

С. А. Ковалев
А. Ф. Федоров
В. С. Злобин



АРКТИЧЕСКИЕ ТАЙНЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА



ЛАБИРИНТЫ ИСТИНЫ

**С. А. Ковалев
А. Ф. Федоров
В. С. Злобин**

АРКТИЧЕСКИЕ ТАЙНЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

**Санкт-Петербург
Издательство «Вектор»
2008**

УДК 94
ББК 63.3(0)
К56

Защиту интеллектуальной собственности и прав
ООО «Издательство „Вектор“» осуществляет
юридическая компания «Усков и Партнеры».



Ковалев, С. А., Федоров, А. Ф., Злобин, В. С.

К56 Арктические тайны Третьего рейха [Текст]. — СПб. :
Вектор, 2008. — 216 с. — (Лабиринты истины).

ISBN 978-5-9684-0801-3

Перед вами книга об арктических тайнах, оставшихся нам после Второй мировой войны от Третьего рейха. Трудно представить, но в военные годы на акваториях Севморпути, берегах сибирских рек и арктических архипелагов нацисты чувствовали себя почти хозяевами. Наши изыскания показывают, что в советской Арктике существовало множество тайных германских баз и опорных пунктов Кригсмарине и Люфтваффе.

Эта книга основана на воспоминаниях непосредственных участников описываемых событий. Вы прочитаете о крахе Третьего рейха, бегстве Гитлера, его «двойниках» и доказательстве существования антарктов; о загадках полета дирижабля «Граф Цеппелин» и операции «Страна чудес»; как проходила война на трассах советской Арктики и о гибели североморской подводной лодки «Декабрист»; о тайнах подкальной базы «серых волков» на Земле Александры и топливной базы Кригсмарине в устье Лены.

**УДК 94
ББК 63.3(0)**

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

© Ковалев С. А., 2008
© Федоров А. Ф., 2008
© Злобин В. С., 2008
ISBN 978-5-9684-0801-3 © ООО «Издательство „Вектор“», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

К читателям.....	7
Вместо предисловия.....	11
Крах Третьего рейха и бегство А. Гитлера.....	12
Антаркты. Кто они?.....	27
Поиски Германией свободного выхода в Ледовитый океан	33
Сто тридцать четыре часа полета дирижабля «Граф Цеппелин».....	42
Плавание рейдера «Комет» по Севморпути	58
Тайны секретной базы Кригсмарине на Мурмане	79
Война на трассах советской Арктики	97
Если завтра война.....	97
Провал операции «Страна чудес»	102
«Серые волки» в Карском море.....	111
Последние походы подводников Вихмана и Франца	125

Исчезнувшая «Катюша»	133
Откуда у Кригсмарине арктические карты и мечты Третьего рейха о ракетных ударах по Америке	137
Самолеты Люфтваффе в Арктике	147
Загадка архангельской тундры	150
Что потерял «флюгбоут» у Мезени?	161
Особые тайны Арктики	168
Подскальная база для подводных лодок Кригсмарине в районах советской Арктики	168
Что и зачем нацисты строили в устье реки Лены?	188
Нацистский «мост»: Таймыр—Лиинахамари, или Что укрыто в штольнях Девкиной заводи?	197
 Послесловие	 213
Приложение	215

К ЧИТАТЕЛЯМ

Перед вами книга об арктических тайнах, доставшихся нам от Третьего рейха после Второй мировой войны. Во время ее подготовки (начиная еще с 70-х годов прошлого столетия) мы собрали сотни письменных и устных воспоминаний советских и германских ветеранов — участников этих событий. Благо в те дни многие из них еще были живы и пусть порой неохотно, но все же могли рассказать о своих неожиданных находках на дальних просторах советской Арктики.

Однако, собственно, решение о публикации подготовленного материала было принято после прочтения недавно вышедшей в санкт-петербургском издательстве «Вектор» книги Ганса-Ульриха фон Кранца «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде». Естественно, у нас возник вопрос: «Почему сегодня в России публикуют материалы о секретах Третьего рейха в далекой Антарктиде, а россиянам совершенно неизвестно о подобных тайнах у собственных берегов?»

Правда, мы не имели в своем распоряжении секретных документов, рассказывавших о тайных событиях периода Второй мировой войны и хранившихся в недрах семейного сейфа в доме фон Кранца. Вместо этого мы собрали воедино все факты необычных находок в Арктике и уже с их помощью попытались (с максимально возможной объективностью) заполнить существующий пробел.

При подготовке данной книги мы не стали оглядываться на суждения официальных историков советской поры и некоторых нынешних российских историков, которые и в наши дни продолжают считать большинство арктических загадок

Третьего рейха «100-процентной липой». И как бы фантастически это ни звучало для некоторых исследователей Арктики, но реально то, что эти тайны существуют. Более того, для обеспечения надежной безопасности новой России они должны быть обязательно раскрыты!

Одновременно мы вполне ответственно заявляем, что наша подборка по меньшей мере неординарных событий периода Второй мировой войны еще не является окончательной. Но проделанная работа уже подготовила солидную основу для развернутого освещения далеко не во всем научного полета дирижабля «Граф Цеппелин», существования на Мурмане секретной немецкой базы «Норд», гибели североморской подводной лодки «Декабрист» и других малоизвестных в СССР исторических фактов. Более того, мы считаем, что наша публикация, возможно, позволит вплотную подойти к разгадке тайн подскальной базы «серых волков»¹ на острове Земля Александры, топливной базы Кригсмарине в устье реки Лены и немецкого «подводного моста», соединявшего наш Таймыр с германской военной базой в Лиинахамари.

Чтобы исключить отдельные факты возможного «непонимания», мы подчеркиваем, что основными информационными источниками при подготовке данной книги стали известные (но чаще малознакомые) отечественные и зарубежные публикации, а также личные воспоминания непосредственных участников описываемых событий.

К сожалению, большинство очевидцев загадочных находок в советской Арктике категорически отказывались, чтобы мы называли их имена или

¹ Так во время Второй мировой войны называли немецкие подводные лодки, которые разбойничали в советских водах.

должности. И основным аргументом для этого отказа было одно: «Мы давали подписку о неразглашении». К величайшему сожалению, большинство из них с этим убеждением уже навсегда ушли от нас. И как тут не согласиться, что и в нынешней России, казалось бы совершенно ином государстве, чем Советский Союз, хорошо отработанная советская «система» секретности продолжает работать без сбоев.

Но мы весьма благодарны тем мужественным людям, которые отважились рассказать нам о *нечто* увиденном ими во время работы в Арктике, в научных арктических экспедициях, полетах и походах. Одновременно мы надеемся, что выход в свет этой книги позволит разыскать новых свидетелей давних событий как на территории новой России, так, возможно, и за ее пределами. А быть может, и узнать, хотя бы даже от родственников, новые имена героев, погибших в советской Арктике (особенно при невыясненных обстоятельствах), что чрезвычайно важно для изучения невыдуманной российской истории юными россиянами.

И еще! Во время работы у нас появилась твердая уверенность, что и в наши дни еще можно отыскать на дальних арктических островах тайные германские базы с нетронутыми складами и сخронами. Но для этого понадобится проведение комплексных экспедиций с участием военных историков, моряков и пограничников. Такие походы, конечно, потребуют достаточно крупных финансовых вложений и некоторого времени на подготовку. Но хотелось бы подчеркнуть, что проводить такие экспедиции надо уже в ближайшие годы.

Ведь под воздействием заметного потепления на земле Арктика, и без того не слишком делившаяся

с людьми своими тайнами, достаточно быстро и неумолимо стирает следы арктических тайн Третьего рейха.

Для современной России найти необходимые средства для проведения арктических исследований реально. К тому же есть надежда, что данная публикация может привлечь к арктическим загадкам внимание широкого круга как отечественных, так и иностранных историков, исследователей и инвесторов. А это уже серьезное подспорье! А по-сему — начнем наше повествование. Но начнем мы все-таки с некоторого дополнения материалов Г.-У. фон Кранца.



ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Сначала мы повторим, что одним из побудительных мотивов для нашей публикации о загадках Третьего рейха в Арктике стала книга Г.-У. фон Кранца. Вот почему мы считаем целесообразным напомнить читателям о некоторых эпизодах из жизни отдельных личностей мирового масштаба той эпохи и фактических виновников тех событий, которые произошли в годы последней войны как в Антарктике, так и в Арктике; попутно мы также коснемся некоторых сведений о загадочных жителях Антарктиды — антарктах.

То, что последние действительно существуют и способны на то, о чем жители нашей планеты пока еще только мечтают, в 40–80-х годах прошлого века убедились сначала американские военные моряки адмирала Ричарда Бэрда, подводники знаменитого французского исследователя Ж.-И. Кусто, а затем советские ученые и военные специалисты.

К сожалению, эти контакты в Антарктиде с чем-то еще не познанным человеком не обошлись без человеческих жертв. Возможно, поэтому все полученные результаты были сразу же переведены в разряд закрытой информации и мировой общественности что-либо узнать об антарктах не удалось. Чтобы в какой-то мере заполнить этот пробел,

мы сочли возможным в дополнение к материалам господина фон Кранца включить в данную книгу весьма любопытную информацию, которой располагает один из авторов этой книги.

КРАХ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА И БЕГСТВО А. ГИТЛЕРА

Во время работы над книгой перед нами как ее авторами постоянно находились три чрезвычайно интересных сочинения: книга Ганса-Ульриха фон Кранца «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде», книга Антона Иоахимсталера «Смерть Адольфа Гитлера. Легенды и документы» и книга Льва Безыменского «Разгаданные загадки Третьего рейха (1940–1945)». Ну и естественно, наша рукопись.

Первая рассказывает историю освоения нацистами Антарктиды, создания здесь ими военных баз и о некоторых контактах наших современников с инопланетной цивилизацией. Кроме того, в книге фон Кранца содержатся любопытные откровения руководителей Третьего рейха и указывается на экстрасенсорные способности Адольфа Гитлера.

Во второй книге наравне со многими подробностями из жизни Гитлера и его окружения примечательно показана роль руководителей Германии и Советского Союза, стоявших не только во главе сражающихся между собой армий, но еще и двух противоборствующих идеологий.

А третья книга — это серьезный конгломерат исследования многих нацистских документов (ранее скрытых в спецхранах) и личных наблюдений

автора, непосредственного участника советской следственной комиссии, которая работала с главными нацистскими преступниками в Международном военном трибунале в городе Нюрнберг. Именно эта книга дала практическое подтверждение большинству военно-политических сюжетов из двух первых книг.

Так как в нашем распоряжении оказались некоторые факты, непосредственно связанные с освоением нацистами ледяных пустынь, судьбой А. Гитлера и других руководителей рейха, вероятно все же избежавших нюрнбергского приговора, то мы посчитали возможным внести свою лепту в некоторое расширение рамок, безусловно, весьма достойной книги Ганса-Ульриха фон Кранца.

Но прежде перенесемся в июль 1944 года, когда в теплушке эшелона, который неторопливо двигался к Одессе, находился один из авторов данной книги (В. С. Злобин).

На разъезде возле Лисичанска наш эшелон остановился, так как немцы разбомбили железнодорожные пути.

Во время длительной стоянки мы стали рассматривать несколько сожженных немецких бронированных гигантов — танков «тигр», стоящих на давнем поле боя вперемешку с нашими Т-34. Впечатление от величины и мощи «тигров» было, мягко говоря, потрясающим, но мое внимание привлекло совсем иное.

Орудия некоторых «тигров» были заметно изогнуты, а их массивные башни оплавлены так, что даже потекла сталь. Правда, мне тогда было 17 лет, и потому никакого удивления я не испытал, но увиденное запомнилось, и я вспомнил об этом позже, когда случайно оказался рядом с двумя ветеранами-танкистами, участниками

боев на Курской дуге, которые разговаривали о той страшной битве:

— ...Ты не веришь в помощь свыше, так вот послушай.

Удар немецкой танковой армады стал для нас неожиданным, когда мы стояли во фронтовом резерве юго-западнее Прохоровки. Как только 12 июля мы устремились вперед, наблюдатели обнаружили, что навстречу движется мощная немецкая бронированная армада. Против каждой «тридцатьчетверки» нашего батальона приходилось до пяти «тигров», «пантер» и Т-IV.

Силы были неравными, но приказ есть приказ, а потому идем в атаку. Загорелось несколько «тридцатьчетверок», но упорно сближаемся. Наконец вспыхнул один немец, за ним — другой... Вертимся как можем, стреляем почти в упор, но возникающие бреши заполнялись все новыми и новыми немецкими танками.

И хочешь — верь, хочешь — не верь, но произошло ЧУДО.

Во время атаки влетели мы прямо в гущу фашистских танков. Вдруг ни с того ни с сего справа и слева от нас разом вспыхнули сразу два «тигра». Голубой огонь над их башнями был так силен, что и в нашей машине припекло. Смотрим, а таких «костров» на поле полным-полно. Позже насчитали не меньше двух десятков немецких танков с оплавленными башнями и согнутыми стволами.

А ты говоришь, нет чудес! Чудо уже в том, что я все еще жив!

Это был первый случай, когда один из нас столкнулся с нечто, что не попадало в рамки понятия о здравом смысле. А спустя несколько лет появилось еще одно нечто.

Стоял теплый сентябрь 1949 года. На Балтийском море проводился подъем немецкого

океанского лайнера «Ганза» водоизмещением более 30 тысяч тонн. В Советском Союзе такие суда тогда еще не строились.

История гибели этого лайнера такова. В январе 1945 года он должен был идти в конвое вместе с лайнером «Вильгельм Густлов», который был потоплен недалеко от банки Штольпе советской подводной лодкой С-13, но задержался с отходом и уцелел.

Затем 5 мая 1945 года в составе отряда кораблей он сходил к полуострову Хель и доставил в Копенгаген 12 тысяч солдат и офицеров восточно-прусской группировки. Этим же вечером «Ганза» была направлена к Варнемюнде (сегодня это порт Росток) за новой группой эвакуируемых войск. При возвращении на ее борту был значительный перегруз — 15151 пассажиров при норме не более 5500 пассажиров.

Практически сразу же после выхода из порта на борту «Ганза» началась необъяснимая паника, более того, неизвестно по чьему приказу, но были открыты кингстоны левого борта, и лайнер начал тонуть. Пассажиры и команда были сняты с тонущего лайнера и вернулись в Варнемюнде, куда в то время уже входили советские танки.

Тонула «Ганза» мучительно долго (почти сутки), постепенно заваливаясь на левый борт. А затем еще три года лежала на глубине 17 метров, возвышаясь правым бортом над волнами Балтики.

Во время судоподъема советские спасатели поставили бывший германский лайнер на ровный киль и 20 сентября 1948 года отбуксировали его на мелководье внешнего рейда Варнемюнде. Верхние палубы и большинство внутренних помещений стали доступными для обследования, и в одной из

боев на Курской дуге, которые разговаривали о той страшной битве:

— ...Ты не веришь в помощь свыше, так вот послушай.

Удар немецкой танковой армады стал для нас неожиданным, когда мы стояли во фронтовом резерве юго-западнее Прохоровки. Как только 12 июля мы устремились вперед, наблюдатели обнаружили, что навстречу движется мощная немецкая бронированная армада. Против каждой «тридцатьчетверки» нашего батальона приходилось до пяти «тигров», «пантер» и Т-IV.

Силы были неравными, но приказ есть приказ, а потому идем в атаку. Загорелось несколько «тридцатьчетверок», но упорно сближаемся. Наконец вспыхнул один немец, за ним — другой... Вертимся как можем, стреляем почти в упор, но возникающие бреши заполнялись все новыми и новыми немецкими танками.

И хочешь — верь, хочешь — не верь, но произошло ЧУДО.

Во время атаки влетели мы прямо в гущу фашистских танков. Вдруг ни с того ни с сего справа и слева от нас разом вспыхнули сразу два «тигра». Голубой огонь над их башнями был так силен, что и в нашей машине припекло. Смотрим, а таких «костров» на поле полным-полно. Позже насчитали не меньше двух десятков немецких танков с оплавленными башнями и согнутыми стволами.

А ты говоришь, нет чудес! Чудо уже в том, что я все еще жив!

Это был первый случай, когда один из нас столкнулся с нечто, что не попадало в рамки понятия о здравом смысле. А спустя несколько лет появилось еще одно нечто.

Стоял теплый сентябрь 1949 года. На Балтийском море проводился подъем немецкого

океанского лайнера «Ганза» водоизмещением более 30 тысяч тонн. В Советском Союзе такие суда тогда еще не строились.

История гибели этого лайнера такова. В январе 1945 года он должен был идти в конвое вместе с лайнером «Вильгельм Густлов», который был потоплен недалеко от банки Штольпе советской подводной лодкой С-13, но задержался с отходом и уцелел.

Затем 5 мая 1945 года в составе отряда кораблей он сходил к полуострову Хель и доставил в Копенгаген 12 тысяч солдат и офицеров восточно-прусской группировки. Этим же вечером «Ганза» была направлена к Варнемюнде (сегодня это порт Росток) за новой группой эвакуируемых войск. При возвращении на ее борту был значительный перегруз — 15151 пассажиров при норме не более 5500 пассажиров.

Практически сразу же после выхода из порта на борту «Ганза» началась необъяснимая паника, более того, неизвестно по чьему приказу, но были открыты кингстоны левого борта, и лайнер начал тонуть. Пассажиры и команда были сняты с тонущего лайнера и вернулись в Варнемюнде, куда в то время уже входили советские танки.

Тонула «Ганза» мучительно долго (почти сутки), постепенно заваливаясь на левый борт. А затем еще три года лежала на глубине 17 метров, возвышаясь правым бортом над волнами Балтики.

Во время судоподъема советские спасатели поставили бывший германский лайнер на ровный киль и 20 сентября 1948 года отбуксировали его на мелководье внешнего рейда Варнемюнде. Верхние палубы и большинство внутренних помещений стали доступными для обследования, и в одной из

служебных кают были обнаружены два мощных сейфа. Естественно, тут же доложили в Москву, откуда поступил приказ: «Сейфы не вскрывать. Ждите представителя». После прибытия молчаливых людей в кожаных плащах замки сейфов, а также замки их внутренних ячеек были вырезаны автогеном.

В первом, самом мощном сейфе нашли десяток монет — рейхспфеннигов да складной перочинный нож. А вот во втором — множество размокших писем!

Но разочарованный представитель МГБ не захотел их даже посмотреть, тем более что они в большинстве своем достаточно пострадали от морской воды и написаны были на немецком языке. Махнув рукой, он позволил просмотреть нам этот «хлам».

В течение целого месяца моей вахты на «Ганзе» я знакомился с найденными бумагами. А «хлам» был весьма интересным, так как в ячейке нашлись письма, которые имеют прямое отношение к нашему сегодняшнему рассказу.

Итак, жили-были братья, родившиеся еще в старой доброй Германии. Но дальнейшая жизнь раскидала их: один обосновался в Нью-Йорке, другой — в Гамбурге. Но имели они «небольшое общее дело» — всего четыре лайнера типа «Ганза». Однако война есть война, и их имущество «слегка» пострадало. Так, второй — «Гамбург» — с грузом кожи и готовых кожаных изделий затонул близ Штральзунда. Третий в 1943 году потопили союзники по антигитлеровской коалиции в Северном море. А четвертый лайнер в те дни находился в Нью-Йорке.

Отметим прекрасный обычай, существующий на Западе: некоторые семьи для изучения иностранного языка на время обмениваются детьми.

Дядя, проживавший в Гамбурге, принял дочь своего брата, а свою отправил в Нью-Йорк. Именно письмо этой американской девушки (по духу уже ставшей более похожей на немку) и попало мне в руки. Оно было датировано еще 1929 годом и явно «задержалось» где-то в Германии. Поздравляя своего отца с праздниками, она писала также:

Папа, стоит ужасная погода — то снег, то дождь. В магазинах пусто. Митинги происходят на каждой площади, рабочие бунтуют, слышны выстрелы. Хаос... Но есть надежда, что через 3 года к власти придет «сильный человек», и, надеюсь, он восстановит порядок.

Далее в письме давалась оценка преподавания в Гамбургском университете. Отзыв весьма неблагоприятный:

Светлых умов крайне мало, и все они занимаются или химией, или техникой....

В этом письме оказалась весьма интересная фраза, предсказывающая приход А. Гитлера к власти в 1933 году. Таким образом, выходит, что о его приходе во власть было известно ранее, во всяком случае, еще в 1929 году.

Второе письмо очень меня заинтересовало, так как в нем часто фигурировали слова Spirit (дух) и Soul (душа) в сочетании с упоминанием имен двух мировых лидеров И. Сталина и А. Гитлера. Далее в письме некий немецкий маг подробно излагал детали своих исследований, проведенных в отношении этих лидеров и фактически предопределивших победу И. Сталина в немецко-русской

войне. Этот предсказатель писал, видимо, коллеге по ремеслу, что:

...Когда Зло побеждает, судьбы Мира решают Темные Силы. В начале немецко-русской войны состоялось Совещание Темных Иерархов, решавших кому присудить Победу.

Взвешивали духовные качества Гитлера и Сталина на предмет беспощадности и жестокости. Оказалось, что оба лидера обладают этими качествами в равной мере, но у Гитлера, с точки зрения Темных Сил, имелся существенный недостаток — он любил детей. Победу решили присудить его противнику.

Светлые Силы устраивало подобное решение, и их помощь И. Сталину в ходе войны оказалась решающей¹.

Гитлер после побед в первые месяцы Второй мировой войны уверовал в свой военный гений, совершенно забыв о коварстве Темных Сил. Результатом этой ошибки стала война на два фронта, то есть с СССР, в которой, начиная со Сталинграда, Германия терпела поражение за поражением.

Сталин же, напротив, получал во время сеансов связи корректную информацию, в каком направлении наносить удар. Эти подсказки были реализованы в ударах Красной Армии, которые и определили судьбу Германии.

Сталин оправдал надежды темных сил. После окончания войны около двух миллионов советских людей попали в лагеря ГУЛАГа, многие из них навсегда остались в «местах не столь отдаленных». А смерть, как известно, прана для темных сил.

¹ Иногда совпадение конечных целей Темных и Светлых сил совершенно не означает, что это их альянс, ибо борьба между ними извечна! (Здесь и далее прим. авт.)

И. Сталин, как и А. Гитлер, получал информацию по неким космическим каналам. Однако И. Сталин считал эти «озарения» собственными решениями. Только этим можно объяснить всю послевоенную неприязнь генералиссимуса Советского Союза Иосифа Сталина к маршалу Георгию Жукову, который якобы в годы войны всемерно пытался «отнять» у Верховного главнокомандующего военную славу.

По свидетельству очевидцев, сеансы связи с Космосом у Иосифа Сталина, как и у французского астролога Мишеля Нострадамуса, напоминали «падучую болезнь» и сопровождались «видением» цветных картин будущего. Примерно через сутки после завершения такого сеанса Сталин, полный жизненных сил (подпитка энергией), начинал реализовывать «видение» в конкретные планы боевых операций.

А что получил из Космоса Гитлер?

Вероятно, ничего хорошего, если он едва ли не с 1942 года стал искать возможности создания «оружия возмездия». Поэтому рассказ генерала Фердинанда Йодля (младшего брата начальника штаба оперативного руководства Верховного командования вермахта. — Авт.) о том, что однажды он услышал от старшего брата «величайшую тайну рейха» — будто бы еще в конце 1942 года Гитлер понял, что Германия проиграла войну и, мол, пора подумать о создании Четвертого рейха, — сегодня выглядит вполне правдоподобно. Можно считать, что последним днем пребывания А. Гитлера на территории гибнущего рейха стал день его 56-летия.

Несмотря на катастрофическое положение рейха, этот день в канцелярии Гитлера проходил по давно отработанному ритуалу. Как это было принято в рейхе, около полуночи с 19 на

20 апреля личный штаб Гитлера приходил к нему с поздравлениями. На этот раз Гитлер заранее предупредил, что не будет принимать поздравлений. А с теми, кто все же пришел, он провел короткое совещание. Во время этого совещания Гитлер внезапно выпрямился, бросил цветные карандаши, его лицо налилось кровью, глаза были широко раскрыты. Отступив на один шаг от стола, он закричал срывающимся голосом:

— Ни на что не похоже! В этих условиях я больше не в состоянии командовать! Война проиграна! Но если вы, господа, думаете, что я покину Берлин, то вы глубоко ошибаетесь! Я лучше пушу себе пулю в лоб!

И тут же быстро удалился в свои апартаменты. Утром 20 апреля, около 9 часов, через дверь он приказал разбудить себя в два часа дня — мол, не спал всю ночь.

Официальный прием национал-социалистической верхушки по случаю дня рождения фюрера начался около 3 часов дня, и его нельзя было назвать праздничным. Собравшиеся руководители Третьего рейха хорошо понимали, что это их последняя встреча с фюрером.

— Никто не знал, что сказать, — вспоминал имперский министр вооружений и боеприпасов Альберт Шеер. — Гитлер принимал поздравления холодно и почти неприязненно. Мы нервно ждали его решения об оставлении Берлина.

Как указано в книге Л. Безыменского, часть приема Гитлер провел вне бункера. Он вышел одетый в серую шинель, с поднятым воротником, предупредил, что не может громко говорить, и ограничился всего несколькими стереотипными фразами. И, волоча ноги, как старик, вернулся в бомбоубежище.

Правда, в документальной кинохронике этот эпизод запечатлен иначе — как награждение мальчишек из общества «Гитлерюгенд» орденами Железный крест за уничтожение фаустпатронами советских танков.

Затем, уже находясь в своем кабинете бункера рейхсканцелярии, А. Гитлер заслушал предложения по удержанию советских танков, прорывавшихся к Берлину. И выйдя из кабинета, он лично занялся вопросами срочного переезда в Южную Германию.

Участники этой встречи недоуменно разошлись по своим кабинетам. Гитлер, если это был действительно он, остался один...

Предположение о том, а был ли это Адольф Гитлер, не случайно, так как постановка спектакля «Смерть Адольфа Гитлера и Евы Браун», задуманного руководителем Национал-социалистической рабочей партии Германии (НСДАП) Мартином Борманом, уже началась. И ведущие «артисты», то есть первые двойники А. Гитлера и Е. Браун, не только находились где-то в бункере фюрера, но и уже получили за свои роли соответственно 1 миллион и 500 тысяч рейхсмарок и обещание — по окончании «спектакля» свободно покинуть бункер. Вполне возможно, что они уже даже принимали участие в некоторых мизансценах. Более того, где-то рядом находились и их двойники, которым предписывалось сыграть финальные мизансцены.

Основная идея этого чудовищного спектакля состояла в том, чтобы в глазах всей Германии сохранился образ Вождя, до конца разделившего горькую судьбу своей погибающей страны и уходящего в небытие с гордо поднятой головой.

А меж тем, пока шел прием по случаю дня рождения фюрера, специальное подразделение СС

уже блокировало и расчистило от автотранспорта дорогу на юго-запад империи. Именно по ней вечером 20 апреля колонна из четырех легковых автомобилей на высокой скорости умчалась к безлюдному аэродрому у Мюнхена. В центре колонны в бронированной машине ехали настоящие А. Гитлер и Е. Браун.

В пути они находились чуть больше трех часов. Гитлер знал и верил в нумерологические исследования и выводы и был очень озабочен возможным опозданием с вылетом, который должен был состояться в 00 часов 20 минут 21 апреля 1945 года и не мог быть задержан ни на минуту. Так, согласно нумерологии, в эти дни сумма лишь этих цифр была равна 1. А единица — самое могущественное из всех судьбоносных чисел¹.

На аэродроме Гитлера ждала заправленная «под завязку» пара гигантских самолетов Ju-390A (военно-транспортных «юнкерсов») и три дальних истребителя Me-110.

Надо особо отметить, что шестимоторный Ju-390A был разработан в 1942 году под личным наблюдением все того же Мартина Бормана. В обстановке чрезвычайной секретности на пражском авиазаводе «Летов» было построено всего лишь три таких воздушных гиганта. Этот суперсамолет имел дальность полета в 12 500 километров.

¹ Согласно данным П. Маклин (см.: «Нумерология и судьбы», М., 2002), выпишем и суммируем все вышеуказанные числа: $0 + 0 + 2 + 0 + 2 + 1 + 0 + 4 + 1 + 9 + 4 + 5 = 28$; полученный результат суммируем еще раз: $2 + 8 = 10$; и новый результат сложим по той же системе: $1 + 0 = 1$.

Возможно, для А. Гитлера расчеты были сделаны по иной системе, но в любом случае он твердо придерживался этих времени и даты, так как ему в те дни действительно было нужно некое благословение свыше.

Возможности этих воздушных супергигантов были проверены еще летом 1943 года, когда пара Ju-390A успешно достигла побережья США и вернулась обратно.

Ровно в 00 часов 20 минут оба «юнкерса» и истребители сопровождения взмыли в воздух и направились к границе Испании.

У Пиренейских гор ME-110, выполнив поставленную задачу, повернули на обратный курс, а воздушные гиганты направились к северо-западной части Африки.

Неожиданно где-то в районе пустыни Эрг-Игиди второй Ju-390A взорвался, и его обломки до сих пор лежат где-то в песках Западной Сахары. Кто летел во втором самолете? Неизвестно. Пустыня, как и океан, умеет хранить свои тайны.

Самолет с Гитлером на борту приземлился для дозаправки на аэродроме Рио-де-Жанейро. Эта посадка была тщательно спланирована и состоялась несмотря на то, что Бразилия, Аргентина и Чили в те дни уже вошли в состав антигитлеровской коалиции.

Но ведь солидные финансовые вклады Третьего рейха в промышленность ряда стран Латинской Америки даже весной 1945 года позволяли использовать отдельные крупные южноамериканские аэропорты. Не удивительно, что дозаправка прошла благополучно, хотя таинственные пассажиры (на всякий случай) салон самолета не покидали.

Вскоре гигантский «юнкерс» вновь взлетел и направился в сторону «Новой Швабии». Однако приземлился он совершенно в другом месте. Это тоже было предусмотрено заранее.

Среди островов Огненной Земли есть большой пустынный остров, почти лишенный растительности. Ранее он принадлежал Чили, но еще перед

Второй мировой войной остров был куплен у чилийского правительства неким частным лицом. Только после войны удалось установить, что этот частный «покупатель» входил в число лиц из близкого окружения основателя специального финансового «Фонда М» Третьего рейха... Мартина Бормана.

Здесь была создана тайная немецкая база и сооружен аэродром, способный принимать даже такие воздушные гиганты, как Ju-390А.

Итак, Гитлер и Ева Браун благополучно выбрались из Берлина вечером 20 апреля 1945 года.

Двадцать шестого апреля 1945 года из «Новой Швабии», которая находилась на Антарктическом континенте, в адрес Мартина Бормана была отправлена радиограмма о благополучном прибытии Адольфа Гитлера. Получив шифровку, Борман приступил к завершающей части вышеупомянутого спектакля.

Финальную часть он исполнил блестяще, а щедро вознагражденные актеры-двойники в течение многих лет вносили изрядную путаницу в вопросы с историей самоубийства первого лица Третьего рейха.

Первые двойники до 30 апреля успешно действовали в бункере Имперской канцелярии. И при этом оставались неузнанными. А трупы вторых, предположительно Густава Веллера (официального двойника Адольфа Гитлера. — *Авт.*) и некой особы — «Евы Браун», завернутые в одеяла, во второй половине 30 апреля были вынесены в сад Имперской канцелярии, брошены в воронку от снаряда и сожжены.

Однако первому двойнику А. Гитлера после войны не повезло — он погиб при невыясненных обстоятельствах. Его труп в 1972 году был эксгумирован и в очередной раз (после «опознанного»

еще в 1945 году «Гитлера») был идентифицирован как труп Адольфа Гитлера. Первому двойнику Евы Браун повезло больше — в 1981 году она умерла своей смертью в Германии.

В тот же день, после сожжения трупов «рейх-сканцлера» и его «супруги», с небольшого аэродрома близ Берлина взлетел спортивный самолет, который доставил в Гамбург трех пассажиров: Мартина Бормана и двух сопровождающих его лиц. Здесь в соответствии с неким планом «Плавание за южные моря» руководителя НСДАП ждала подводная лодка, которая немедленно вышла в море. Кстати, это была последняя подводная лодка, которой удалось покинуть еще нацистский Гамбургский порт, так как вскоре к его причалам вышли британские танки.

А в это время в Имперской канцелярии в игру вступил двойник... Мартина Бормана.

Первого мая ему удалось перебраться через линию фронта. Потом его видели в одном из монастырей Италии, затем — в Бразилии, а потом — в Аргентине...

Умело наложенный грим, внешнее сходство, одежда и прочие мелочи полностью скрыли все подмены. Надо признать, что искусство делать двойников в верхних эшелонах Третьего рейха было организовано весьма квалифицированно. А главное — двойники умели молчать, что полностью подтвердилось еще в истории с Рудольфом Гессом.

Меж тем радиোগрамма о благополучном прибытии А. Гитлера к месту назначения, отправленная из Новой Швабии 26 апреля 1945 года, была перехвачена советскими флотскими радиоразведчиками, расшифрована и передана по команде: сначала Главнокомандующему ВМФ адмиралу Н. Кузнецову, далее без промедления — Л. Берии и И. Сталину.

Неудивительно, что 2 мая 1945 года на страницах одного из закрытых печатных изданий центрального информационного органа СССР (ТАСС) смерть А. Гитлера была даже названа трюком.

О реакции Сталина на сообщение о смерти Гитлера в книге А. Иоахимсталера имеется очень интересная ремарка, которая подтверждает то, что Иосиф Виссарионович не сомневался в исчезновении Гитлера. (Ведь он уже знал текст перехваченной разведкой шифровки!)

Вот что пишет А. Иоахимсталер по этому поводу:

Двадцать шестого мая 1945 года американские политики Гарри Гопкинс, Аверелл Гарриман и Чарльз Болен встречались в Кремле со Сталиным. Во время этой беседы был затронут и вопрос о смерти Гитлера. Сталин, имея достаточно точные сведения о реальном положении дел с кончиной Гитлера, сказал, что он не думает, что Гитлер мертв, а скорее он где-то прячется: «Вся эта болтовня о погребениях мне кажется сомнительной».

В своих сомнениях И. Сталин оказался прав: Адольф Гитлер ушел в мир иной только 27 ноября 1986 года, Ева Браун скончалась 5 мая 1995 года, а Рудольф Гесс — 19 ноября 1989 года. Истинный Мартин Борман оказался долгожителем и умер 26 сентября 2000 года в возрасте 100 лет.

Памятники бывшим «чистым арийцам» воздвигнуты из местного гранита в разных местах Антарктиды и Огненной Земли. Сегодня эти памятники свидетельствуют лишь о том, что не все во власти человека. Есть суд Божий, и особенно

над теми, кто стал виновником гибели миллионов людей на Земле и волею судьбы упокоился на далеком континенте под Южным Крестом и зловещей звездой Фомальгаут.

Меж тем и в наши дни в Антарктиде продолжают функционировать две немецкие базы, расположенные в пещерах с подводными входами.

Одна из них — «Новая Швабия» — расположена в Тихоокеанском секторе Антарктиды (на побережье Земли Элсуорта), а вторая — на побережье Земли Королевы Мод (Атлантический сектор Антарктиды). Население всей «Новой Швабии» составляет не более 20 тысяч человек. Кроме того, на одном из островов Огненной Земли проживает более 7 тысяч немецких поселенцев. Но основная масса колонистов из Третьего рейха и их потомков проживает в Аргентине, Чили и Уругвае. Их численность превышает 160 тысяч человек.

Мечта Адольфа Гитлера создать на берегах Антарктиды Четвертый рейх не осуществилась. Он плохо знал историю цивилизаций и законы вырождения изолированных контингентов людей. Одно дело — военные базы, места временного пребывания военнослужащих, другое — перемещенное население, спасающееся от неминуемого возмездия. Законы социума еще никто не отменял. Они действовали, действуют и еще будут действовать независимо от воли вождей, тиранов и благодетелей. Хотя бывают и исключения!

АНТАРКТЫ. КТО ОНИ?

Высокие, белокурые, с благородными чертами лица, внешне похожи на людей. Их космический корабль потерпел аварию в околоземном

пространстве более 60 тысяч лет назад. На космических катерах антаркты высадились в Антарктиде, где основали сразу пять подземных городов (сегодня функционирует только три из них), для обогрева которых они используют тепло геотермальных источников. Пользуются и другими видами энергии, в том числе и пси-энергией.

С появлением «гостей» из Третьего рейха антарктам пришлось смириться. Более того, в 1944 году они были вынуждены заключить с ними некий договор, в соответствии с которым жители Антарктиды уступили немцам часть карстовых пещер¹ с подводными и наземными входами. Правда, антаркты при этом ограничили германской стороне доступ в города, покинутые ими.

Одним из первых доказательств существования антарктов является история экспедиции американского адмирала Ричарда Бэрда. Все началось с того, что Бэрд убедил конгресс США в необходимости поиска в Антарктиде базы немецких подводных лодок.

Вскоре разрешение было получено, и подготовка к военной(!) экспедиции High jump («Высокий прыжок») началась.

Для осуществления этой экспедиции была сформирована специальная эскадра из 14 американских кораблей и вспомогательных судов, в том числе новейшего авианосца *Philippine sea*, на борту которого находилось до 40 самолетов и вертолетов. В состав экспедиции была также включена подводная лодка *Sennet*. В декабре 1946 года на борту американских кораблей и судов в эту экспедицию

¹ Карст — природное явление, связанное с растворением подводными водами горных пород образованием пещерных провалов и т. д.

отправилось более 4 тысяч моряков. Командование над кораблями эскадры принял контр-адмирал Ричард Г. Крузен, а адмиралу Бэрду была отведена роль главного консультанта экспедиции.

С приходом в антарктические воды эскадра разделилась на три оперативные группы.

Уже 30-31 декабря центральная группа под командованием самого Бэрда в сопровождении двух ледоколов и подводной лодки попыталась пробиться в район острова Скотта. Но Sennet (по официальной версии) получила повреждения корпуса, и ее на буксире пришлось срочно увести в порт Веллингтон (Новая Зеландия). Новая попытка обследования берегов Антарктиды была сделана только через месяц, но уже в районе Земли Королевы Мод. Здесь самолеты с авианосца за две недели выполнили более 30 вылетов для осуществления глубинной аэрофотосъемки различных районов континента. Одновременно береговой партией проводилось тщательное обследование побережья.

Самым необъяснимым фактом в истории экспедиции High jump («Высокий прыжок») стало то, что на борт ее кораблей было погружено продовольствия на семь месяцев плавания. Но неожиданно (было обследовано лишь 60% намеченной территории) всего через два месяца с начала экспедиции (23 февраля 1947 года. — Авт.) исследования были срочно свернуты, и американская эскадра вернулась к берегам Новой Зеландии.

