернуться, но уже на Бермудские острова. Не правда ли, более чем странное боевое использование и откровенное перебрасывание мощного подводного рейдера из одного полушария в другое? При этом обстановка с организацией охранения трансатлантических союзных конвоев была достаточно сложной. Кораблей для охранения конвоев катастрофически не хватало. В основном для охранения союзных транспортов выделялось порядка десяти эсминцев и чаще всего небольших противолодочных кораблей. Отдельные конвои шли в охранении одного вспомогательного крейсера.

В этих условиях даже начальник морских операций тогда еще не воевавших Соединенных Штатов Америки адмирал Херольд Р. Старк вынужден был «ломать голову», как реально помочь союзникам в свете только что подписанного соглашения «АВС-1» (соглашение между штабами Великобритании и США по выработке наиболее эффективных мер для поражения Германии). 7 апреля 1941 года США вынуждены были пойти на рискованный шаг из-за неопределенности отношений с Японией. Они срочно направили с Тихого океана в состав Атлантического флота три линкора, авианосец, четыре легких крейсера и две эскадры эсминцев. Это было весьма своевременным решением, так как именно в то время к выходу в Атлантику готовились два мощных немецких рейдера: новейший линкор «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». Британское Адмиралтейство было вынуждено направить значительные подкрепления в район Средиземноморья, где Великобритания терпела одно поражение за другим.



17 апреля 1941 года была разгромлена Югославия. И германские войска, не задерживаясь, через Коринфский перешеек пошли на Пелопонесский полуостров. А в безжизненных песках Ливийской пустыни английские войска с трудом сдерживали рвущиеся к Тобруку войска генерала Эрвина Роммеля, которого сам Уинстон Черчилль на заседании Палаты общин назвал великим полководцем.

Обычно выходы тяжелых немецких рейдеров и подводных «волчьих стай» в Северную и Центральную Атлантику, обеспечивали специальные суда снабжения, танкеры и метеорологические суда, базировавшиеся за пределами зоны английской блокады. Например, в «Базис Норд» (губа Большая Западная Лица на Кольском полуострове). Ведь, в отличие от подопечных рейдеров и «серых волков», они не могли рассчитывать на успешный прорыв в Атлантику через Северный проход, даже под прикрытием тумана или штормовой погоды. А без их жизненно важной работы ни один даже самый мощный рейдер дольше месяца не мог находиться в плавании.

Вероятно, именно против этих вспомогательных кораблей кригсмарине, замаскированных под обычные транспорты и рыболовецкие суда, и должен был действовать «Сюркуф». Через четыре месяца, в августе 1941 года, после этого патрулирования «Сюркуф» прибыл в порт Портсмут (штат Нью-Гемпшир). А 21 ноября, во время отработки учебно-боевой задачи, он столкнулся с американской подлодкой и получил повреждение носовых балластных цистерн, устранить которое можно было только в доке. Однако английское Адмиралтейство не стало планировать для него доковый ремонт, и подлодка продолжала выходить в море с поврежденными забортными цистернами.

В декабре 1941 года произошел новый инцидент между недавними союзниками. Он обострил и без того непростые взаимоотношения «Свободной Франции» с Великобританией и США.



Этот инцидент произошел на небольшом французском острове Сен-Пьер у южной оконечности Ньюфаундленда. До декабря 1941 года здесь действовал крупный центр трансатлантической радиосвязи, находящийся под контролем правительства Виши, постоянно передававший кригсмарине информацию о проходящих конвоях союзников.

По согласованию с правительством США на остров высадились канадские военнослужащие и, отстранив администрацию и обслуживающий персонал, взяли радиоцентр под свою охрану. Однако не успели союзники устроиться на острове, как 24 декабря 1941 года по приказу генерала де Голля в гавань Сен-Пьер пришли «Сюркуф» и три французских корвета: «Мимоза», «Акони» и «Алисс». Французские моряки крайне нелюбезно предложили канадским морякам покинуть остров и после их ухода подняли над ним и над соседним Микелоном флаг «Свободной Франции».

Внешне казалось, что в отношениях союзников ничего не изменилось, но участие «Сюркуфа» в «инциденте на Сен-Пьере» еще более изолировало французский экипаж от американских и английских моряков. После инцидента французская подлодка была срочно возвращена в Галифакс. Здесь в январе 1942 года на одном из океанских выходов «Сюркуф» попал в жесточайший шторм. Ударами волн смяло ограждение рубки, были повреждены торпедные аппараты, входные люки и палубный настил, а орудийную башню заклинило. Подлодка потеряла возможность погружаться и немедленно вернулась в Галифакс. Дальше началось совсем необычное, а вернее — совершенно необъяснимое.

Неожиданно французскому подводному рейдеру был спланирован переход через Панамский канал на остров Таити (французская колония на Тихом океане).

И хотя после разгрома Тихоокеанского флота США в Пёрл-Харборе союзники действительно остро нуждались в



пополнении корабельного состава, однако подводная лодка, не способная погружаться и потому потерявшая свое главное преимущество перед остальными кораблями — скрытность, была сомнительным усилением любому флоту.

И все же 1 февраля 1942 года «Сюркуф» вышел из Гали-факса и направился к Бермудским островам. Сюда он прибыл с некоторым опозданием, из-за возникшей в походе неисправности главной двигательной установки. На устранение неисправности понадобилось бы несколько месяцев. Однако уже 9 февраля Луи Блезон получил приказание продолжить движение по маршруту. 12 февраля «Сюркуф», совершенно неспособный к погружению, покинул Бермудские острова и... исчез. 19 февраля английское Адмиралтейство от советника Британского консульства в порту Колон (порт у Западного входа в Панамский канал) получило совершенно секретную информацию. Советник сообщил о неприбытии в Колон «Сюркуфа» в расчетное время, причем словосочетание «не прибыл» было повторено дважды.

Возможно, необычным в данной истории является еще и то, что именно в Колоне были созданы передовые посты германской разведывательной сети, которую возглавлял в недавнем прошлом бывший начальник опорного пункта в Коста-Рике, Венесуэле и Колумбии Ганс Веземан. А помогали ему в том доктор Зинсер (в недавнем прошлом резидент в Гондурасе) и... Анита Редер-Ристель.

Веземан обосновался в столице Британского Гондураса — Белизе, в котором немецкая колония чувствовала себя вольготно среди потомков древнего народа майя и незначительной колонии представителей туманного Альбиона. Его разведчикам была поставлена специальная задача — контролировать прохождение Панамским каналом судов и кораблей противника. Одновременно люди Веземана периодически обеспечивали топливом приходявшие в Карибское море нацистские суб-



марины, а также при какой-либо необходимости и суда их снабжения, и суда-блокадопрорыватели. Для этого при помощи радиосвязи обговаривался район встречи и затем сюда направлялись небольшие и внешне неприметные парусные шхуны с запасом дизельного топлива. Но к середине 1943 года разведывательная сеть Веземана в Британском Гондурасе была разгромлена, а он, успешно ушедший от преследования агентов английской Секретной службы и ФБР США, вновь укрылся: сначала в Буэнос-Айресе, а затем в колонии, расположенной на берегу залива Ла-Плата.

Кроме всего прочего, в вышеупомянутой телеграмме, указывалось, что военный транспорт США «Томсон Лайкс», вышедший из порта Кристобаль в составе конвоя в северном направлении, 19 февраля вернулся с серьезно поврежденной носовой частью.

Транспорт получил повреждения в точке с координатами 10 градусов 40 минут северной широты и 79 градусов 30 минут восточной долготы, столкнувшись с неопознанным судном низкой осадки и большого водоизмещения. Сразу же после столкновения неопознанное судно затонуло.

18 февраля 1942 года ночью «Томсон Лайкс» шел с затемненными ходовыми огнями, на мостике находилось три человека: капитан и два вахтенных офицера. В 22.30 они наблюдали едва видимую вспышку света в океане в непосредственной близости от транспорта. После поворота «Лайкса» влево вспышка света вновь появилась.

Попытка разойтись со встречным судном и обойти неожиданно возникшую цель с кормы, поворотом вправо и привела к трагическому столкновению.