Сразу же по приходу в порт эскадренный авианосец был поставлен к заводскому причалу для проведения капитального ремонта, а все результаты, полученные во время экспедиции, окружены плотной завесой секретности. Случайно ли это?

Но еще более странным стало то, что заслуженного адмирала Бэрда сразу же по приходу в базу упрятали в сумасшедший дом, где он провел около 5 лет!

С подачи научно-популярных журналов — бельгийского «Фрей» и западногерманского «Бризант» — в 1948 году стало известно, что во время экспедиции американцы понесли безвозвратные потери; в США из экспедиции не вернулись: один из боевых кораблей, десяток самолетов и вертолетов и спецгруппа в составе 40 человек. Более того, в память о погибших 30 декабря 1946 года американских летчиках на антарктическом полуострове Терстон появились гора Колдуэлл и рядом — остров Вильямс.

Весьма интересным представляется также и то, что, когда адмирал Бэрд закончил свое «лечение» в доме умалишенных, он сразу же... получил предложение стать почетным участником и консультантом всех будущих американских экспедиций в Антарктику.

Уже после смерти 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 альпжников... в желто-коричневом камуфляже, из-под которого выглядывали черные петлицы со сдвоенными руническими «молниями». Лишь несколькими американским спецназовцам удалось тогда 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», которые были приняты на вооружение Третьего рейха только в конце войны, ответить невозможно!

Кроме того, среди личных бумаг Бэрда была найдена весьма странная, но уникальная фотография, явно сделанная из космоса, якобы полученная американским адмиралом от антарктов как дар еще в 1947 году.

Впервые эта фотография была опубликована в 1956 году, но до 2007 года оставалась неразрешенной загадкой (см. рис. 1, приложение).

Только в нынешнем году группа российских ученых (В. Злобин, Е. Боровков, В. Коваленок, Л. Кизим и А. Арцебарский) дала объяснение существованию таинственного темного пятна, которое обусловлено поглощением фотонов видимого света вихревыми потоками особых частиц, испускаемых ядром Земли. Частицы гасят фотоны, и на фотографии проявляется эффект затемнения.

Хотелось бы еще раз подчеркнуть, что такую фотографию земного шара, с темным пятном в районе Северного полюса, можно получить только из космоса. Но она была передана Ричарду Бэрду еще за 10 лет до того, как человечество вывело на космическую орбиту свой первый спутник Земли!

Выходит, антаркты нарочно заявили о себе и своих возможностях уже при первой встрече с землянами!

Привязка пятна к Северному полюсу представлена на втором рисунке (см. рис. 2, приложение). Размер пятна, которое имеет 805–838 километра в диаметре, удивительным образом соответствует

диаметру ядра Земли — 803 километра. Более подробно с описанием этого космического феномена можно ознакомиться в статье упомянутых выше авторов «Пятно информации в районе Северного полюса?», опубликованной в Санкт-Петербурге на страницах журнала «Международная академия» в № 22 за 2007 год.

Однако рассказ об антарктических экспедициях адмирала Бэрда и его встречах с таинственными жителями Антарктиды выходит за рамки нашей книги.

Поэтому мы вернемся на просторы российского Заполярья и максимально подробно расскажем об арктических районах тогда еще Советского Союза, куда в предвоенное время и в годы Великой Отечественной войны достаточно глубоко проникли летчики, моряки и полярники Третьего рейха. Возможно, что это описание наконец-то привлечет внимание наших государственных структур и подвигнет их к раскрытию тех давних тайн.

Итак, начнем! Но сначала немного истории. Вспомним, как все это начиналось.



ПОИСКИ ГЕРМАНИЕЙ СВОБОДНОГО ВЫХОДА К ОТКРЫТОМУ ОКЕАНУ

С первых дней образования имперская Германия оказалась в окружении потенциальных противников: на западе — Франция, на юге — Австрия, на востоке — Россия. Только на севере ее берега были свободны и открыты водам Балтийского и Северного морей. Но и здесь на пути немецких кораблей и судов, пытавшихся пройти в открытый океан, вставали корабли Королевских ВМС Великобритании.

Хуже всего дела обстояли в случае ввязывания Германии в войну на два фронта — она тут же попадала в плотную блокаду, так как у немецкого флота было немного шансов успешно миновать Британские острова и Северный проход в районе Северного моря между Шетландскими островами и побережьем Норвегии. В узком проливе Ла-Манша вероятность такого прорыва вообще была близка к нулю.

Без сомнения, все это: голод в стране, крах германской промышленности, разгром армии и флота, национальная катастрофа — было хорошо знакомо немцам еще с 1918 года.

Но и островная Великобритания, не меньше, чем Германия, зависела от заморских поставок стратегического сырья, зерна и продовольствия. При этом вся английская морская торговля была замкнута только на самых крупных портах

Британских островов: Лондоне, Саутгемптоне, Халле, Глазго, Ливерпуле и Манчестере.

Три первых, обеспечивая треть внешней торговли страны и четверть ее каботаж, располагались на побережье Северного моря и пролива Ла-Манш и находились под постоянной угрозой ударов самолетов люфтваффе и сил Кригсмарине. Оставшиеся три располагались на западе Великобритании.

Появление здесь немецких кораблей было возможно только в случае удачного форсирования незримой (и хорошо охраняемой) линии Скапа-Флоу—Берген либо после прорыва через пролив Ла-Манш. В случае если бы такой прорыв удался, гордому Альбиону стало бы весьма туто.

Франция также получала большую часть своего импорта и военных поставок через порты Атлантического побережья, которые (с точки зрения экономики) также превращали ее как бы в остров.

Нет ничего удивительного, что Германия, Великобритания и Франция как извечные соперники, пока молчали пушки, всегда активно готовились к новой войне в Атлантике. И особенно — проигравшие Первую мировую войну немцы.

Для начала они установили мощную артиллерию и дизельные двигатели на небольшие корпуса разрешенных «версальских» броненосцев. Так родились знаменитые германские «карманные» линкоры. Далее сначала нелегально, а с 1935 года уже легально нацисты приступили к строительству самых настоящих линкоров (типа «Гнейзенау» и «Бисмарк»).

И к концу 30-х годов XX века главное командование Кригсмарине (Obercommando der Marine, или просто ОКМ) получило от немецких судостроителей два новейших линейных корабля и три «карманных» линкора, семь крейсеров, более

20 эскадренных миноносцев и почти 60 подводных лодок. Кроме них на германских верфях были заложены два суперлинкора типа «Бисмарк» и авианосец «Граф Цеппелин».

Правда, даже с таким флотом, у военных моряков Третьего рейха было мало шансов одержать победу над Королевским ВМФ Великобритании и уж тем более над объединенным англо-французским флотом (в случае военного союза Англии и Франции). Однако появилась реальная возможность нанести противнику серьезный урон в Южной Атлантике и на Тихом океане. Проще говоря, успешно вести крейсерскую (рейдерскую) войну.

Слова «крейсер» и «рейдер» известны морякам всего мира. Так издавна (вероятно, еще с XVI века) называли разные боевые корабли, самостоятельно действующие на морских коммуникациях противника. Скорее всего, они произошли от голландского слова «крейц» («крест») и английского «рейдер» («налетающий»).

В те годы практически на каждом торговом судне и его экипаже, встретившем морских корсаров и не сумевшем от них сразу же оторваться, можно было уверенно ставить крест.

История океанского рейдерства Германии начинается в конце XIX века.

Самым первым о самостоятельных действиях германских рейдеров в удаленных уголках Мирового океана заговорил в 1898 году офицер-сигнальщик броненосца «Дойчланд», младший лейтенант Эрих Редер.

В те дни броненосец «Дойчланд», где Редер проходил службу, в составе крейсерской эскадры контр-адмирала принца Генриха Прусского (или,

как его называли, принца-моряка) пришел на Тихий океан и вошел в группировку германских кораблей-стационаров в Китае.

Здесь принц Генрих Прусский провел с офицерами Дальневосточной эскадры несколько штабных учений на случай, если его корабли в тихоокеанских водах вдруг будут застигнуты неожиданной войной с англичанами.

Во время проведения одной из тактических игр Эрих Редер предложил с началом войны собрать всех германских стационаров у Марианских островов, а затем всем поодиночке «растаять» на тихоокеанских просторах, нанося врагу смертельные удары из засад.

Идея молодого офицера понравилась принцу-моряку, была им во всем поддержана и внимательно изучена всеми офицерами эскадры.

И совсем не случайно через 15 лет именно так стали действовать крейсера графа Максимилиана фон Шпее, а еще через четверть века — сразу несколько «волн» рейдеров, правда, уже гросс-адмирала Эриха Редера.

Даже проиграв Первую мировую войну, имперские моряки получили богатейший опыт крейсерских действий на Тихом океане и в Южной Атлантике.

Более того, имперские адмиралы Отто Гросс и Вольфганг Вегенер, а также будущий гросс-адмирал Кригсмарине Эрих Редер просчитали возможность победы рейха в будущей войне на море даже в случае отсутствия у Германии столь же сильного военного флота, как британские ВМС. И главная идея этих расчетов заключалась в том, что если враг — это островная Англия, то зачем топить ее линкоры?

Этих бронированных гигантов можно просто оставить без топлива. Ведь на Британских островах нет собственных запасов нефти: ее везут через океаны сотни танкеров. Захвати английский танкерный флот (а сумевших выйти за пределы германской блокады потопи или запри в иностранных портах), и английские линкоры будут мертво стоять у родных причалов. А торговый флот Британского союза в различных районах Мирового океана просто станет лакомой добычей для германских рейдеров.

Однако позорный «Версаль» продолжал постоянно напоминать о себе. И в конце концов он заставил кораблестроителей нового рейха найти революционное решение. Так родились германские легкие крейсера типа «Кенигсберг».

Особенность «кенигсбергов» состояла в том, что без увеличения разрешенного «версальского» водоизмещения (только за счет использования корабельных дизелей) дальность плавания океанских разбойников была значительно увеличена. Следующим шагом стала установка корабельных дизелей и на «карманные» линкоры типа «Дойчланд», которые тут же превратились в уникальные корабли.

В те годы «карманные» линкоры превосходили по скорости хода все линкоры, имевшиеся у противников нового рейха (за исключением трех английских линейных крейсеров, встречи с которыми немцы всячески избегали), а по вооружению были сильнее всех вражеских крейсеров и лидеров эсминцев.

Главный двигатель «карманных» линкоров состоял из восьми дизелей и позволял им в короткое время не только догнать любое торговое судно, но и оторваться от более сильного противника. И главное — наличие легкой брони не только увеличивало скорость хода рейдеров, но и позволяло иметь на

борту повышенный запас топлива, что, в свою очередь, обеспечивало «дойчландам» огромную по тем временам дальность плавания — до 18 тысяч миль.

Построенные на верфях Германии вслед за «карманными» линкорами линейные корабли «Шарнгорст» и «Гнейзенау» в качестве главных двигателей получили высокотемпературные паровые турбины, но резервными двигателями были оставлены... все те же корабельные дизели.

И Вегенер, и Редер были твердо уверены, что в будущем Кригсмарине сможет вести успешную борьбу в Мировом океане с Королевскими ВМС. Правда, для этого из шести линкоров типа «Бисмарк», четырех авианосцев типа «Граф Цеппелин» и 12 «дойчландов» придется создать несколько рейдерских эскадр.

Однако отсутствие в распоряжении нацистских кораблестроителей необходимого количества мощных корабельных дизелей и раннее начало новой мировой войны не позволили даже частично реализовать этот замысел.

Но самый жесткий удар «океанские разбойники» Гитлера получили совсем с другой стороны, когда оказалось, что топливо с захваченных транспортных танкеров Британского союза не подходит к двигателям германских крейсеров. Таким образом, по топливу реальная автономность боевой деятельности рейдера сразу же сокращалась до 2–3 недель. Затем «разбойнику» было нужно либо возвращаться в базу (вдоль побережья Британских островов), либо искать топливо где-то поблизости. Но до начала Второй мировой войны об этой проблеме так никто и не задумался.

Вопросы обеспечения топливом немецких кораблей стояли столь остро, что ОКМ пришлось экстр-

ренно заказывать проектирование и строительство специальных танкеров типа Trossschiff (комбинированный нефтевоз и судно снабжения).

И все же в основном в успешности ведения рейдерской войны гросс-адмирал Эрих Редер не ошибся. По крайней мере, в первые годы Второй мировой войны. Действительно, используя полученный ранее опыт ведения рейдерских операций в Тихом океане и Южной Атлантике, он сумел организовать на основных океанских коммуникациях противников Третьего рейха активные действия сразу нескольких групп нацистских рейдеров.

Однако тут же у главнокомандующего нацистским военным флотом появилась новая проблема, которая была связана с тем, что уже осенью 1939 года кораблям Кригсмарине понадобился свободный выход за пределы Северного моря и пролива Ла-Манш, а еще лучше — заграничные военноморские базы. Однако ни первого, ни второго у немецких моряков в тот момент не оказалось. И в срочном порядке им пришлось искать союзника, который бы реально помог Кригсмарине свободно выводить германские корабли и суда на просторы Атлантического океана и далее. Таким союзником для Третьего рейха стал Советский Союз.

Сразу же оговоримся — в нашей книге не будет всестороннего рассмотрения предвоенных советско-германских отношений. Мы коснемся лишь морской «составляющей» этих взаимоотношений, которые непосредственно касаются арктических тайн Третьего рейха.

Как известно, в августе-сентябре 1939 года между СССР и Германией были подписаны торговое-кредитное соглашение в Берлине (19 августа

1939 года), Договор о ненападении и секретный протокол (23 августа 1939 года), и Договор о дружбе и границе (28 сентября 1939 года).

В те годы практика заключения секретных соглашений Германии с СССР была уже не нова. Она была хорошо отработана еще двадцатью годами ранее, когда, согласно Версальскому мирному договору, Германии запрещалось иметь собственную армию и военный флот. Однако уже в 1922 году немцы весьма ловко обошли этот запрет. Так, в соответствии с советско-германским договором, подписанным 16 апреля 1922 года в итальянском городке Рапалло, будущих офицеров для Вермахта и Люфтваффе начали готовить в совместных советско-немецких учебных центрах. Таковыми, например, были: танковая школа «Кама» в Казани, авиашкола в Липецке, участие немецких военных химиков в работе на секретном испытательном химическом полигоне «Томка» недалеко от Саратова.

Более того, договоренности 1939 года укрепили веру Гитлера в реальность прорыва морской блокады и в возможность нанесения серьезного урона экономике Британских островов.

Но главное — нацисты получили свободный выход в Мировой океан по Северному морскому пути (накоротко соединяющему Атлантический и Тихий океаны), который позволял надежно обеспечить промышленность рейха рудой, лесоматериалами, целлюлозой из Советского Союза и различным стратегическим сырьем из стран южных морей.

Даже с началом войны с СССР германский ОКМ не отказался от мысли об использовании Севморпути для перехода немецких судов на Тихий океан, так как считал, что:

Кригсмарине и Люфтваффе должны постоянно и всемерно воздействовать на силы Северного ВМФ и Главного управления Северного морского пути (ГУ СМП) в морях Арктики, что позволит немецко-японским торговым судам без помех ходить из Германии к Японским островам и обратно.

На первый взгляд это представляется весьма опрометчивым пренебрежением к возможностям ВМС Северного флота, да еще при движении судов в глубоком военном тылу СССР. Однако нацисты отлично знали, что делали. И чтобы полнее представить истоки подобной их самоуверенности в советской Арктике, вернемся в лето 1931 года, когда на германском дирижабле «Граф Цеппелин» сюда прилетела международная научная экспедиция. Итак...



СТО ТРИДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ ЧАСОВ ПОЛЕТА ДИРИЖАБЛЯ «ГРАФ ЦЕППЕЛИН»

Однако прежде всего надо указать на то, что Германия всегда обстоятельно изучала Арктику. Начало этого интереса может быть отнесено к 1895 году, когда в Лондоне состоялся VI Международный географический конгресс, где всем географам мира было рекомендовано больше внимания уделять изучению Антарктиды и Арктики.

Следуя этому предложению, наиболее развитые страны мира уже в первые годы нового столетия послали свои экспедиции в Антарктиду. Но еще большее число исследовательских судов ушло в Северный Ледовитый океан. Очень скоро и новорожденная имперская Германия превратилась в одну из самых активных исполнительниц рекомендаций лондонского конгресса, особенно в части изучения Арктики. Так, если с 1900 по 1945 год в мире было опубликовано 1214 научных статей об Арктике, то 921 из них принадлежала перу немецких исследователей. Но особое место в изучении немцами Арктики, конечно же, занимает широко известный в 30-е годы прошлого столетия арктический полет дирижабля «Граф Цеппелин», который был забыт сразу же с началом Великой Отечественной войны. И не расскажи о нем бывший радист экспедиции Эрнст Кренкель в своей книге «РАЕМ — мои

позывные», советские читатели, вероятно, и понятия не имели бы об этом историческом событии.

В изучении советского сектора Арктики значительную роль также сыграли советско-германские исследования Баренцева и Карского морей в 1927 году и совместная научная работа во время II Международного полярного года (1932–1933). Правда, историки долгие годы почему-то старались не вспоминать об активном участии немецких ученых в этих изысканиях.

Не удивительно, что подробный анализ этих скорее разведывательных, чем научных, исследований еще ждет своего часа. Это очень обширный и, безусловно, интереснейший материал. Но здесь мы попытаемся описать только один эпизод, который имеет прямое отношение к теме этой книги.

Решение о проведении научного полета в Арктику на дирижабле было принято на II Международном конгрессе общества «Аэроарктик», который проходил в Ленинграде в 1928 году.

В тот период возглавлял это общество знаменитый полярный путешественник и искренний сторонник научного исследования арктических пустынь Фритьоф Нансен.

Здесь также вполне уместно вспомнить, что дирижаблестроением в СССР в те годы занимался Осоавиахим — организация по своей структуре и обязанностям несколько странная¹. Кроме того, Страна Советов не имела в своем распоряжении

¹ Осоавиахим — общество содействия обороне, авиации и химическому строительству; массовая, добровольная общественная организация граждан СССР. Существовала в период с 1927 по 1948 год. В 1948 году вместо Осоавиахима были организованы ДОСАФ, ДОСАРМ и ДОСФАОТ, которые в 1951 году были объединены в ДОСААФ СССР.

ни одного достаточно современного дирижабля, а изучение Арктики уже становилось актуальным.

Поэтому участие СССР в международном проекте, да еще на одном из современнейших дирижаблей Германии, было весьма заманчивым и достаточно престижным. Кроме того, появление немецких дирижаблей в воздушном пространстве Страны Советов становилось уже привычным. Так, например, дирижабль LZ-127 впервые появился в советской Арктике еще в августе 1929 года, когда совершал свой знаменитый 20-суточный кругосветный перелет. Известно также о перелете в Токио, который проходил над территорией СССР. Наверное, были и другие полеты, о которых мы пока просто не знаем.

Двадцать шестого марта 1930 года о подготовке этой арктической экспедиции газета «Полярная правда» писала:

...Вблизи Ленинграда будет сооружена причальная мачта для «Цеппелина», а также построено хранилище для горючего и ремонтные мастерские. В перелете будут участвовать советские ученые. Советские радиостанции, расположенные на севере страны, будут поддерживать с «Цеппелином» непрерывную связь...

Однако случилось так, что еще в 1930 году международное общество «Аэроарктик» вместо норвежца Ф. Нансена возглавил специалист по воздухоплаванию немецкий полковник Вальтер Брунс. Как бы в продолжение реализации научных планов Ф. Нансена и претворения решений II Международного конгресса общества он спланировал полет немецкого дирижабля почему-то только над советским сектором Арктики! Для проведения

этих исследований В. Брунс предложил использовать уже указанный выше LZ-127 как самый новейший (построен в 1927 году) и надежнейший дирижабль Германии, что наглядно иллюстрируется его ТГД:

Длина дирижабля «Граф Цеппелин» составляла 236,6 метра, ширина — 30,5 метра и высота — 35,5 метра. Пять двигателей дирижабля типа «Майбах» позволяли доставлять 40 тонн груза (либо 20 пассажиров и 15 тонн почты или иных грузов) на расстояние в 14 тысяч километров с крейсерской скоростью 117 километров в час.

Три германских радиста одновременно на трех приемниках были готовы круглосуточно принимать длиннейшие метеорологические сводки от всех главнейших радиостанций мира. Состав участников экспедиции, план ее проведения и маршрут были предложены В. Брунсом и согласованы советским руководством. Руководителем полета был назначен доктор Гуго Эккнер, а научным руководителем экспедиции — профессор Рудольф Самойлович. В составе экипажа дирижабля находились 15 ученых из различных стран, в том числе 3 американца, 1 швед, 1 швейцарец и 6 немцев. Кроме Р. Самойловича на борту были и советские представители: профессор-аэролог Павел Молчанов, инженер-дирижаблестроитель Федор Ассберг и радист Эрнст Кренкель.

Вместе со штатным составом экипажа в советскую Арктику полетел немецкий журналист Виганд, специально приглашенный полковником Вальтером Брунсом. Кроме того, руководитель полета доктор Эккнер включил в команду корабля сверх штата еще 4 человека. Кто были эти «воздухоплаватели» до сих пор выяснить не удалось.

Здесь представляется также интересным добавить те характеристики, которые дал Э. Кренкель некоторым членам экипажа. Так, например, о докторе Г. Эккенере он писал: «Он носит гражданский костюм, но, наверное, является офицером». Кстати, в составе команды «Цеппелина» был сын Эккенера, которого Э. Кренкель охарактеризовал как человека «чисто армейского облика». Можно также уточнить, что вторым радистом на LZ-127 был не Рольф Клюге, как это указано в некоторых публикациях об этом полете.

Действительно, о своих коллегах-радистах Э. Кренкель писал, что старшим радистом был Думке, а вторым — Лео Фрейнд. Кроме того, в книге Э. Кренкеля «РАЕМ — мои позывные» указано, что на борту «Графа Цеппелина» находился один пассажир. Это был известный американский миллионер Линкольн Элеворт, который за участие в этом полете заплатил 5 тысяч долларов США, т. е. сумму по тем временам огромнейшую!¹

Планы экспедиции предполагали проверку технических возможностей использования дирижаблей в высокоширотной Арктике и проведение разнообразных исследований по маршруту полета. Кроме того, планировалось совершить длительную остановку на острове Домашнем (у берегов Северной Земли), где уже в течение года в тяжелых ледовых условиях работала советская научная экспедиция под руководством Георгия Ушакова. А далее «Граф Цеппелин» должен был осмотреть районы вдоль Северо-Восточного побережья Сибири до Новосибирских островов включительно.

¹ Таким образом, мы можем предположить, что современная мода богатых людей летать в космос берет свое начало еще с полета «Графа Цеппелина».

На обратном пути, во время посадки в Ленинграде, планировалось выгрузить полученные во время полета научные материалы, а затем принять на борт дирижабля советских стажеров-воздухоплавателей.

Планировалось также провести детальную аэрофотосъемку малоисследованных арктических островов и архипелагов. Специально для этого на борту дирижабля была установлена новейшая цейссовская кино- и фотоаппаратура. Вот как об этом писал Рудольф Самойлович:

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

Однако о реальных возможностях бортовой фото- и киноаппаратуры советским ученым узнать так и не удалось, так как все полученные в полете фотоматериалы были якобы засвечены в Германии.

Первую и единственную посадку на советской земле «Граф Цеппелин» совершил 25 июля 1931 года на Комендантском аэродроме Ленинграда, где были пополнены запасы водорода, глизентина (незамерзающего балласта) и питьевой воды.

Надо особо отметить, что встреча LZ-127 в Ленинграде проходила в исключительно торжественной обстановке. На этой встрече присутствовал посол Германии в СССР фон Дирксен, президент АН СССР академик А. П. Карпинский, О. Л. Шмидт и другие официальные лица.

Вылетев из Ленинграда, дирижабль пролетел над Карелией и Архангельском, над Белым и Баренцевым морями и направился к Земле Франца-Иосифа. В одном из заливов архипелага — бухте Тихой — «Граф Цеппелин» совершил короткое при-
воднение для встречи с пассажирами ледокольного парохода «Малыгин», в том числе и со знаменитым арктическим исследователем из Италии генералом Умберто Нобиле. Среди желающих увидеть в Арктике «Цеппелин» был еще один «странный» пассажир, которого Э. Кренкель охарактеризовал как «известную в те годы своими причудами американскую миллионершу миссис Байс».

Кроме того, в этой встрече судьба приготовила еще один сюрприз. Дело в том, что главным «почтальоном» на «Малыгине» в должности начальника специального международного почтового отделения был Иван Дмитриевич Папанин. Да-да, тот самый Папанин, который уже через несколько лет станет главным полярником Советского Союза и в 1940 году попытается вернуть из Восточно-Сибирского моря нацистский рейдер «Комет». Впрочем, об этом позднее. К сожалению, встреча была весьма краткосрочной (не более 15 минут), так как в акватории бухты стали появляться мощные льдины, которые могли повредить корпус дирижабля.

Как уже было указано ранее, маршрут полета дирижабля в советской Арктике разработали и согласовали с советской стороной В. Брунс и Г. Эккенер. Он был весьма любопытен сам по себе: архипелаг Земля Франца-Иосифа—архипелаг Северная Земля—остров Вардропер—остров Диксон—северная оконечность архипелага Новая Земля—остров Колгуев.

Начиная от островов Земли Франца-Иосифа, полетом формально руководил Р. Самойлович,

который, как ученый широкого профиля, стремился использовать любую, даже малейшую возможность для проведения научных исследований. В первую очередь он хотел, чтобы в поле зрения экспедиции попало как можно больше малоисследованных районов советской Арктики.

Как выяснилось позднее, к этому же, но совершенно по иной причине стремились и немецкие ученые.

Доктор Эккнер и его пилоты охотно выполняли все требования Самойловича, и дирижабль, то и дело меняя свой курс, неспешно летел над самыми удаленными уголками советской Арктики, периодически зависая над наиболее интересными районами.

Настоящей сенсацией для исследователей стало то, что между двумя островами архипелага Северная Земля (Октябрьской Революции и Большевик) находится не залив Шокальского, а широкий пролив.

Вообще же, в те дни было выполнено множество ценнейших научных исследований. Фактически всего за трое суток полета была получена фундаментальная основа для составления точных географических карт труднодоступных арктических районов. По своему объему проведенная научная работа была колоссальной. Действительно, как считают специалисты, обычные путешественники и мореплаватели потратили бы на ее выполнение годы, а может, и десятилетия. Но и в этом случае они нанесли бы на арктическую карту лишь отдельные штрихи из того, что было показано в Арктике Р. Самойловичем и удалось запечатлеть на кино- и фотопленку аэронавтам Эккнера. Кстати, все это весьма пригодились в годы войны морякам Кригсмарине и летчикам Люфтваффе.

Кроме того, во время экспедиции произошло событие мировой значимости. Во время полета над Северной Землей, Новой Землей и Белым морем были проведены запуски радиозондов (изобретенных профессором П. Молчановым), которые позволили измерить в свободной атмосфере давление, температуру и влажность воздуха. При этом на «базу», то есть на борт дирижабля, где была установлена специальная приемная радиоаппаратура, поступили сведения о метеорологическом режиме стратосферы. Впервые в истории мировой метеорологии в короткое время была прозондирована полярная стратосфера в нескольких достаточно удаленных друг от друга арктических районах. Кроме тех уникальнейших исследований, которые проводились во время полета и которые злая судьба Третьего рейха явно занесла в разряд шпионских, было сделано еще одно интереснейшее открытие, явно имеющее отношение и к нашему сегодняшнему времени сплошных экологических проблем.

Вот как этот эксперимент был описан Э. Кренкелем:

Немецкий профессор Вайкман изучал загрязненность воздуха. Результаты замеров на разных участках трассы оказались любопытными: в одном кубическом сантиметре воздуха, взятом над Ленинградом, оказалось 52 тысячи пылинок, над Архангельском — 26 тысяч, а над Северной Землей их число сократилось до 200–300. Если напомнить, что в Ялте, куда вывозили тогда туберкулезных больных, число пылинок составляло 4 тысячи в кубическом сантиметре, то чистота арктического воздуха не могла не производить впечатление.

Все это, бесспорно, подтверждает, что научное значение полета было действительно бесценным.

Но в истории полета были «белые пятна».

Так, сразу же после ухода дирижабля в сторону архипелага Северная Земля с путешественниками была неожиданно потеряна любая радиосвязь. И это при наличии на борту самой современной радиоаппаратуры! По какому маршруту в те часы они летали, осталось неизвестным!

Кроме того, выяснилось, что над островом Домашний «Граф Цеппелин» вообще не появился. А ведь зимовщики Георгия Ушакова ждали появления дирижабля с понятным нетерпением. Тем более что это посещение было предусмотрено в плане полета, согласованном советской стороной, так как в программу входило взятие на борт LZ-127 геолога Урванцева и доставка его в Ленинград. Впрочем, ведь наиболее вероятно то, что Эккенер вообще не собирался делать посадку в Ленинграде!

Объясняя изменение плана полета, доктор Эккенер сослался на то, что небо над северо-западной частью архипелага было затянуто тяжелыми облаками и густым туманом.

Меж тем Р. Самойлович в своем рассказе о полете, приведенном на страницах советской печати (в 1931 году), прямо ссылается только на полную потерю радиосвязи, а вовсе не на плохую погоду:

Мы приближались к островам Каменева, где находится наша радиостанция. К великому сожалению, нам не пришлось войти с ними в радиосвязь по неизвестным причинам. Мы вызывали их еще с Земли Франца-Иосифа, затем с Северной Земли, но, вероятно, из-за шума мотора мы не могли нашим приемником принять их ответ. Во всяком случае, ответа не было.

Нам ничего не оставалось, как лететь дальше, так как воздушный корабль не мог дольше здесь оставаться.

Здесь сразу же возникает как минимум два вопроса. Почему дирижабль не мог остаться в этом районе? Ведь запасы топлива совершенно не лимитировали время полета! И еще, имея на борту архи-современнейшую по тем временам радиоаппаратуру, потерять (или не восстановить) связь с объектом, находящимся рядом, весьма неправдоподобно!

Сто тридцать четыре часа продолжался весь полет «Графа Цеппелина», сто шестнадцать часов из них — над советской Арктикой. Дирижабль пролетел почти 13 тысяч километров (вместо планируемых 10 500 километров) и напрямик (без посадки в Ленинграде), в нарушение всех первоначальных договоренностей, вернулся в Германию.

А ведь перед началом экспедиции было особо оговорено, что при возвращении дирижабля из Арктики должна была обязательно состояться повторная посадка на Комендантском аэродроме.

Доктор Эккнер отказался от посадки в Ленинграде из-за того, что якобы получил неблагоприятную метеосводку.

Сегодня правдивость получения такого метеопрогноза вызывает определенные сомнения. Однако, если исходить из того, что решение о том, чтобы не передавать советской стороне уникальнейшие киноматериалы и дать фото-документы, полученные в процессе проведения этой экспедиции, было принято заранее, то радиogramма, переданная Эккнером советскому правительству с борта дирижабля, находившегося в воздушном

пространстве над Ленинградом, вызывает некоторое чувство брезгливости.

Вот полный текст этой радиограммы:

СОВЕТСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ, КРЕМЛЬ, МОСКВА

Возвращаясь из полета в Арктику и покидая страну, оказавшую нам столь ценное содействие, я не хотел бы упустить случай принести свою сердечную благодарность и одновременно выразить свое живейшее удовлетворение по поводу того, что первая совместная работа русской и немецкой науки в деле исследования Арктики дала прекрасные результаты. К моему глубокому сожалению, при господствующем порывистом ветре и неустойчивой погоде было небезопасно спуститься в Ленинграде. Нам удалось, однако, приветствовать город, описав над ним несколько кругов. Эккенер.

Тем более что буквально через несколько дней после возвращения LZ-127 в Берлин советской стороне были официально принесены извинения за непрофессионализм некоего техника, сумевшего одновременно(?) засветить все кино- и фото- пленки, доставленные из районов арктических архипелагов и полуострова Таймыр.

Поэтому нам достались лишь весьма скудные сведения, сохранившиеся в рабочих дневниках Ф. Ассберга и П. Молчанова да в короткой итоговой записке о полете, которую Р. Самойловичу вместе с личной почтой удалось сбросить 30 июля во время пролета над Ленинградом. В этой записке он писал:

В ранее открытых местностях выявлены изменения поверхности. Работа с шарами- радиозондами системы профессора Молчанова

дала результаты мирового значения, важные для суперавиации, суперартиллерии и астрофизики. Открыто несколько новых островов у берегов северо-восточного побережья Сибири и Земли Ленина. Сделан ряд открытий в области геофизики.

Анализируя результаты проведенных исследований, профессор Самойлович сделал весьма любопытный вывод, что для дальнейшего охвата регулярными наблюдениями, ледовой разведкой и аэрофотосъемкой всех районов Ледовитого океана науке будут нужны опорные пункты с причальными мачтами, запасами водорода, снаряжения и продовольствия: на Земле Франца-Иосифа, в устьях рек Енисей, Лена и на Аляске.

Как будет видно из дальнейшего рассказа, за исключением последнего пункта, замыслы советского профессора были полностью воплощены в жизнь подчиненными... рейхсмаршала Германа Геринга, а также gross-адмиралов Эриха Редера и Карла Денница. Но уже не для проведения научных изысканий!

Только после окончания Великой Отечественной войны мы узнали, что «утраченные» кино- и фотопленки, отснятые во время полета «Графа Цеппелина», нашлись сразу же после прихода к власти в Германии Адольфа Гитлера. А один из главных военно-морских теоретиков Третьего рейха — П. Эберт, используя эти данные, даже выделил советскую Арктику в важнейший для новой Германии морской район. При этом особо важными были обозначены: архипелаги Земля Франца-Иосифа, Северная Земля Норденшельда, шхеры Минина, остров Колгуев и районы, прилегающие к острову Диксон.

Вообще, в довоенный период немецкие ученые (но наиболее вероятно, что военные разведчики) интенсивно изучали советский сектор Арктики. Более того, советское руководство, идя навстречу пожеланиям германской стороны в вопросе «хотя бы частичного восстановления утраченных научных материалов», разрешило немецким «исследователям» провести сразу несколько научных арктических экспедиций (в том числе и на борту советских судов). Так, например, уже летом 1932 года советский ледокольный пароход «Малыгин» дважды приходил из Архангельска к Земле Франца-Иосифа. Сначала для высадки в бухту Тихая смены наших полярников во главе с И. Папаниным. В составе этой экспедиции был ученый из Германии Иоахим Шольц, который работал там во время II Международного полярного года.

Затем на архипелаг прибыл сам секретарь международного общества «Аэроарктик» — вышеупомянутый профессор Вальтер Брунс со специальным заданием по исследованию условий посадки дирижаблей на арктические острова.

Этим же рейсом, но уже на Новую Землю была доставлена совместная советско-немецкая экспедиция, проводившая научные исследования с помощью взрывных источников в рамках программы II Международного полярного года.

В 1937 году на пароходе «Вологда» заливы и губы Новой Земли посетили участники 17-го Международного геологического конгресса, среди которых было 17 иностранцев. Во время этого рейса иностранные ученые получили возможность подробно ознакомиться на Новой Земле с проливом Маточкин Шар, заливами Благополучия и Русская Гавань, губами Черная и Белушья, Малые

Кармакулы, Архангельская и Митюшиха, а также с организацией метеонаблюдений на полярной станции «Мыс Желания».

В те же годы (во время летних навигаций 1933–1937 годов) в порты Оби и Енисея стали ежегодно приходить германские торговые суда, а в Баренцевом море появились немецкие рыбаки якобы для их охраны, хотя до сих пор не ясно, от кого(?), в 1936 году сюда же пришел крейсер «Кенигсберг», а через год — с той же целью крейсер «Кельн».

Нет сомнения в том, что многих из этих «ученых» и «рыбаков» их советские коллеги встретят через несколько лет в Баренцевом и Карском морях. Но на этот раз они будут одеты в ветрозащитные двубортные куртки горных стрелков или прорезиненные плащи военных моряков Кригсмарине.

Чаще всего немецкие исследования в нашей Арктике проходили без каких-либо затруднений со стороны компетентных органов Страны Советов. Лишь однажды, в апреле 1940 года, произошло что-то необычное — советские пограничники у губы Порчниха задержали сразу 5 немецких траулеров. Однако каких-либо подробностей этого инцидента и его последствий в доступных архивах найти так и не удалось.

Как показал печальный опыт Второй мировой войны, а также прошедшие с той поры десятилетия, 116 часов полета германского дирижабля оказались полезными для немецких «ученых» не столько для повышения научного потенциала в области развития фундаментальных знаний об Арктике, сколько для закладки фундамента в основы арктических секретов Третьего рейха, многие из которых не раскрыты и поныне.

Меж тем постоянное присутствие советских коллег на борту дирижабля «Граф Цеппелин» и на судах различных научных экспедиций порой серьезно мешало работе нацистских «исследователей» по детальному изучению арктических берегов и архипелагов советского сектора Арктики.

А разведчикам Кригсмарине были нужны подробные сведения о Северном морском пути, в те годы абсолютно недоступном для иностранных судов. И они нашли выход.

По просьбе руководства Третьего рейха был официально организован и разрешен арктический переход на Тихий океан океанского рейдера «Комет».

Правда, это уже другая история о нашей недалекости в преддверии Великой Отечественной войны и хитростях спецслужб фашистской Германии.



ПЛАВАНИЕ РЕЙДЕРА «КОМЕТ» ПО СЕВМОРПУТИ

Итак, в ноябре 1940 года на Тихом океане появляется беспощадный охотник за транспортами стран Британского союза немецкий вспомогательный крейсер (рейдер) «Комет», который вместе с перешедшим в Тихий океан «южным» путем вспомогательным крейсером «Пингвин» в короткое время потопил в тихоокеанских водах 16 транспортов, захватил голландский транспорт «Триона» с грузом натурального каучука, артиллерийским огнем уничтожил нефтехранилища и фосфатный завод на удаленном острове Науру и натворили много других бед.

В 90-е годы прошлого века о действиях нацистских рейдеров по плану «Фальш Грюн» («Зеленый случай»), было написано достаточно много. Поэтому вновь подробно рассказывать о том, что творил «Комет» в Тихом океане, нет смысла. Но если рассматривать эту историю, так сказать, с самого начала, то можно указать, что еще на совещаниях 30 декабря 1939 года и 2 января 1940 года Главком ВМФ Германии гросс-адмирал Эрих Редер доложил Гитлеру о необходимости во имя спасения 35 немецких судов, застрявших в портах стран Юго-Восточной Азии, использовать Севморпуть, абсолютно в то время закрытый для плавания иностранных судов.