В небо поднялся столб пламени от горящего топлива, потом с правого борта «Томсона Лайкса» проплыло что-то огромное и чёрное — и раздался сильнейший взрыв.



Американский транспорт включил прожектора, но отыскать моряков или обломки потопленного судна на поверхности не удалось. По воде расплывалось широкое маслянистое пятно.

Предположительно этим неопознанным судном мог быть большой сторожевой катер береговой охраны США. Однако поиски спасшегося личного состава и спасательных средств, продолжавшиеся до восьми часов утра 19 февраля, результатов не дали.

15 марта 1942 года в Новом Орлеане состоялась заседание официальной комиссии по расследованию инцидента с транспортом «Томсон Лайкс». Был сделан вывод о столкновении военного транспорта с неопознанным судном, сразу же затонувшим после столкновения вместе со всем экипажем. То, что это был «Сюркуф», однозначно не утверждалось. Согласно материалам работы комиссии было установлено, что французская подводная лодка в момент столкновения могла находиться более чем в 50 милях от «Томсона Лайкса».

Однако материалы расследования не дали подробного ответа и на вопросы «Где и почему погиб “Сюркуф”?» и «Почему памятник экипажу стоит в Гриноке?»

До настоящего времени местом гибели подводного рейдера считался район острова Гаити в Карибском море или Мексиканский залив. На этом закончились реальные факты. Ну а теперь заглянем за «завесу» в область сверхъестественного.

В 1980-е годы в печати появилась информация о том, что в феврале 1942 года командиру американского крейсера «Саванна» была поставлена задача: совместно с одним из английских крейсеров отыскать «Сюркуф» и уничтожить его за нападение на конвой союзников. Но когда союзная корабельная ударная группа прибыла в район предполагаемого местонахождения французского подводного рейдера, оказалось, что он уже затонул.



Произошло это предположительно 3 марта 1942 года у порта Сен-Пьер (остров Мартиника). Однако документов, подтверждающих истинность этих слов, пока не найдено.

Другая версия появилась в 1995 году, когда в октябрьском номере журнала «Вокруг света» была опубликована статья Р. де Лакруа «Канувшие в бездну».

Эта статья большей частью была посвящена необычной встрече 1 февраля 1960 года в заливе Гольфо-Нуэве (район полуострова Вальдес) аргентинского сторожевика (по данным вышеупомянутого «Справочника по иностранным флотам», учебной канонерской лодки) «Муратуре» с большой неизвестной подводной лодкой.

Гидроакустики сторожевика долгое время наблюдали цель на экране своей станции, затем было принято решение заставить подводную лодку всплыть в надводное положение с помощью глубинных бомб. Откуда на учебной канлодке глубинные бомбы?

Неожиданно после серии взрывов учебных бомб произошло несколько сильных взрывов, «...вспенивших поверхность залива во многих местах. Потом наступила тишина... но гидролокатор аргентинского сторожевика продолжал перехватывать таинственные сигналы...» После длительного преследования таинственная подводная лодка вновь укрылась в заливе Гольфо-Нуэве.

3 февраля 1960 года неизвестная подлодка была снова обнаружена и подверглась бомбардировке, на этот раз уже аргентинскими самолетами. Возможно, при этом она была повреждена, так как на поверхности моря расплылось большое масляное пятно.

Однако, несмотря на предположительно серьезные повреждения, уже на следующий день «лодка-призрак» на полном ходу оторвалась от преследовавших ее аргентинских сторожевиков. Сначала она уходила в надводном положении, а затем погру-



зилась под воду, и исчезла. Корабельным наблюдателям при этом, удалось хорошо разглядеть на сигарообразном корпусе субмарины то ли большую орудийную башню, то ли ракетную установку. Длина корпуса подводного призрака была более 100 метров.

До 25 февраля аргентинские и американские ВМС (в том числе и авианосец «Индепенденс») вели активный поиск подводной «лодки-призрака», но так и не нашли ее. В тот же день поиски были прекращены.

На официальный запрос аргентинского правительства к США и Советскому Союзу о наличии здесь американских или советских подлодок (в том числе и с ракетными установками), руководства стран ответили отрицательно.

То же повторилось у берегов Пуэрто-Рико в 1962 году. Но здесь неизвестные субмарины с сильно заостренными концевыми частями корпуса легко уходили от преследования американских противолодочных кораблей на скоростях в 150 узлов, немислимых для советских и американских подлодок.

Итак, подводная «лодка-призрак» из залива Гольфо-Нуэво — так и осталась неразгаданной морской тайной. Однако характерный силуэт корпуса подводной лодки-призрака позволяет предположить, что, быть может, «Сюркуф» вовсе не погиб в феврале 1942 года в Карибском море, а по какой-то причине нашел себе убежище на побережье Аргентины. Ведь не секрет, что от моряков захваченного в апреле — мае 1941 года германского судна снабжения Луи Блезон вполне мог получить подробные данные о точках встречи судов с нацистскими рейдерами. А также о наличии (в том числе и на побережье Аргентины и Бразилии) секретных баз и опорных пунктов, созданных для них, где французская подлодка могла спокойно отлежаться и подремонтироваться. Косвенно на существование таких пунктов указывают как отход к побережью Аргентины германского рейдера «Адмирал граф фон Шпее» (после боя с



английскими крейсерами), так и появление у аргентинского берега фашистских подлодок U-530 и U-977. К тому же порт Мар-дель-Плата, где в июле и августе 1945 года объявились немецкие субмарины, от залива Гольфо-Нуэво (место встречи «Муратуре» с необычной подлодкой) находится всего в двух сутках хода дизельной подводной лодки.

Прошло более шести десятков лет с того дня, как в феврале 1942 года исчезла самая крупная подводная лодка французских военно-морских сил «Сюркуф». Но тайна ее исчезновения до сих пор не раскрыта. Так что же скрывает за собой Лотарингский крест в шотландском местечке Гринок? Быть может, и здесь мы найдем связующие нити для ледяных загадок Третьего рейха, да и не только его? К тому же уже в наши дни исследования методами биолокации показали, что некие загадочные подводные объекты базируются на подводные базы в Охотском и Беринговом морях. Здесь, по окончании похода, некие субмарины приходили ко входу в подводную пещеру и, пройдя шлюзовые отсеки, попадали в частично заводненное подскальное сооружение с причалами, созданное неизвестной цивилизацией. То же наблюдалось в Бенгальском проливе и в море Уэдделла. Возможно, и впрямь существует некая подводная цивилизация. В легендах и мифах многих прибрежных народов говорится о существовании людей, способных существовать и в водной среде. Более того, древние шумеры считали, что полулюди-полурыбы очень давно вышли из вод Персидского залива и передали людям на земных материках свои знания. В том числе и живущим в Антарктике.

Еще в середине 1980-х годов в США была создана компания под броским названием «Шаркхантерс», которая задалась целью искать нацистские подлодки, затонувшие в годы Второй мировой войны. Ее руководитель Гарри Купер в интервью журналу «Остралэйшн пост» заявил, что предполагает нахождение на дне морей и океанов более 1 000 фашистских субмарин, в



том числе тех, которые никогда не числились в составе кригсмарине, а выходили в море по неким секретным планам Гитлера и перевозили в страны Латинской Америки золотовалютные запасы Третьего рейха. На июнь 1983 года он знал несколько конкретных мест баз снабжения и заправочных станций, которыми подводники Деница пользовались при переходах к Огненной Земле и в Антарктику. На лето 1984 года он спланировал провести разведывательную экспедицию в Карибское море и... к островам Зеленого Мыса. Но состоялась она или нет, установить не удалось. Информация о деятельности «Шаркхантерс» исчезла со страниц мировой печати. А ведь кампания только собралась начать работу на маршруте Рио-де-ла-Плата!

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ДАЛЕКО НЕ КОНЕЦ НЕИЗВЕСТНОЙ ВОЙНЫ ЗА АНТАРКТИДУ...

8 января 1956 года американский полярный ветеран адмирал Ричард Бэрд выполнил последний свой полет над Южным полюсом. Вслед за тем американские летчики полковник Колп и лейтенант Джордж совершили два полета из Мак-Мёрдо в центральный район Антарктики и... словно поставили «точку» в каком-то исследовании.