Далее получилось так, что основной частью выполнения плана «Зеленый случай» была признана необходимость прохода в летнюю навигацию 1940 года по Севморпути от Мурманска до Берингова пролива какого-нибудь немецкого рейдера.

Ответственность за успешное выполнение этой части плана возлагалась на опытного разведчика вермахта фон Баумбаха, который в тот период был военным атташе германского посольства в Москве.

Но описывать деятельность этого матерого разведчика в СССР не входит в план нашей книги, хотя мы еще будем частично касаться его деятельности.

А вот о проходе рейдера «Комет» по Севморпути и роли его командира в подготовке создания нескольких секретных баз, обеспечивших в годы войны активные действия подводных лодок Кригсмарине и самолетов Люфтваффе в нашем глубоком арктическом тылу, стоит рассказать особо, но начнем мы почти с лирического вступления.

Июльское солнце 1940 года едва согревало вершины скал Новой Земли и гляцевую гладь Гусиной банки, по которой в сторону Горла Белого моря неспешно шел рыболовецкий траулер РТ-312 «Абрек».

Стоящий на капитанской вахте старпом Валентин Дартау привычно осматривал пустынное море. Неожиданно его глаза наткнулись на серый силуэт двухмачтового судна, быстро поднимающийся из-за горизонта.

Незнакомец, хищно прижавшись к морскому «зеркалу», словно ножом резал Баренцево море. Уже через полчаса силуэт превратился в загадочное судно без национального флага. Новые полчаса, и встретившиеся суда разошлись. Когда солнце осветило надпись на корме странного

судна, Дартау прочитал его название — «Дунай» и ниже порт приписки — Ленинград.

Серый призрак, так и не подняв национального флага, вскоре растворился в легком мареве у острова Колгуев.

Старпом «312-го» дал команду сделать запись в вахтенном журнале об этой необычной встрече с кораблем, чье название он ни разу не слышал в заполярных водах и которое почему-то при встрече не захотело показать свой национальный флаг. Что это был за незнакомец, Дартау узнал лишь через много лет. А пока запомним его название — «Дунай».

Здесь требуются некоторые дополнительные пояснения. Дело в том, что с началом Второй мировой войны за пределами Балтийского и Северного морей оказалось большое количество германских судов, которым пришлось укрываться в нейтральных портах или в портах дружественных стран. Только в Кольском заливе в это время собралось более 30 немецких транспортов, которым со временем удалось благополучно вернуться в Германию, правда, уже под покровом полярной ночи.

Но как мы уже писали выше, многие германские суда и ценные грузы прочно застряли в портах Юго-Восточной Азии. Переход через Индийский океан, и особенно через военную Атлантику, был для безоружных транспортов с весьма ценными для рейха грузами чрезвычайно опасен. В то же время руководителям рейха было совершенно ясно, что Севморпуть для нацистских судов абсолютно безопасен, так как Советский Союз никогда не допустит проникновения в эти районы английских ВМС. Но оставалось одно важное обстоятельство, связанное с тем, что условия плавания в советских арктических морях нацистам

были практически неизвестны. Поэтому требовался корабль-разведчик, способный в короткое время пройти по Севморпути от Мурманска до Тихого океана и дать об условиях этого плавания исчерпывающую информацию.

Первоначально для такого разведывательного перехода командование Кригсмарине выбрало быстроходное судно-банановоз «Иллер», которое с осени 1939-го вместе с другими судами рейха укрывалось в Кольском заливе. Но потом было принято решение перегнать по Севморпути грузопассажирское судно «Эмс», принадлежащее компании «Норддойче Ллойд» и имеющее более крепкий корпус. Хотя, как выяснилось позднее, крепость его корпуса, вероятно, фигурировала только в переговорах с советской стороной, но была далеко не главной причиной в этой замене!

В декабре 1939 года «Эмс» поставили для срочного ремонта и переоборудования к причалу гамбургского завода «Ховальдтсверке». После полугодового заводского переоборудования на заводе «Эмс» превратился во вспомогательный крейсер «Комет» (в дальнейшем у него будет еще несколько названий), предназначенный для активной охоты за вражескими судами в различных районах Мирового океана. Командовал рейдером фрегаттен-капитен Кепттель.

В процессе переоборудования на «Эмсе» было установлено шесть 150-миллиметровых орудий, замаскированных откидными щитами, десять торпедных аппаратов (также под маскировочными щитами) и девять зенитных орудий. Перед выходом в плавание на борт было приняты четыреста якорных мин (значительно больше, чем это было положено по штату даже для более крупных рейдеров), быстроходный катер, специально предназначенный

для скрытных минных постановок, и большой запас артиллерийских снарядов и торпед.

В специальном корабельном ангаре был также размещен гидросамолет типа «Арадо». Наличие на борту самолета позволяло рейдеру вести дальнюю разведку в море, в том числе и ледовую. Радиосвязь и радиоразведку на корабле обеспечивали шесть высококлассных радистов, свободно владеющих русским и английским языками.

Официально крейсер имел на борту большой запас топлива, который позволял ему осуществить переход по Севморпути на Тихий океан без дозаправки. Другие запасы обеспечивали автономную деятельность рейдера как в арктических, так и в тихоокеанских водах. Кстати, что еще было в трюмах рейдера, вообще неизвестно. Руководителем этой ответственной экспедиции был назначен капитан цур зее Роберт Эйссен, который еще в годы Первой мировой войны на борту вспомогательного крейсера «Метеор» участвовал в нескольких боевых походах к берегам Мурмана, а в июне 1915 года ставил мины в Горле Белого моря. Позднее Р. Эйссен был назначен командиром уже нового «Метеора», специально построенного для проведения исследований в условиях Арктики. Он хорошо изучил особенности плавания в арктических водах, когда занимался гидрологическими работами у границы льдов Гренландии и Исландии.

Как выяснилось уже после войны, замена судна-банановоза «Иллер» на пароход «Эмс» была связана не столько с различиями в крепости корпуса, сколько с существенной разницей в численности экипажей этих судов.

Так, на банановозе экипаж состоял всего из 35 моряков, а в составе экипажа «Эмс» было 270 человек.

Поэтому тех «спецпассажиров», которых планировалось скрытно доставить куда-то в Арктику, в случае перехода на «Иллере» было практически невозможно скрыть от советских лодманов (не говоря о сложностях с их размещением на корабле). Иное дело — судно, в корабельных помещениях которого можно свободно разместить до 300 человек. Здесь достаточно большое количество «спецпассажиров» могло легко «затеряться» среди команды, а в нужный момент и в нужном месте незаметно исчезнуть с борта рейдера и заняться тем делом, ради которого Абвер определял их специальный статус!

Практику подобной доставки нацистских «специалистов» в Арктику сотрудники Абвера освоили еще в июне 1939 года, когда некие «пассажиры» (говорившие между собой только на немецком языке) пришли в Карское море на советском зверобойном судне «Мурманец» и были высажены здесь на различные арктические острова. В официальных бумагах такие группы именовалась «научными сотрудниками ленинградского Арктического института», хотя жили в помещении, куда вход советскому экипажу был категорически запрещен. Были ли среди этих «ученых» офицеры немецкой военно-морской разведки — гадать не стоит, так как всех этих «исследователей» высаживали на островах архипелага Норденшельда и шхер Минина. К сожалению, только после окончания войны наши компетентные органы обратили внимание на то, что районы высадки групп этих «научных сотрудников Арктического института» почти всегда располагались вдоль маршрута полета «Графа Цепелина».

А ведь уже тогда было совершенно очевидно, что сам факт капитального переоборудования «Эмса», как и подготовка его к арктическому плаванию,

уже должен был насторожить соответствующие органы СССР, но этого не произошло. И рейдер «Комет» 3 июля 1940 года в сопровождении двух тральщиков вышел из Готенхафена (Гдыни) и направился к норвежскому порту Берген.

Когда рейдер проходил траверз Рюгенского маяка, его догнал специальный гидросамолет Do-18, целью которого было доставить на борт рейдера еще двух «пассажиров»: обер-лейтенанта Вильгельма Доберштайна (нового командира корабельной радиогруппы) и лейтенанта Вильфрида Карстена (прибывшего на должность второго штурмана). Однако это было только начало вроде бы незапланированных встреч, о которых в то время советские компетентные органы даже не подозревали.

Действительно, у норвежского побережья «Комет» ожидали подлодка U-56 и танкер «Эссо». Для каких целей потребовалась эта встреча, пока совершенно неясно. Ведь, по официальным данным, двигатели рейдера были столь экономичны, что свободно обеспечивали переход корабля в Тихий океан без дополнительной заправки топливом. Более того, еще была встреча с подводной лодкой, которая вроде бы к арктическому походу вообще не имела никакого отношения.

Девятого июля «Комет», уже как советский ледокольный пароход «Семен Дежнев», вышел из Бергена и направился на восток. Вообще наименование рейдера в зависимости от районов плавания постоянно менялось. Фактически, у него на борту находилось не менее пяти комплектов судовых документов, в том числе для советских пароходов «Семен Дежнев» и «Дунай», германского теплохода «Донау» и японского парохода «Токио-Мару».

В соответствии с утвержденным планом переход «Комета» по арктическим морям должны были обеспечивать ледоколы Главного управления Северного морского пути (ГУ СМП). Для этого уже 15 июля в бухте Варнека (остров Вайгач) рейдер должен был принять на борт советских ледовых лоцманов.

Но срок начала перехода по Севморпути неожиданно изменился. Вероятно, это было связано с тем, что в состав экспедиции особого назначения (ЭОН-10) входила наша подводная лодка Щ-423, которая, возможно, еще не была готова к арктическому переходу.

Поэтому еще в районе Нордкапа Эйссен получил радиограмму от руководства ГУ СМП о задержке выхода в Арктику. «Комету» было предложено зайти в Мурманск, где и дожидаться начала проводки. Но Эйссен категорически отказался от этого предложения, мотивируя невозможность посещения советского заполярного порта нарушением соблюдения секретности перехода «Комет» по Севморпути.

И, как следствие, «Комет» примерно на две недели «задержался» у северного побережья Норвегии, где за это время он успел встретиться еще с одним рейдером — тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер», а затем сопровождал в финский порт Петсамо финский же пароход «Эстер Торден».

Формально можно считать, что отказ от захода в Мурманск был вполне мотивирован, так как для перехода «Комет» была изначально подготовлена надежная легенда прикрытия. Она предусматривала, что Норвежское и Баренцево моря германский рейдер будет проходить замаскированным под новый советский ледокольный пароход «Семен Дежнев».

Для этого некоторые отличия силуэта немецкого вспомогательного крейсера от силуэта советского

ледокольного парохода устранялись с помощью парусиновых обвесов и других специальных приспособлений, изготовленных еще на верфи «Ховальдтсверке». Там же были изготовлены другие дополнения в этот «джентельменский набор», которые позволяли весьма существенно изменять силуэт рейдера за счет изменения высоты мачт, формы и высоты дымовой трубы, а также количество колонок грузовых стрел.

Все это позволяло океанскому оборотню полностью менять свой силуэт. Более того, для надежного прикрытия «Аже-Дежнева» в советских водах руководство ГУ СМП вообще убрало из акватории Баренцева моря настоящего «Дежнева», кардинально изменив планы летней эксплуатации этого судна. Действительно, вместо того чтобы работать на трассе Мурманск — Шпицберген в интересах советского треста «Арктикуголь», «Дежнев» был отправлен в Карское море для доставки снабжения на самые отдаленные полярные станции этого региона.

Таким образом, была создана идеальная легенда прикрытия для германского рейдера, так как, с одной стороны, новый советский ледокольный пароход вообще уходил из Баренцева моря (от лишних «глаз»), а с другой — шел в тех же районах Карского моря, где следовал и его немецкий двойник.

На фоне столь тщательно разработанного легендирования отказ капитана цур зее Роберта Эйссена от захода в порт Мурманск понятен. Но представляется более чем странным сопровождение рейдером финского парохода «Эстер Торден» в международный порт Петсамо, что действительно могло существенно повредить скрытности всего похода, так как в Петсамо, в отличие от Мурманска, имелись конторы английской и американской компаний (Shell и Esso соответственно).

А среди персонала этих контор, безусловно, было достаточно внимательных и сообразительных людей, имеющих прямое отношение к английской секретной службе, которые могли бы обратить внимание на более чем странный заход советского ледокольного парохода в финский порт. Но этот заход все-таки состоялся! И объяснение этому может быть только одно: видимо, уже на переходе Эйссен получил из Берлина какое-то специальное указание на посещение Петсамо или Лиинахамари, вероятно связанное с тем, что на борту финского транспорта находились либо чрезвычайно важные документы, либо некое официальное лицо, прибывшее из рейха, либо весьма ценный груз для будущего похода рейдера, перегрузка которого в море оказалась невозможной.

А дальше после захода в Петсамо нацистский рейдер вообще исчез из поля зрения советской разведки.

По официальной версии, заявленной позднее Р. Эйссеном советской стороне, в эти дни с целью экономии топлива «Комет» находился в дрейфе в восточной части Баренцева моря. Но уже после войны нам стало известно, что во время нахождения в Печорском море экипаж германского рейдера под видом сбора плавника, необходимого якобы для подкрепления трюмов и бортов на случай сжатия корпуса корабля льдами, занимался у острова Колгуев гидрографическими работами. Кроме того, достоверно выяснилось, что в эти же дни «Комет» скрытно заходил в «Базис Норд», которая была создана Третьим рейхом на Мурмане в губе Большая Западная Лица.

Об этом рассказал в своих воспоминаниях гросс-адмирал Эрих Редер, правда, при этом он

называет секретную базу «Полярным», что, скорее всего, является искаженным переводом слова «Норд». Таким образом, отказ немцев от захода в Мурманск, а также последующее сообщение о дрейфе в восточной части Баренцева моря с целью экономии топлива были чистой дезинформацией, предназначенной для официальных властей СССР. Но вера в искреннейшую дружбу фашистской Германии и Советского Союза была в те дни настолько твердой, что проверять эти явные байки никто не стал.

Кроме воспоминаний адмирала, бесспорным подтверждением захода рейдера в «Базис Норд» стало появление на борту «Комет» переводчика германского посольства в Москве Курта Крепша, который вместе с помощником военно-морского атташе Германии корветтен-капитеном Вильгельмом Шторхом проверял состояние дел в этой секретной немецкой базе. При этом надо особо отметить, что Крепш вряд ли был простым переводчиком. Но это официальная версия, фактически же все было иначе. Это подтверждается информацией почти что из первых рук — в сборнике воспоминаний «Отныне несекретно» о работе мурманских чекистов в преддверии и во время Великой Отечественной войны, который был опубликован в 1995 году Управлением ФСБ РФ по Мурманской области. Один из рассказов этого сборника («Накануне войны» В. Стенькина) был непосредственно посвящен специальной операции по изобличению деятельности германского шпиона корветтен-капитена Вильгельма Шторха, который прибыл из Москвы якобы для проверки «Базис Норд». Вот как начало этой операции описано В. Стенькиным:

В ближайшие дни в Мурманск сроком на 4-5 месяцев прибудет помощник военно-морского атташе Германии корветтен-капитен Вильгельм Шторх, 42 лет, уроженец города Хемниц.

Из достоверных источников известно, что Шторх является офицером военной разведки и, несомненно, попытается использовать свое пребывание в Мурманске во враждебных целях. Предлагаем принять активные меры по выявлению и пресечению разведывательной деятельности и других подрывных акций с его стороны.

Шторх приехал в Мурманск 9 июля и поселился в гостинице «Арктика», где для него был забронирован двухкомнатный номер, выходивший окнами на площадь Пяти углов.

В четверг утром он отправился в морской порт. Там, разыскав здание управления, зашел в кабинет помощника начальника порта капитана 2 ранга Виктора Кудряшева. Представился и сообщил, что приехал в Мурманск, чтобы ознакомиться, как идут дела на базе в заливе Западная Лица (с разрешения советской администрации немцы создавали там морскую базу).

Далее в разговоре Шторх просил оказать содействие в получении катера для поездки 19 июля в Западную Лицу. После согласования вопроса о поездке в Мурманск неожиданно прибыл переводчик германского посольства в Москве Курт Крепш, которого во изменение прежней договоренности Кудряшеву также пришлось везти в Западную Лицу.

Зачем Вильгельму Шторху, который прекрасно знал русский язык, столь срочно понадобился переводчик из посольства, тем более для общения со своими же соотечественниками?

К слову, в дальнейшем сам Шторх во время попытки вербовки капитана 2 ранга Виктора

Кудряшева (фактически мурманского чекиста и капитана госбезопасности) в какой-то мере ответил на этот вопрос: *«Я и мой друг Курт служим в одном ведомстве....»*, а в одной из дипломатических шифровок, отправленных уже из Арктики, с борта германского рейдера, господин Крепш был даже назван «фертрауэрсманном», что может указывать либо на его настоящий статус, либо на принадлежность к службе безопасности (СД) или внешней разведке (Абверу). Вероятнее всего, должность переводчика германского посольства в Москве была для Курта Крепша прикрытием. Более того, вполне возможно, что именно Крепшу принадлежала одна из главных ролей в плавании «Комета» по Севморпути, но об этом позднее.

Подробное описание операции, успешно проведенной мурманскими чекистами, естественно, выходит за рамки настоящей книги, но приведенные выше сведения являются отличным дополнением к портрету «переводчика» Курта Крепша и документальным доказательством существования на Мурмане нацистской базы.

Но пока вернемся на борт крейсера «Комет».

Пятого августа 1940 года ЭОН-10 (в составе подводной лодки Щ-423 и сопровождающего его транспорта «А. Серов» при обеспечении ледоколами ГУ СМП) начала свой переход по Севморпути на Дальний Восток.

Неделю спустя настоящий «Семен Дежнев» вошел в Карское море, а через два дня в районе архипелага Новая Земля появился его двойник — рейдер «Комет», который уже в новом обличье — в виде немецкого теплохода *Danau*, но без лоцмана на борту — вошел 14 августа в пролив Маточкин Шар.

Возможно, в обличье теплохода Danau («Дунай») Эйссен планировал самостоятельно проскочить в Карское море, но ухудшившаяся ледовая обстановка вынудила его стать на отстой в ожидании более благоприятной погоды.

Уже во время этой стоянки на борт нарядного немецкого «теплохода» с ослепительно белыми надстройками, черной трубой и ярко-красным поясом ватерлинии поднялись советские лоцманы Дмитрий Сергиевский и Афанасий Карельских. Первое, что сразу же определили советские лоцманы, — это то, что комфортабельный с виду немецкий теплоход фактически является хорошо вооруженным боевым кораблем, на борту которого господствует строжайшая военная дисциплина. Об этом открытии было своевременно доложено в Москву, но... Москва ведь и так отлично знала, кого проводят советские ледоколы по Севморпути!

Во время стоянки Эйссен вдруг решил организовать отдых своей команде на берегу, мотивируя это теми трудностями, которые им еще предстоят. Вполне естественно, что советские лоцманы категорически запретили проводить высадку иностранцев на советские берега. Эйссен потребовал запросить Москву, и разрешение было получено. Так были начаты бесконтрольные высадки «шуточных» (как сказал Эйссен) немецких десантов на берега Маточкина Шара.

Много лет спустя выяснилось, что десантники Эйссена вместо отдыха активно занимались изучением крутизны береговых склонов и разведкой прибрежных сопок. Кстати, в литоральной зоне десантники интересовались наличием в плавнике деловой древесины, которая, безусловно, рассматривалась как местный строительный материал

для будущих секретных опорных пунктов. Большое количество такой древесины различных сибирских пород было найдено на литорали северо-восточного берега Маточкиного Шара.

Есть также информация, что во время «отдыха» на Новой Земле специалисты из состава команды «Комета» проводили поиск следов серебряно-свинцовых месторождений. Кроме того, за время «бесконтрольного» (с советской стороны) ожидания начала перехода радиослужба рейдера успешно практиковалась в перехвате и обработке радиопереговоров между кораблями и ледоколами ЭОН.

Вообще, наиболее вероятным представляется, что вся комедия с отдыхом команды была организована по указанию из Берлина с целью проверки состояния секретной базы подводных лодок, созданной где-то в этом районе еще в годы Первой мировой войны и законсервированной немцами. Анализ поведения немецких подводников в годы Второй мировой войны достаточно обоснованно подтверждает возможность наличия такой базы в районе Маточкина Шара.

Далее переход проходил по намеченному плану. Правда, с 19 по 25 августа «Донау» пришлось укрываться от шторма в проливе Матисена (архипелаг Норденшельда). Эта еще одна вынужденная стоянка рейдера представляется для нас также весьма интересной, так как именно в проливе Матисена, возможно, находится тот самый район, где в 1942–1944 годах немцы добывали *нечто*, перевозимое затем на борту «серых волков» в порт Лиинахамари для какой-то переработки, после чего это *нечто* срочно доставлялось куда-то на территорию рейха. Такое предположение подтверждается тем, что поиском серебряно-свинцовых месторождений

в проливе Маточкин Шар на Новой Земле могли заниматься только высококлассные специалисты-геологи, которые, вероятно, были в составе экипажа рейдера.

Еще через неделю плавания, но уже в море Лаптевых нацистские моряки подверглись первым серьезным ледовым испытаниям. В этих широтах лед оказался настолько тяжелым, что даже самому современному ледоколу того времени «Иосиф Сталин» с большим трудом удалось вывести рейдер к проливу Санникова.

Выйдя из ледового плена, Эйссен отказался от дальнейшего сопровождения советских ледоколов и, миновав Новосибирские острова, на максимальной скорости направил рейдер на юго-восток. Кстати, здесь он показал себя как опытный полярный гидрограф. Чтобы избежать встречи с многолетними практически непроходимыми льдами, он повел «Комет» не по трассе, рекомендованной советскими лоциями, а между прибрежными островами, руководствуясь только показаниями эхолота, где под воздействием теплых вод реки Колымы, лед между прибрежными островами в летний период был достаточно слабый.

Однако это решение, весьма перспективное с соображений ледовой обстановки, в навигационном отношении было весьма опасным, так как требовало от судоводителя знаний особенностей района, местной гидрологии и отличной практики плавания в ледовых условиях.

И здесь опять возникают определенные вопросы, так как Р. Эйссен имел опыт только в части ледового плавания, который он получил во время службы на «Метеоре» во льдах Гренландии и Исландии. А вот откуда у него появились знания об

особенностях этого «медвежьего угла» и тем более его гидрологии — остается тайной!

Однако именно это весьма рискованное плавание позволило «Комету» в назначенное время успешно выйти в район встречи с ледоколом «Лазарь Каганович», на борту которого находился начальник морских операций восточного района Арктики ледовый капитан Афанасий Мелехов, принявший руководство дальнейшим переходом ЭОН-10.

В ночь с 31 августа на 1 сентября участок пути по Восточно-Сибирскому морю оказался для рейдера самым опасным, так как почти при нулевой видимости и ураганном ветре сильное морское течение стало сносить ледовые поля на малые глубины, а вместе с ними потащило на мелководье ледокол и рейдер.

Позже, вспоминая этот участок перехода, Роберт Эйссен скажет, что «той ночи он не забудет никогда». И все же на следующий день оба корабля благополучно достигли района острова Айон.

Но вероятно, где-то, еще пока в мирной тишине московских кабинетов, возникли сомнения в истинных целях перехода «Комета» по Севморпути или «в чем-то ином». Вполне возможно, что в это время советской разведке уже стало известно о начале разработки плана «Барбаросса». Так это или нет, мы уже, наверное, никогда не узнаем, но 1 сентября от начальника ГУ СМП И. Папанина в адрес А. Мелехова поступила срочная шифрограмма с указанием «вернуть назад» из Арктики. Причем с этим «вернуть назад» произошла почти комедийная ситуация, так как в процессе то ли шифровки, то ли дешифровки текста радиогаммы получилось, что А. Мелехову было совершенно непонятно, кого возвращать — самого Эйссена или рейдер.

После повторного запроса стало ясно, что рейдер, о чем А. Мелихов немедленно поставил в известность Эйссена. Однако Эйссен категорически отказался выполнять это указание, заявив, что Москве он не подвластен, а подобного распоряжения из Берлина он не получал.

Одним словом, возникли совершенно беспочвенные разногласия, так как невооруженные ледоколы никак не могли настаивать на возвращении боеспособного немецкого крейсера. Эти разногласия привели к тому, что дальше на восток немецкий крейсер пошел самостоятельно, но, вероятно, на всякий случай снова изменил свое обличье, став советским пароходом «Семен Дежнев».

Так он и вошел в бухту Анадырь, где власти даже не успели разобраться, кто стал на якорь у них на рейде, так как всего за пять часов водолазы рейдера осмотрели корабельные винторулевые устройства. Убедившись, что серьезных повреждений нет, Эйссен устремился на встречу с другим крейсером — «Орион», прибывшим в Тихий океан южным маршрутом.

Переход по Северному морскому пути «Комет» совершил за рекордно короткий срок — всего за 23 суток, из которых только пятнадцать были ходовыми. Обычно на такой переход караваны советских кораблей и судов затрачивали не менее 26 ходовых суток.

А в это время настоящий «Семен Дежнев», действительно побывав в 15 отдаленных арктических пунктах, в ноябре вернулся в Мурманск и в начале декабря 1940 года ушел на Шпицберген для работы в Айс-фьорде по планам треста «Арктикуголь».

Хотя в целом скрытность и секретность перехода «Комета» в Тихий океан была сохранена, но некая информация все же достигла Британских островов.

Так, 2 ноября 1940 года в одной из английских газет появилась статья о проводке Северным морским путем с запада на восток подводной лодки и германского парохода, которые несомненно рассматривались как один отряд судов Кригсмарине. О последствиях, которые повлек за собой выход в свет этой информации, мы узнаем ниже.

Войдя в тихоокеанские воды, нацистский оборотень сразу же направился к острову Айлингтоп, где была запланирована встреча с танкером и рейдером «Орион». Но еще не дойдя до места встречи, «Комет» пошел в район Каролинского архипелага. Это было связано с тем, что танкер «Везер», везший из мексиканского порта Мансанильо топливо германским рейдерам, был перехвачен английскими кораблями. Поэтому не было никаких гарантий, что англичане не имеют информации о месте встречи германских рейдеров.

Четырнадцатого октября у атолла Ламутрека (в новой точке встречи) «Комет» получил от судов снабжения 10-месячный запас топлива и продовольствия для продолжения крейсерства. Отсюда на юг этот океанский оборотень пошел уже как японский пароход «Токио-Мару».

Считается, что активная охота «Комета» на океанских коммуникациях была настолько удачной, что вскоре капитену цур зее Эйссену было присвоено воинское звание контр-адмирал.

Однако, как показывает анализ чисто рейдерской (читай — разбойничьей) деятельности Эйссена на торговых коммуникациях Британского союза,

в Тихом океане ему удалось потопить не более трех судов. Но тем не менее он становится контр-адмиралом. Спрашивается: за какие заслуги?

Занимаясь арктической одиссеей Эйссена, мы склонны считать, что свой путь в адмиралы он начал еще в секретной нацистской базе Норд, которая размещалась в 1939 году на территории советского Мурмана в губе Западная Лица.

Это опосредованно подтверждается тем, что в истории перехода «Комета» по Севморпути есть весьма интересный эпизод, связанный с исчезновением из Западной Лицы уже упомянутого выше «переводчика» Курта Крепша, который в июле 1940 года срочно приезжал сюда из Москвы.

И особенно последующими событиями, когда уже у атолла Ламутрека в Тихом океане К. Крепш срочно перешел с «Комета» на борт корабля снабжения рейдеров «Регенсбург». Это судно-снабженец вместо того, чтобы заниматься обеспечением рейдера «Орион», на полном ходу рвануло к Японским островам и доставило туда «простого» переводчика, который затем через Владивосток, уже по железной дороге, вернулся в Москву. Так как путь из Мурманска в Москву существенно короче, чем из Владивостока, то личность К. Крепша становится еще более загадочной! И было бы весьма интересным заглянуть хотя бы в вахтенный журнал «океанского оборотня» или в отчет контр-адмирала Р. Эйссена о переходе по Севморпути, а еще лучше — в личное дело господина Крепша, которое, безусловно, хранится где-то в архивах МИД ФРГ или вермахта. Вероятно, эти документы в Германии уже давно рассекречены. И нам остается только отыскать их, что, может быть, достаточно просто сделать при современных добрых взаимоотношениях наших

государств. Но в истории с Эйссеном дело совсем не в Крепше, а в том, что за документы он увез с собой в Москву, о которых Эйссен срочно писал в первые дни своего рейдерства в Тихом океане. Именно в том, что он описал, предложил или открыл для Третьего рейха, кроется секрет присвоения ему адмиральского звания.

Вероятно, и этот отчет хранится где-нибудь на пыльных архивных полках, ведь чиновники Третьего рейха были очень аккуратными и исполнительными специалистами.

Заодно, быть может, мы смогли бы узнать много интересного и о «Базис Норд», вызывающей давние споры у советских историков. Впрочем, сегодня об этой базе мы уже можем немного рассказать!



ТАЙНЫ СЕКРЕТНОЙ БАЗИСА КРИГСМАРИНЕ НА МУРМАНЕ

В конце 50-х годов прошлого века среди сопок на берегах губы Большая Западная Лица появился первый город североморских подводников-атомщиков — Заозерск. Из соображений секретности в советское время его называли по-разному: Североморск-7, Мурманск-150, Заозерный, но для моряков-североморцев он всегда был и остается Западной Лицей — столицей атомных субмарин Северного флота.

Сегодня трудно поверить, что когда-то именно здесь на вполне законных основаниях существовала нацистская «Базис Норд».

Тем временем в Заозерске выросло и отслужило на атомоходах целое поколение мальчишек, когда-то приехавших в «столицу» с отцами, осваивавшими первые советские атомные подлодки. Тех мальчишек, которые еще видели на соседних с жилым городком сопках страшные следы войны: человеческие черепа и кости с обрывками сукна цвета хаки, черного или мышинного цвета, обломки оружия и вооружения советского и немецкого образца.

Самым верным друзьям по большому секрету они рассказали о необычных находках, которые никак не вписывались в мирные заполярные пейзажи, обнаруженные среди западнолицких скал.

А также о странных названиях береговых сооружений, например таких, как «Завод гидросамолетов», «Погреб сокольников», «немецкий КПП» или «немецкий причал».

То есть воочию они видели все то, что в наши дни, по мнению отдельных советских историков, является 100-процентной «липой» и всемерно отвергается. Не будем спорить с последними, ведь подобное заблуждение тех, кто никогда не бывал в сопках у реки Западная Лица и лично никогда не видел этих мест, совершенно объяснимо!

Между тем вполне возможно, что именно здесь в конце 30-х годов XX века зарождалось большинство арктических тайн Третьего рейха, о которых после Великой Отечественной войны вообще не вспоминали и уж тем более не писали.

Одной из возможных причин табу на эти сведения является та, еще довоенная, катастрофа советской подводной лодки Д-1 («Декабрист»), которая произошла прямо на глазах береговых постов Северного флота.

Шок от той катастрофы оказался настолько велик, что и сейчас, по прошествии более 65 лет, никто не решается искать североморского подводного первенца и его погибший экипаж. Вероятно, потому, что результаты этих поисков могут оказаться не только чрезвычайно неожиданными, но еще и опровергающими все принятые в те годы версии гибели подводников.

Официальной версией исчезновения Д-1 считается погружение подлодки ниже предельной глубины с последующим разрушением ее прочного корпуса.

Хронология тех давних событий в Мотовском заливе такова.

В 13.17 13 ноября 1940 года береговой пост наблюдения и связи (СНИС) на мысе Вьев-Наволоок донес, что в соответствии с планом Д-1 погрузилась по ограждение рубки по пеленгу 330 градусов и в дистанции 60 кабельтовых. По направлению движения рубки было видно, что лодка двигалась курсом 270 градусов.

В 13.26 командир «Декабриста» капитан-лейтенант Ельтищев доложил руководству о готовности к погружению и о начале выполнения упражнения.

В 13.30 подводная лодка погрузилась под перископ по истинному пеленгу 335 градусов в дистанции 70 кабельтовых от мыса Вьев-Наволоок, курс не изменяла.

В 13.45 по пеленгу 160 градусов от мыса Шарапов в дистанции 17 кабельтовых от оконечности береговой пост обнаружил движение перископа подлодки, идущей курсом 225 градусов.

Следует особо отметить, что последнее место обнаружения перископа Д-1 почему-то находится много севернее места фактического погружения. Почему? Неизвестно и сегодня!

Когда в 18.40 13 ноября подлодка не вышла на плановую связь, Северный флот начал ее поиски. До самого утра залив прослушивался шумопеленгаторными станциями подводных крейсеров и морских охотников и освещался прожекторами надводных кораблей.

С рассветом в районе мыса Шарапова силы поиска обнаружили большое масляное пятно, спасательный круг, а также мелкие деревянные обломки и изоляционную пробку из прочного корпуса исчезнувшей подлодки.

Затем, как раз в районе фактического погружения Д-1, один из поисковых гидросамолетов

заметил на поверхности залива новые большие пятна соляра. А через четверо суток в 18 кабельтовых от острова Большой Арский корабельный металлоискатель трижды показал наличие большого количества металла на грунте. В тот же день, но уже в соседнем районе — у мыса Выев-Наволок на дне Мотовского залива был обнаружен еще один большой металлический объект.

Через 12 суток поиски пропавшей подлодки были прекращены и пока так и не возобновлялись!

Поэтому до наших дней остается неясным, то ли это был недопустимый просчет команды лодки во время учения, то ли... И естественно, возникает вопрос, а что сегодня мешает не только восстановить память о погибших, но и досконально выяснить причины их гибели. Тем более что при современных методах изучения подводных объектов и точно известных координатах места нахождения этого объекта подробнейшее обследование, а значит, и восстановление истины можно осуществить в весьма в сжатые сроки!

Однако почему-то мы по-прежнему остаемся на позициях прошлого века.

О причинах гибели Д-1 строились всякие предположения. Одни считали, что в заливе находилась чужая подводная лодка, она, мол, подкараулила Д-1 и потопила ее. Другие полагали, что в Мотовском заливе кем-то поставлены мины и что лодка подорвалась на одной из них...

(Из воспоминаний бывшего командующего Северным флотом контр-адмирала Арсения Головки)

Вполне естественно, что при внимательном прочтении этих предположений адмирала сразу

же возникают минимум два весьма каверзных вопроса: «Чья же чужая подводная лодка в мирное время могла потопить советский корабль, да еще рядом с главной базой Северного флота?» и «Какие основания были у командующего Северным флотом для подобной версии?».

Оказывается, были, потому что он не мог не знать(!) о существовании на Кольской земле тайной базы нацистов «Базис Норд». Как мы уже указывали выше, официальными советскими историками существование германской тайной базы в Западной Лице не признано до сих пор. Исключением являются вышеупомянутый сборник статей о работе мурманских чекистов и переведенный на русский язык материал из журнала *Revue Maritime* за 1966 год, посвященный некоторым вопросам организации и эксплуатации нацистской «Базис Норд».

История создания этой тайной базы Кригсмарине берет свое начало в кабинетах ОКМ, где о необходимости организации заграничной базы для германского военного флота в районе Скандинавского полуострова основательно и долго думали. Но гросс-адмирал Редер обратился лично к рейхсканцлеру Гитлеру по данному вопросу лишь после начала Второй мировой войны.

По замыслу адмирала, такая база Кригсмарине должна была иметь несколько назначений. Во-первых, стать передовой базой при наступлении на Британские острова. Во-вторых, основным опорным пунктом на кратчайшем пути германских судов из Атлантики в Тихий океан и обратно. А главное — быть опорой арктической системы Третьего рейха в советском секторе Арктики.

Безусловно, решающую роль в осуществлении этих планов, по мнению Эриха Редера, должна была

сыграть тесная дружба с Советским Союзом. И он вновь не ошибся! Действительно, уже 17 сентября 1939 года, то есть не дожидаясь окончательного решения вопроса о создании базы, в Мурманск пришли лайнер «Бремен» и немецкие транспорты «Кордиллере» и «Сан-Луи» с грузами и техникой для будущей «Базис Норд». Но место, где должно было начаться ее строительство, было определено не сразу.

Кроме того, в связи с началом Второй мировой войны германская сторона обратилась к советскому руководству с официальной просьбой — разрешить длительную стоянку и межпоходовый ремонт кораблей Кригсмарине в мурманском порту. Но эта просьба была твердо отклонена советским руководством из политических соображений. Взамен были предложены два района мурманского побережья для базирования немецких кораблей — губы Териберская и Большая Западная Лица.

Выбор нацистов пал на последнюю, так как она не только была хорошо укрыта от чужих глаз сопками материка, полуострова Средний и полуострова Рыбачий, но еще и находилась рядом с советско-финской границей. Фактически Большая Западная Лица не только надежно скрывала немецкие суда, но еще и не позволяла разведчикам Северного флота следить за тем, что происходит в акватории тайной базы, так как находившиеся на побережье посты наблюдения СФ могли видеть лишь отдельные районы Мотовского залива, да и то только в ясную погоду. Вход в Западную Лицу тогдашние посты североморской СНИС вообще не видели.

Считается, что окончательное согласие советской стороны на создание тайной базы Кригсмарине на Кольском полуострове было получено 18 октября 1939 года, когда, по информации

руководителя ФБР США Джона Э. Гувера, во Львове состоялась тайная встреча Адольфа Гитлера и Иосифа Сталина, где было подписано некое секретное соглашение. Правда, оба политических руководителя могли принять подобное решение и без личной встречи — например, в процессе личной переписки между И. Сталиным и А. Гитлером.

Что это было за соглашение, до сих пор остается тайной, но мы можем предположить, что один из его пунктов непосредственно касался организации новой нацистской базы.

Эта гипотеза основывается на следующем.

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

Рассмотрим внимательно статус всех вышеупомянутых советских государственных и военных деятелей, с которыми за сутки до секретной встречи во Львове беседовал Иосиф Сталин.

Маршал Климент Ворошилов, маршал Григорий Кулик и адмирал Николай Кузнецов занимали в те годы высшие командные должности в Наркомате обороны, а Вячеслав Молотов был наркомом иностранных дел и куратором Северного морского пути. Встреча с ними руководителя советского государства вполне объяснима.

А вот почему сюда же был приглашен адмирал Иван Исаков, который в то время был председателем специальной военно-морской комиссии? Попробуем найти ответ.

Как известно, эта комиссия была создана для решения особых задач в интересах национальной

обороны СССР. К 17 октября 1939 года благодаря работе комиссии адмирала Исакова Краснознаменный Балтийский флот получил от Эстонии, Литвы и Латвии военно-морские базы на балтийских островах Эзель (Саарема) и Даго (Хиума), а также балтийские порты Палдиски, Либава (Лиепая) и Виндава (Вентспилс). Таким образом, Советский Союз плотно охватил Финляндию с юга.