18 января 1956 года все четыре тяжелых самолета ВВС США вернулись на свою базу в Новой Зеландии. После этого Бэрд послал из пролива Мак-Мёрдо в адрес советской антарктической экспедиции телеграмму следующего содержания: «Добро пожаловать на Землю Уилкса. Надеюсь, что вы подыскали хорошее место для вашей МГТ. Мы недавно пролетали над местами планируемых вами внутриконтинентальных баз. Поверхность там спокойная, но высота ледникового плато колеблется от 11 000 до 13 000 футов. Мы хотели бы обмениваться информацией о погоде. Сайпл (американскому исследователю Полю Сайплу было предложено возглавить очередную зимовку американцев) присоединяется ко мне в пожелании успехов в наших международных усилиях в науке».



В эти же дни в районе пролива Мак-Мёрдо американцы начали сооружение сухопутного аэродрома, который в дальнейшем будет назван «Сухой Долиной», а также обследовать район мыса Адэр с целью поиска нового места для создания американо-новозеландской станции. На Адэре они неожиданно наткнулись на остатки домиков Борхгревинка и Скотта, которые, правда, уже годились только на дрова. Позднее эта группа обследовала мыс Халлет и провела здесь детальную топографическую съемку. На «Литл-Америке V» в тот сезон осталось зимовать 73 человека, в основном военный персонал и небольшая научная группа.

В начале февраля 1956 года Ричард Бэрд покинул Антарктику на борту судна «Арнеб». А ледокол «Глетчер», обойдя вокруг Антарктики, 28 марта 1956 года направился к берегам США. На этом операция «Дипфриз-1» закончилась. Но это — по официальным документам. А фактически?

В последующие годы США проведут в Антарктиде операции «Дипфриз-II», «Дипфриз-III», «Дипфриз-IV», «Дипфриз-60», «Дипфриз-61», «Дипфриз-62» и другие. Продолжат «вмерзание» в антарктические пустыни и другие страны мира. Приведенный список погибших зимовщиков — явное тому подтверждение. Так что продолжение разгадок антарктических тайн — впереди! И уж совсем не случайно известный российский уфолог с 30-летним стажем, офицер-подводник, а сегодня академик РАЕН Владимир Ажажа в своей книге «Подводные НЛО» прямо указывает на загадки гибели, или бесследного исчезновения: 17 германских спелеологов 20 декабря 1938 года; пяти французских подводников из команды «Калипсо» Жак-Ива Кусто и 16 французских аквалангистов в январе 1974 года; группы советских исследователей в 1979 году.

Более того, в феврале 2007 года в центральном печатном органе Министерства обороны Российской Федерации была опубликована информация о том, что «стало известно, что из



спецхрана Чилийского национального военно-исторического архива в Сантьяго похищены документы из собрания знаменитого мыслителя и дипломата Мигеля Серрано. Таинственно исчезла закрытая по желанию Серрано до 2014 года часть документов, в которых содержались материалы о якобы построенных нацистской Германией в конце войны подземных городах в Антарктиде. Чилийская печать утверждает, что к пропаже архива может быть причастно окружение умершего экс-диктатора Аугусто Пиночета, поддерживавшего с Серрано дружеские связи. Бывший чилийский дипломат еще в 1950—1960-е годы в ряде своих книг выдвинул тезис о том, что Гитлер не погиб, а нашел прибежище в громадном подземном городе где-то в районе Новой Швабии — части Земли Королевы Мод.

Серрано же утверждал, что в лабораториях нацистской Германии были созданы летательные аппараты нового поколения. В своих последних письмах Пиночету Серрано сообщал, что у него есть доказательства того, что секретная база нацистской Германии не только сохранилась после войны, но и значительно выросла. Но отныне эти свидетельства надежно укрыты в чьих-то спецархивах. Следовательно, кому-то еще есть что скрывать в Антарктике! В том числе и для ведения тайной войны у Антарктиды...

Мы перевернули последнюю страницу книги, но она не может стать ее окончанием. На это прямо указывает вновь открывшийся в новом столетии интерес к Антарктиде различных госструктур как в России, так и за ее пределами. Каждый побывавший в Антарктиде и прочитавший эту книгу сможет либо подтвердить, либо опровергнуть приведенные факты тайной войны у антарктических берегов. И будет прав, особенно, если сделает это аргументировано! Но это уже материал для новой книги.

Используемая литература:

Ажажа В. Подводные НЛО. М.: Вече, 2008.

Алейнер А.З. Основные этапы географического исследования Антарктики \ \ Антарктика. М.: Географгиз, 1958.

Амундсен Р. Южный полюс. Соб. соч. Т.2. Л., 1937.

Амундсен Р. Плавание «Фрама» в Антарктике 1910—1912 \ \ Соб. соч. Т.2. Л., 1937.

Амундсен Р. Моя жизнь. Соб. соч. Т.5. Л., 1937.

Бандейра М. Проникновение США в Бразилию. М.: Прогресс», 1982.

Бардин В. Земля Королевы Мод. М.: Молодая гвардия, 1974.

Бейкер Дж. История географических открытий и исследований. М.; изд-во Иностранной литературы, 1950.

Беллинсгаузен Ф.Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов, совершенные на шлюпах «Востоке» и «Мирном». М.: Гос. Изд-во географической литературы, 1949.

Белов М.И. Отчетная карта Первой русской антарктической экспедиции // Информационный бюллетень Советской антарктической экспедиции, 1962. №31.

Блэйр К. Подводная война Гитлера. Жертвы. 1942—1945 годы. Ч. 2. М.: АСТ, 2001.

Больных А. Морские битвы Первой мировой войны на океанских проторах. М.: АСТ, 2001.

Боргхевник К. У Южного полюса. М.: Географгиз, 1958.



Буйницкий В.Х. Антарктика. М.: Гос. Изд-во географической литературы, 1953.

Бурханов В.Х. Научные работы советских географов в Антарктиде // Извещения АН СССР, 1956. №1.

Бэрд Р. Над Южным полюсом. Изд-во Главсевморпути, 1935.

Бэрд Р. Снова в Антарктике. Изд-во Главсевморпути, 1937.

Вернер Г.А. Стальные гробы. М.: Центрполиграф, Москва, 2001.

Вокруг света. Плавание корвета «Аскольд». СПб, 1872.

Воронин В.И. Первый поход советской флотилии «Слава» за китами в Антарктику // Извещения ВГО, 1948. №3.

Гранстрем Э. Столетие открытий в биографиях замечательных мореплавателей и завоевателей XV—XVI века. СПб., 1893.

Григорьев А.А., Лебедев Д.М. Приоритет русских в открытии в Антарктике, М.: Правда, 1950.

Гусев А.М. В снегах Антарктиды. М.: Мысль, 1973.

Евгеньев Н. Подвижной тыл английских ВМС в южной Атлантике // Морской Сборник, 1983. № 4.

Еремеев Л.М., Шергин А.П. Подводные лодки иностранных флотов во Второй Мировой войне. М.: Издательство МО, 1962.

Зенкович Б.А. Киты и китобойный промысел. М.: Пищепромиздат, 1945.

Зенкович Б.А. Вокруг света за китами. М.: Географгиз, 1954.

Зотиков И. Антарктика — мирный полигон науки // Полярный круг 1989. М.: Мысль, 1989.

Зубов Н.Н., Черненко М.Б. Русские люди в Арктике и Антарктике. М.: Военное изд-во Военного министерства Союза ССР, 1951.

Известия. 1986 16 окт.

Йолтуховский В.М. Траулеры «ловят» мины // Судостроение», 2005. №1.



Йонг Л. Де. Пятая колонна в Западной Европе. Вече. М.: 2004.

Иностранные военные флоты // Справочник. М.: Военное издательство, 1947.

Исаков И.С., Еремеев Л.М. Транспортная деятельность подводных лодок. М.: Военное изд-во МО Союза ССР, 1959.

История военно-морского искусства. М.: Военное изд-во МО СССР, 1970.

История отечественного судостроения. Т. IV. СПб.: Судостроение, 1996.

Кассе Э., Бежо Ж. Загадки мест силы и орден девяти неизвестных. СПб.: Вектор, 2008.

Кент Р. Плавание к югу от Магелланова пролива. М.: Мысль 1977.