Кроме того, с февраля по май 1939 года именно комиссия Исакова вела переговоры (правда, безуспешные) с правительством США о продаже Советскому Союзу технической документации на линейные корабли типа «Вашингтон» или «Северная Каролина» и оборудования для них.

Конечно, прямых доказательств, что основной темой доклада Исакова 17 октября в Кремле были варианты возможной компенсации рейха за аренду «Базис Норд», нет.

Но «помощь», полученная Советским Союзом из Германии: тяжелый крейсер «Лютцов», «юнкерсы», «мессершмитты», броня для суперлинкоров типа «Советский Союз», плавучие краны фирмы «Демаг» (способные устанавливать корабельные и береговые орудия крупного калибра), прямо указывает на то, что И. Сталин (а позднее и В. Молотов) был хорошо подготовлен к беседе с А. Гитлером.

И еще один интересный факт!

Рыбаки колхоза «Коминтерн» (созданного из обрусевших финнов в Западной Лице), проживавшие в поселках Большая Западная Лица и Большая Лица, в течение одной из сентябрьских ночей 1939 года были переселены в Карелию. Туда же срочным этапом были вывезены и спецпереселенцы из этих поселков.

Принудительное выселение не коснулось только жителей поселка Коминтерн, который был расположен в губе Малая Лица (почти у выхода в Мотовский залив). Скорее всего, этому поселку отводилась роль обеспечения естественной маскировки для «Базис Норд».

Вскоре на западнолицком побережье началось активное строительство причалов, ремонтных мастерских, складов снабжения и хранилищ для жидкого топлива. Здесь же началось строительство аэродрома с необычным для советских аэродромов тех лет металлическим покрытием взлетно-посадочной полосы длиной в полтора километра.

На первом этапе все работы вели советские военные специалисты (из 95-го строительного участка Мурманского отделения ЭПРОН), а также заключенные из соседних с Мурманском спецлагерей ГУЛАГа.

Но очень скоро всеми строительными работами в Западной Лице стали заниматься только немцы. Чтобы ускорить работы, связанные с вырубкой штолен в заполярных скалах, они стали применять направленные взрывы и новейший пневмоинструмент.

При этом все готовые подскальные сооружения и входы в них тщательно маскировались. Строительство базы велось весьма интенсивно, и к зиме 1939 года появление немецких судов у входа в Мотовский залив стало постоянно фиксироваться дозорными кораблями Северного флота.

Так, только в декабре 1939 года советским подводным лодкам, находящимися в дозоре у полуострова Рыбачий, неоднократно приходилось встречаться с немецкими судами, заходящими в советские территориальные воды.

В сводках о подобных встречах указывалось, что в этот период к полуострову Рыбачий пришло не менее пяти немецких океанских судов. И эти суда, согласно официальным данным, не были нацистскими разведчиками, как об этом часто рассказывали отдельные авторы. Принципиальная ошибочность такого предположения заключается в том, что в этот период в рамках действующего договора между СССР и Германией суда и корабли Третьего рейха могли свободно заходить в территориальные воды и порты Советского Союза. Более того, с начала Второй мировой войны нацистские суда находились под защитой советских береговых батарей, расположенных у входа в Кольский залив. Это наглядно было продемонстрировано осенью 1939 года, когда у восточной части полуострова Рыбачий батарея 104-го пушечного артиллерийского полка обстреляла два «заблудившихся» английских эскадренных миноносца, которые искали здесь лайнер «Бремен», стоящий в это время в Кольском заливе на якорной стоянке в районе Абрам-мыса.

Так что, несмотря на все сомнения отдельных (в том числе и именитых) наших историков, секретная база нацистов на Мурмане не только была создана, но еще и активно эксплуатировалась. К сожалению, наши реальные знания о ней пока еще невелики, тем не менее мы систематизировали их в следующем виде:

- по германским источникам, местоположение «Базис Норд» было обозначено координатами 69 градусов 25 минут северной широты, 32 градуса 26 минут восточной долготы. Общее руководство базой было возложено на Административное управление Кригсмарине;

- двадцать пятого ноября 1939 года в базу заходили немецкие подводные лодки U-38 и U-36;
- с декабря 1939 года по апрель 1940 года старшим морским начальником в базе был капитен цур зее Нишлаг, а с июля 1940 года — корветтен-капитен Гаусгофер (он же был командиром корабля снабжения «Фениция»);
- до декабря 1939 года в «Базис Норд» находился быстроходный транспорт — банановоз «Иллер». Второго декабря 1939 года в базу пришли немецкие суда снабжения «Кордиллере» и «Фениция». За ними — танкер-снабженец «Ян Веллем», китобоец «Заксенвальд», метеорологические суда «Викинг-5» и «Кединген»;
- в начале апреля 1940 года в базе ожидали прихода трех танкеров из «авангардной эскадры», которые планировалось использовать для заправки топливом немецких эсминцев, прибывших в Нарвик. Однако фактически в базе находился только один — танкер «Ян Веллем».

О дальнейшей судьбе некоторых судов, базировавшихся на «Базис Норд», нам известно следующее:

Паровой рыболовецкий траулер (пароход) «Кединген» был переоборудован в одно из метеорологических судов Кригсмарине.

В сентябре 1943 года с «Кединген» в западной части архипелага Земля Франца-Иосифа была высажена метеорологическая экспедиция «Кладоискатель». Через год на этом же траулере в район Восточной Гренландии была доставлена метеорологическая экспедиция «Эдельвейс-1». Но здесь «Кединген» был перехвачен американским ледоколом «Нортленд» и потоплен.

Танкер «Ян Веллем» 20 января 1940 года вышел в Атлантику, имея на борту запас

продовольствия для тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» и подводных лодок, находившихся в Северной Атлантике. Девятого апреля экипаж танкера обеспечил безопасность входа в Нарвик немецких эсминцев, а затем — пополнение ими запасов топлива. Однако через двое суток германский танкер был атакован английскими эсминцами, поврежден и выброшен на берег у входа в Уфут-фьорд, где пролежал до начала 50-х годов.

Судно «Кордиллере» было потоплено в Готенхафене в последние месяцы войны, а в конце 40-х — поднято советскими водолазами.

Вполне естественно, что такая крупная нацистская база на советской территории, да еще в период уже начавшейся Второй мировой войны, не могла долго оставаться в тени. Англичане узнали о ее существовании в феврале 1940 года после захвата в море нескольких нацистских метеосудов. Поэтому обстановка с этой базой на территории СССР настолько обострилась, что она едва не стала одной из основных причин для высадки англо-французского десанта на Кольский полуостров. При этом надо особо отметить, что Великобритания и Франция уже давно искали повод для начала боевых действий против Советского Союза, который рассматривался ими как реальный союзник Третьего рейха во Второй мировой войне. И советско-финский вооруженный конфликт, который начался 30 ноября 1939 года, вроде бы стал прекрасным предлогом для развязывания военных действий против СССР. Поэтому уже в феврале 1940 года началось формирование англо-французского десантного корпуса численностью более 50 тысяч человек.

От Франции в состав корпуса должны были войти 2,5 бригады альпийских стрелков и 2 батальона из Иностранного легиона, а от Великобритании — 24-я гвардейская бригада и лыжный батальон войск специального назначения (шотландские гвардейцы). Для создания большей неразберихи в первую волну десанта предлагалось включить бригаду подгальских стрелков (созданную во Франции из польских эмигрантов), которую изначально планировали направить на помощь Финляндии. Для достижения большей внезапности при высадке десанта планировалось задействовать польские эсминцы, которые после оккупации фашистскими войсками Польши ушли в Великобританию и были включены в состав Королевских ВМС (по силуэту они сильно напоминали эскадренные миноносцы типа «Стремительный», входившие в состав Северного флота).

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

Когда окончательное решение все же было принято и началась подготовка операции под условным наименованием «Р4», то реальный повод для развязывания военных действий против СССР исчез, так как советско-финская война завершилась. Уже после оккупации германскими войсками Королевства Норвегия советское правительство предложило перевести базу «Норд» на восточный берег Кольского залива — в Териберскую губу. С этим предложением Кригсмарине не согласилась, так как этот район полностью просматривался североморскими постами СНиС.

А 5 сентября 1940 года gross-адмирал Эрих Редер принял решение о ликвидации «Базис Норд» на Мурмане.

До 90-х годов прошлого столетия многие военные историки считали, что главной причиной отказа нацистов от использования «Базис Норд» был захват Германией баз и портов на побережье Норвегии. В основном они правы.

Однако у гросс-адмирала Э. Редера были и иные, более веские причины для ликвидации тайной базы Кригсмарине на Кольском полуострове.

Во-первых, он узнал, что неожиданно для немцев в западной и восточной частях Мотовского залива были развернуты батареи 104-го пушечно-артиллерийского полка. Таким образом, выходы как из Мотовского залива, так и из Западной Лицы были взяты Северным флотом под надежный контроль, что, естественно, совершенно не устраивало Главнокомандующего Кригсмарине. Однако, так как в недрах Генштаба Третьего рейха уже шла активная подготовка плана нападения на Советский Союз, планировщики ОКМ считали необходимым сохранить эту базу «до лучших» времен. Поэтому нет ничего удивительного в том, что начавшаяся Великая Отечественная война показала, что свертывание базы «Норд» более всего походило на ее временную тщательно подготовленную консервацию.

Действительно, в июне 1941 года мы узнали, что на складах поселка Большая Лица находилось более сотни единиц различной автотракторной техники, а также были складированы много-тонные запасы взрывчатки и консервированного продовольствия, которые предназначались для германских горных стрелков и финских егерей, готовившихся молниеносным ударом захватить Кольский полуостров.

Это предположение полностью подтвердилось, когда 3 июля 1941 года батальон немецкого

горного полка скрытно форсировал реку Большая Западная Лица и устремился в район бывшей «Базис Норд».

Понимая опасность такого прорыва, особенно в случае захвата автотранспорта, советское командование приняло решение о высадке десанта в районе губы Нерпичья. Десант был высажен 6 июля 1941 года. Уничтожив прорвавшихся горных стрелков, десантники перегнали в распоряжение наших войск более сотни грузовых автомобилей.

Остальная автотехника и склад со взрывчаткой были уничтожены. Продовольственные склады жечь не стали. В принципе, это было правильное решение, так как еще до глубокой осени 1941 года солдаты сразу двух советских дивизий постоянно пополняли здесь запасы продовольствия.

Однако, в отличие от советской подлодки «Декабрист», «Базис Норд» бесследно не исчезла. Действительно, даже спустя почти 70 лет мы все еще можем найти ее следы. Например, юго-восточнее высоты 160,7 хорошо сохранились фундаменты домов бывшего поселка Большая Лица. А одно из ближайших озер до сих пор называется Пороховым, так как в его глубинах и сегодня лежат тротиловые шашки, разбросанные при взрыве склада взрывчатки в июле 1941 года (с мелководья такие шашки были убраны нашими саперами только в 70-е годы).

На ныне действующей дороге Мурманск—Никель прекрасно сохранились развалины немецкого контрольно-пропускного пункта, который, по замыслу нацистов, должен был оградить тайную базу от появления посторонних лиц, направлявшихся в сторону поселков Старая и Новая Титовка (ныне эти дороги не используются).

Рядом с современным городом подводников Заозерском и в районе устья реки Большая Западная Лица можно найти вырубленные в скалах входы в какие-то подскальные сооружения (например, на высотах 222,0 и 218,0). Над одним из них даже сохранилась каменная доска с остатками названия, верхнюю строчку которого Falkenierkeller можно перевести как «Погреб (или подземелье) сокольника».

Развалины и фундаменты жилых домов сохранились также в районе озера Подгорное и на южном берегу губы Нерпичья (район высот 270,9; 186,0; 60,2).

В течение многих лет рядом с небольшим заливом, находящимся у южной оконечности губы Нерпичья (высота 60,2), можно было видеть мощные стальные кольца, которые намертво были вмонтированы в береговые скалы. Вероятно, к этим кольцам швартовались различные плавсредства или гидросамолеты, прибывающие на базу. До конца 70-х годов это был очень тихий залив, рядом с которым находился хорошо различимый грот, явно искусственного происхождения, уходящий куда-то внутрь скалы. Кстати, подобные же кольца вмурованы в скалу у нацистской базы на острове Земля Александры, о которой мы еще будем рассказывать.

Система озер, одновременно выходящая к губе Андреева и к южному побережью Мотовского залива, а также якорная стоянка у острова Замогильный (район высоты 153,0), некогда использовались нацистскими судами для пополнения запасов пресной воды. До середины 90-х здесь находились специальные резервуары с надписями на немецком языке.

Очень много вопросов у исследователей истории «Базис Норд» всегда вызывала губа Андреева,

составляющая часть Большой Западной Лицы, где, как предполагается, были сооружены мощные под- скальные убежища для отстоя подводных лодок.

Есть предположение, что эта база активно использовалась весь период войны СССР с Германией. Этому предположению имеются минимум два подтверждения. Первое — это фактически постоянное присутствие нацистских подводных лодок в акватории между полуостровом Рыбачий и островом Кильдин, а второе — взрывы неизвестного происхождения и гибель судов, стоящих на якорной стоянке в районе Абрам-мыса, то есть фактически в центре Кольского залива. Так как на Севере вроде бы итальянские подводные диверсанты не использовались, то, естественно, остается вопрос об источнике этих взрывов.

Считается, что в конце войны, уходя из Западной Лицы, немцы взорвали подводный вход в карстовую пещеру, где размещалась эта база, но наземный вход сохранился, хотя его местонахождение до сих пор неизвестно.

К сожалению, излишнее любопытство поисковиков к этому району всегда быстро и твердо пресекалось. И связано это было не с тайной базой Третьего рейха, а со строительством в этом районе технической базы для обеспечения первых советских атомных подводных лодок.

Правда, еще до начала этого строительства в 50-е годы, когда об атомных подводных лодках еще никто и не слышал, в губе Андреева вроде бы что-то строили или что-то искали. Для этих работ использовались заключенные одного из лагерей ГУЛАГа. Но что и зачем там делали или искали, так и осталось тайной. Потом, уже в 60-е годы, в губе Андреева были построены хранилища для

отработанного ядерного топлива сначала атомного ледокола «Ленин», а затем и атомных субмарин ВМФ СССР. Естественно, что этот район стал совершенно закрытым.

Сегодня губа Андреева находится под контролем Министерства атомной промышленности Российской Федерации.

Вот пока и вся известная информация о секретной базе Кригсмарине на Мурмане. Получается, что даже на территориях, казалось бы вполне доступных для проведения поисков и исследований, мы все еще имеем множество нераскрытых тайн Третьего рейха.

Что же тогда говорить о проведении исследований в отдаленных и малодоступных для поисковиков районах Арктики?



ВОЙНА НА ТРАССАХ СЕВЕРНОЙ АРКТИКИ

ЕСЛИ ЗАВТРА ВОЙНА...

Как известно, Карское море исконно считалось русским морем, а в первые годы Великой Отечественной войны — еще и глубоким тылом нашего государства. Но действительность уже в 1942 году показала, что оно перестало быть тыловым. И даже наоборот, скоро превратилось в самую настоящую передовую линию фронта. Правда, к сожалению, об этом в наши дни мало кто знает.

В лучшем случае жителям новой России известно о неудачном походе в Карское море тяжелого немецкого крейсера «Адмирал Шеер» и его столь же неудачном нападении на порт Диксон. Но ведь это лишь один большой эпизод той войны в Арктике.

А то, что здесь в военные годы от ударов врага погибло почти 30 советских кораблей и транспортов, около 800 североморцев, более 300 советских гражданских моряков и почти 500 полярников, большинство из россиян даже не знают, а наши историки вспоминают чрезвычайно редко. И у подобной «забывчивости» была своя основа. Например, вот как вспоминал о тех днях нарком ВМФ Союза ССР адмирал Николай Кузнецов:

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

От чудовищных людских потерь в Арктике и потерь в технике Советский Союз спасла лишь «близорукость» авторов плана Barbarossa Fall (известного в России как «Барбаросса»). Составители этого плана просто не предусмотрели активных боевых действий вермахта в Заполярье, так как были уверены, что Архангельск и Мурманск без особых усилий перейдут в руки нацистских войск гораздо раньше, чем Москва, Ленинград и Киев. Но фашистский блицкриг — провалился.

Более того, вопреки расчетам руководителей нового рейха Советский Союз стал союзником по антигитлеровской коалиции для Великобритании, а затем и для США. А первые союзнические поставки по ленд-лизу, необходимость перевозки воинских и народно-хозяйственных грузов по Севморпути, значительные потери стратегического сырья на территории Украины и Белоруссии еще и заставили советское руководство изменить свое отношение к обороне Карского моря и берегам Западной Сибири, а также Северного морского пути.

Изначально эти районы оберегали лишь малые силы Беломорской военной флотилии, сформированной уже после начала войны. Только осенью 1941 года на Новую Землю были доставлены и установлены:

- четыре 76-миллиметровых орудия — к западному входу в пролив Югорский Шар;
- четыре 76-миллиметровых орудия — к западному входу в пролив Маточкин Шар;
- одно 76-миллиметровое орудие (без боезапаса) и одно 37-миллиметровое орудие на северный мыс Желания. А в порт Диксон, где находились главный штаб западного сектора ГУ СМП и основные угольные склады Севморпути, были привезены два 152-миллиметровых, два 130-миллиметровых и два 45-миллиметровых орудия. Фактически эти шестнадцать орудий разного калибра составляли всю защиту «глубокого тыла» на необъятном Крайнем Севере Советского Союза.

Только летом 1942 года из Беломорской военной флотилии были специально выделены корабли и воинские подразделения для формирования Новоземельской военно-морской базы, а еще через год — Карской ВМБ, которые сразу же активно подключились к обороне западной части Севморпути.

И лишь после рейда в Карское море нацистского крейсера «Адмирал Шеер» в нашей Арктике появились дополнительные береговые артбатареи. В августе-сентябре 1943 года их установили на острове Нансена (полуостров Таймыр) и на полуострове Михайлова (полуостров Таймыр), а в августе-сентябре 1944 года — у восточного входа в пролив Югорский Шар, на мысе Челюскина (пролив Вилькицкого) и на острове Русский (район архипелага Норденшельда).

Но если корабельные и авиационные силы защитников Карского моря получили заметную поддержку, то в системе берегового наблюдения (даже с учетом полярных станций Главного управления

Северного морского пути) все еще оставались заметные «прорехи».

Не секрет, что наши заполярные берега в довоенные годы были совершенно безлюдны и бездорожны. Их недоступность для иностранцев долгие годы считалась почти аксиомой. Вероятно, поэтому Северный флот имел наблюдательные посты лишь у своей главной базы и в Горле Белого моря.

Но уже советско-финская война показала откровенную слабость созданной на Северном флоте системы берегового наблюдения. Но должных выводов сделано не было, и к началу Великой Отечественной войны на мурманских берегах в составе флотских СНИС было чуть более трех десятков береговых постов. Только после 22 июня 1941 года число этих постов стало быстро увеличиваться.

Во время войны (с июня 1941 года по октябрь 1944 года) военным строителям и морякам Северного флота пришлось в срочном порядке соорудить и обустроить 115 штатных и более 450 нештатных постов СНИС. Однако реальная картина с распределением постов СНИС продолжала выглядеть более чем печально. Так, например, на побережье Баренцева моря (от мыса Канин Нос до острова Вайгач) один пост СНИС контролировал в среднем 30 миль исключительно сложной береговой полосы, изрезанной заливами, бухтами и губами. На берегах Карского моря на каждый пост приходилось уже 100 миль зоны ответственности, а на Новой Земле расстояние между постами порой достигало 700 километров. При этом на большинстве постов не было необходимого количества технических средств наблюдения, хотя бы даже таких, как простые морские бинокли, не говоря уже о проводной связи.

Поэтому чаще всего, даже если враг был своевременно обнаружен, информация о нем

} доходила до командования Беломорской ВМБ и
Северного флота через трое, а то и пятеро
суток.

Стоит ли удивляться тому, что вскоре нацистские арктические базы появились на Новой Земле, а также на берегах Обской губы и Енисейского залива.

Исследование советской военной истории в «секретной» Арктике — дело далеко не благодарное и даже рискованное. Но мы все же решили это сделать, движимые сразу двумя мотивами.

Первый — неизменный и объяснимый интерес ныне живущих поколений (и не только в России) к войне в советском секторе Арктики, который диктуется не столько общей любознательностью, сколько некоторыми печальными фактами нынешней российской действительности.

Второй мотив связан с неотвратимой сменой поколений и появлением значительной читательской массы, для которой Вторая мировая война — далекое прошлое. Этим людям современный книжный рынок предлагает странные крайности: это книги либо чуть ли не реабилитирующие преступления и ошибки сталинского режима, либо показывающие нацистский режим как полного банкрота, терпящего крах в любых начинаниях. Правда, сейчас такие книги выходят не так часто, как в 90-е годы прошлого столетия, но и из них в наши дни можно собрать изрядную библиотеку.

Мы не собираемся вдаваться в публицистическую полемику и придерживаться ни той ни другой стороны, а просто приведем некоторые факты истории, которые рассказывают об участии Третьего рейха в «арктической» войне с Советским

Союзом. До сих пор малоизвестные, а вернее, почти неизвестные.

К сожалению, в наших рассказах о тайнах Третьего рейха в советском секторе Арктики пока больше вопросов, чем ответов на них. Но мы искренне надеемся, что это действительно пока и желание знать истину победит тот застой, который есть сегодня в этой области.

ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ «СТРАНА ЧУДЕС»

Представляется вполне очевидным, что, готовясь к войне с Советским Союзом, германский ОКМ тщательно изучил и проанализировал практический опыт, касавшийся боевых действий в Ледовитом океане и на Северном море в прежних войнах. А такого материала в распоряжении германских штабистов было предостаточно.

Ведь еще в июне 1915 года кайзеровский флот использовал для ведения войны на Севере минный склад на беломорском острове Поной, а в Баренцевом море находился австрийский транспорт, обеспечивавший топливом германские подлодки и крейсера. Во время Первой мировой войны германские вспомогательные крейсера «Берлин», «Гроссер-курфюрст» и «Метеор» (кстати, как уже было указано ранее, именно на «Метеоре» в те годы служил вахтенным офицером Роберт Эйссен) активно действовали в Баренцевом море против русских и британских судов.

В те же годы немецкие моряки приобрели первый опыт создания тайных заграничных баз для подводных лодок. Так, например, летом 1916 года

такие секретные базы были созданы где-то на Ловфотенских островах и на одном из островов Новой Земли¹. Достоверно известно, что одна из подводных лодок (U-196. — *Авт.*), базирующаяся на этой базе, даже заходила в Кольский залив и из бортовых орудий обстреляла город Александровск (ныне Полярный), а другая 13 сентября 1916 года потопила сразу 2 норвежских судна («Дания» и «Кнут Гильде») и один английский транспорт, которые везли русский лес и грузы на Британские острова. Минный склад на острове Поной также внес свою лепту, так как в 1916–1917 годах на германских минах в Белом море подорвались более двадцати английских, норвежских и русских транспортов.

Лишь кратковременная сезонность деятельности германских кораблей и подводных лодок в 1914–1918 годах на Баренцевом и Белом морях не позволила немцам добиться такой же высокой результативности, как на других морских театрах военных действий.

К сожалению, тема морской войны на Севере в годы Первой мировой войны нашими историками почти не изучена, хотя хорошо известно, что это наследие еще кайзеровского ВМФ было активно использовано нацистами и даже существенно расширено, так как начиная с 30-х годов военноморские теоретики Третьего рейха неприметно, но очень внимательно стали присматриваться к таким советским архипелагам, как Новая Земля и Земля Франца-Иосифа. При этом, вероятно, немцы четко представляли себе, что Новая Земля — это русский

¹ Есть основания полагать, что эта же база, так и не обнаруженная нами в довоенное время, была расконсервирована и активно использовалась нацистами в годы Второй мировой войны.

арктический Гибралтар, миновать который не сможет ни один корабль, идущий в Карское море или возвращающийся оттуда, а Земля Франца-Иосифа — удобнейший архипелаг для размещения секретных баз как для подводных лодок, так и для арктической авиации. Кроме того, фашистские военно-морские теоретики учитывали то, что арктические архипелаги Советского Союза не только мало населены и не изучены должным образом, но и практически совершенно не охраняются.

Однако вернемся к началу Великой Отечественной войны.

Летом 1941 года Кригсмарине вроде бы мало внимания уделяло северо-восточной части Баренцева моря и тем более Карскому морю. Эта кажущаяся видимость позволяет некоторым советским военным историкам утверждать, что нацисты появились в Карском море только в июле 1942 года. Но почему-то постоянно остается незамеченным факт, описанный в 1969 году известным советским исследователем истории Арктики М. Беловым, о том, что еще в октябре 1941 года гидрографическое судно (ГИС) «Академик Шокальский» встретилось у новоземельского мыса Спорый Наволок с неопознанной немецкой подлодкой.

Хотя почему с неопознанной? Ведь из девяти немецких подлодок (базировавшихся тогда на Киркенесе) у северо-восточных берегов Новой Земли могли находиться лишь две субмарины: U-132 и U-576. И скорее всего, «безымянным» подводным разведчиком у Спорого Наволока была U-576.

Правда, несмотря на доступность вахтенных журналов этих подлодок для советских исследователей, присутствие одной из них осенью 1941 года в Карском море по-прежнему отрицается.

Разгром арктического конвоя PQ-17 активизировал первое глубокое проникновение Третьего рейха в советскую Арктику, которое проходило под кодовым наименованием «Страна чудес». За ней должна была последовать еще одна операция — «Двойной удар».

«Страна чудес» планировалась как поисково-ударная операция, которую немецкие рейдеры «Лютцов» и «Адмирал Шеер» должны были провести в юго-восточной части Карского моря для уничтожения сразу двух больших караванов советских транспортов, идущих по Севморпути. Затем предполагалось уничтожить несколько полярных станций и высадить десант на Диксоне, где в штабе западного сектора Северного морского пути немецкие десантники должны были захватить все руководство этого арктического сектора и ценную секретную документацию.

Если бы фашистский десант на Диксон удался, то нацисты получили бы подробную информацию о движении советских ледоколов и транспортных судов по Севморпути, а также сведения о фактической и прогнозируемой синоптической и ледовой обстановке в Западной Арктике.

Есть основания считать, что началом реализации плана «Страна чудес» стало донесение германского военно-морского атташе в Токио о прибытии 16 июля 1942 года к берегам Камчатки сразу 20 советских транспортов, которые через две недели в сопровождении трех эсминцев и четырех ледоколов должны были проследовать через Берингов пролив.

Этот «восточный» караван сопровождали только лидер эскадренных миноносцев «Баку» и два советских эсминца типа «Ретивый». Возможно, в наши дни это может показаться просто смешным или вообще

невозможным, но на кораблях военно-морского эскорта находились только незначительный запас топлива и легкое стрелковое оружие, а вся корабельная артиллерия и торпедные аппараты (вместе с боезапасом) были сняты со штатных мест и погружены на один из «подопечных» транспортов.

В это же время пока не известным нам способом немцы узнали, что и из Архангельска в Карское море направляется встречный караван, состоящий из тридцати советских транспортов. Их встреча должна была произойти у пролива Вилькицкого в конце августа. Охрана «западного» каравана была еще более слабой, чем каравана, идущего с Дальнего Востока.

Для успешного решения задач задуманной операции германским океанским «охотникам» придавалась группа подводных лодок, которые должны были провести ледовую разведку у Новой Земли и в Карском море, а также отвлечь внимание командования Северного флота к новоземельским южным проливам Югорский Шар и Карские Ворота. Рейдеры же в это время должны были незаметно пройти в Карское море по самому северному безымянному проливу.

Еще одной из групп этих подлодок поручалось уничтожать те советские транспорты, которые попытаются ускользнуть от атак «Лютцова» и «Адмирала Шеера».

Можно представить, насколько заманчивой добычей для гросс-адмирала Эриха Редера были бы сразу пятьдесят(!) советских транспортов (с особо ценными грузами), а также почти все ледоколы ГУ СМП. И это почти сразу же после того успеха, который был достигнут при разгроме каравана RQ-171

Но для выполнения замысла было важно, чтобы оба рейдера незаметно проскользнули в Карское море. Поэтому «серые волки» Денница заблаговременно приступили к проведению отвлекающих действий.

Так, например, 19 августа две субмарины совершенно нагло — в надводном положении — попытались войти в новоземельскую губу Белушья. Но неожиданно прямо у входа в губу они попали под артобстрел дозорных кораблей из состава еще только формируемой Новоземельской военно-морской базы. Обе нацистские подлодки отвернули на обратный курс и, пользуясь преимуществом в скорости хода, ушли в сторону ближнего полуострова Гусиная Земля. К сожалению, это был обычный маневр, так как, проводя отвлекающие действия, подводники Денница часто пользовались тем, что старые советские рыбопромысловые траулеры, только с началом войны вдруг ставшие сторожевыми кораблями и тральщиками, не могли тягаться с германскими субмаринами ни в скорости, ни в вооружении.

Закономерным результатом отвлечения внимания командования Северного флота и Беломорской военной флотилии от Северного пролива стало то, что «Адмирал Шеер» (правда, в одиночку) вошел незамеченным в Карское море. Одиночный приход «карманного линкора» был обусловлен тем, что еще в Норвежском море «Лютцов» сел на мель и не смог участвовать в операции «Страна чудес».

Дальше «не повезло» и самому «Адмиралу Шееру». В условиях густого тумана, неподалеку от пролива Вилькицкого, рейдер попал в плотные ледовые поля и потерял здесь не только время, но еще и единственный самолет-разведчик. И хотя мощная

радиостанция «карманного» линкора продолжала пеленговать радиообмен внутри советских караванов, но наши транспорты для его орудий были уже недосягаемы.

Но вскоре, обнаружив по работе корабельной радиостанции ледокольный пароход «А. Сибиряков», который вез строителей и оборудование для полярной станции на североземельский мыс Молотова, нацистский рейдер атаковал его и уничтожил. Однако советский радист успел передать на Диксон радиogramму о появлении в Карском море немецкого рейдера и тем самым предупредил о грозящей опасности все наши суда и полярные станции в Карском море.

Двадцать шестого августа «Адмирал Шеер» повернул к Енисею и приступил ко второму этапу операции «Страна чудес», который предусматривал разгром порта Диксон (а вместе с ним главной угольной базы западного сектора Севморпути и радиостанции Новый Диксон). Германские моряки были абсолютно уверены в успехе этого этапа операции. Ведь они «точно» знали, что тысяче моряков, имеющих шесть 280-миллиметровых, восемь 150-миллиметровых и двенадцать орудий малого калибра, закованных в крупновскую броню «карманного» линкора противостояли всего-то три-четыре десятка советских полярников да неполный взвод пограничников, вооруженных ручным пулеметом, винтовками и несколькими охотничьими дробовиками.

Подобная «точная» информированность ОКМ прямо указывает, что среди «сотрудников Арктического института», побывавших на Диксоне двумя годами раньше на гидрографическом боте «Мурманец», находились немецкие разведчики.

Но на этот раз планировщики ОКМ ошиблись, так как еще осенью 1941 года на Диксон были доставлены три полубатареи 45–152-миллиметровых орудий. Правда, летом 1942 года «за ненадобностью» они были сняты с подготовленных позиций и приготовлены для отправки в губу Белушья. Но судьба сберегла советских полярников!

В ночь на 27 августа «Адмирал Шеер» с юга (между островами Диксон и Верн) подошел к Диксону. Несмотря на то, что над бухтой стоял утренний туман, сигнальщики рейдера быстро обнаружили в порту три советских транспорта, и артиллеристы открыли по ним огонь из орудий главного калибра.

Позднее руководство ГУ СМП особо отмечало, что германский «карманный» линкор шел к порту слишком уверенно и при этом занял самое(!) удобное и безопасное в навигационном отношении место для тяжелого и глубокоосидающего корабля. Немецкий штурман блестяще справился со столь сложной работой, несмотря на то что по законам военного времени огни берегового навигационного оборудования были погашены, а сами навигационные знаки плотно закрыты туманом.

Но порт Диксон и штаб западного сектора ГУ СМП спасли от разгрома и захвата артиллеристы стоящей на причале и готовой к отправке на Новую Землю 152-миллиметровой полевой полубатареи лейтенанта Н. Корнякова и орудия сторожевого корабля «Семен Дежнев» (четыре 76-миллиметровых и четыре 45-миллиметровых орудий), которые открыли по пришедшему рейдеру артиллерийский огонь. Огневое сопротивление Диксона оказалось настолько неожиданным для командира «Адмирала Шеера», что он, укрывшись дымовой завесой, быстро увел своего бронированного

монстра в море. Но вероятно, решив, что вторую часть операции надо обязательно выполнить, «Адмирал Шеер» через полтора часа вновь подошел к Диксону, однако уже с севера. По пути рейдер обстрелял и сжег домики промысловиков на Медвежьих островах, расстрелял радицентр Новый Диксон, поджег запасы угля и соляра на острове Конус.

Подойдя к Диксону, «карманный» линкор вновь произвел огневой налет на сооружения порта и стоящие на рейде суда. Но, когда у его борта начали рваться снаряды из 152-миллиметровых орудий, которые советские артиллеристы практически на руках развернули в сторону приближающегося врага, «Адмирал Шеер» резко отвернул и ушел от опасного острова.

Операция «Страна чудес» была провалена окончательно. Нам неизвестно, что командир рейдера докладывал об этом провале, но штабные специалисты ОКМ пришли к выводу, что надводные рейдеры для действий в Карском море не годятся. Поэтому операция «Двойной удар», в соответствии с планом которой группа «карманных» линкоров должна была вести охоту в районе полуострова Ямал и у архипелага Норденшельда, была отменена, а восточная часть Баренцева моря и все Карское море были полностью отданы в распоряжение подводным «серым волкам».

После окончания Великой Отечественной войны историки утверждали, что, когда из Карского моря ушел «Адмирал Шеер», здесь остались всего три германские субмарины, которые вскоре прекратили свое патрулирование.

Меж тем разведка Северного флота только с августа по ноябрь 1942 года получила доклады

о 83 случаях обнаружения немецких подлодок в Карском море. Причем большая часть случаев приходилась на районы у восточных берегов Новой Земли, шхер Минина и архипелага Норденшельда. Вряд ли так много могли наследить только три «серых волка»! Сколько всего нацистских подводных лодок осенью 1942 года находилось в этих районах, точно установить так и не удалось.

Зато мы можем утверждать, что воспитанники «папаши Денница» уже осенью 1942 года начали подготовку к новой компании (1943 года), для этого они активизировали освоение старых и создание новых тайных стоянок для подлодок Кригсмарине, особенно где-то в районе от мыса Спорый Наволок до залива Благополучия и у острова Вардропер.

«СЕРЫЕ ВОЛКИ» В КАРСКОМ МОРЕ

Итак, можно считать, что подводные лодки Денница появились в Карском море непосредственно перед приходом туда рейдера «Адмирал Шеер».

Первой 9 августа 1942 года для проведения ледовой разведки пришла U-601. У мыса Желания она встретила с «карманным» линкором и, видимо, получила приказание патрулировать в центральном морском районе Карского моря между островами Белый и Диксон, где 24 августа она потопила пароход «Куйбышев» и буксир «Медвежонок», столь опрометчиво доложившие по радио на Диксон о своем приближении.

Вслед за U-601 в Карское море пришла подлодка U-251. Двадцатого августа, пополнив запас топлива от «Адмирала Шеер», она также прошла

в центральную часть Карского моря с целью отрезать транспортам советских караванов, которые должен был разгромить рейдер, возможный отход на север или на северо-запад.

Двадцать первого августа к операции «Страна чудес» подключилась подводная лодка U-255.

Двумя неделями раньше она находилась в районе восточной части архипелага Шпицберген, где обеспечивала топливом разведывательные гидросамолеты Люфтваффе. Но после аварии во время заправки топливом одного из BV-138 была направлена к северной оконечности Новой Земли.

Достигнув заданного района, U-255 приступила к патрулированию у мыса Желания. Через три дня, ночью 25 августа, она подошла к советской полярной станции и прямой наводкой из 88-миллиметровых орудий подожгла стационарные сооружения. Полярники отвечали из 37-миллиметровых орудий, пулеметов и винтовок. На станции имелось еще и 76-миллиметровое орудие, но к нему не было снарядов.

Через две недели U-255 получила приказание вернуться в Киркенес. Ей на смену к северной оконечности Новой Земли была направлена U-251. При переходе на новую позицию командир «251-й» попутно уничтожил артогнем советскую полярную станцию на острове Уединения. Немцы запеленговали ее днем раньше, когда советские зимовщики, приняв гидрографический бот «Мурманец» (прибывший снять с острова и доставить на Диксон несколько строителей) за вражеское судно, устроили по радио с его капитаном П. Котцовым разборку, да еще и... в открытом режиме.

Капитан «Мурманца», видимо поняв, что от болтовни открытым текстом могут быть большие

беды, не стал искушать судьбу и увел свое небольшое судно подальше от острова. Только эта предусмотрительность спасла экипаж «Мурманца» (но не полярную станцию) от гибели.

Уже находясь в Баренцевом море, U-251 безуспешно атаковала двумя торпедами советскую подлодку Щ-403 и 13 сентября вернулась в Киркинес.

Вышеуказанные факты, а также некоторые дополнительные сведения дают основание утверждать, что из 37 германских субмарин, базирующихся в 1942 году на норвежских базах, не менее семи весьма активно действовали в районах у Новой Земли.

Августовский рейд тяжелого германского крейсера «Адмирал Шеер» и, особенно, последующие действия сопровождавших его подлодок окончательно убедили командование Северного флота в необходимости принятия срочных мер по защите арктических коммуникаций. И для этого у нас были все основания. Вот как характеризовал обстановку, сложившуюся в 1942–1944 годах в Карском море, нарком ВМФ адмирал Николай Кузнецов:

Нельзя отрицать, что в 1942 году на некоторых арктических трассах наших внутренних коммуникаций противнику удалось создать напряженную обстановку. В 1943 году напряженность на арктических внутренних коммуникациях не только не ослабла, но даже несколько возросла.

К осени 1944 года Беломорская флотилия получила много кораблей и судов. За время войны на Севере появились новые базы, что значительно облегчило и обезопасило плавание в Арктике и укрепило оборону побережья.

Однако командование Кригсмарине тоже не бездействовало.

В 1943 году ОКМ активизировало в арктических водах борьбу с советскими внутренними конвоями. Вероятно, это было связано с тем, что в Генштабе Вермахта знали, что переходы союзных конвоев через Атлантику после удачного разгрома нацистами PQ-17 на период полярного дня были прекращены и значение военных и грузовых перевозок по Севморпути существенно возросло.