Кольцов И. Что скрывают океаны? // Красная звезда. 2008, 22—28 окт.

Костев Г.Г. Военно-Морской Флот Советского Союза и России 1945—2000. М.: 2004.

Кук Дж. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. М.: Государственное изд-во географической литературы, 1948.

Кук Дж. Плавание на «Индевере» в 1786—1771 гг. М.: Гос. Изд-во географической литературы, 1960.

Кукридж Е.Х. Тайны английской секретной службы. М.: Военное изд-во МО Союза ССР, 1959.

Курсом чести и славы: ВМФ СССР / России в войнах и конфликтах второй половины XX века. М.: Кучково поле, 2006.

Лебедев В.Л. Антарктика. М.: Гос. Изд-во географической литературы, 1957.

Лосев К.С. Страна вечной зимы. Л.: Гидрометеиздат, 1986.

Лясковский В. На краю света. Одесское обл. изд-во, 1954.

Магидович И.П. Очерки по истории географических открытий. М.: Просвещение, 1967.



Маклеллан А. Подземный мир Агхарти: Тайна энергии
врий. М.: София, 2007.

Морисон С.Э. Американский ВМС во Второй мировой
войне. М.: АСТ, СПб.: Terra Fantastica, 2003.

Морской сборник. 1940 г. № 10; 1941 № 6—7; 1946 № 4—5;
1982 № 11; 1962 № 12; 1983 № 3; 1983 № 4; 1984 № 4;
1984 № 1; 1985 № 1

Моусон Д. В стране пурги. Л.: изд-во Главсевморпути, 1935.

Новая Швабия, База 211, до востребования... // Красная
звезда, 2007. 7—13 февр.

Олчи-оглу Н. Военное кораблестроение за границей. М.:
Главная редакция судостроительной литературы, 1935.

Обер де ла Рю Э. Два года на островах отчаяния. М.: Гос.
Изд-во географической литературы, Москва, 1957.

Офан П., Мордаль Ж. Французский флот во Второй мировой
войне. Екатеринбург, 1999.

Папоров Ю. Академик нелегальных наук. СПб.: Изд. дом
«Нева», 2004.

Первое дополнение к материалам по Военно-морским силам
Германии. СПб. Изд. Морского Генерального штаба, 1914.

Письмо НГУНиО МО вице-адмирала Ю. Жеглова С. Со-
ловьеву от 18.01.93. № 709/1/62.

Правда. 1949, 11 февр.

Путешествие около света, которое в 1740, 41, 42, 43, 44 го-
дах совершил адмирал лорд Ансон... СПб., 1789.

Редер Э. Гросс-адмирал // Воспоминания командующего
ВМФ Третьего рейха. 1935—1943. М.: Центрполиграф, 2004.

Рябчук В. Освоение полярных районов Соединенными
Штатами Америки и Канадой в военных целях // Морской
сборник, 1947. №11.

Смирнов К.Д. Из истории разработки мобпроектов для
судов морского флота // Судостроение, 2005, №2.



Советские исследования в Антарктике. // Сб. М.: Знание, 1957.

Советская военная энциклопедия. Т. 1. М.: Воениздат, 1990.

Соляник А.Н. «Слава» в Антарктике. М.: Профиздат, 1954.

Справочник по корабельному составу иностранных флотов 1959. М.: Военное изд-во МО Союза ССР, 1959.

Трешников А.Ф. История открытия и исследования Антарктиды. М.: Гос. Изд-во географической литературы, 1963.

Трешников А.Ф. Закованный в лед. М.: Мысль, 1973.

Фостер И. Путешествие в южной половине Земного шара и вокруг одного. Ч. 5. СПб., 1800.

Хват Л. Загадочный материк. М.: Географгиз, 1956.

Цветков И.Ф. Организационно-мобилизационные органы и организационные структуры ВМФ России (1695—1945). СПб., 2000.

Чуприн К. Военный флот лишился «мобилизационного жирка» // Независимое военное обозрение», 2008, № 21.

Шеленберг В. В паутине СД, М.: Радиола-Плюс, 1999.

Deutsche Antarktische Expedition 1938—1939. Lpz, 1942.

Janes Fighting Ships. London, 1931.

Janes Fighting Ships. London, 1936.

Janes Fighting Ships. London, 1937.

Janes Fighting Ships. London, 1940.

Janes Fighting Ships. London, 1941.

Экспедиция на «Метеоре» // Морской сборник», 1926, №12.

Содержание

У ледяного порога	3
-------------------------	---

Часть первая К БЕРЕГАМ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Первые тайны Антарктики	7
Имперские страницы антарктической истории.....	33
В преддверии военного лихолетья	43

Часть вторая ГЕРМАНИЯ НАЧАЛА ВОЙНУ ЗА АНТАРКТИКУ

Нацистские самолеты над оазисами	56
«Новая Швабия» живет.....	62
Рейдеры нацистов были частыми гостями у островов Кергелен, Буве и Пасхи	72
«Рио-де-ла-Плата»: реальный путь в Антарктиду.....	92
И «красные волки» из 12-й флотилии ходили здесь.....	106
И уж тем более — в районы, где редко бывают льды	111
Еще одна малоизвестная тема для военных историков.....	122

Часть третья СТАРЫЙ СВЕТ — НОВЫЙ СВЕТ. КТО КОГО?

Как создавались антарктические станции.....	129
Аргентина — Англия — США. Кто кого?.....	143
Пока еще мирный, но — уже захват ледяных территорий.....	154



Та война была короткой (англо-аргентинский конфликт).....	163
Неведомый маршрут советских океанографов.....	180
Как мы готовились воевать в Южной Атлантике.....	184

Часть четвертая «БЕЛЫЕ ПЯТНА» АНТАРКТИДЫ

«Без вести пропавшие» кадеты — создатели антарктических баз.....	196
Секретная подводная эскадра нацистов.....	200
Белый авианосец. Существовал ли он?.....	206
Что скрывает «Вальгалла»?.....	217
Царство Агхарти и его таинственные жители.....	228
Что остановило адмирала Бэрда?.....	242
Жертвы необъявленной войны за Антарктиду.....	258
Советские «эсминцы-призраки».....	264
Специальный резерв для советского ВМФ.....	275
Подводный призрак у аргентинских берегов.....	294
 Заключение.....	 310
Далеко не конец неизвестной войны за Антарктиду.....	310
 Используемая литература:.....	 313

ООО «Издательский дом «Вече»
Почтовый адрес:
129337, г. Москва, ул. Красной Сосны, 24, а/я 63.
Фактический адрес:
127549, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, 48а.
Тел.: (499) 940-48-71, (499) 940-48-72, 940-48-73.

Научно-популярное издание

Морская летопись

Ковалёв Сергей Алексеевич

ЗАГАДКИ ШЕСТОГО КОНТИНЕНТА

Выпускающий редактор *Н.М. Смирнов*
Корректор *Б.С. Тумян*
Верстка *Н.В. Власкин*
Художественное оформление *Д.В. Грушин*

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.60.953.Д.000452.01.09 от 27.01.2009 г.

Е-mail: veche@veche.ru
<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 24.04.2009. Формат 84×108^{1/32}.
Гарнитура «Лазурский». Печать офсетная. Бумага газетная.
Печ. л. 10. Тираж 3000 экз. Заказ № 189.

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.



Морская летопись

Южный полюс таит много загадок. На одной из древних карт он изображен как огромный материк, лишенный льда. Кто знает, возможно, тысячелетия назад он был цветущей обитаемой землей! Весь двадцатый век человечество безуспешно пытается овладеть тайнами Антарктиды. Не только мирные научные экспедиции отправлялись к ее берегам. Известно, что руководство фашистской Германии посылало свои корабли к Антарктиде, рассчитывая создать там удобные базы для подводных лодок и первые поселения для будущего освоения и колонизации континента. Но, пожалуй, самая странная экспедиция была организована в 1947 году, когда правительство США снарядило к Шестому континенту под командованием знаменитого адмирала Ричарда Бэрда целую военную флотилию, оснащенную самым современным оружием, боевыми самолетами и вертолетами.

Об этих и других загадках Шестого континента рассказывает книга С. Ковалева.

ISBN 978-5-9533-4017-5