С началом летней навигации большую часть «серых волков», объединенных в тактическую группу под названием «Викинг», гросс-адмирал Карл Денниц распределил в районах Енисейского залива, острова Диксона, архипелага Норденшельда, а также вдоль восточного побережья Новой Земли.

Сегодня нам известно об 11 «викингах», которые активно действовали на этом участке Севморпути. На основании материалов недавно открытых источников мы можем достаточно точно представить, как группа «Викинг» действовала в Карском море: нацистские субмарины в конце июня — начале июля приходили в «районы наступления», расположенные на востоке Баренцева моря. При этом часть группы, а именно, минные заградители, проводили скрытную постановку мин у Западного побережья островов Новой Земли. Это делалось для того, чтобы «запереть» в Карском море оказавшиеся здесь советские суда, а далее не торопясь расправиться с ними. Кроме того, такие минные заграждения препятствовали подходу боевых кораблей Беломорской военной флотилии, которые могли бы оказать помощь транспортам, попавшим в эту своеобразную ловушку.

Выполнив минные постановки у западного побережья Новой Земли, минные заградители уходили

к Земле Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа), предположительно в бухту Северная, где со склада секретной базы загружали новый боекомплект мин, специально подготовленных для постановки в мелководных районах в акватории Карского моря. Там же организовывался отдых экипажа. Затем подводные минзаги шли в Карское море — в районы новых минных постановок. Так, например, известно, что в 1943 году только четыре «викинга»: U-601, U-629, U-636, U-639 — поставили минные заграждения у Амдермы, на подходах к острову Диксон, в Обской губе и Енисейском заливе.

Израсходовав запас мин, они начинали действовать как торпедные подводные лодки. Благодаря документам, рассекреченным в 90-е годы, удалось установить, что германские подводные минзаги приходили в советскую Арктику на 60–80 суток. И обязательно с заходом на одну из секретных баз для пополнения запасов продовольствия, мин, торпед и отдыха экипажей. Примерно на такой же срок приходили сюда и торпедные подлодки, также с обязательным заходом в секретные арктические базы.

Высокой успешности действий «викингов» способствовало включение в состав этой группы подводной лодки U-354, которая имела на борту спец-аппаратуру и группу разведки.

Обычно U-354 занимала позицию в районе пролива Вилькицкого. Этот район был выбран неслучайно, так как наличие береговых радиопеленгаторных станций Кригсмарине, развернутых на Новой Земле и на Земле Александры, а также радиопеленгаторного поста на «354-й» позволяло по пересечению полученных ими радиопеленгов (направлений на сработавшую радиостанцию

советского транспорта или боевого корабля. — Авт.) с высокой точностью определять местонахождение конвоя.

После подобного уточнения места нахождения советских транспортов в Карском море «серым волкам» (до того лежащим где-то на соседних мелководьях под маскировочными сетями) передавалась команда занимать позиции в заранее намеченных районах, ждать прихода конвоя и уже по конкретной обстановке выходить в торпедную атаку.

К сожалению, работе радиопеленгаторных станций нацистов существенно помогало то, что «требование командующего Северным флотом о зоне обязательного радиомолчания» капитанами некоторых наших транспортов часто не соблюдалось.

Свой боевой счет в компанию 1943 года немецкие подводники открыли в районе у восточного берега Новой Земли, где 27 июля у мыса Спорый Наволок U-255 потопила ГИС «Академик Шокальский».

Прямо из-под лучей низкого полярного солнца со стороны бело-черного берега перед советским судном появилась стремительно летящая над водой немецкая субмарина. Враг выглядел необычно. Ограждение прочной рубки и надводная часть корпуса были «запятнаны» большими кляксами, сделанными белой и голубой краской. Фашисты сразу же открыли смертельный артиллерийский огонь по нашему гидрографу.

Несколько прямых попаданий немецких снарядов в надстройку «Шокальский» — и на судне возник сильный пожар, а руль заклинило. Вскоре «Шокальский» затонул.

Только 19 членам экипажа удалось остаться в живых.

Вообще, рассматривая эту трагическую гибель судна и людей, невольно вспоминаешь старинную русскую пословицу, что от судьбы никуда не уйдешь. Действительно, ведь именно в районе Спорого Наволока еще в октябре 1941 года «Академиком Шокальским» была обнаружена немецкая подводная лодка, которая атаковала судно. Но тогда все обошлось. И вот спустя почти два года практически на том же самом месте, от такого же артобстрела «серого волка» наступила трагическая развязка.

Только после окончания Великой Отечественной войны удалось установить, что частое присутствие германских субмарин у северо-восточной оконечности Новой Земли было не случайным, так как именно где-то в районе мыса Спорый Наволок у нацистов был создан тайный опорный пункт для субмарин. Возможно, именно для организации этой базы еще в октябре 1941 года сюда приходил тот самый немецкий подводный разведчик, от которого тогда удачно скрылся «Академик Шокальский».

После потопления «Шокальского» U-255 продолжала свой арктический поход еще полтора месяца. За это время, но уже в Енисейском заливе она потопила транспорт «Тбилиси».

Двадцать восьмого августа у острова Мона другая немецкая подлодка U-302 потопила пароход «Диксон», который должен был доставить ценный груз для Нордвикстроя.

Иногда командиры нацистских субмарин вели себя в Карском море чрезвычайно нагло. Так, например, было в начале сентября у острова Нансена (архипелаг Норденшельда), где сторожевой корабль СКР-19 «Дежнев», минный заградитель «Мурман» и тральщик Т-894 выгружали доставленную зимовщикам полевую батарею и грузы зимнего

завоза. Неожиданно в непосредственной близости от них всплыла германская субмарина (позже выяснилось, U-711. — *Авт.*). Обнаружив наши боевые корабли, она не стала их атаковать, а, оставаясь в надводном положении, спокойно ушла за ближайший мыс. Однако уже через час эта же лодка расстреляла соседнюю полярную станцию на острове Правды, а еще через неделю — полярную станцию в новоземельском заливе Благополучия.

Кроме того, в связи с появлением в этом районе U-711 на трое суток был задержан выход конвоя ВА-18, который шел из США с грузом для Норильского горнометаллургического комбината. Когда же конвой пришел в Карское море, то на его пути появилась «волчья стая». В те дни в районе острова Русского U-960 потопила транспорт «Архангельск» и тральщик конвоя Т-896, а другой «викинг», U-703, — пароход «С. Киров».

Свидетели тех событий рассказали, что немецкие подводники применили новую тактику атаки на советский конвой: когда наши тральщики контратаковали нацистские подлодки, «викинги» (более быстроходные в надводном положении, чем советские корабли) быстро отходили в сторону моря. После возвращения кораблей конвоя к своим «подопечным» немцы тут же возвращались и выбирали наиболее выгодные позиции для новых торпедных ударов.

После нападения на караван ВА-18 советское командование решило больше не выводить в Белое море суда, оставшиеся в Арктике, как это обычно делалось к концу каждой арктической навигации. Поэтому пятнадцать советских транспортов, находившихся в те дни в Карском море, были вынуждены зимовать в порту Диксон. В Белое море ушли только ледоколы ГУ СМП.

По результатам боевой деятельности германских субмарин в Карском море ОКМ сделало однозначный вывод, что советский Северный флот не в состоянии активно реагировать на быстрое изменение «волчьей» тактики.

Не удивительно, что гросс-адмирал Карл Дениц решил в следующем году заметно усилить деятельность подводных лодок в Карском море. Эта операция носила кодовое название «Гриф». Надо особо отметить, что группа «Гриф» состояла из подлодок, модернизированных на заводах рейха. Они были оборудованы устройствами «шнорхель», которые позволяли использовать дизеля лодок при нахождении их в подводном положении. Кроме того, эти лодки имели на борту принципиально новое оружие — акустические торпеды Zaunkönig и Falke, которые сами наводились на звук работающих винтов атакуемого судна.

После скрытного прохода северной оконечности Новой Земли в конце июля 1944 года «серые волки» из группы «Гриф» разделились и к приходу советских конвоев заняли «районы ожидания» к востоку от проливов Югорский Шар и Маточкин Шар, у острова Диксон и в восточной части Карского моря.

За лето-осень 1944 года работа радиостанций германских субмарин в Карском море 56 раз была зафиксирована разведкой Северного флота.

Во время компании 1944 года радиоразведку и наведение «серых волков» на советские конвои в Карском море (а возможно, и в море Лаптевых) выполняла подводная лодка U-711, которая 19 августа высадила на остров Вардропер разведгруппу.

Скрытность прихода группы «Гриф» обеспечила немцам успех уже с первых атак.

Так, 8 августа из Архангельска вышел конвой БД-5, в составе которого были транспорт «Марина Раскова» и три тральщика охранения. Конвой вез военнослужащих формируемой Карской военноморской базы, смену зимовщикам ГУ СМП, оборудование и стройматериалы для полярных станций.

Первое оповещение о том, что в Карском море появились нацистские подлодки, было получено командованием конвоя через два дня после выхода судов из Архангельска. В тот день в бухте Польшья (неподалеку от Диксона) советскими полярниками была случайно обнаружена германская субмарина.

Двенадцатого августа корабли и суда БД-5 получили оповещение еще об одном обнаружении немецкой подводной лодки, на этот раз у острова Вардропер. Этот «серый волк» был обнаружен гидросамолетом ГСТ (командир экипажа майор С. Рубан). Здесь интересно то, что после обнаружения субмарина не стала погружаться, а, оставаясь в надводном положении, открыла огонь из зенитного автомата по ГСТ.

Не имея на борту авиабомб, С. Рубан вызвал противолодочные гидросамолеты и, оставаясь в районе обнаружения подлодки, периодически обстреливал ее из пулеметов. Однако из-за ошибки в определении места обнаружения «противолодочники» прилетели в этот район только через пять часов.

Все это время немецкие подводники, не погружаясь, проводили зарядку своих аккумуляторных батарей и ушли на перископную глубину лишь тогда, когда вокруг них стали падать первые глубинные бомбы.

В этот же день немецкие подводные лодки были также обнаружены к северо-востоку от острова Вайгач и у острова Белый, то есть непосредственно

на маршруте движения БД-5, где и были атакованы «волчьей стаей» группы «Гриф».

Первыми же акустическими торпедами была повреждена «Марина Раскова» и потоплены тральщики охранения — Т-118 и Т-114. После этого была добита потерявшая ход «Марина Раскова».

В период с 16 августа по 29 сентября 1944 года в районе мыса Желания четыре германские субмарины неоднократно обнаруживали себя во время передачи каких-то больших радиодонесений. Уже в мирное время было установлено, что одна из лодок этой группы неоднократно посещала бухту Иннокентьевская (в устье реки Енисей), где в то время жили колонисты немецкой национальности. Позже советские контрразведчики изъяли в этом поселении самодельный радиопередатчик.

Двадцать третьего августа подлодка U-957, стоящая на якоре у острова Каминского (шхеры Минина), уничтожила артогнем советский гидрографический мотобот «Норд», который во время рейса в район шхеры Минина—архипелаг Норденшельда должен был произвести смену личного состава поста СНИиС на мысе Стерлегова, доставить спецпочту полярникам на полуостров Михайлова и проверить навигационное оборудование на островах Вардропер, Кравкова, Рингнес, Белуха и Мона. Но «Норд» только успел сменить личный состав поста СНиС и проверить навигационное оборудование на островах Мона.

Есть информация, что, прежде чем мотобот затонул, немцам удалось захватить спецпочту, сопровождавшего ее офицера и трех советских моряков.

Уже после войны стало известно, что U-957 практически от Диксона шла за «Нордом». Как считают, целью этого слежения было установление

безопасных маршрутов и подходов к нашим полярным станциям. Почему U-957 встала на якорь у острова Каминского как бы в ожидании советского гидрографа? Не ясно до сих пор! Хотя вполне возможно, что экипаж мотобота «Норд» случайно увидел что-то «лишнее», наткнувшись на одну из тайных стоянок нацистских субмарин. И естественно, подлежал обязательному уничтожению.

Осенью 1944 года планировщики ГУСМП стали прокладывать маршруты для перехода конвоев в Карском море таким образом, чтобы оставлять в стороне районы у шхер Минина и островов Мона, где обычно на позициях ожидания находились нацистские субмарины. Один из таких новых маршрутов был проложен севернее островов Арктического института и С. Кирова. Здесь удалось без потерь провести два конвоя от Диксона к проливу Вилькицкого. А вот обратному конвою ВД-1, который шел по маршруту пролив Вилькицкого—остров Диксон, не повезло, так как старший в конвое и одновременно командир Карской ВМБ капитан 2 ранга П. Васильев решил рискнуть и повел суда к острову Диксон по чистой ото льда воде вдоль сравнительно узкой прибрежной полосы. Именно здесь его и ждали три «серых волка» из группы «Гриф».

Первой 21 сентября прямо у пролива Вилькицкого советские суда атаковала U-711, но промахнулась. Но уже через двое суток U-957 снова вышла в атаку на этот конвой и потопила сторожевой корабль СКР-29 «Бриллиант». По рассказам участников этого конвоя, СКР-29 принял на себя удар торпед, предназначавшихся для самого крупного транспорта конвоя.

На следующий день уже U-739 торпедировала тральщик охранения Т-120, который был оставлен

в районе гибели «Бриллианта» для поиска спасшихся моряков. Официальная справка об этой операции гласит:

Отразив несколько атак подводных лодок, все четыре транспорта конвоя ВД-1, везущие особо ценный груз из США, благополучно прибыли на Диксон.

Тральщику Т-120 была дана команда возвратиться в базу. Но уже через час его настигла акустическая торпеда. Взрывом повредило винты и руль, деформировало корпус и вывело из строя всю аппаратуру.

Командир тральщика капитан-лейтенант Дмитрий Лысов во главе аварийной партии остался на борту поврежденного корабля, остальных он отправил на корабельном катере и на понтоне к ближайшему берегу.

Когда немецкая подводная лодка попыталась всплыть для захвата корабельных плавсредств, артиллеристы тральщика открыли по ним огонь и заставили ее погрузиться.

Хотя второй торпедой Т-120 был потоплен, но 44 членам экипажа все же удалось добраться до островов Подкова и Скотта-Гансена и вернуться на материк.

И все же главная удача эту тройку «серых волков» ждала через трое суток, когда 26 сентября 1944 года, после высадки десантной группы на мыс Стерлегова (берег Харитона Лаптева), немцы захватили секретные документы и радиошифры у зимовщиков здешней полярной станции ГУ СМП. Вероятнее всего, эта операция проводилась следующим образом: упустив суда ВД-1, «серые волки» залегли на грунт поблизости от мыса Стерлегова и стали наблюдать за нашими полярниками. А на следующий день высадили на мыс 25 десантников во

главе со старпомом одной из подлодок, которые и захватили в плен спящих зимовщиков. После этого немецкие подлодки ушли в бухту Ложных Огней и легли здесь на грунт в ожидании нового конвоя.

Можно предположить, что изначально высадка немецких десантников не планировалась. Скорее всего, после наблюдения за деятельностью наших зимовщиков старший в группе «серых волков» проявил «неразумную инициативу» и не удержался от соблазна легко захватить секретные радиошифры и документы.

Уже после войны появилась информация, что весьма болтливый переводчик, находившийся в составе немецкой десантной группы (вероятно, бывший советский моряк, до войны неоднократно проходивший на судах по Севморпути), сообщил нашим полярникам(?), что в районе островов Мона создана немецкая база для подводных лодок. Не ее ли увидели советские гидрографы с мотобота «Норд»?

Если наше предположение верно, то высадку немецкого десанта с германских субмарин на мыс Стерлегова сегодня можно рассматривать в ином свете, чем она виделась прежде. Для этого давайте внимательно посмотрим на морскую карту района у берегов Харитона Лаптева. Сразу же бросается в глаза, что полярная станция ГУ СМП на мысе Стерлегова находится в непосредственной близости от острова Мона. Расположение станции позволяет визуально контролировать всю полосу возможного движения советских полярных конвоев, идущих от пролива Вилькицкого и обратно. Поэтому вполне возможно, что захват нацистским десантом сотрудников этой полярной станции был связан с необходимостью убрать из этого района «лишние глаза» на период организации там (скорее всего,

на одном из ближайших островов) наблюдательно-го пункта. Но что-то у нацистов не срослось.

Однако этот захват стал последней удачной диверсией «серых волков» Денница в советском секторе Арктики. Тем более что не все «серые волки» возвращались из нашей Арктики в родные базы. Вот только два таких случая, официально зарегистрированных в истории боевых действий на Карском море.

ПОСЛЕДНИЕ ПОХОДЫ ПОДВОДНИКОВ ВУХМАНА И ФРАНЦА

Долгое время считалось, что германские субмарины приходили в советскую Арктику на полтора-два месяца. Здесь они нападали на советские полярные конвои, обстреливали наши полярные станции, ставили в проливах и заполярных портах минные заграждения и возвращались домой. Но реальность оказалась иной.

Первыми об этом рассказали в своих воспоминаниях знаменитые адмиралы-североморцы Иван Колышкин и Юрий Пантелеев.

В разные годы они опубликовали свои взаимодополняющие друг друга версии о неожиданной встрече советской подлодки С-101 с немецкой субмариной U-639.

Были и другие рассказы североморцев. Но они чаще всего придерживались версии Колышкина — Пантелеева, согласно которой встреча С-101 и U-639 в районе северного (безымянного) пролива, расположенного между Землей Франца-Иосифа и Северным островом Новой Земли, рассматривалась как событие случайное. Но это вряд ли соответствует

истине, так как сегодня хорошо известно, что южными проливами Новоземельского архипелага (Карские ворота, Маточкин и Югорский шар) немецкие подводники для прохода в Карское море пользовались довольно редко. Документальное подтверждение этому было получено командованием СФ только в июле 1943 года, когда на мысе Желания была установлена шумопеленгаторная станция «Цефей-2», которая сразу же после включения обнаружила в проливе две немецкие подводные лодки.

Поэтому целесообразно рассмотреть встречу советской С-101 и немецкой U-634 так, как это, возможно, происходило в те далекие дни.

Подводная лодка С-101 (командир капитан-лейтенант Евгений Трофимов) 7 августа 1943 года вышла из Полярного в район новоземельского мыса Желания. Переход в район был коротким. Последовавшие затем подводные вахты, проходившие день ото дня в тусклом свете ламп, постепенно «грузили» подводников психологической и физической усталостью. Только появление в районе патрулирования айсбергов периодически нарушало усыпляющий покой подводных вахт. Но лодочные акустики и вахтенные командиры были бдительны, так как каждый понимал, что такой же подводный охотник, но только из «волчьей стаи» гросс-адмирала Денница, может искать свою добычу где-нибудь по соседству.

И ранним утром 28 августа бдительность «слушачей» С-101 была вознаграждена. Вахтенный гидроакустик слышал среди ледяного безмолвия нарастающее «пение» корабельных дизелей. Так звонко могла «петь» только фашистская субмарина, идущая на максимальном ходу, тем более что в Карском море советских подлодок не было.

По сигналу «Боевая тревога» североморцы быстро разбежались по боевым постам. Очень скоро через перископ в мути снежного заряда командир С-101 разглядел низкий силуэт вражеской субмарины с характерной противосетевой «пилой» и белоснежными усами у форштевня, а затем и бочкообразную рубку, характерную для немецких подлодок.

С-101 начала сближение с врагом.

Когда до цели осталось 6 кабельтовых, из носовых торпедных аппаратов «101-й» вылетели три торпеды. А спустя минуту над морем в тишине ледяной пустыни прогремел мощный взрыв.

Громадный водяной столб, образовавшийся на месте бело-голубого силуэта вражеской субмарины, на мгновение завис в воздухе и стал медленно опадать. Неожиданно в нем за клубилась желто-коричневая вспучина, и раздался оглушительный грохот. Скорее всего, на борту «немки» сдетонировал торпедный боезапас либо взорвались снаряды в артпогребе.

Еще секунда, и вокруг снова повисла арктическая тишина, которую нарушал хорошо различимый треск ломающихся в глубине моря переборок вражеской подлодки.

С-101 поднялась в позиционное положение и пошла в точку, где еще недавно находился враг. Здесь стремительно расплывалось остро пахнущее соляром радужное пятно, в его бурлении покачивались несколько обезображенных трупов немецких подводников в прорезиненных костюмах, какие-то бумаги, деревянные обломки и личные вещи.

Североморцы подняли на борт сигнальную книгу, дневник и тужурку командира U-639 оберлейтенанта Вальтера Вихмана, бумаги, на которых были изображены чертежи лодки, и целый спасательный круг.

Явная уверенность погибших нацистов в безопасности плавания объясняется тем, что U-639 шла в районе, хорошо освоенном подводниками Кригсмарине, где, по мнению ОКМ, боевых кораблей Северного флота никогда не было.

Вполне естественно, что ни ОКМ, ни тем более обер-лейтенант Вихман не мог не знать, что еще в июле 1943 года на мыс Желания была доставлена шумопеленгаторная станция «Цефей-2». И уже в первые часы работы станции удалось обнаружить в проливе две немецкие подлодки, переговаривавшиеся между собой по звукоподводной связи.

Другой вопрос — что заставило нацистов столь неосмотрительно идти в надводном положении, среди айсбергов и куда они так торопились? Если бы кто-то из немецких подводников уцелел, то мы могли бы узнать об этом. Однако весь экипаж фашистской субмарины ушел в мир иной!

Меж тем анализ всего, что мы сегодня уже знаем о тех днях, позволяет предположить сразу несколько возможных версий.

Одна из них непосредственно касается подводной базы Кригсмарине на острове Земля Александры, который входит в состав архипелага Земли Франца-Иосифа. Вполне возможно, что именно здесь, как и в хорошо защищенных бункерах Франции и Норвегии, кто-то ждал возвращения подводников Вихмана (этой загадочной базе в нашей книге посвящен отдельный материал).

Также достоверно известно, что кроме «александровской» базы для подводников Вермахта в Арктике были созданы небольшие маневренные пункты, в составе которых обычно был сборный домик или пещера, склад с продовольствием и топливом. Подобные базы были сооружены на берегу

заливов Ледяная гавань и Благополучия, а также на островах в шхерах Минина.

Правда, настоящим сюрпризом, но уже для командования Северного флота стала запись, обнаруженная в одном из документов, всплывших на месте гибели U-639, которая указала, что подводный «викинг» Вихман уже почти месяц действует в Карском море. За это время он успел поставить два минных заграждения: 1 августа — у мыса Русский Заворот (в Печорской губе), а 20 августа, по плану операции «Зеехунд», еще и в Обской губе. Но самым необычным стал совершенно очевидный факт, что потопленный «серый волк» шел не в норвежские базы, а куда-то на север. На этом история последнего похода подлодки Вихмана была закончена. Но к сожалению, в конце лета 1943 года наша североморская разведка еще не знала, что одновременно с U-639 в Карское море пришла U-636, которая 4 августа выставила минное заграждение у мыса Русский Заворот, а 23 августа — минное заграждение в соседнем с Обской губой Енисейском заливе и затем тоже куда-то неожиданно и надолго исчезла.

Только 14 ноября «636-я» вновь появилась у западного входа в пролив Югорский Шар и поставила здесь минное заграждение, которое очень быстро было обнаружено и уничтожено нашими тральщиками.

Где могла находиться U-636 почти три месяца (с 22 августа по 14 ноября) — неизвестно. На базах в Киркенесе и Тронхейме в этот период ее не видели. Кроме того, надо особо отметить, что последнее минное заграждение, поставленное «636-й» у входа в Югорский Шар, состояло из мин, специально подготовленных для постановки в мелководных

районах Карского моря, а не на больших глубинах Баренцева моря. Наиболее вероятно, что загрузиться такими минами было возможно в под斯卡льной базе, расположенной на Земле Александры.

Неким продолжением истории с гибелью подводной лодки обер-лейтенанта Вихмана стало патрулирование в соседнем (северном) районе еще одной советской лодки — С-54 под командованием капитана 3 ранга Дмитрия Братишко.

За время патрулирования акустики «54-й» неоднократно слышали шумы неизвестного происхождения, а верхняя вахта наблюдала силуэт неизвестного корабля, который не только передавал кому-то световые сигналы, а, чтобы привлечь к себе внимание, даже использовал корабельный прожектор и бортовые гидроакустические маяки наведения. Вероятно, это связано с тем, что этого неизвестного не смущало присутствие советской С-54, силуэт которой в снежных зарядах можно было легко принять за немецкую подлодку (по силуэту советские «эски» напоминали свою немецкую прародительницу VII серии). Но командир С-54 почему-то не стал выяснять, кто и с кем здесь, в ледяной пустыне, ищет встречи, и доложил об этой встрече только по возвращении в базу.

Сегодня можно предположить, что именно это неизвестное судно ждало прихода U-639 либо для смены личного состава на субмарине, либо для приема с нее некоего важного груза.

Кстати, подобные гидроакустические маяки после войны были найдены на фашистском танкере-снабженце «Кернтерн», который всю войну обеспечивал немецких «полярных волков». Быть может, он и был тем «незнакомцем»? Правда, в описанном выше эпизоде имеется некоторая неясность:

почему С-54, видя цель, не вышла на нее в торпедную атаку, тем более что наших судов в этом районе не было?

Рассказ о злоключениях нацистских подводников в Карском море будет неполным, если мы не расскажем о судьбе еще одного «серого волка» из группы «Гриф».

Это была подводная лодка U-362 (под командованием обер-лейтенанта Людвиг Франца), которую с 13 по 19 августа в 1944 года советские радиоразведчики дважды обнаруживали в районе шхер Минина. Затем судьба распорядилась так, что U-362 встретила с тральщиком Т-116. А начиналось все так.

Двадцать седьмого августа, через день после гибели гидрографического мотобота «Норд», для осмотра предполагаемого района гибели был направлен тральщик Т-116. Были тщательно осмотрены острова Белуха, Кравкова и Рингнес, но следов мотобота и его экипажа найти не удалось. Первого сентября, после пополнения запаса топлива на Диксоне, экипаж «116-го» продолжил поиск, в процессе которого и была обнаружена и утоплена U-362. Но все по порядку.

Через четверо суток безрезультатных поисков у шхер Минина и острова С. Кирова утром 5 сентября он пришел к островам Мона.

Неожиданно в предутренней мгле сигнальщики Т-116 обнаружили над водной поверхностью малый силуэт и легкий дымок над ним, который был определен как шноркель немецкой подводной лодки.

После атаки глубинными бомбами силуэт исчез, но Т-116 остался в этом районе, и не напрасно, так как через 4 часа в дистанции

2 кабельтова был замечен перископ подводной лодки.

«116-й» тут же произвел 3 залпа из бомбомета, при этом взорвались 8-10 глубинных бомб. Затем на месте исчезновения перископа была дополнительно сброшена серия больших глубинных бомб. При новом прохождении примерного места залегания немецкой подлодки Т-116 произвел 4-й залп и сбросил большую глубинную бомбу.

Последняя атака оказалась наиболее удачной, так как на поверхность моря всплыл большой воздушный пузырь и началось интенсивное выделение соляра и масла, а вскоре всплыли обломки дерева, изоляционной пробки, брезентовая сумка с документами и обломки инструментальных ящиков. На месте их появления североморцы поставили тральную вежу и сстались дежурить в районе, естественно сообщив о возможном уничтожении подлодки.

Через сутки к месту возможного потопления подводной лодки пришел большой охотник БО-206, с которого в районе вежи, поставленной Т-116, была сброшена новая серия глубинных бомб.

Вскоре на поверхности воды образовалось большое озеро соляра длиной более 14 миль и шириной в 1,5 мили. Кроме того, из глубины долгое время шло интенсивное извержение воздушных пузырей.

Через неделю после потопления немецкой подлодки в район вежи прибыло спасательное судно «Бриз». «Немка» была тщательно обследована водолазами аварийно-спасательного отряда Карской военно-морской базы, которые обнаружили в прочном корпусе лодки несколько пробоин длиной до 10 метров и установили, что это была U-362.

По содержимому брезентовой сумки, всплывшей на поверхности моря с потопленной субмарины и поднятой на борт Т-116, было также

установлено, что командовал этой лодкой Людвиг Франц. Кроме того, содержимое этой сумки оказалось весьма интересным, но рассказ об этом еще впереди.

ИСЧЕЗНУВАЯ «КАТЮША»

Безымянный пролив между северной оконечностью Новой Земли и Землей Франца-Иосифа стал могилой не только для подводников U-639. Здесь Северный флот потерял подводный крейсер К-1, а проще — головную «катюшу». Дело в том, что сразу же после возвращения в базу с победой подлодки С-101 появился приказ наркома ВМФ(!) адмирала Николая Кузнецова, в котором в жесткой форме указывалось, что:

...несмотря на угрозу активных действий подводных лодок, рейдеров противника в Карском море, в районе мыса Желания с 7 августа по 29 августа 1943 года действовала только одна подводная лодка С-101, с 29 августа район не обслуживался нашими подлодками, так как ПЛ Щ-402 вышла на позицию только 2 сентября. Считаю такое положение недопустимым. В районе мыса Желания необходимо держать непрерывно, пока требует обстановка, две подводные лодки.

Вполне естественно, что командующий Северным флотом вице-адмирал Арсений Головко немедленно отправил к новоземельскому проливу подводный крейсер К-1.

Корабли этого класса имели мощное пушечное вооружение и были способны вести артиллерийский бой с незваными и весьма нахальными гостями в советской Арктике. В жесткости приказа

главкома и его срочном исполнении не было ничего удивительного, так как призрак «Адмирала Шеера» все еще продолжал витать в Арктике.

Но свободных боевых надводных кораблей с сильным артиллерийским вооружением у Северного флота тогда не было.

Находящиеся в строю лидер «Баку» и пять эсминцев типа «Стремительный» и «Ретивый» были постоянно заняты на обеспечении проводки атлантических конвоев в Баренцевом море. А два давно устаревших эсминца типа «Новик» можно было использовать не дальше пролива Карские Ворота. Переоборудованные же из рыболовецких судов сторожевики с 76-миллиметровыми и 45-миллиметровыми орудиями для боя с вражескими рейдерами вообще не годились.

Поэтому адмиралу Арсению Головки и командиру бригады подводных лодок, тогда еще в звании капитана 1 ранга, Ивану Колышкину осталось только одно — отправить в район подводный крейсер серии «К» («катюша»), на борту которого было два 100-миллиметровых орудия и два 45-миллиметровых орудия, так как иного выбора просто не было. Действительно, из шести подводных крейсеров, которые СФ имел до войны в Заполярье, уцелели только два (К-1 и К-21). Выбор пал на К-1, хотя ее экипаж только заканчивал заводской ремонт.

Пятого сентября 1943 года К-1 вышла в море и направилась в район патрулирования к северному проливу Новой Земли, где она должна была действовать в соответствии с «Боевой инструкцией для подводной лодки, осуществляющей поиск боевых кораблей и рейдеров противника в северной части Карского моря».

В этой инструкции указывалось, что:

1. Главным объектом для поиска и атаки являются боевые корабли противника (классов «линкор» и «крейсер»), могущие одиночно или маневренной группой проникнуть в Карское море и действовать против наших арктических конвоев и баз¹.
2. Всякую подводную лодку, встреченную в районе боевых действий и на переходах, считать неприятельской и уничтожать.
3. Учитывая, что к северу от параллели 76 градусов ни одного нашего корабля не будет, всякий обнаруженный корабль или даже дым считать кораблем противника и по обстановке доносить об этом немедленно. (Данный подпункт в оригинале документа был выделен большими буквами. — Авт.)

Почти три недели прошли без происшествий и неожиданных встреч. Вероятно, поэтому и было принято решение об отзыве «катюши» на базу.

Но 29 сентября подтверждения от командира К-1 о получении приказа на возвращение в базу не поступило. И в Полярный «катюша» не вернулась. Что с ней случилось, как и почему одна из лучших подводных лодок Северного флота с прекрасно отработанным экипажем бесследно исчезла в холодных просторах Арктики, до настоящего времени выяснить не удалось.

Командир бригады подлодок контр-адмирал Иван Колышкин так высказал предположение о гибели К-1 в результате успешной торпедной атаки немецкой субмарины:

¹ Этот пункт инструкции показывает, что командование ВМФ СССР не имело сведений о том, что адмирал Денниц после провала операции «Страна чудес» принял решение не использовать в советском секторе Арктики надводные корабли рейха.

Вероятная причина: видимо, атакована немецкими подлодками, развивавшими 11 и 12 сентября активность в районе позиции К-1.

Возможно, что К-1 стала жертвой подводной лодки противника, тем более что силуэт ее отличный от немецких ПЛ, и спутать его с другими было невозможно. Необходимо в дальнейшем посылать для уничтожения ПЛ противника подлодки типа «С», так как они по силуэту сходны с немецкими подводными лодками VII серии.

Однако достоверно известно, что подводники Кригсмарине никогда не заявляли в своих сводках о факте встречи или потоплении советской подлодки в этом районе.

Среди возможных версий о гибели К-1 была также названа непредвиденная аварийная ситуация, с которой экипаж не сумел справиться. Рассматривался также вариант возможного воздействия арктической стихии.

Однако можно предположить, что многоопытный североморский комбриг И. Кольшкин был прав и К-1 действительно погибла от вражеской торпеды.

Дело в том, что если бы С-101, после успешной атаки на U-639 еще задержалась в этом районе, то она вполне могла встретить там еще одну нацистскую подлодку.

Эта оставшаяся пока безымянной германская субмарина весь день 27 августа в надводном положении шла из района пролива Маточкин Шар на север, где в полдень на подходе к мысу Спорый Наволок была обнаружена советскими береговыми наблюдателями.

Радиомолчание «безымянная» нарушила только один раз — в начале перехода — у восточного

новоземельского мыса Абросимова, а далее, идя к мысу Желания, она ни разу не выходила на связь. Представляется очевидным, что 28 августа 1943 года сразу две немецкие подлодки зачем-то спешили покинуть Карское море. Но зачем и куда? Ответов на эти вопросы пока найти не удалось. Впрочем, как не удалось разрешить и множество других арктических загадок Третьего рейха, берущих свое начало еще в годы Первой мировой войны, затем на борту дирижабля «Граф Цепелин» и у причалов «Базис Норд» на Мурмане, в том числе и вопрос, почему подводники адмирала Денница не подтвердили встречу с К-1. Рано или поздно ответы будут найдены и загадки раскрыты!

ОТКУДА У КРИГСМАРИНЕ АРКТИЧЕСКИЕ КАРТЫ И МЕЧТЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА О РАКЕТНЫХ УДАРАХ ПО АМЕРИКЕ

Всем мореплавателям, когда-либо побывавшим в Арктике, хорошо известно, что в навигационном отношении районы Карского моря чрезвычайно сложны из-за постоянных туманов, изобилия песчаных отмелей и илистых наносов, которые под воздействием местных течений часто меняют свое положение. Здесь любые, даже незначительные, ошибки судоводителей порой оборачивались катастрофой для судна и его экипажа. Неудивительно, что с первых лет освоения арктических морей и Северного морского пути в России, а затем и в Советском Союзе серьезное развитие получила своеобразная школа арктического плавания,

воспитанники которой стали элитой среди капитанов и лоцманов советских морских пароходств.

Но Великая Отечественная война показала, что моряки Кригсмарине порой не менее уверенно проходили наши, даже самые сложные в навигационном отношении, арктические проливы. Пример с рейдом «Адмирала Шеера» и его уверенным заходом в порт Диксон весьма показателен. Ведь не каждый советский полярный капитан, даже при наличии подробных морских карт и включенных на берегу огней, впервые находясь в этом районе, решился бы самостоятельно зайти в акваторию порта Диксон.

Здесь также вполне уместно вспомнить о проходе «Комета» вдоль прибрежных островов — по маршруту более чем опасному и без сопровождения ледоколов!

И еще! На наших навигационных картах и в логиях довоенного периода многие арктические районы, в которых свободно ориентировались немецкие подводники, были обозначены «белыми пятнами». На чем же базировалась такая уверенность германских командиров? Ведь секретные советские навигационные карты вряд ли могли находиться на борту «серого волка» или нацистского рейдера.

Наиболее вероятно, что первоосновы такой уверенности были заложены еще во время полета дирижабля «Граф Цеппелин» и работы довоенных арктических «научных» экспедиций. А возможно, у командиров-подводников были еще и подробные дневники или зарисовки, сделанные, допустим, «пассажирами» крейсера «Комет».

Определенным подтверждением этого предположения может служить командирская книжка оберлейтенанта Вихмана, поднятая на борт советской

«эски» после потопления U-639. Именно этот дневник раскрыл североморцам секреты расположения немецких минных заграждений в Обской губе и у мыса Русский Заворот, которые были надежно «привязаны» командиром лодки к естественным ориентирам на побережье материковой тундры.

Но существует мнение, что многое о советском секторе Арктики немцам еще перед войной рассказали и показали мы сами, особенно во время перехода в Тихий океан все того же рейдера «Комет», хотя прекрасно знали, что делать этого не следует.

Вероятно, здесь не последнюю роль сыграли советские средства массовой информации, которые в то время активно пропагандировали, что СССР и Германия — «братья на век».

Поэтому представляется вполне естественным, что во время плавания «Комета» по Севморпути его так называемые пассажиры сделали множество кино- и фотосъемок берегов и проливов, ранее совершенно недоступных для иностранцев. Кроме того, есть версия, что старший помощник командира «Комета» корветтен-капитен Йозеф Хюшенбет (Доктор Аргус) обладал феноменальной, почти фотографической памятью. Имея свободный допуск на ходовой мостик и стоя за спиной у советских лоцманов, старпом рейдера запоминал наиболее сложные районы плавания и позже восстанавливал их в каюте на собственной карте.

Не приходится исключать и возможность передачи некоторых наших морских карт районов Севморпути в те дни, когда мы были союзниками с Германией и совместно решали вопросы о проводке немецких вспомогательных крейсеров в Тихий океан через арктические моря. Например, сегодня доподлинно известно, что 26 августа 1940 года при

встрече «Комета» с ледоколом «И. Сталин» в море Лаптевых советский ледовый капитан Михаил Белоусов передал капитену цур зее Эйссену грифованную морскую карту № 2637 и поправки к ней. Безусловно, нет никаких сомнений в том, что советский ледовый капитан вряд ли взял на себя смелость передать такую карту без указания свыше!

Вполне возможно, что некоторые морские карты и лоции могли быть захвачены немцами на транспортах конвоя PQ-17, брошенных экипажами, найдены в шлюпках советских моряков, спасшихся с «Академика Шокальского» и «Норда», а также взяты у полярников станции на мысе Стерлегова.

В любом случае нет сомнения, что у командиров германских субмарин все же были некие точные источники информации о навигационной и ледовой обстановке в различных районах Карского моря.

Это же подтверждается тем, что у нас нет информации о хотя бы об одной навигационной аварии немецких подлодок в Карском море (кроме сведений о нескольких повреждениях перископов о лед, например U-935 в сентябре 1944 года у мыса Челюскина). В то же время хорошо известны примеры таких аварий с советскими судами, например гибель ледокольного парохода «Садко» осенью 1941 года.

А уверенность командира подводной лодки U-534, которая в мае 1945 года должна была пройти к архипелагу Северная Земля? Вряд ли он шел в море Лаптевых наудачу, не имея абсолютно точных карт своего маршрута! Но более подробно об этом походе мы еще расскажем.

Сегодня почти парадоксальным представляется то, что в соответствующих органах СССР почему-то так и не задумались о причинах отличного знания навигационной обстановки на трассе

Севморпути как командиром рейдера «Адмирал Шеер», так и командирами «серых волков». А ведь во время войны это был весьма интересный и принципиальный вопрос!

В заголовке этого рассказа мы написали: «...и мечты Третьего рейха о ракетных ударах по Америке». Мы считаем, что эти мечты были непосредственно связаны с тайной базой нацистов на архипелаге Северная Земля, к которой примерно с конца 50-х годов у историков постоянно возникал особый интерес.

По воспоминаниям североморских ветеранов-гидрографов, эта тайная немецкая база была случайно обнаружена летом 1959 года. Но какие задачи она выполняла, пока неизвестно, так как нашедшие ее советские ученые не оставили о ней письменных воспоминаний. Если они видели сооружения стандартной метеорологической базы нацистов, то сегодня, зная, как выглядела метеобаза Кригсмарине № 24 (на острове Земля Александры), и используя сохранившиеся рассказы очевидцев, можно попытаться ее представить.

Скорее всего, основной пункт этой базы был сооружен на берегу пролива Шокальского (допустим — на мысе Песчаный острова Большевик). А выносной наблюдательный пункт — на мысе Неупокоев, находящийся на юго-западной оконечности того же острова. Подобный выбор для наблюдения представляется идеальным, так как в любую погоду (даже при частой повторяемости туманов у острова Малый Таймыр) можно отлично видеть как акваторию подхода к проливам Вилькицкого и Шокальского с запада, так и восточные подходы к этим проливам.

Кстати, косвенно подобное предположение подкрепляет следующий факт. У разведчиков Абвера была прекрасная возможность изучить и оценить оперативное значение данного района хотя бы

благодаря тому, что во время полета все того же дирижабля «Граф Цеппелин» немецкие воздухоплаватели не только визуально открыли, что между островами Октябрьской Революции и Большевик находится *не залив(!) Шокальского, а широкий пролив*, но еще и подробно запечатлели его на кино- и фото пленку.

В 1983 году советские полярники на мысах Неупокоева и Песчаный обнаружили различные сооружения явно не советской постройки. Кроме того, в этом же районе на островах Капля (рядом с островом Пионер) и Долгий (архипелаг Седова) были обнаружены какие-то *странные металлические трубообразные ангары*, вроде бы предназначенные для хранения или сборки крупногабаритных длинномерных изделий.

Но исследование этих объектов ограничилось простым любительским фотографированием. Естественно, что поиск на архипелаге иных, возможно, еще более интересных сооружений не проводился. А стоило бы, так как нам кажется, что именно эта база может быть связана с планами использования нацистами дальнобойных ракет, информацию о которых даже в наши дни можно считать «крайне умеренной».

Чтобы подкрепить наше предположение конкретными фактами, обратимся к воспоминаниям руководителя работ по созданию жидкостных германских ракет генерала Вальтера Дорнбергера, которые изложены в его книге «Кто создал Фау-2?».

Именно эта книга впервые натолкнула нас на мысль, что нацисты намеревались использовать архипелаг Северная Земля как стартовую площадку для стрельбы баллистическими ракетами по территории США. Поэтому вполне возможно предположить, что на архипелаге и сегодня имеются остатки более интересных сооружений, чем те, что попали в фотообъективы наших полярников в 1983 году.

Определенные подтверждения этому мы опять находим в истории немецкого ракетостроения, которое, как известно, началось еще в 1932 году на специально созданной экспериментальной станции в Кюммерсдорфе (примерно в 30 километрах от Берлина). Но вскоре эта станция стала тесной для двух ракетных групп, работавших здесь в двух различных направлениях. Поэтому в 1936 году группа Дорнбергера и его помощника Вальтера фон Брауна — создателей (по нынешней классификации) баллистических ракет — была переведена на базу, размещенную на балтийском острове Узедом, у рыбацкого поселка Пенемюнде.

Первым образцом дальнобойного оружия рейха стала ракета V-2 (она же Фау-2 и А-4). Однако, когда эта ракета была подготовлена к серийному производству, появилось решение создать новую дальнобойную ракету, которая в качестве разгонной ступени имела бы ту же А-4. Так появился проект создания ракеты А.9/А.10, которая была способна нести 1000-килограммовую боеголовку на расстояние 4500 км. Но эффективному и своевременному исполнению этого замысла изначально помешал слабый интерес к таким ракетам Адольфа Гитлера.

Только в 1940 году, когда Люфтваффе во время налетов на Британские острова понесло огромнейшие потери, рейхсканцлер Германии изменил свое отношение к новому оружию. И все же прошло еще слишком много времени, пока работы Дорнбергера получили высший статус приоритета в программе вооружения Третьего рейха. Лишь 6 июня 1943 года фюрер впервые всерьез задумался над грандиозными возможностями нового оружия, способного произвести самый настоящий переворот в войне. И даже заявил, что:

Если бы такие ракеты были у нас в 1939 году, война уже давно бы закончилась... Европа и весь мир станут чересчур малы для них. При наличии такого оружия нашим противникам не будет смысла вести войны.

Но и союзники по антигитлеровской коалиции тоже не дремали.

В конце 1943 — начале 1944 года английские и американские самолеты нанесли массированные бомбовые удары по ракетным базам рейха, и в первую очередь по Пенемюнде. Эти бомбардировки вынудили нацистов вместо ускорения работ над новыми типами ракет заняться строительством защищенных укрытий для запуска старых типов ракет. Такие укрытия были сооружены в меловой шахте вблизи городка Ваттон и в специально отлитой из бетона сфере у городка Визерн (оба объекта в Северной Франции), а также на новом полигоне для Фау-2 — у польского города Близне.

Не удивительно, что свой первый полет на высоту 90 км новая ракета А.9/А10 совершила лишь в январе 1945 года, когда война уже подошла к германской границе.

Здесь хотелось бы особо указать, что одновременно с ракетами берегового базирования оружейники Третьего рейха разрабатывали идеи по созданию морских стартовых площадок. Вот как рассказывает об этом Дорнбергер:

Осенью 1943 года ко мне пожаловал Лаффен-ренц. Он сообщил мне, что современная подводная лодка способна буксировать в подводном положении три сигарообразных контейнера длиной до 30 метров. Его интересовало, можно

} ли производить запуск наших ракет с плавучих платформ и бомбардировать ими крупные военные объекты недалеко от моря.

Разработка этой идеи фактически базировалась на испытаниях, проведенных еще летом 1942 года, когда группа Дорнбергера выполнила несколько экспериментальных запусков малых дымовых ракет «Небельверфер» со стартового «стола» подводной лодки. Более того, был даже проведен эксперимент, при котором из подводного положения субмарина произвела залп сразу 20 ракетами.

Но ни Гитлер, ни гросс-адмирал Редер тогда этот проект не поддержали.

Лишь в конце 1944 года группе Дорнбергера было приказано срочно возобновить работы над созданием передвижных стартовых «столов», что было связано со строительством серийных подводных лодок типа XXI, способных буксировать в подводном положении три специальных ракетных контейнера. Этим проектом предусматривалось, что с приходом подлодки на боевую позицию эти контейнеры приводились в вертикальное положение, ракеты заправлялись топливом и готовились к запуску. В декабре 1944 года группа Дорнбергера приступила к окончательной проработке проекта морских запусков ракет, но до конца войны удалось построить лишь один такой контейнер-«поплавок».

Все вышеизложенное — исторически достоверно и показывает, что на основании сделанных разработок идея создания немецкой тайной ракетной базы на Северной Земле, откуда ракеты были бы способны через Северный полюс поражать объекты на территории США, представляется вполне реальной. В этом проекте могло быть даже предусмотрено то, что если к этому времени Советский

Союз еще не будет побежден, то ракетная база на Северной Земле может быть использована для нанесения ударов по советским объектам, расположенным на Среднесибирском плоскогорье.

Получается, что в своем стремлении контролировать Севморпуть нацисты исходили не только из ближайших планов, связанных с переходом рейдеров на Тихий океан и спасением застрявших там транспортных судов, но и из долговременных перспектив будущей войны с США. Поэтому если на Северной Земле хорошо поискать, то можно найти нечто весьма интересное, имеющее непосредственное отношение к ракетной программе Третьего рейха.

Впрочем, документы об этих грандиозных планах, имеются также в советских закрытых архивах, не говоря уже об архивах Германии. Может быть, в Германии они даже давно рассекречены. Приходи, читай, анализируй, сопоставляй и отправляйся в Арктику, где пока еще остались следы пребывания нацистов.

Казалось бы, как все просто, логично и вполне выполнимо.

Ну, предположим, в советское время это было явно не в интересах большой политики, ведь по существу немцы пришли в советский сектор Арктики не без нашего согласия и участия.

Далее, в хаосе перестройки, вообще было не до того. Ну а сейчас, в условиях новой России, что мешает все расставить на свои места? И кроме того, вспомнить, что не одни военные моряки ракетостроители Третьего рейха проявляли серьезный интерес к нашей Арктике и что уже сейчас у них есть не то партнеры, не то конкуренты.



САМОПЕТЫ ЛЮФТВАФФЕ В АРКТИКЕ

Воспитанники рейхсмаршала Германа Геринга старались не отставать от питомцев «папаша Денница» в вопросах активного проникновения в Арктику. Это наглядно подтверждается данными разведсводок Северного флота о появлении немецких самолетов в различных арктических районах. Вот только некоторые данные из таких сводок.

- у пролива Маточкин Шар — 4 раза в 1942 году, 14 раз в 1943 году и 1 раз в 1944 году;
- у Белушей губы — 18 раз в 1942 году, 36 раз в 1943 году и 15 раз в 1944 году;
- у пролива Югорский Шар — 9 раз в 1942 году, 20 раз в 1943 году, 1 раз в 1944 году;
- у острова Колгуев 6 раз в 1942 году, 29 раз в 1943 году, 1 раз в 1944 году;
- у островов Уединения и Белый — несколько раз был слышен шум садящегося и взлетающего самолета в 1942 году, 6 раз — в 1943 году.

Даже простое суммирование цифр из этих сводок показывает, что в течение 1942 года было официально зарегистрировано 37 появлений немецкой авиации в советской зоне Арктики, через год — уже 105 появлений. Правда, в 1944 году желание

Люфтваффе посещать Арктику почему-то резко упало, так как было отмечено всего лишь 18 посещений, и то в основном в районе губы Белушья.

Впрочем, это только те данные, которые были занесены в журналы наблюдений. Сколько немецких самолетов в действительности и где пролетело над просторами Арктики и что они там делали, точно не знает никто!

Меж тем за каждым появлением в Арктике самолета Люфтваффе, даже если он прилетал в одиночку, стояли какие-то конкретные задачи, которые, возможно, тесно пересекались не только с задачами военных моряков рейха.

Так, например, впервые самолет He-111 из 5-го отряда метеоразведки прилетел к новоземельскому острову Междушарский еще в июле 1941 года. На его борту находился основоположник германской метеосистемы в арктических широтах Руперт Гольцапфель. Стоит ли удивляться, что уже на следующий год сюда из Германии был доставлен первый метеоавтомат Maulwurf («Крот»).

Правда, первая попытка установки «Крота» на острове Междушарский 13 октября 1942 года едва не закончилась для немцев провалом, так как «Хенкель», доставивший Maulwurf на остров, после посадки и выгрузки станции был обнаружен и атакован советским гидросамолетом МБР-2.

При аварийном взлете немецкий самолет получил серьезные повреждения. Вероятно, из-за этого он так и не применил свое мощное бортовое оружие. От уничтожения немецкого «метеоролога» спас неожиданно появившийся Ju-88, который и обеспечил уход «111-го» в Норвегию. Откуда он взялся именно в эти минуты и в этом отдаленном районе, остается загадкой.

Вообще, стоит особо отметить, что остров Междушарский был почему-то чрезвычайно популярен среди немецких летчиков. Здесь до создания нами Новоземельской ВМБ Люфтваффе не только оборудовало удобную взлетную полосу, но еще и установило мощную радиостанцию.

Вероятно, это был хорошо продуманный план комплексного использования авиации в Арктике, так как вместе с тайными аэродромами на острове Земля Александры и на новоземельских мысах Константина и Пинегина аэродром на Междушарском острове позволял немецким «юнкерсам» и «хенкелям» контролировать большую часть Карского моря.

Однако после создания Новоземельской ВМБ Ju-88 и He-111 уже не могли совершенно безнаказанно появляться в этом районе.

И все же, по данным разведки, немецкие самолеты в воздушном пространстве у Новой Земли, даже после организации здесь советской ВМБ, были обнаружены не менее 100 раз, так как северные аэродромы архипелага по-прежнему продолжали весьма активно использоваться для доставки продовольствия и топлива для немецких субмарин, приходивших в залив Ледяная гавань. Но в изменившихся условиях рейхсмаршалу Герингу пришлось гонять сюда либо большие гидросамолеты BV-138, либо дальние воздушные гиганты Fw-200.

Скорее всего, эти самолеты входили в состав специального Арктического отряда Люфтваффе, о деятельности которого до сих пор почти ничего неизвестно. Лишь сам факт его существования. Столь высокий уровень секретности легко объясним, так как тайные аэродромы на островах Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа), Междушарский (архипелаг Новая Земля), на

новоземельских мысах Константина и Пинегина, у архангельских деревень Мегра, Верхняя Золотица, Погорелец и в Лешуконском районе входили в число особо охраняемых государственных тайн Третьего рейха. Именно на их основе была создана надежная система контроля всей акватории Карского моря, а возможно, и системы дальней разведки рейха. Кстати, активное участие в обеспечении самолетов этого Арктического отряда в Арктике принимали подводники Кригсмарине, но о деятельности всей этой системы они, вероятно, знали очень мало. Однако все тайное когда-нибудь все же становится явным.

Так, примерно 20 лет назад была слегка приоткрыта одна из этих загадок.

ЗАГАДКА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ТУНДРЫ

Сегодня известно, что тайные немецкие авиабазы были созданы не только в прибрежных районах советских арктических морей, но и в других северных районах, в глубоком тылу Советского Союза. Об одной из таких баз рассказала находка советских геологов, сделанная в 1988 году в архангельской тундре.

Попытаемся мысленно перенестись в те далекие военные дни и, анализируя уже хорошо известные нам факты, представить себе, как это могло быть в 1942 году.

Пятого ноября 1942 года с маневренного аэродрома, расположенного неподалеку от устья реки Поной, для прикрытия советских транспортов, одиночно идущих от Новой Земли к Архангельску, взлетела пара дальних всепогодных истребителей Пе-3, входившая в состав второй эскадрильи

95-го (по другим данным, 13-го) истребительно-го полка Особой морской авиационной группы (ОМАГ). Эту пару вел лейтенант Александр Устименко, ведомым был его постоянный напарник старший сержант Виктор Горбунцов.

Через полтора часа в районе охраняемого судна их сменил Пе-3 лейтенанта Константина Усенко. Эта встреча стала последней в жизни друзей-истребителей, так как первая пара домой не вернулась. Попытаемся реконструировать события тех лет.

Над темными пятнами болот и заснеженной тундрой со стороны Баренцева моря летела пара дальних советских истребителей Пе-3. Неожиданно прямо из-под солнечных лучей на них спикировали черно-белые истребители с крестами на крыльях.

Ведущий «петляков» был сбит первыми же очередями и, вспыхнув, словно яркая комета, упал в неглубокое болотце. Вражеские истребители бросились на самолет ведомого, который, уворачиваясь от смертельных трасс, вел преследователей в сторону от места падения своего командира. Однако вскоре вдали раздался еще один взрыв. В синеве меж облаками мелькнули пятнистые силуэты и с ревом умчались к Горлу Белого моря.

Обломки одного из истребителей этой пары были найдены только через 47 лет, первыми их увидели жители села Верхняя Золотица, а в 1988 году вторично нашли архангельские геологи, которые и рассказали военным поисковикам о лежащем в тундре «петлякове».

На основании этого рассказа поисковая группа старшего лейтенанта Виктора Дудина следующим летом прилетела на вертолете в район этой находки.

После недолгого обследования болотистой тундры был обнаружен Пе-3 № 40415. Здесь же лежали останки погибших, но почему-то не двух, а... трех летчиков.

По документам, обнаруженным у погибших, удалось установить, что найдены останки лейтенанта Александра Устименко и его штурмана лейтенанта Кузьмы Банцева, а третьим был... начальник штаба ОМАГ полковник Федор Попов.

С какой целью полковник Ф. Попов оказался в самолете Устименко — ответа до настоящего времени нет.

Но самое неожиданное открытие поисковикам принес детальный осмотр сбитого «петлякова». Сразу же стало ясно, что самолет упал не из-за неисправности двигателей или ошибки пилота. Его корпус был иссечен пушечно-пулеметными очередями.

При этом много пробоин было от снарядов необычно крупного для авиапушек калибра (не меньше 30 миллиметров). Но кто мог в нашем глубоком тылу пушечно-пулеметным огнем расстрелять один из лучших дальних воздушных охотников советских ВВС? Судя по величине пробоин, удалось предположить, что это могли быть либо дальние немецкие истребители Me-110, либо модифицированные истребители Ju-88G.

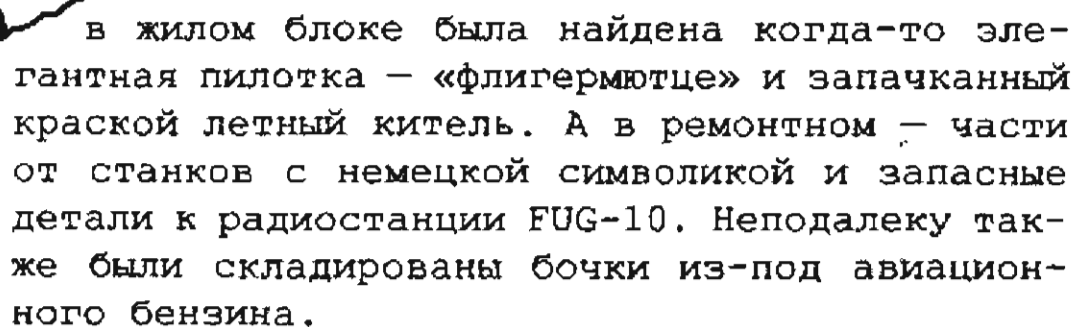
Но откуда здесь, в архангельской глухомани, могли появиться вражеские самолеты и зачем? Кроме того, у «мессершмитта», даже поднимающегося с ближнего немецкого аэродрома (например, с Луостари или Лоухов), чтобы пролететь по прямой весь Кольский полуостров и Горло Белого моря, углубиться на советскую территорию, быстро отыскать советский самолет, столь же быстро его уничтожить и возвратиться на ближайший

норвежский аэродром, было явно недостаточно запаса топлива.

Возможным вариантом могло быть только то, что где-то на беломорском берегу немецкие летчики имели свою базу. Штурман полка, где служили поисковики, тут же прикинул возможные варианты, где могли находиться в засаде «мессершмитты» или «юнкерсы».

Таких мест оказалось немного, поэтому осмотреть ближайшую тундру не составило особого труда. И тайный аэродром действительно был найден в районе Окулова озера, где поисковики обнаружили взлетную полосу, а справа и слева от нее — жилые и хозяйственные сооружения. Их осмотр показал, что кое-где даже сохранились явные свидетельства длительного немецкого присутствия.

Так, например,



в жилом блоке была найдена когда-то элегантная пилотка — «флигермютце» и запачканный краской летный китель. А в ремонтном — части от станков с немецкой символикой и запасные детали к радиостанции FUG-10. Неподалеку также были складированы бочки из-под авиационного бензина.

Вроде бы все встало на свои места. Однако два главных вопроса все же повисли в воздухе.

Во-первых, зачем начальник штаба ОМАГ полетел в Баренцево море? Ведь на полковника Попова уже пришел приказ о его назначении начальником штаба авиации Краснознаменного Балтийского флота.

Во-вторых, с какой целью здесь был создан этот тайный нацистский аэродром?

Может быть, он был создан в одно время с тайными аэродромами на новоземельских мысах

Константина и Пинегина и аэродромами у архангельских сел Мегра и Погорелец? Или этот аэродром входил в арктическую «систему» Третьего рейха, которая была создана в соответствии с «Генеральным планом «Ост»?

Ответов на первый вопрос пока нет. Но попробуем рассмотреть несколько возможных версий в качестве ответов на второй.

ВЕРСИЯ ПЕРВАЯ

Секретный аэродром был предназначен специально для перехвата советских самолетов. Ведь к ноябрю 1942 года немцы уже имели точные сведения о маршрутах полетов дальних советских истребителей Пе-3, обеспечивающих прикрытие союзных конвоев. Эта информация могла попасть в руки командования Люфтваффе следующим образом: 5 сентября 1942 года на разбившемся у Варде (по другим данным Вадсе) английском бомбардировщике «хэмпден» германская разведка обнаружила секретные документы, касающиеся перехода полярного конвоя PQ-18. Здесь же находилась расшифровка одного из приказов по 95-му истребительному полку ОМАГ. Возможно, этот приказ каким-то образом касался авиационного прикрывания нашими дальними истребителями «советского» участка перехода каравана PQ-18 и сопровождения одиночных переходов союзных судов от Новой Земли в Архангельск или Мурманск.

Кроме того, к этому времени немцы могли также узнать и о маршрутах перегона в Советский Союз самолетов по ленд-лизу, который осуществлялся с трех направлений: с востока — через Аляску, с юга — через Иран и Афганистан и с севера — через порт Архангельск и вологодские аэродромы.

Но ни архангельский, ни вологодский аэродром не отвечал требованиям союзников. И советской стороне пришлось специально для прибывающих самолетов союзников строить недалеко от нынешнего поселка Катунино новый аэродром с деревянной 400-метровой взлетно-посадочной полосой.

Таким образом, получалось, что немецкий аэродром-засада у Окулова озера располагался в центре «треугольника», вершинами которого были новый советский аэродром для перегоняемых самолетов и два маневренных аэродрома 1-й и 2-й ОМАГ, сооруженные на острове Поной и полуострове Канин.

Подобное расположение тайного нацистского аэродрома было чрезвычайно удобным для перехвата советских самолетов, летящих как с архангельских аэродромов, так и с аэродромов на берегах Белого моря. К сожалению, только после войны (по данным Главного штаба ВВС и работе поисковых отрядов) удалось выяснить, что именно в этом «треугольнике» истребительные полки обеих ОМАГ понесли большие потери, причем чаще всего самолеты пропадали при невыясненных обстоятельствах.

Вот только часть официально зарегистрированных случаев исчезновения наших самолетов в этом смертельном «треугольнике»:

1. Двадцать пятого июля 1942 года самолет Р-6 из состава 2-й ОМАГ (командир старший лейтенант М. Николашин) во время полета внезапно загорелся и упал на полуострове Канин. После войны упавший самолет был найден в точке с координатами 67 градусов 20 минут северной широты 44 градуса 05 минут восточной долготы. Подробностей катастрофы нет.

Двадцать первого ноября 1942 года у северной части полуострова Канин исчез Пе-3 из 1-й эскадрильи 95-го истребительного полка (командир — старший лейтенант Борис Михин). В тот день экипаж прикрывал от немецких бомбардировщиков конвой союзников, идущий в Архангельск.

2. Пропавший самолет с номером 17 летом 1943 года нашли оленеводы у реки Тендер (хребет Камень в северной части полуострова Канин). При этом и летчик и штурман были расстреляны еще в воздухе, так как их нашли на земле с раскрытыми парашютами. Когда же в 1980 году к месту катастрофы пришли поисковики из ВВС СФ, то даже беглый осмотр показал, что в момент падения у истребителя не работал один двигатель.

3. Шестого марта 1943 года со специального задания не вернулись два ближних разведчика МБР-2 из состава 2-й ОМАГ (командиры экипажей — старший лейтенант Александр Тузов и старший лейтенант Евгений Фомин). Последний доклад с борта одного из разведчиков был плановым: «Слышу хорошо. Ждите».

Оба пропавших самолета были найдены пограничниками в восточной части Кольского полуострова. Причину гибели самолетов установить не удалось.

4. В 15 километрах северо-западнее поселка Варзуга (на территории Умбозерского лесхоза) в 1947 году найден истребитель Пе-3 младшего лейтенанта Ивана Новикова (бортовой номер 18). Кроме погибшего экипажа среди обломков лежали останки еще трех человек.

А через 12 лет восточнее поселка (в районе Бабозера) был найден другой «петляков» младшего лейтенанта И. Свириденко (бортовой номер 15).

Оба истребителя 8 мая 1943 года участвовали в перебазировании группы Пе-3 на запасной аэродром (вероятно, аэродром либо на Поное, либо на полуострове Канин) с целью прикрытия

{ союзных конвоев, идущих в Архангельск. Во время перебазирования истребители Новикова и Свириденко к месту назначения не прибыли.

А сколько случаев гибели наших воздушных экипажей «при невыясненных обстоятельствах» вообще не вошло в послевоенные сводки!

Конечно, было гораздо проще списать все потери ОМАГ на недостаточную подготовку к полетам в сложных погодных условиях Заполярья, особенно молодых летчиков. Да, отчасти это верно, но после открытия этого тайного нацистского аэродрома неразумно полностью отрицать наличие воздушных засад, на которые летчики Люфтваффе были большими мастерами, и тем более на самолеты, за штурвалами которых сидели молодые малоопытные пилоты.

ВЕРСИЯ ВТОРАЯ

Аэродром у Окулова озера использовался немецкими летчиками как аэродром «подскока» для специальных самолетов метеорологической службы и самолетов дальней авиации ФВ-200 («Кондор» или «Курьер»), обеспечивавших деятельность германских метеорологических и разведывательных партий в отдаленных районах западного сектора Севморпути.

ВЕРСИЯ ТРЕТЬЯ

Вместе с аэродромами на реке Мезень (в Лешуконском и Мезенском районах) тайный аэродром у Окулова озера обеспечивал заброску диверсионных групп нацистского «Предприятия „Цеппелин“» в глубокий тыл СССР.

Сегодня известно, что фашистские агенты забрасывались к нам, до Северного Урала включительно, спецсамолетами, обычно базировавшимися

на Псковском, Рижском или Смоленском аэродромах. Возможно, именно для них и были подготовлены тайные аэродромы в Архангельской и Вологодской областях.

ВЕРСИЯ ЧЕТВЕРТАЯ

Это был тайный аэродром, который использовался для обеспечения полетов самолетов-разведчиков из специальной группы полковника Ровеля, которая с первых дней Великой Отечественной войны выполняла специальные полеты до Урала включительно. Группа имела на вооружении самолеты Ju-88, Ju-86, Me-410, Do-214, Do-217 и Hs-130, двигатели которых работали на специальной кислородно-азотной смеси. Такое топливо существенно улучшало летные характеристики воздушных разведчиков Люфтваффе, которые могли летать на высотах до 12 тысяч метров, где были практически недостижимы для советских истребителей.

Своеобразное практическое подтверждение этой версии, кажется, удалось найти заполярным поисковикам в 2003 году, когда

у поселка Усть-Кара на Югорском полуострове были обнаружены обломки странного самолета военной поры. Долгое время считалось, что здесь упал четырехмоторный тяжелый советский бомбардировщик ТБ-7 (в различные годы его называли АНТ-42 или Пе-8).

Но рядом с обломками были найдены 3 безымянные могилы с... крестами. А в составе экипажа ТБ-7 должно было быть от 8 до 12 человек. Выходит, что часть летчиков после катастрофы могла уцелеть. Следовательно, они должны были обязательно предоставить информацию о причинах и месте происшествия в Амдерму, на Диксон

или в Хабарово. Однако ни в одном из российских архивов не удалось найти каких-либо материалов о катастрофе советского самолета у Байдарацкой губы или где-то поблизости.

И наконец, самое главное доказательство несоветского происхождения этих захоронений — на могилах советских воинов в годы Великой Отечественной войны **никогда** не ставили крестов. Следовательно, наиболее вероятно предположить, что это не советский ТБ-7, а нечто другое. Действительно, недавно местным поисковикам удалось отыскать некоторые детали, позволяющие сделать предположение, что здесь лежат обломки, возможно, He-277 и захоронен погибший немецкий экипаж. Если в будущем удастся достоверно подтвердить, что на берегу Байдарацкой губы лежит фашистский самолет, то это может стать еще одним практическим подтверждением существования в Третьем рейхе специальной арктической авиагруппы (под командованием полковника Ровеля), которая предназначалась для воздушного проникновения в глубокий тыл Советского Союза.

Вот только четыре версии, которые, возможно, связаны с существованием тайных нацистских аэродромов в Архангельской области. Некоторые из этих версий весьма фантастичны. Но за прошедшие послевоенные годы в них так никто и не попытался детально разобраться.

Меж тем известно, что даже опытные и заслуженные летчики из Люфтваффе лишь краем уха что-то слышали о неких тайных аэродромах на советской территории, например таких, как у Окулова озера.

Однако для решения каких-то задач их все же строили, причем весьма далеко от линии фронта.

А главное, с какой целью на борту найденной в архангельской тундре «пешки» оказался начальник штаба ОМАГ полковник Ф. Попов? И почему здесь, в достаточно обжитом районе архангельской тундры, пропадало так много наших самолетов?

Вообще, о реальности существования хорошо организованной системы Люфтваффе в советском Заполярье и тщательной продуманности ее отдельных элементов может опосредованно говорить такой факт, как оказание помощи немецким самолетам, подбитым во время воздушных боев на Мурмане.

Так, если взглянуть на карту Мурманской области, то недалеко от Кольского залива можно сразу же заметить приметную «стрелу», образованную рельефом местности.

Ее «оперением» является Ура-губа, «древком» — тянущиеся друг за другом озера Кядельявр и Няльявр, а «наконечником» — Урд-озеро. Эта хорошо различимая с высоты природная «стрела» как бы указывает направление от побережья Баренцева моря в глубь Кольского полуострова. После войны было выяснено, что именно эта «стрела» постоянно служила спасительным ориентиром для немецких летчиков, подбитых в воздушных боях над Баренцевым морем или Кольским заливом. А таких подбитых нацистов было предостаточно, так как все годы войны в Заполярье немецкие и советские позиции были разделены между собой только неширокой рекой Большая Западная Лица, над которой ежедневно проходили ожесточенные воздушные бои.

Но если подбитые советские самолеты «тянули» в сторону Кольского залива, то немецкие всегда уходили в сторону Урд-озера, точно по направлению «стрелы». Именно там летом 1941 года командование Люфтваффе организовало место сбора

для своих подбитых самолетов. Отсюда спасшихся летчиков забирали четырехмоторный гидросамолет «Гамбург», посадку и взлет которого обязательно прикрывали «мессершмитты».

Вроде бы небольшая деталь в обеспечении безопасности полетов нацистской авиации над Кольским полуостровом, но даже она показывает, с каким педантизмом была продумана система спасения пилотов Люфтваффе в аварийных ситуациях.

Поэтому более чем странно выглядит судьба пилотов BV-138, якобы потерпевших аварию в районе Мезени. Впрочем, обо все по порядку.

ЧТО ПОТЕРЯЛ «ФЛЮГБОУТ» У МЕЗЕНИ?

О значении хорошо организованной воздушной разведки для обеспечения боевой деятельности сил Кригсмарине гросс-адмирал Эрих Редер и командующий подводными силами контр-адмирал Карл Денниц раздумывали и разрабатывали соответствующие планы еще до начала Второй мировой войны. Поэтому сразу же с началом боевых действий гидросамолеты BV-138 («флюгбоуты») из 406-й береговой авиационной группы «Брест» и тяжелые самолеты Fw-200 из 40-й группы «Бордо» приступили к ведению авиаразведки в районах к северо-западу от Британских островов, а с началом войны против СССР — и в советской Арктике.

Здесь «138-е флюгбоуты» бывали часто. Эти тяжелые машины имели легко запоминающийся силуэт, так как были созданы по редко применяемой в гидроавиации схеме. Советские полярники достаточно часто видели их не только у архипелагов

Земля Франца-Иосифа и Новая Земля, но и над островами Карского моря.

История создания этих гидросамолетов весьма интересна.

BV-138 был разработан фирмой «Блом и Фосс» в 1937 году под руководством главного конструктора Рихарда Фогта. Первые летные испытания показали, что гидросамолет не слишком хорошо держится в воздухе. Однако доработки, проведенные доктором Фогтом, позволили настолько улучшить летные характеристики BV-138, что Люфтваффе выдало заказ авиапрому Германии сначала на 25 «флюгбоутов», а затем более чем на 250 таких самолетов различных модификаций.

В дальнейшем «138-е флюгбоуты» получили на вооружение радиолокатор FuG-200 и стали надежными помощниками для экипажей немецких рейдеров и подлодок, а их 20-миллиметровые авиационные пушки — еще и серьезной угрозой для советских самолетов противника.

Однако война показала, что дальность полета BV-138 в 5 тысяч километров явно недостаточна для выполнения ими многих задач над Атлантикой и тем более в Арктике. Поэтому в начале 1942 года штабы ОКВ и ОКМ попытались увеличить дальность полета «флюгбоутов» с помощью передачи им (дозаправки) дополнительного топлива в назначенном океанском районе.

Но как показал практический опыт, процедура передачи топлива с подводных лодок на самолеты в условиях Арктики, даже в акваториях, хорошо закрытых от волнения, чаще всего заканчивалась неудачей. Так, 16 августа 1942 года один из «флюгбоутов» затонул к северо-востоку от полуострова Канин. Через год, в августе и сентябре 1943-го,

в юго-восточной части Баренцева моря во время такой же заправки затонули еще два BV-138.

После подобных неудач главное командование Люфтваффе приступило к организации тайных заправочных баз для своих воздушных разведчиков на арктических островах. Обычно для размещения таких баз выбирались удаленные и незаселенные острова.

Первоначально даже высказывались предположения, что именно с существованием одной из таких баз был связан совершенно необычный случай, который произошел в Мезенской губе 20 октября 1944 года.

В этот день экипажу гидрографического судна «Мгла» добровольно и без малейших попыток к сопротивлению(?) сдался в плен исправный BV-138 из 1-го отряда 130-й морской разведывательной авиагруппы.

Причем на борту этого «флюгбоута» находился весь экипаж под командованием обер-фенриха Гюнтера Роланда и полный боекомплект.

История этого более чем странного пленения весьма необычна. Так, еще 15 октября 1944 года в штаб Северного флота поступило первое донесение об обнаружении над Мезенской губой фашистского BV-138. В донесении указывалось, что рано утром береговые посты Беломорской ВМБ обнаружили над заливом немецкий самолет, который, дав в сторону берега четыре белые и две красные ракеты, начал резко снижаться и исчез из поля зрения береговых постов СНИС в районе верховий Мезени.

В тот момент боевых кораблей как в Горле Белого моря, так и в Мезенской губе у командования СФ не нашлось, поэтому на поиски, возможно,

приводнившегося немца были отправлены гидро-самолеты МБР-2.

Однако быстро найти «флюгбоут» в условиях малой видимости, 8-балльного ветра и короткого полярного дня оказалось совсем непросто. Только через двое суток BV-138 был обнаружен неподалеку от заросшего лесом берега.

МРБ-2, обнаруживший самолет, удерживаясь на приличной дистанции, обстрелял «флюгбоут» из пулеметов. Такая предосторожность была вполне оправданна, так как BV-138, в отличие от МБР-2, кроме пулеметов имели еще две 20-миллиметровые авиационные пушки. Но нацисты на пулеметный обстрел не ответили. Видя столь пассивное поведение экипажа «флюгбута», советский МБР-2 начал спокойно кружить над районом приводнения вражеского самолета.

Однако вскоре горючего в баках МРБ осталось лишь на обратную дорогу, а свободных боевых кораблей для захвата противника в распоряжении командования флота по-прежнему не было. Вот тогда-то и было принято решение поручить захват вражеского гидросамолета экипажу гидрографического судна «Мгла», которое в то время находилось у южного берега острова Моржовец. Получив такое приказание, «Мгла» пришла в район посадки «флюгбута». Далее цепь невероятных событий продолжилась, так как немецкие летчики охотно сдались в плен.

Более того, перейдя на борт «Мгла», они стали подробно рассказывать, что летели из Норвегии в Баренцево море для ведения ледовой разведки и передачи этих сведений на подлодки, но в темноте заблудились, а горючее закончилось.

Им пришлось спланировать на воду и вызвать спасателей. Однако помощь почему-то не пришла.

После короткого допроса экипажа BV-138 был взят на буксир и «Мгла» направилась к острову Моржовец. Но вскоре была получена радиограмма с приказом изменить маршрут и идти к острову Вешняк (находящемуся недалеко от устья реки Поной), где передать «флюгбоут» дежурному эсминцу флота «Жгучему».

Во время этого перехода в Баренцевом море разыгрался сильнейший шторм, и в корпус «флюгбоута» неожиданно стала поступать забортная вода. На подходе к маяку Инцы BV-138 затонул. При попытке спасти тонущий трофей погиб инструктор политотдела Беломорской военной флотилии, который в тот день случайно оказался на борту «Мглы». За выполнение задания по захвату «флюгбоута» командование Беломорской военной флотилии объявило экипажу благодарность.

Далее в этой истории начинаются некоторые странности. Так, например, командующий Северным флотом вице-адмирал Арсений Головкин не только никак не отметил вроде бы отличившийся экипаж «Мглы», но даже не стал записывать этот неординарный случай в свой личный дневник. Может быть, он все же детально разобрался в промахах, допущенных разведкой Северного флота и экипажем гидрографа, и решил не привлекать к этому событию внимание более высоких инстанций?

Тем более что, видимо, в спешке североморские разведчики почему-то не заметили такой странный факт, что экипаж самолета лишь спустя несколько часов после приводнения стал настойчиво звать на помощь спасателей. (Если, конечно, это были сигналы для спасателей, а не для кого-то еще, например шифрованный доклад об успешном выполнении специального задания.)

Да и помощь почему-то так и не пришла, что было совершенно нехарактерно для Люфтваффе, так же как и добровольная сдача в плен небольшому, практически невооруженному и явно старому невоенному судну¹.

Более того, если корпус «флюгбоута» настолько пострадал от пулеметных очередей МРБ, то самолет должен был затонуть значительно раньше. Но почему-то этого не произошло. Кроме того, надо быть совсем дурным пилотом, чтобы, совершая вынужденную посадку в глубоком вражеском тылу, обозначать свое место ракетами. И далее, увидев в воздухе слабенький советский МРБ, не расстрелять его из мощного оружия (две пушки), имевшегося на борту BV-138, так же как и тот старый буксир, который находился непосредственно рядом, и тем более совершенно добровольно сдаваться в плен.

Согласитесь, что все это совершенно непохоже на тех солдат вермахта, с которыми мы воевали во время войны! Если к этому добавить, что в основном самолеты BV-138 входили в состав спецподразделений Люфтваффе, которые использовались для выполнения спецзаданий (например, была даже попытка эвакуировать 1 мая 1945 года из осажденного Берлина на BV-138 некоего руководителя Третьего рейха, возможно даже, первого двойника Адольфа Гитлера), то есть все основания предполагать, что осенью 1944 года в районе Мезени был специально разыгран хорошо поставленный спектакль для того, чтобы отвлечь внимание советского командования от нечто, ради чего было не жалко даже потерять боевой BV-138. Тем более что за двое суток, пока беломорцы искали

¹ «Мгла» под военное гидрографическое судно была переоборудована из старого портового буксира постройки 1899 года!

вражеский гидросамолет, у его летчиков и возможных пассажиров было предостаточно времени для решения всех вопросов с теми, кто, возможно, ждал их где-то в районе Мезени.

Конечно, это только предположения, но согласитесь, уж слишком много здесь неясных вопросов. Ответы на них мог бы дать кто-то из членов экипажа (если летчики еще живы) либо подъем затонувшего гидросамолета и его тщательное обследование. Хотя лучше всего, если бы ответы на эти вопросы (или хотя бы их часть) удалось найти в архивных документах Люфтваффе, в которых, безусловно, имеется соответствующее рейсовое задание на этот полет.

Вполне возможно, что этот необычный для нацистской авиации военный эпизод подтвердит, что тайные немецкие аэродромы в архангельской тундре предназначались для выполнения каких-то задач, имевших особую важность для Третьего рейха!

Наверное, однажды мы все-таки найдем ясный ответ и на этот вопрос. А пока попытаемся рассказать о некоторых, по нашему мнению, особо важных тайнах Третьего рейха.



ОСОБЫЕ ТАЙНЫ АРКТИКИ

О найденных после войны секретных немецких базах, обеспечивавших походы немецких судов и подводок в нашу Арктику, в прошлые годы иногда упоминалось, но только «одной строкой». Но даже подобная краткость в наши дни дает этой строке право на жизнь, а военным историкам и исследователям — надежду на то, что подробное изучение нацистских тайн в Арктике все-таки будет проведено.

Первым тайным нацистским пунктом, найденным в советской Арктике еще в 1951 году, была база Кригсмарине № 24. Широкому кругу советских читателей о ней рассказали известный советский историк Борис Вайнер и знаменитый ледовый капитан Константин Бадигин. Попробуем рассказать, что сегодня, 56 лет спустя, известно об этой базе, а также о некоторых других таких же тайных объектах в Арктике.

ПОДСКАЛЬНАЯ БАЗА ДЛЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК КРИГСМАРИНЕ В РАЙОНАХ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

О появлении немцев на острове Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа) сообщали еще до начала войны — в марте 1941 года

летчики нашей полярной авиации, которые заметили над советским островом немецкий самолет типа Do-215.

Через год, уже летом 1942 года, здесь же работу неизвестной радиостанции и сигналы красными ракетами, подаваемые кому-то, обнаружили полярные летчики полковника Ильи Мазурука. Более того, при тщательном осмотре острова с воздуха они увидели какие-то сооружения, закрытые металлической сеткой. Но почему-то ни руководство ГУСМП, ни командование и разведка СФ разбираться с необычной находкой не стали. Затем, похоже, о них вообще забыли(!) и вновь, совершенно случайно, кое-что на Земле Александры нашли только 12 сентября 1951 года, когда ледокольный пароход «Семен Дежнев» зашел в пролив Кембриджа, разделяющий острова Земля Александры и Земля Георга. На борту судна находилась изыскательская партия Арктикпроекта под руководством Топоркова.

Во время осмотра острова недалеко от края его восточного ледника были случайно обнаружены несколько блиндажей, метеоплощадка и радиомачта. Здесь же были найдены: продовольственная кладовая, жилье, вещевой склад и ремонтная мастерская.

Более тщательный осмотр показал:

В кладовой лежало с десятков деревянных ящиков. Часть из них была заполнена 1-килограммовыми жестяными банками (снаружи окрашенными краской для защиты жести от коррозии), а часть — 50-килограммовыми жестяными коробками. В первых были обнаружены норвежские и датские варенья и мармелад, датские пудинги и печенье, американские сушеные фрукты и изюм. Во вторых — норвежские патока, чай, кофе и шоколад.

Удалось найти даже несколько банок с венгерским яичным порошком и датской консервированной свининой. Здесь же хранились остатки спиртного — несколько нераспечатанных бутылок Hermann Meyer, Berlin.

На вещевом складе находились: связка двухсторонних камуфлированных курток на специальной зимней подкладке, десяток кожаных курток на бараньем меху и таких же кожаных рукавиц, меховые шапки, крытые кожей с назатыльником и наушниками, стояло несколько пар финских башмаков из оленьей шкуры. Кроме того, лежало несколько тюков шерстяного белья и суконных шерстяных брюк, пара кожаных лодок-каяков и столько же нарт, валялось несколько банок краски на олифе и запас спичек в жестяных коробках. Неподалеку было складировано несколько канистр с бензином, на которых были отчетливо видны этикетки — Benzin, 1940, Wehrmacht.

Более тщательный осмотр показал, что вся территория была надежно защищена — так, по ее периметру было сооружено 6 окопов с пулеметными гнездами, пять блиндажей и 3 дзота. В дзотах были найдены 2 ротных миномета. А в блиндажах лежали прекрасно сохранившиеся служебные бумаги, какие-то дневники, письма и даже несколько фотографий. В самом вместительном из блиндажей была установлена радиостанция, найдена секретная инструкция по проведению метеонаблюдений и журнал с записями погоды. Последняя запись в этом журнале была датирована 24 мая 1944 года.

Главный жилой бункер имел 7 комнат, из которых 2 явно предназначались для офицерского состава. Кроме общей спальни, рассчитанной примерно на 20 человек, здесь же имелись столовая, кухня и кладовые. У бункера валялись гильзы от использованных парашютных осветительных ракет, которые были изготовлены в 1941 году.

В ремонтной мастерской на территории базы все станки и механизмы были хорошо законсервированы. Неподалеку от мастерской лежала небольшая моторная лодка, практически готовая к работе.

Позже удалось уточнить — советские полярники нашли тайную базу № 24 военно-морской, метеорологической и пеленгаторной службы Кригсмарине.

В пяти километрах от основной базы (на мысе Нимрод) в небольшой избушке (по другим данным, просто под тентом) находилась еще одна компактная, но мощная радиостанция. Ее антенная стойка была изготовлена в виде колодезного «журавля» и при необходимости легко убиралась.

Найденные документы показали, что в 1943–1944 годах на этой тайной базе располагалась немецкая метеопартия «Кладойскатель» под командованием лейтенанта А. Макуса и научного руководителя В. Дресса.

Германские зимовщики были доставлены сюда на пароходе «Кединген» 15 октября 1943 года. В задачи метеопартии входило не только обеспечение немецких кораблей, подводных лодок и самолетов метеосводками и сообщениями о состоянии ледовой обстановки, но еще радиоперехват и дешифровка советских радиogramм, а также радиопеленгование советских и союзных военных конвоев.

База «кладойскателей» успешно действовала до весны 1944 года. Но в конце мая немцы отравились свежим медвежьим мясом и заболели трихинеллезом. Однако помощь пришла только через месяц, когда сюда прилетел самолет Fw-200 «Курьер» (3-й отряд 1-й авиагруппы 40-й бомбардировочной эскадры). Совершить посадку на остров

не удалось, поэтому на парашютах была высажена медицинская бригада, сброшены медикаменты и медимущество.

Лишь 10 июля 1944 года метеоэкспедиция «Кладонискатель» была вывезена гидросамолетом BV-138. А в октябре 1944 года в пролив Кембриджа пришла подводная лодка U-387, которая и вывезла в Нарвик наиболее ценное оборудование и метеоаппаратуру. Кстати, позднее эта же подлодка вывозила метеоборудование еще с двух тайных станций, которые располагались на берегу новоземельского залива Иностранцева и на острове Медвежий.

Еще одно посещение базы № 24 состоялось уже в 1991 году, когда архипелаг Земля Франца-Иосифа посетила советско-норвежская полярная экспедиция. В период подготовки этой экспедиции историку Норвежского полярного института Сюзен Барр удалось отыскать в Германии бывшего гидрографа-метеоролога метеобазы — Рудольфа фон Гарбати. Он передал госпоже Барр подробную карту минного заграждения, установленного на подступах к станции.

При проверке оказалось, что на подходах к базе действительно было поставлено минное заграждение из 12 мин гальванического действия, централизованная система управления которым была выведена в главный бункер.

В память о состоявшейся экспедиции Сюзен Барр как экспонат для музея получила одну из обезвреженных мин.

На этом можно было бы и закончить описание тайного опорного пункта нацистов на Земле Александры. Но оказалось, что точку в перечне необычных находок на архипелаге Земля Франца-Иосифа

ставить еще преждевременно, так как советские полярники Топоркова, строители арктического аэродрома, полярные авиаэкипажи, да и советско-норвежская экспедиция, фактически увидели лишь верхушку айсберга.

Обоснованием для такого заключения является следующее: в конце 50-х годов тут же, на Земле Александры, а вернее, на полуострове Полярных Летчиков, поблизости от немецкого аэродрома, куда в июне 1944 года пытался сесть Fw-200 «Курьер», наши военные строители приступили к строительству советского аэродрома. Правда, и сегодня совершенно неясно, зачем понадобилось строить новую взлетную полосу по соседству с уже хорошо благоустроенной взлетно-посадочной полосой (ВПП) нацистов? Тем более что место размещения немецкой ВПП было выбрано идеально, так как летом она просыхала самой первой, а зимой (в отличие от нашей) из-за постоянной продувки сильными ветрами требовала минимальных усилий для очистки от снега.

При проведении этих работ неподалеку от строящегося аэродрома строители обнаружили странные вентиляционные «грибки», но, к сожалению, даже не попытались ничего узнать об их назначении. Лишь авиаэкипаж знаменитого полковника Ильи Мазурука очень близко подошел к главной загадке острова Земля Александры, так как фактически обнаружил там наличие подскальной базы для немецких подлодок.

В тот осенний день, в конце 50-х годов, вентиляционные шахты подскальной базы были совершенно случайно найдены летчиками во время осмотра бывшего немецкого аэродрома. Более того, продолжая осмотр, они обнаружили вход в подземелье, но, к сожалению, во внутрь подскальной

базы спуститься не успели, так как начался прилив и вход в подскальный грот стал быстро уходить под воду.

Последующие исследования показали, что впервые воочию внутренности этой базы еще в сентября 1944 года увидел командир тральщика Т-116 капитан-лейтенант В. Бабанов. Случилось так, что примерно через две недели после потопления им в Карском море U-362 Т-116 вместе с минным заградителем «Мурман» были направлены на Землю Франца-Иосифа и Северный остров Новой Земли «для обеспечения зимовочными запасами экипажей метеостанций». Но как капитан-лейтенант Бабанов мог узнать о местонахождении секретной нацистской базы? Ответ может быть достаточно простым. Видимо, среди всплывших обломков вражеской подлодки В. Бабанову удалось найти и прочитать документы о существовании базы на Земле Александры.

Например, среди тех бумаг, которые могли находиться во всплывшей брезентовой сумке, поднятой на борт тральщика. Причем здесь надо особо указать, что времени для ознакомления с содержимым этой сумки у командира Т-116 было более чем предостаточно, так как после успешной атаки и потопления нацистской U-362 никаких срочных заданий Т-116 не выполнял.

Одновременно в задачи по обеспечению этого рейса был включен постоянный пункт о поиске и уничтожении немецких подлодок, а также формально дежурный пункт, ориентированный на поиск тайных германских баз.

Выполняя это задание, оба корабля 24 сентября 1944 года подошли к кромке льда в 50 милях от бухты Тихая (Земля Франца-Иосифа). Здесь

корабли разделились. Минный заградитель, имеющий более крепкий корпус, стал пробиваться через лед к полярной станции, а тральщик остался ожидать его у ледовой кромки.

Скорее всего, вместо бесцельной траты времени на почти недельное ожидание «Мурмана» у кромки льда капитан-лейтенант Бабанов воспользовался приказанием о поиске тайных баз и пошел к острову Земля Александры. Самым удивительным в этой истории было то, что он не только нашел базу, но и сумел спуститься в ее подскальные недра, куда вела неширокая каменная лестница. Далее по нише, вырубленной прямо в скале, можно было быстро дойти до пары комфортных (с каминами) бревенчатых сооружений-казарм, укрытых маскировочной сетью, а при осмотре самой подскальной базы было обнаружено два пирса: на одном из них стоял подъемный кран «Демаг», предназначенный для погрузки минного и торпедного боезапаса. Другой пирс предназначался для ремонтных работ и зарядки аккумуляторных батарей. Электрокабели этого причала были полностью готовы к использованию.

Вот и все, что успел сообщить об этой главной загадке Земли Александры один из известнейших ветеранов Северного флота. К сожалению, ни доклада, ни других материалов о результатах того короткого похода тральщика Т-116 нам найти не удалось. Их почему-то нет ни в одном из доступных архивных документов штаба Северного флота, хотя такие документы обязательно где-то есть, ибо такой опытный командир, как В. Бабанов, не мог не доложить по команде, причем обязательно в письменном виде, о своем открытии!

Меж тем наше знакомство с мемуарами гросс-адмирала Карла Денница показало, что все увиденное

В. Бабановым полностью соответствовало требованиям, предъявляемым Кригсмарине к подскальным базам, сооружаемым Третьим рейхом для базирования подводных лодок.

Воспользуемся этими воспоминаниями адмирала и смоделируем внутренний вид нацистской подскальной базы на острове Земля Александры. При этом за наглядный образец возьмем бункеры-«гаражи» (так сегодня их называют французские моряки) бывшей немецкой базы подводных лодок, сооруженной в годы Второй мировой войны в акватории французской военно-морской базы в Бресте. Кстати, фотографию этой базы можно отыскать в открытой литературе, а одному из авторов данной книги даже удалось побывать в ее бункерах.

Правда, сразу же придется учесть, что размеры убежищ «серых волков» под арктическими скалами должны быть значительно скромнее, чем в бетонных боксах, специально построенных военными строителями Третьего рейха в портах Франции и Норвегии. Хотя надо признать, что:

Специальные бункеры для подводных лодок в Сен-Назере и Бресте до настоящего времени представляют самое настоящее военное строительное чудо прошлого века. Действительно, они имеют по 12-15 боксов, в каждом из которых одновременно могли находиться по 3-4 подводные лодки. Между боксами были сооружены железобетонные стены многометровой толщины. Мощные стальные щиты-затворы после опускания надежно защищали каждый бокс со стороны моря. Минимальная толщина верхних перекрытий, сделанных тоже из железобетона, составляла восемь метров. Даже специальные 5,5-тонные английские суперавиабомбы не могли их пробить, в том числе и при прямом попадании

в перекрытие, что подтверждается реальным попаданием одной такой бомбы.

Неудивительно, что работы на подлодках, стоящих под такой защитой, не прекращались даже во время самых жесточайших бомбардировок.

В этих бункерах, словно на конвейере, немецкие субмарины проходили все этапы подготовки к океанским плаваниям, а экипажи отдыхали и спокойно собирались в поход. Это спокойствие было обеспечено еще и тем, что все необходимые запасы для нормального жизнеобеспечения находились здесь же на специально оборудованных складах.

Используя рассказы В. Бабанова и летчика И. Мазурука, мы предполагаем, что морской вход в эту подскальную базу надо искать где-то на берегу между озером Пинегина и бухтой Дачная или недалеко от восточного ледника острова. Наиболее вероятно, что вход находится где-то у ледника, так как именно здесь в середине 70-х годов прошлого века была обнаружена американская атомная подлодка. Некоторое время она оставалась в надводном положении, а экипаж внимательно изучал в бинокли «восточные» скалы с вмурованными в них мощными кольцами-рымами.

Второй раз американская атомная подводная лодка была обнаружена в этом же районе уже в 2000 году. Хотелось бы знать, что здесь делали незваные гости.

А сколько подобных визитов могло остаться незамеченными, мы не знаем, как и о том, что же искали здесь американские подводники.

Сейчас, по прошествии более чем 60 лет, североморцев, видевших эту нацистскую базу своими глазами, отыскать уже не удастся, а пограничники, несущие службу в этих краях, почему-то очень

не любят далеко уходить от своей погранзаставы. Опять-таки вопрос далеко не праздный — почему? Говорят, что из-за множества белых медведей, расселившихся на острове!

Но если в ближайшее время мы не направим на остров хорошо подготовленную экспедицию, то еще через десяток лет уже точно не узнаем, что скрывается под скалами Земли Александры и что здесь искали подводные атомоходы ВМС США. В лучшем случае наши внуки и правнуки, изучающие историю Арктики, узнают о самом факте существования такой базы только благодаря прежним находкам на этом острове, которые сегодня выставлены в виде экспонатов в мурманском музее Арктической группы погранвойск.

Но фашистская подскальная база на Земле Александры — это далеко не единственная загадка архипелага Земли Франца-Иосифа. Так, например, еще одним «белым пятном», только уже на другом острове архипелага (на Нордбруке), стали вместительные сооружения-склады, которые до начала 60-х, почему-то(?) только издали неоднократно рассматривали в бинокли советские ледовые капитаны.

Когда же наконец до этих мест решили добраться, то обнаруженный ассортимент умело складированных и отлично сохранившихся там продуктов весьма удивил даже заслуженных советских полярников.

Здесь наравне с продуктами, схожими с ассортиментом «александровского» склада, было обнаружено огромное разнообразие датских и норвежских мясных консервов, несколько сортов американских супов, датское масло, норвежское сушеное молоко, немецкие сушеные овощи, датский пеммикан, а в бочках — большое

количество соленой рыбы и растительного масла. Среди этих запасов даже удалось найти несколько ящиков коньяка, белого и красного вина. Одним словом, прекрасно организованный склад продовольствия, вот только для кого предназначались все эти запасы и что еще можно найти на этом острове, если тщательно поискать, пока остается тайной.

Во время работы над данной книгой нам удалось встретиться сразу с несколькими полярниками, которые подробно рассказали о неожиданных находках таких же брошенных немецких баз и складов, размещенных в других районах российской Арктики.

Наиболее вероятно, что подобные продовольственные и топливные, а возможно, оружейные, вещевые и иные склады, умело спрятанные нацистами на различных островах, которых предостаточно разбросано вдоль Севморпути, создавались специально для немецких рейдеров и подлодок и что многое в них до сих пор надежно хранится в естественных холодильниках Арктики.

Например, один из новоземельских старожилов рассказал о некоем громадном подскальном сооружении, расположенном в Белушьей губе — на острове Междушарский, другой — о таком же сооружении, но только в проливе Маточкин Шар.

В географическом смысле такое размещение подобных баз с военной точки зрения вполне логично. Так, например:

Белушья губа находится на Северном побережье пролива Костин Шар (между островом Междушарский и южным островом Новой Земли), к западу от залива Рогачева. Это место является весьма удобным для базирования, так как корабли, находящиеся на акватории этой базы, могут выходить

в базу и выходить в океан сразу через два пролива: кратчайший выход в море — между мысом Лилье и северо-западной оконечностью острова Междушарский, а другой — через пролив Костин Шар. Такое расположение, вероятно, очень нравилось главному командованию Кригсмарине.

Действительно, подобная же система была предусмотрена в порту Киль, где базировались нацистские субмарины из «призрачного конвоя». Кроме того, мы еще встретимся с подобным выбором в секретной базе, созданной фашистами в дельте реки Лена.

Косвенным подтверждением тому, что новоземельские старожилы действительно могли видеть собственными глазами крупные тайные базы на Новой Земле, могут служить факты постоянного обнаружения в этих районах немецких подводных лодок.

Например, вряд ли действия подводной лодки U-601 у Новой Земли 27 июля 1942 года были случайными. В тот день в заливе Моллера она расстреляла два гидросамолета ГСТ из авиагруппы полковника И. Мазурука и здесь же сожгла пять домов и склады полярной станции. А несколько часов спустя эта же субмарина атаковала гидросамолет МБР-2 старшего лейтенанта А. Елькина, который, приводнившись в заливе Рогачева, выполнял специальное задание командующего СФ.

Анализируя эти события, можно предположить, что наши самолеты спутнули экипаж субмарины, что-то ожидавшей в районе расположения стационарной базы, находящейся в Белушьей губе или у острова Междушарский, например очереди для захода в подскальное пространство для пополнения боезапаса, которое было в это время занято другой подлодкой.

Возможно, именно этим объясняется то, что в вахтенном журнале U-601 отсутствует запись об успешной атаке на советские самолеты, так как в случае наличия запрета на боевые действия в районах размещения баз (что, кстати, вполне возможно в целях их маскировки), подобная запись, даже о победе, могла быть чревата большими неприятностями для командира нацистской подлодки. Кроме того, наше предположение основывается на том, что последующие четверо суток эта нацистская субмарина провела где-то в районе пролива Маточкина Шара, а затем вернулась к острову Междушарский.

Сюда же можно включить и официально зарегистрированный факт, что 19 августа 1942 года к острову Междушарский совершенно открыто шли сразу две немецкие подлодки — U-456 и U-209. Наиболее вероятно, что сюда они направлялись с целью пополнения боезапаса.

Но в тот день им помешали дозорные корабли Новоземельской военно-морской базы, о формировании которой нацисты еще не подозревали. И субмарины, словно нехотя, ушли из района нежелательной встречи. Хотя слово «ушли» скорее имеет двойной смысл, ведь они могли вернуться в этот район в подводном положении. Но куда?

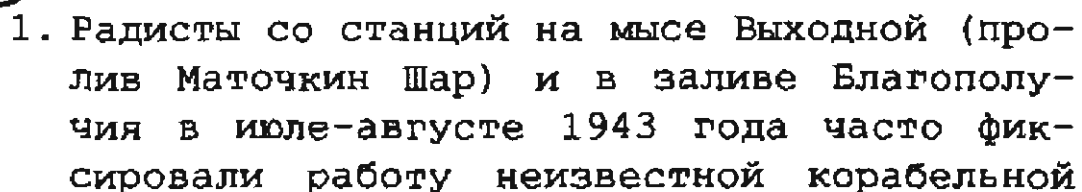
Кроме того, возможно, совершенно случайно именно здесь экипаж крейсера «Комет» проводил высадки «шуточных» десантов? Может быть, целью этих десантов была проверка состояния ранее законсервированных баз?

Тем более что некоторые заслуженные советские полярники рассказали нам о подскальном гроте в проливе Маточкин Шар, где немецкие подводные лодки могли всплывать прямо в акватории подскального озера, а один из очевидцев уже после войны даже

присутствовал в одном из таких гротов при запуске там старой динамо-машины (вероятно, еще кайзеровских времен), которая и в 70-е годы легко завелась и обеспечила аварийным освещением поиски основного щита электропитания таинственной базы. При осмотре этой пещеры был обнаружен склад продовольствия, но изготовленного уже в гитлеровской Германии. В одном из ящиков на этом складе были даже найдены специальные «бодрящие» конфеты, основанные на стимуляции нервной деятельности.

У нас есть даже свидетели, которые еще в детстве пробовали эти конфеты, доставшиеся им в качестве трофеев, привезенных отцом после морского похода. Кстати, наличие в этой базе «древней» динамо-машины наводит на мысль, что речь вообще идет о тайной новоземельской базе еще кайзеровского флота, с которой подводники действовали против российских и английских судов в Белом море в годы Первой мировой войны. Не исключено, что и у нас еще появится возможность увидеть эту законсервированную немецко-нацистскую базу! А может, и запустить ее динамо-машину.

Вообще, новоземельский архипелаг хранит множество загадок Третьего рейха, о которых мы толком абсолютно ничего не знаем. Этот факт наглядно иллюстрируется теми находками и наблюдениями наших полярников лишь на одном северном острове Новой Земли, которые были официально зарегистрированы только в течение одного летнего периода 1943 года.

- 
1. Радисты со станций на мысе Выходной (пролив Маточкин Шар) и в заливе Благополучия в июле-августе 1943 года часто фиксировали работу неизвестной корабельной

радиостанции большой мощности. Вскоре, после того как зимовщики станции «Залив Благополучия» открытым текстом доложили о своих наблюдениях на Диксон, неподалеку от берега всплыла немецкая подлодка и уничтожила метеостанцию артиллерийским огнем. Уже лишь после окончания Великой Отечественной мурманские моряки в прибрежных скалах неподалеку от входа в залив Благополучия нашли заброшенное укрытие на восемь человек. При обследовании этого логова была обнаружена вязаная матросская шапка *rudelmutze*, потрепанная серая куртка с металлизированными «под золото» пуговицами с якорями и погонами бутылочного цвета, пустые консервные банки от датских и норвежских консервов, выпущенных в 1942 году, да несколько пустых бутылок из-под *Herrmann Meyer, Berlin* и датского брусничного сиропа.

2. Двадцать второго августа 1943 года у мыса Крашенинникова (60 миль от Выходного) немецкая субмарина вышла на связь с кем-то «неизвестным», который дал ей короткий ответ с маломощной радиостанции. Получив этот ответ, субмарина, обогнув оба новоземельских острова, пошла... в залив Благополучия.

Через неделю в том же районе вновь с кем-то вышла на связь, но уже другая немецкая подлодка. Радиоразведчики Северного флота отметили, что эта же субмарина 13 августа уже выходила на радиосвязь у Белушьей губы, а затем — у новоземельского острова Крестовый, а 26 августа еще раз засветилась у шхер Минина.

3. На мысе Пинегина (залив Иноземцева) экипажем U-703 под командованием обер-лейтенанта Иоахима Бруннера 22 августа 1943 года была установлена автоматическая метеостанция «Герхард». Но только ли подводники занимались установкой метеоавтоматов?

Вообще, исключительной самоуверенности и даже наглости, которые проявляли нацистские подводники и летчики на островах и в проливах новоземельского архипелага, удивляться не стоит, если только ознакомиться с тем, как бывший командующий Беломорской военной флотилией, тогда еще вице-адмирал, Ю. Пантелеев характеризовал этот регион:

Ведь ее острова протянулись почти на тысячу километров. На суше — полное бездорожье. Сообщение между нашими полярными станциями только морем или на оленьих упряжках.

При этом на Новой Земле много глубоких, хорошо укрытых бухт, на берега которых, даже во время войны, так ни разу и не ступила нога североморца. Большая часть домиков промышленников была нанесена на наши карты только по данным опроса охотников и рыбаков. А подробную карту архипелага подготовили и издали лишь через несколько лет после окончания Великой Отечественной войны.

И хотя в 1942 году во многих местах архипелага появились наши посты наблюдения и связи, не исключено, что в некоторых бухтах существовали хорошо укрытые базы фашистских подводных лодок. Представляется вполне возможным, что о некоторых из них мы ничего не знаем и сегодня!

Однако подобными тайнами богаты и другие районы советской Арктики, еще менее обжитые, чем новоземельский архипелаг.

Так, в шхерах Минина в годы войны была создана одна из тыловых баз для немецких подлодок (по типу вышеупомянутой базы «Норд»).

На острове Подкова (где всю войну жили наши промысловики) только после окончания боев в Заполярье были обнаружены пакгаузы с консервированным продовольствием, а также несколько отсыревших упаковок матросских бушлатов «коллани», комплектов серой (полевой) униформы Кригсмарине и вышеупомянутых вязаных *rudelmutze*.

В 1946 году моряки с гидрографического судна «Исследователь» обнаружили следы пребывания подводников Денница на острове Вардропер, где летом 42-го или 43-го нацисты соорудили наблюдательный пункт, представлявший собой заглубленное на полтора метра укрытие под маскировочной сетью (в цвет летней тундры).

При осмотре этого поста были обнаружены остатки аккумуляторов Sammler 2В 38 и детали мощной радиостанции, которую, скорее всего, использовали для передачи целеуказаний «Адмиралу Шееру» или «викингам». На ближайшем навигационном знаке нашли обрывки антенны. А неподалеку лежало несколько пустых консервных банок из-под датских шпрот.

Не забыли нацистские подводники и берег Харитона Лаптева. Так, например:

В заливе Волчий (архипелаг Норденшельда), куда часто заходила U-354, в 1947 году на одном из островков было обнаружено немецкое продовольственное хранилище с большим количеством консервированных продуктов и растительного масла, а также склад осветительных ракет Nicolaus.

А на островах Мона сразу же после войны было найдено место для отдыха немецких подводников с большим количеством пустых банок из-под различных консервов и пустых бутылок от спиртных напитков.

Побывали подводники Кригсмарине и в Енисейском заливе. Так, в период с 5 по 10 сентября 1943 года в бухте Слободской (восточный берег Енисейского залива) местные охотники наблюдали немецкую подводную лодку, которая ежедневно перед наступлением темноты приходила в бухту, а утром уходила в море.

Примерно в эти же дни рыбаки на мысе Песчаный (южный берег Енисейского залива) видели вблизи берега еще одну фашистскую подлодку, которая не скрывала имперский флаг на флагштоке. Однако при попытках наших рыбаков приблизиться к субмарине на байдарке немцы быстро отходили в море. А через час-два возвращалась на место своей стоянки.

Было также замечено, что в дневное время обе германские субмарины часто лежали на мелководье, укрытые маскировочными сетями, либо находились в дрейфе. При появлении вблизи советских самолетов эти лодки немедленно ложились на грунт.

Но почему все эти факты стали известны командованию Северного флота только после войны? Здесь может быть дано много объяснений, в том числе и такое, что в военной истории советского Заполярья, к сожалению, были отмечены случаи откровенного безразличия наших зимовщиков к соседству с тайными немецкими базами или хранилищами.

Например, в конце лета 1943 года в двух милях от полярной станции на мысе Лескин (в Енисейском заливе) море выбросило на берег сразу три торпеды. Но наши зимовщики не стали разбираться, чьи они и как сюда попали. Находку просто взорвали и, сделав короткую запись в вахтенном журнале, забыли даже просто доложить по команде о столь неординарном событии.

А ведь двухтонные торпеды не приспособлены для самостоятельного плавания, тем более в связке. Скорее всего, где-то в районе этого мыса немцами было создано хранилище для торпед. Либо где-то неподалеку немецкие подводные «снабженцы» передавали торпеды с одной субмарины на другую. Но советские зимовщики почему-то просто не заметили таких фактов и тем более не докладывали о них.

Не меньший интерес и удивление вызывают также сведения о том, что в самый разгар Великой Отечественной войны на территории воевавшей с нами Германии периодически появлялись в продаже шкуры морских животных, меха, панты оленей и даже рукодельные поделки северных мастеров из моржовой кости. Как все это могло попадать в руки нацистов?

Оказывается, в норвежских портах базировались не только «серые волки» Денница, но еще и подлодки специального назначения, которые, проникая в Карское море, приходили в самые удаленные уголки побережья Западной Сибири. Здесь, в так называемых медвежьих углах (а таковых ой как много по трассе Севморпути!), нацисты высаживались и покупали у местных аборигенов заполярные дары. Именно покупали, причем на совершенно добровольных началах, так как за все годы войны ни одного сообщения о нападениях на поселения и зимовки оленеводов или зверобоев найти не удалось! Очевидно, что расплачивались нацисты за такие покупки советскими рублями, которых в Третьем рейхе было предостаточно, так как начиная с первых дней войны содержимое банковских сейфов из захваченных советских городов поступало в специальное банковское отделение Исследовательского института континентально-

европейской политики, которое было подчинено особому уполномоченному фюрера по вопросам национал-социалистического воспитания рейхс-ляйтеру Альфреду Розенбергу.

Однако вернемся к еще пока почти не открытым и только частично известным нам базам, и сегодня надежно хранящим свои тайны, которые можно считать вполне способными преподнести нам весьма неожиданные сюрпризы. Например, таким, как тайная база в устье великой сибирской реки Лены.

ЧТО И ЗАЧЕМ НАЦИСТЫ СТРОИЛИ В УСТЬЕ РЕКИ ЛЕНЫ?

Секретную немецкую базу в устье реки Лены мы считаем самой отдаленной из всех известных нам баз, созданных нацистами в советском секторе Арктики. В принципе, обследование и изучение этой базы было бы нужно (или можно) начать еще в 1963 году, когда на берега Неелова залива море стало выносить бочки с соляжкой, помеченные символикой вермахта. Местные жители с удовольствием принимали эти «дары моря», но как и откуда они появлялись, не интересовались. Поэтому тайная «ленская» база была впервые обнаружена и осмотрена вертолетчиками БАМа только в середине 70-х годов.

По их воспоминаниям, сооружения базы были построены у безымянной протоки на плоском острове, укрытом от ветров высокой скалой. Скорее всего, это мог быть остров Столб, находящийся в южной части дельты реки. Наше столь конкретное предположение основано на том, что многие острова в дельте Лены просто не годятся для создания базы. Они состоят из песка, или вперемешку с прослойками из вечного льда, а потому

подвержены заметным разрушениям под влиянием прибоя, течений и плюсовых температур.

Очевидцы рассказали, что на левом берегу Быковской протоки они обнаружили 200-метровый бетонный причал. На причале через каждые 10 метров в бетон были вмурованы мощные швартовные кнехты. Непосредственно к причалу примыкала большая расселина, практически полностью прикрытая сверху многометровыми скальными породами. Вероятно, в этой расщелине под скальными породами размещена большая пещера. Что эта пещера хранит в своих недрах — неизвестно, так как часть обвалившегося каменного козырька полностью закрыла вход в нее. Представляется совершенно очевидным, что обвал каменного козырька произошел после сильнейшего взрыва.

Рядом с причалом располагалась площадка, на которой было складировано несколько сотен 300-литровых бочек с соляркой и керосином, которые можно было подвозить к причалу по специально проложенной узкоколейке. Выход в море Лаптевых от причала можно было осуществлять сразу через две речные протоки: Быковскую и Исполатова. (Ну чем не маленький Киль?)

Впервые много и открыто о ленской базе заговорили только через несколько лет после ее открытия вертолетчиками БАМа. Редакции газет «Советская Россия» и «Комсомольская правда» даже собирались организовать специальные экспедиции на эту базу. Но ни одна из них не состоялась, а открытая информация о необычной находке, за исключением нескольких коротких сообщений в газетах, внезапно исчезла. Сначала, видимо, на всякий случай за цензурной пеленой, а потом в хаосе перестройки.

Анализируя факты с позиции наших сегодняшних знаний, можно предположить, что изначально база предназначалась для заправки топливом тех четырех нацистских рейдеров, которые планировалось проводить по Севморпути вслед за «Комет» на Тихий океан. А далее — обеспечивать топливом германские транспорты, которые с началом Второй мировой войны простаивали у причалов некоторых тихоокеанских стран. А может, и не только топливом? Ведь мы пока ничего не знаем о том, что именно хранится в заваленной пещере!

А содержимое этой пещеры может оказаться весьма интересным, так как та далекая от Германии база существовала автономно (а возможно, и активно эксплуатировалась) в течение долгих пяти военных лет. Кстати, это еще один доказательный факт того, что в годы Великой Отечественной войны в советской Арктике постоянно действовало некое специальное соединение (возможно, секретная флотилия) германских субмарин, которое имело совершенно иные задачи, чем охота за советскими караванами, идущими по Севморпути.

К сожалению, сегодня большинство как российских, так и иностранных историков относятся с большим сомнением к информации о транспортной и тем более иной деятельности германских подлодок в арктических морях Советского Союза. Но это совершенно не означает, что такая информация не хранится где-то в архивах Кригсмарине или иных ведомствах бывшей нацистской Германии.

Вот только несколько примеров, которые явно подтверждают транспортную деятельность германских субмарин в водах советского Заполярья:

1. Немецкая подлодка U-362, которая, по официальным данным, совершила шесть явно не боевых походов в Арктику, так как никогда не была замечена ни в одной стае «серых волков». В 1944 году эта лодка была потоплена неподалеку от бухты Бирули (Берег Харитона Лаптева). А ведь именно где-то в этом районе нацисты добывали некую руду, которую, погрузив в специальные контейнеры, далее везли в порт Лиинахамари. (Может быть, именно такой груз до сих пор находится на борту этой лодки.)
2. Восемнадцатого сентября 1944 года три немецкие подлодки попытались форсировать пролив Вилькицкого и пройти к советскому порту Нордвик. Зачем — установить так и не удалось.
3. В первых числах мая 1945 года в море Лаптевых со специальным заданием была направлена немецкая подлодка U-534. Несмотря на то, что эта подлодка вошла в состав Кригсмарине только в 1943 году, к началу арктического похода она прошла внеплановый ремонт, связанный с ее модернизацией, и была подготовлена к дальним походам к берегам Арктики или Антарктиды.

Предполагалось, что в майском походе U-534 сначала зайдет в некую базу на побережье Норвегии. Затем пересечет Баренцево и Карское моря и через пролив Вилькицкого пройдет в море Лаптевых. Здесь она дозаправится топливом в секретной базе на реке Лена и проследует к архипелагу Северная Земля, где на одном из островов выгрузит 11 ящиков специального груза. А далее вернется в Киль.

Но уже в начале похода эта лодка была потоплена в проливе Каттегат¹.

¹ В 1993 году U-534 была поднята и установлена в порту Ливерпуль (Великобритания) как символ победы союзников по антигитлеровской коалиции в битве за Атлантику.

Детали похода могли быть несколько иными, но «534-я» обязательно должна была зайти в обе секретные арктические базы, находящиеся в глубокотылу СССР.

Более того, после возвращения из Арктики для U-534 был запланирован поход к берегам Аргентины, а возможно, и Антарктиды для участия в специальной операции «Огненная Земля» (по одной из версий — доставка неких важных грузов или неких официальных лиц в секретные базы Южной Америки). Уж не исполнителей ли вышеупомянутого спектакля с двойниками?

Погибшую подлодку нашли датские аквалангисты еще в 1977 году. После ее осмотра некоторые сохранившиеся корабельные документы рассказали о маршруте похода и погрузке на борт неких ящиков спецгруза. Но этого груза на подлодке не оказалось!

Что было в них и кто должен был принимать спецгруз на Северной Земле, осталось загадкой. Только в начале 90-х годов удалось установить, что на следующий день после гибели субмарины, то есть уже утром 6 мая 1945 года(!), несмотря на хаос, царивший тогда в германских штабах, специальная команда водолазов Кригсмарине подняла весь груз и вывезла его в неизвестном направлении. Такая оперативность и организованность, безусловно, заставляет задуматься и предположить, что груз, вывозимый на U-534, имел для Третьего рейха особую значимость!

Кроме того, согласно найденным на лодке документам, было установлено, что на борту (вместе с некими пассажирами) находились 53 человека (хотя в эти дни на подводных лодках типа VII-C40, к которым относилась и U-534, максимальная

численность экипажа состояла не более чем из 48 человек). Это было связано с тем, что после гибели на Балтике нацистских транспортов «Вильгельм Густлов» и «Генерал Штойбен», эвакуировавших курсантов и преподавателей Школы подводного плавания Кригсмарине, на немецких подводных лодках, выходивших в море, некомплект личного состава был узаконен специальным приказом.

Выходит, что на Северную Землю или в устье Лены U-534 везла не только спецгруз, но и пять пассажиров, а обратно могла бы забрать до десяти человек, для которых на подлодке в связи с уменьшением штатного состава были спальные места. Но некие пассажиры так и не дождались своей спасительницы.

Здесь вполне уместно напомнить, что в мае 1945 года где-то на берегу губы Буор-Хая (море Лаптевых) все еще находились представители вермахта. И это не фантастическое предположение, а реальный факт, который подтверждается весьма загадочной находкой, сделанной летом 1963 года недалеко от советского порта Тикси, на безлюдном берегу Неелова залива.

В тот день примерно в 25 километрах от порта, на каменной осыпи у залива, были найдены останки погибшего человека в серой «несоветской» форме. Ни документов, ни каких-либо бумаг у погибшего не обнаружено, а над его внешностью поработало полярное зверье. Однако на воротнике куртки погибшего сохранилась черная петлица с желтым узорчатым шитьем, а на куске ткани, бывшем когда-то левым рукавом куртки, — обрывок черной повязки «...tsche Wehrm...». Расшифровка остатков этой надписи позволяет предположить, что, скорее всего, это был рядовой или унтер-

офицер из немецкого корпуса оказания срочной технической помощи TeNo (Technische Nothilfe).

При этом высота склона, на которой был обнаружен неизвестный, совершенно исключала даже предположение, что он мог быть занесен сюда течением из пролива Вилькицкого. Возможно, это был ремонтник из какого-то нацистского подразделения, обслуживавшего базу в дельте реки Лена, направленный на разведку советского аэродрома у Тикси, но погибший в дороге.

Кроме неясности с истинным предназначением секретной базы в дельте реки Лены есть еще один, можно считать, глобальный вопрос: *каким образом могла быть создана столь фундаментально построенная база в далеком советском тылу, да еще в условиях Арктики?*

Ведь для сооружения 200-метрового бетонного причала понадобился не один десяток квалифицированных рабочих-строителей и не одна тысяча тонн цемента и металлической арматуры. Да и без наличия на месте специальной техники построить такой причал весьма и весьма проблематично. Более того, все строительные проблемы (а они, безусловно, были) пришлось решать не на территории рейха или хотя бы оккупированной Норвегии, а за 3 тысячи километров от них, да еще в условиях арктического климата. Но раз тайная база есть, то всех специалистов, всю необходимую технику и стройматериалы сюда каким-то образом доставили!

Конечно, можно предположить, что все необходимые грузы, техника и люди были доставлены на борту немецкого рейдера «Комет», который в августе 1940 года проходил через море Лаптевых. Но это предположение абсолютно нереально, ибо высадку столь большой группы строителей и

многодневную выгрузку стройматериалов и техники для базы не могли не увидеть наши лоцманы, находящиеся в это время на борту крейсера.

Кроме того, «Комет» вряд ли мог иметь у себя на борту эти грузы, так как рейдер в рекордно короткий срок прошел весь маршрут по Севморпути и для долгой разгрузки (да еще на необорудованное побережье Арктики) у его экипажа просто не было времени. Но тогда кто, как и когда все это доставил и построил в устье Лены?

И еще! Если немецких специалистов-строителей все же увезли после окончания строительства, а простых чернорабочих, скорее всего советских военнопленных, ликвидировали на месте, то куда же делась вся строительная техника? Вряд ли ее увезли. Видимо, утопили здесь же, где-то рядом с причалом. Поэтому было бы весьма интересным обследовать грунт возле этого причала, что, естественно, значительно проще и перспективнее для ознакомительной экспедиции, чем вскрывать скальные породы, завалившие вход в пещеру. Вот и получается, что сегодня по этой нацистской базе в дельте реки Лены одни вопросы, да еще какие! Но искать и найти ответы на них чрезвычайно важно! Хотя бы из соображений государственной безопасности новой России.

Кстати, мы неслучайно заговорили о безопасности. Ведь все эти и подобные им сооружения, почти как египетские пирамиды, возведены на века! При этом давайте вспомним о нашем, вероятно, почти фантастическом предположении, что одна из баз для фашистских подводных лодок на Новой Земле — это наследие еще времен кайзеровской Германии. Но ведь вполне возможно, что она была активно использована во время войны с Советским Союзом! Так почему бы не предположить, что, может быть,

где-то кто-то мечтает о том, что секретные базы Третьего рейха, законсервированные в бывшем советском, а ныне российском секторе Арктики, можно будет активно использовать в случае... Впрочем, это уже вопросы не нашей компетенции!

Конечно, можно сказать, что в наши дни подобные предположения вообще нереальны. Но как мы увидим в следующем рассказе, некоторые механизмы, запущенные гитлеровцами более 60 лет назад, продолжают работать и сегодня с точностью швейцарских часов, например механизмы затопления штолен на нацистском заводе в Лиинахамари.

Кстати, хотелось бы обратить внимание на следующий весьма интересный факт.

В настоящее время именно к дельте реки Лены одна из германских фирм, организовала туристический маршрут для жителей Германии и Австрии на теплоходах «Михаил Светлов» и «Демьян Бедный». Только за 2003–2006 годы здесь побывало двенадцать туристических групп, в составе которых было более полутора тысяч немецких и австрийских туристов.

В перспективе рассматривается даже возможность организации где-то в этом районе туристического лагеря для любителей экстремального отдыха. Невольно возникает вполне законный вопрос: «Почему именно здесь, в районе, где когда-то была тайная база нацистов?»

Может быть, кому-то необходимо определить, насколько эта база сохранила свое военное предназначение, или разыскать нечто весьма важное в пещере, заваленной взрывом или на дне у причала?

Уж не в эту ли тайную базу (а совсем не в бухту Нордвик, как долгое время считали советские военные историки) в сентябре 1944 года пытались пробиться вышеупомянутые фашистские подлодки?

Меж тем тайны Третьего рейха еще живут! И не только в удаленных районах советской Арктики, а и в таком давно обжитом районе советского Заполярья, как Печенгская губа. Правда, эту тайну вряд ли можно назвать тайной «районного» масштаба. Скорее всего, ее следует отнести на **государственный уровень**! Впрочем, судите сами.

НАЦИСТСКИЙ «МОСТ»: ТАЙМЫР — ЛИИНАХАМАРИ, ИЛИ ЧТО УКРЫТО В ШТОЛЬНЯХ ДЕВКИНОЙ ЗАВОДУ?

Мы жили в небольшой ложине между скал. Наше жилье — только колючая проволока в один ряд, и никаких построек. Здесь было запрещено ходить по одному и тому же месту, чтобы не появились тропинки. И мы знали, что с окончанием стройки ни один из нас уже никогда не вернется на материк.

Это рассказ одного из трех советских солдат, все же сумевших сбежать с совершенно секретного строительства нацистов на берегах залива Девкина заводь (в средней части Печенгского залива) у небольшого поселка Лиинахамари.

С берегами этого залива и сегодня связано множество различных загадок Третьего рейха, и самой главной в этом ряду стоит тайна арктической деятельности германского «призрачного конвоя», а проще — тайна создания фашистского подводного «моста» на Таймыр.

После окончания Второй мировой войны в исследованиях военных историков чаще всего

рассматривались отдельные походы судов-блокадопрорывателей, судов снабжения и некоторых подводных лодок Кригсмарине в Южную Атлантику, Индийский или Тихий океан, а также походы боевых германских подлодок в Арктику. А вот деятельность немецких океанских «снабженцев», обеспечивавших германские субмарины в Карском море (возможно, и в море Лаптевых), и особенно транспортных подводных лодок Третьего рейха, до сих пор скрыта за пеленой упорного молчания.

Однако, как оказалось, немецкие подводники гросс-адмирала Денница приходили к берегам советской Сибири не только для того, чтобы охотиться на советские полярные конвои.

В вышеупомянутой книге Ганса-Ульриха фон Кранца «Свастика во льдах. Тайная база нацистов в Антарктиде» подробно рассказано о таинственной германской подводной эскадре «А», чьи субмарины даже официально никогда не числились в составе Кригсмарине. В советской литературе аналоги этого соединения обычно именовались как «личный конвой Гитлера», иногда — «призрачный конвой».

Возможно, что речь здесь идет вообще о двух различных соединениях германских субмарин, которые были нужны рейху либо для выполнения каких-то серьезных военно-хозяйственных задач, либо для отвлечения внимания от секретных рейсов транспортных субмарин из эскадры «А». Ведь не напрасно же господин фон Кранц считает, что «личный конвой» — это бутафория, потому что... профессионалы следов не оставляют. Хотя как могут действовать и не оставлять за собой следов экипажи сразу семьдесят подводных лодок, которые, по разным источникам, находились в составе «соединения призраков» (а с учетом боевых

субмарин, переоборудованных в транспортные, — значительно больше)? Такое вряд ли возможно!

Сегодня нам известно, что к подводным лодкам эскадры «А» можно отнести:

Подводные лодки типа ХА изначально строились как океанские постановщики минных заграждений. Работа над проектом была неожиданно прекращена из-за того, что гросс-адмирал Карл Денниц был принципиальным противником лодок столь значительных размеров.

Подводные лодки типа ХВ были минными заградителями несколько меньшего водоизмещения, но все же оставались самыми крупными лодками в Кригсмарине. Все 8 субмарин этого типа чаще всего не применялись по прямому назначению, а использовались как подводные «снабженцы».

Кроме того, в «призрачное соединение» могли входить 3 подводных крейсера типа ХI и неустановленное количество высокоскоростных германских подлодок проекта 476 (тип ХVIII).

Вообще, история создания этого секретного подводного соединения запутана еще и тем, что до начала Второй мировой войны штабисты ОКМ не особо задумывались о транспортной деятельности подводных лодок Кригсмарине. Но уже норвежская компания заставила гросс-адмирала Редера пересмотреть боевое использование своих субмарин. Действительно, в интересах частей вермахта и Люфтваффе, ведущих боевые действия в Норвегии, ОКМ пришлось срочно задействовать практически все боевые подлодки для доставки боезапаса и топлива. Но всерьез о подводных транспортах в Германии заговорили только осенью 1942 года, когда возник вопрос о возможном использовании субмарин для осуществления внезапного вторжения

немецких войск в Исландию. Поэтому на верфях рейха был заложен и построен подводный транспортный танкер U-459 (тип XIV). За ним еще один и еще... Вскоре в состав Кригсмарине вошли две серии специальных транспортных подлодок: десять подводных танкеров *milchkuh* (в просторечии «дойные коровы») и четыре подводных торпедовоза.

Эти подводные транспорты предназначались для заправки боевых подлодок, находящихся на океанских позициях. При собственном водоизмещении в 1932 тонны они принимали на борт до 700 тонн дизельного топлива для обеспечения на позициях подопечных «серых волков». Торпедовозы были несколько меньше подводных танкеров. Они имели специальный торпедный отсек, в который принимали 39 торпед.

Всего один подводный танкер в паре с торпедовозом обеспечивал продление боевых действий десяти подводных лодок, находящихся на позиции, на срок не менее 30 суток.

Однако в водах советской Арктики подводные танкеры почти не применялись. Вместо них широко использовались малые топливные базы и небольшие склады торпед и мин, созданные на уединенных арктических островах. Здесь рейху понадобились транспортные подлодки для перевозки сыпучих грузов. Как стало известно, после войны ОКМ пришлось переоборудовать подводные транспорты часть серийных субмарин, чтобы использовать их на трассе Севморпути для перевозки с Таймыра спецгруза, а из стран южных морей — ртути и каучука.

Осенью 1943 года для Кригсмарине было заказано 15 подводных лодок (тип XX) с системой «шнорхель». Новые субмарины специально предназначались для

транспортировки особо ценных грузов. Одновременно они же могли принимать до 800 тонн жидкого топлива. Однако строительство подлодок этого типа было сначала отсрочено до 1944 года, а затем, по официальным данным, вовсе прекращено. Но так ли это было в действительности, пока не ясно, так как этот проект был непосредственно связан с обеспечением специальными подводными транспортом «призрачного конвоя».

Основным мерилом эффективности деятельности «призрачного конвоя» в водах советской Арктике, скорее всего, было не количество потопленных советских транспортов и кораблей, а количество неких грузов, тихо, словно крадучись, доставленных с Таймыра в порт Лиинахамари и затем, уже после какой-то переработки в штольнях Девкиной заводи, отправляемых в Германию.

Так как это были совершенно особые грузы, документация об этих операциях, безусловно, имеется в каких-то архивах рейха, и ознакомление с ней могло бы рассказать очень многое.

Кроме того, вполне возможно, что нацистская субмарина U-362, которая была уничтожена советским тральщиком Т-116 недалеко от бухты Бирули (Берег Харитона Лаптева), о чем мы уже писали, входила в состав одного из таких подразделений.

Что касается спецгруза, который, вероятно, находится на борту U-362, то его исследование могло бы очень многое рассказать о тайнах Лиинахамарского завода в Девкиной заводи, которым и посвящается этот рассказ. Наверное, сделать это не очень сложно, так как сам факт уничтожения этой субмарины был подтвержден водолазным осмотром еще в годы войны и, следовательно, координаты ее гибели точно известны! Но этим вопросом

в СССР никто не занимался, как, впрочем, теперь и в России.

После того как в обзорном порядке мы ознакомились с историей создания и использования в рейхе транспортных подлодок, пришло время рассказать о подскальных тайнах конечного пункта трансарктического «моста» — в то время еще финского порта Лиинахамари, куда в 1942–1944 годах весьма активно приходили фашистские подводные транспорты.

И начнем мы рассказ с краткого обзора истории Лиинахамари.

Интерес к этому району как к части Великого княжества Финляндского, входившего в состав России, немецкие и шведские горнопромышленники проявили еще в 1868 году, когда на берегах Печенгского залива они организовали добычу золота и серебряно-свинцовых руд. У реки Тана, что западнее Печенги, в течение десяти лет им удалось намыть несколько пудов золота, а у губы Долгой в 1890 году добыть около 8 тысяч пудов свинцовой руды. Как памятник тех прошлых лет на берегу Долгой до сих пор валяются остатки старых рудных вагонеток.

В России в то время мало внимания обращали на рудные богатства Заполярья, в том числе и на природные кладовые в районе Печенгского залива. Здесь было организовано всего два товарищества: русско-финское — «Стефанович-Острем» и «Русско-немецкое горнопромышленное общество», которые в основном вели геологоразведочные работы. Но даже при столь неспешной работе русскими промышленниками в Печенгском районе были найдены перидотиты, с которыми могли быть связаны месторождения хромита, платины и никеля. Но отсутствие достаточного финансирования (еще одна

извечная беда в России. — Авт.) очень быстро поставило крест на серьезном освоении Россией найденных месторождений. К тому же фактически сразу же после революции (1920 год).

Согласно Дерптскому (Юрьевскому) мирному договору, Печенга перешла Финляндии, которая тут же образовала в этом районе область Петсамо. Через 5 лет финские геологи то ли обнаружили сами, то ли, используя данные о никеленосных породах, полученные русскими геологами, объявили об открытии богатых месторождений никеля в районе Каула и Каммикиви. Эти находки сразу же привлекли пристальное внимание германской компании «Фридрих Крупп» и канадской компании «Интернейшнел Никел Компани оф Канада» (ИНКО). И в 1934 году финское правительство сдало Печенгу на 49 лет в аренду компании ИНКО.

ИНКО образовала здесь свою дочернюю компанию «Петсамон никели», которая приобрела монопольное право на разработку всех выявленных месторождений и начала строительство металлургического завода на реке Колосйоки.

Хотелось бы особо отметить, что любителей военной истории, поисковиков и краеведов Заполярья издавна интересовали таинственные сооружения на побережье Печенгского залива, которые еще перед войной возводили некие строители из Канады.

Этот интерес в первую очередь связан с тем, что канадцы из компании ИНКО вели свои работы на рудниках месторождений Каула и Каммикиви, что более чем в 80 километрах от Печенги. Но что они строили в Лиинахамари? Очередная еще довоенная лиинахамарская загадка! Может быть, именно здесь через несколько лет это нечто успешно достроили и запустили в дело нацисты?

Но обо всем по порядку, а пока продолжим исторический экскурс.

Еще до начала Второй мировой войны английская Shell и американская компания Esso соорудили в Лиинахамари вместительные емкости под топливо, а шведы построили большой топливный причал для океанских танкеров.

Но дальше всех в освоении прибрежных районов у Лиинахамари попыталась «шагнуть» Германия. Так, еще в 1937 году германские промышленники изъявили желание получить Петсамо в аренду сроком на 99 лет с целью обустроить здесь некую траловую станцию.

Однако было совершенно ясно, что такую станцию в любое время можно легко превратить в базу подводных лодок и военно-воздушных сил. Поэтому немцы получили отказ. Но это не остановило нацистов, так как уже через подставных лиц в Лиинахамари была все-таки создана рыболовецкая германо-итальянская компания «Джисмонди». Но, по-видимому, в планах рейха что-то сорвалось. Возможно, об этом свидетельствует гранитный памятник тридцати двум германским военнослужащим, который был установлен на западном берегу реки Паз (недалеко от поселка Янискоски). На этом памятнике на немецком языке написано: *«Они отдали жизнь за фюрера. XII.1939—III.1940»*. Это еще одна загадка Третьего рейха в Лиинахамари, которую надо обязательно разгадать.

Следующая главная загадка нацистов в Лиинахамари берет свое начало летом 1942 года, когда фактически сразу же после провала фашистского блицкрига в советское Заполярье командование Лиинахамарской ВМБ Кригсмарине получило приказ принять, обустроить и обеспечить всем необходимым специальную группу вермахта.

Вскоре в доме, где ранее располагались лишь офицеры местного гестапо, были проведены перепланировка и ремонт. А в январе 1943 года здесь появились малоразговорчивые офицеры в общевойсковой форме с оранжевыми петлицами и кантами на погонах.

С первых же дней прибывшим был выделен быстроходный морской катер, на котором гости каждое утро выходили в район Варангер-фиорда. Экипаж катера, даже при встречах с друзьями, помалкивал. И лишь тот факт, что каждый вечер топливные баки этого катера заполнялись, так сказать, под завязку, а сверх того на борт грузились дополнительные канистры, определенно указывал на дальность поездок офицеров этой зондергруппы.

Одновременно с появлением специальной группы в поселок Лиинахамари стали прибывать квалифицированные специалисты горного дела (собранные по всему рейху), а в особый барак ближайшего концлагеря — физически здоровые военнопленные из двух концентрационных лагерей: у поселка Эльвенес (близ Киркенеса) и у горы Порвиташ (юго-восточнее Никеля). Вход в этот барак был запрещен всем, включая и солдат охранных частей.

В июне 1943 года к лиинахамарскому причалу пришвартовалось судно, доставившее из Германии передвижные компрессорные станции, предназначенные для буровых работ, и специальное оборудование для горного бурения.

Большую часть доставленного оборудования разместили в закрытой зоне, часть увезли в сторону мыса Нумеро-Ниemi (на входе в Печенгский залив), а несколько комплектов с помощью вагонеток канатной дороги отправили к прифронтовому хребту Муста-Тунтури. Очень скоро пробивание штолен и

казематов в скалах на территории спецстроя стали вести круглые сутки. Одновременно с этим началась реализация грандиозного плана по обеспечению района Лиинахамари всеми видами защиты.

Так, например, для обеспечения противодесантной обороны на мысе Крестовый, с которого хорошо просматривался вход в Печенгский залив, в первые же дни строительства у уреза воды была установлена 150-миллиметровая батарея, а несколько выше — 88-миллиметровая зенитная батарея. Орудийные дворики этих батарей были выложены камнем, командный пункт, несколько убежищ для личного состава и склады боезапаса были надежно укрыты под мощным покровом прибрежных скал.

На входе в базу были установлены противоторпедные сети, а на мысе Нумеро-Ниemi — подскальная станция дымопуска.

Одновременно на полуострове Ристи-Ниemi и рядом с перешейком между озерами Кянтеярви и Хихнаярви началось строительство бетонированных котлованов, предназначенных для установки четырех 210-миллиметровых орудий, которые должны были намертво «запереть» Мотовский и Кольский заливы. Эта батарея имела мощные подскальные казематы и ходы сообщения.

Кроме того, две артиллерийские батареи среднего калибра были установлены на входных мысах Ристи-Ниemi и Нумеро-Ниemi. Единственная дорога к ним с восточной стороны была прикрыта 2-метровой каменной стеной, толщина которой достигала почти 1,5 метра.

На подходах к озеру Пура-ярви были построены специальные противотанковые ворота, хотя

использование танков в условиях тундры было весьма проблематичным. Высота ворот достигала 3 метров, а их мощные створки двигались с помощью электромоторов. Ни один танк, ни одна автомашина не могли миновать это препятствие, не подставив свой борт под смертельные удары снарядов соседней противотанковой батареи.

На западной стороне прибрежной горы Валкелкиви-Тунтури, под мощными скальными породами, был построен торпедный комплекс, в состав которого входили три торпедные установки. Их станки с торпедными желобами были направлены в сторону залива через специальные амбразуры. Под этим комплексом были вырублены разветвленная подскальная система ходов и вместительное хранилище для торпед. Этот торпедный комплекс полностью перекрывал вход в Печенгский залив на всю его ширину.

С воздуха весь Петсамо-Лиинахамарский район вместе с Печенгским заливом надежно прикрывался истребителями сразу с четырех(!) аэродромов, специально построенных в этом районе. Такого мощного оборонного комплекса (с моря, воздуха и суши) на Скандинавском полуострове не имела ни одна нацистская база (в том числе и та, где базировался суперлинкор «Тирпиц»).

Этот весьма странный факт создания необычайно мощной обороны района Петсамо-Лиинахамари советские историки всегда объясняли тем, что, мол, в этом районе находились основные никелевые разработки Германии, расположенные всего в 40 километрах от линии фронта. И именно их Третьего рейх был вынужден особо охранять.

Но так ли это было в действительности? Скорее всего, нет!

Действительно, охрана объектов на берегах бухты Девкина заводь прямо указывает на то, что где-то здесь фашисты производили какие-то работы, имевшие огромное значение для рейха и составлявшие не только особую государственную тайну, но еще и чрезвычайно опасные для жизни человека. Последнее может подтверждаться тем, что, как известно, на всех стратегически важных для Третьего рейха стройках всегда использовался квалифицированный труд исключительно германских военных строителей.

В Лиинахамари же специальные рабочие команды и саперные подразделения вермахта проводили работы на строящемся секретном объекте только летом 1942 года в течение первых двух-трех месяцев. Затем все немецкие строители были срочно вывезены со стройки и переброшены во Францию и Норвегию для строительства бункеров по спецзаказу Кригсмарине. А на их место были пригнаны советские военнопленные.

Пленные рубили в скалах Девкиной заводи многометровые штольни для сооружения цехов какого-то завода и даже... подскальные помещения для госпиталя. Строительство велось в условиях такой секретности, что даже немецким артиллеристам с соседних батарей было строго запрещено появляться на территории спецстроя¹ и тем более заходить в штольни.

Через каждые две-три недели в эти штольни для продолжения работы доставляли новые команды советских военнопленных из специального барака. При этом их предшественники, ушедшие на строительство ранее, обратно в барак никогда не

¹ Возможно также предположить, что это была не только секретность, но и особая опасность для здоровья!

возвращались! К работе столь массовой и хорошо отлаженной «фабрики смерти» оказались не готовы даже офицеры лиинахамарского гестапо!

Куда же исчезали наши соотечественники? До сих пор эту тайну надежно хранят штольни Девкиной заводи и, естественно, документация на этот завод, безусловно находящаяся где-то в архивах бывшего Третьего рейха.

Своеобразным продолжением этой лиинахамарской загадки остается то, что штольни цехов завода и палаты госпиталя, находясь значительно выше уровня Баренцева моря, постоянно затоплены морской(!) водой. Любые попытки ее откачать — безуспешны, так как первоначально вода из затопленных сооружений вроде бы начинает уходить, а затем, словно по команде, очень быстро вновь заполняет все помещения, вырубленные в скалах Девкиной заводи. При этом механизм системы «самоликвидации» безотказно работает уже на протяжении 65 лет. Самым парадоксальным представляется то, что за все годы, прошедшие со дня окончания Великой Отечественной войны, не было сделано ни одной серьезной попытки (на государственном уровне) раскрыть секрет этого странного и одновременно уникального строительства. Хотя представляется совершенно очевидным, что если невозможность откачки морской воды, например, из подземелий Калининграда объясняется тем, что все эти помещения расположены ниже уровня моря и где-то открыты заглушки тайных шлюзов, то в случае с Девкиной заводью все наоборот, так как все подскальные сооружения находятся существенно выше уровня моря. Значит, где-то рядом и сегодня продолжают работать мощные насосы и некая энергетическая установка, питающая их.

Но где это укрыто, что за энергия более полуватта заставляет бесперебойно работать эти насосы (если это вообще насосы) и как вообще работает вся эта система затопления, никому неизвестно. И наконец, неужели в течение стольких десятилетий никому не было интересно узнать устройство всей этой системы?

Меж тем если затопление тайного военного завода еще можно как-то объяснить необходимостью сохранения секретности производства, то почему же затоплен и столь тщательно скрыт от посторонних глаз госпиталь? А может, он был не совсем обычным госпиталем? И это далеко не праздные вопросы, так как достоверно известно, что в течение трех военных лет в Лиинахамари находилась не только база для получения и отправки никеля в Германию, но еще и предприятие по переработке нечто, что доставлялось сюда германскими субмаринами откуда-то из Арктики и дальше срочно отправлялось куда-то в Германию!

Причем есть сведения, что эти грузы доставляли в специальных контейнерах, размещаемых вне прочного корпуса подводного корабля. Если к этому добавить факты массового и бесследного исчезновения всех, кто работал в цехах этого страшного подкального монстра, то возникает вполне обоснованное предположение, что здесь нацисты вели работы с некоторыми компонентами того самого «оружия возмездия», о котором так мечтал Гитлер!

Возможно, работы этого предприятия были связаны с обогащением какого-то радиоактивного сырья, имеющего в своем составе альфа-излучающие изотопы, в принципе достаточно безопасные для внешнего облучения человека. Правда, только внешнего облучения! Но не дай бог, если такой

изотоп каким-либо путем, например в виде газа или пыли, попадал во внутрь человеческого организма. Тогда смерть была неизбежна, и в достаточно короткие сроки!

Примером подобного может служить нашумевшая во всем мире смерть британского подданного господина Литвиненко, по официальной версии, в одночасье погибшего тоже от альфа-излучающего изотопа полония.

И если к вышеизложенной версии добавить наличие непосредственно на заводе еще и секретного госпиталя, то это только укрепляет подозрение о существовании в штольнях Лиинахамари производства по переработке каких-то радиоактивных материалов.

Возможно, что все это только наши фантазии, но ведь как таковые когда-то расценивались и мечты Адольфа Гитлера о создании ядерного «оружия возмездия», которое сегодня уже имеется на вооружении, причем не только в США и России.

Кстати, если на берегах Девкиной заводи действительно что-то делали по сверхсекретной программе, связанной с «оружием возмездия», то тогда полностью объясняются все те сверхчрезвычайные меры, которые были приняты нацистами для обороны района Петсамо-Лиинахамари, а также бесследное исчезновение в штольнях Девкиной заводи советских военнопленных, работавших на этом заводе.

Конечно, госпиталь, как и груз подводной лодки U-362, о которой мы уже писали, могли бы многое рассказать не только о судьбе находившихся здесь, но и собственно о самом заводе. Могли бы, но для получения этих сведений надо суметь осушить подкальные сооружения на берегах Девкиной заводи или поднять образцы груза с затопленной U-362.

А так как пока этого сделать не удастся, выходит, что каких-либо данных о спецстрое и предполагаемой (или реальной) его «продукции» сегодня в России не знает никто! Однако совершенно невозможно даже предположить, что не осталось подробной технической документации и соответствующих отчетов о результатах деятельности подобного сверхсекретного предприятия. Следовательно, мы опять уперлись в архивы Третьего рейха, где надо искать эти документы.

Но чтобы добраться до архивных хранилищ такой категории, нужны соответствующие согласования на межгосударственном уровне! Вероятно, теперь такие договоренности и согласования вполне возможны и даже необходимы хотя бы потому, что абсолютно секретное бывшее нацистское предприятие, размещенное еще во время войны на советской, а теперь уже российской территории, фактически остается в готовности к исправной работе! Поэтому узнать, что же скрывается в штольнях Девкиной заводи и окружающих ее подземельях, — это не только наше право, а даже долг и обязанность перед будущими поколениями россиян! Это дает надежду на то, что занавес тайны над Девкиной заводью и деятельностью Лиинахамарского порта в 1942–1944 годах все же будет поднят и что это произойдет уже в ближайшее время!

ПОСПЕСЛОВИЕ

Итак, перевернута последняя страница нашей книги о некоторых тайнах Третьего рейха в советской Арктике, которые достались нам в наследство из прошлого. К сожалению, в этой книге сегодня вопросов существенно больше, чем ответов на них.

Конечно, нам как внукам и правнукам отважных солдат и моряков когда-то могучего Советского Союза очень трудно даже представить, что в военные годы на акваториях Севморпути, берегах сибирских рек и арктических архипелагов фашисты чувствовали себя почти хозяевами. Но, как бы это ни было обидно, черные кружки, отмеченные нами на карте (см. рис. 3, приложение) показывают наличие в советской Арктике тайных германских баз. Пока нам известно об одиннадцати таких тайных базах и опорных пунктах Кригсмарине и Люфтваффе. А сколько их было создано на самом деле и где конкретные места их размещения в современной России, не знает никто! Поэтому вполне вероятно, что одиннадцать черных кружков — это лишь малая часть созданного Третьим рейхом в советской Арктике за годы войны.

Тем более что, как мы уже заявили ранее, материалы, представленные в этой книге, ни в коей мере не претендуют на окончательную истину, а являются началом большого анализа исторических событий в Арктике, о которых не спешат рассказать ни оставшиеся в живых очевидцы, ни документы, надежно спрятанные в различных архивах.

Кстати, о документах: создание таких колоссальных сооружений, как, например, подскальная база подводных лодок на Земле Александры, долговечный бетонный причал в устье реки Лена и все тот же секретный завод в Лиинахамари не могли

быть сооружены без соответствующей технической документации, о которой, безусловно, знают оставшиеся в живых исполнители или хранители, проживающие где-нибудь в Аргентине, Чили или Перу. Но они умели и умеют молчать. Поэтому остается только одна возможность узнать, «что, где и когда», — это знакомство с архивами. А для этого, как мы уже неоднократно говорили, необходима помощь на **государственном уровне**, ибо только такая поддержка поможет получить допуск к уникальным архивным документам, а также обеспечить финансирование, необходимое для проведения тщательных исследований в районах размещения бывших нацистских баз в **российской Арктике!**

Сегодня можно свободно говорить о реальных возможностях такой поддержки, так как уже в течение нескольких десятилетий взаимоотношения новой Германии и новой России находятся на очень хорошем, добрососедском уровне!

А вот на вопрос: *нужно ли этим вообще заниматься, ведь прошло больше полувека и, наверное, давно пора все это забыть?* — нам хотелось бы ответить следующим образом.

Взаимно простить все те беды и несчастья, которые были нанесены как советскому, так и германскому народу в годы Второй мировой войны, *нужно*, а вот *забывать* — *нет*. Нельзя хотя бы потому, чтобы полностью исключить из жизни будущих поколений возможность возникновения в мире еще большего кошмара с применением ядерного, бактериологического, метеорологического, психотропного и прочих видов страшнейшего современного оружия.

В надежде на то, что подобного кошмара в мире больше никогда не будет, мы закончим это повествование об арктических тайнах Третьего рейха в российской Арктике.

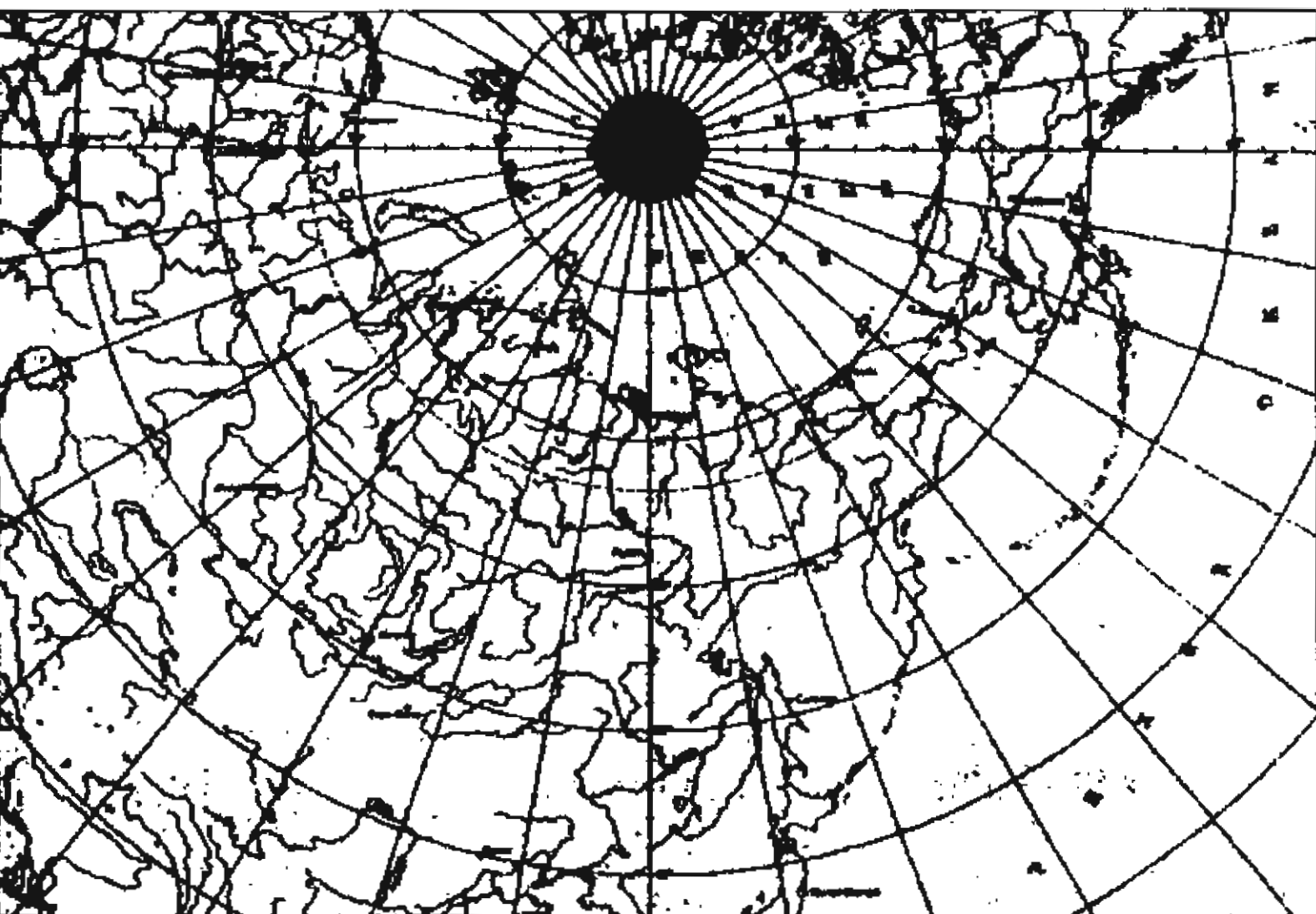


Рис. 2

215

ПРИЛОЖЕНИЕ



Рис. 1

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

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ АВТОРОВ!

Присланные рукописи не возвращаются
и не рецензируются

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

**Сергей Алексеевич Ковалев
Анатолий Федорович Федоров
Виктор Сергеевич Злобин**

Арктические тайны Третьего рейха

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

Подписано в печать 25.12.2007.
Формат 84×108 1/32. Объем 7 печ. л. Печать офсетная.
Тираж 3000 экз. Заказ № 6461.

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

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



КНИГА—ПОЧТОЙ

Телефоны: (812) 952-08-99, 715-36-66

Уважаемые читатели!

**Книжный клуб «НЕВСКИЙ ПРОСПЕКТ»
и издательство «ВЕКТОР»**

приглашают вас совершить отличные покупки.

Наши книги — всегда приятное и полезное чтение!

Мы рады предложить вам еще более удобные цены и еще более комфортное обслуживание. Теперь если сумма вашего заказа — от 100 руб., все почтовые расходы компания «Книга — Почтой» осуществляет за свой счет!* Если сумма вашего заказа менее 100 руб., то стоимость ваших почтовых расходов составит 50 руб.*

Совершив несложные арифметические действия, вы убедитесь в том, что выгоднее заказывать не менее двух книг. И это будет правильное решение! Ведь книга, как и в старые добрые времена, остается одним из лучших подарков для людей всех возрастов, разных интересов и материального достатка.

Наши книги вы можете заказать **любым удобным для вас способом:**

- позвонить по телефону: (812) 952-08-99 и (812) 715-36-66
- отправить запрос по почте: 192029, Санкт-Петербург, а/я 25
- сделать заказ на сайте нашей компании: www.postbook.ru

Мы работаем ежедневно (кроме субботы, воскресенья и праздничных дней) с 11.00 до 17.00 (время московское).

Жителей и гостей Санкт-Петербурга мы приглашаем посетить наш фирменный магазин, который находится по адресу:

**Санкт-Петербург, пр. Обуховской Обороны, д. 105, павильон № 37
(во дворе ДК им. Крупской).**

* Обратите внимание! Эти расценки действительны только для регионов, где есть наземная доставка. Если в вашем регионе нет наземной доставки, то стоимость авиадоставки составит 200 руб.



ВЕКТОР
www.vektorlit.ru

WWW.POSTBOOK.RU



КНИГА—ПОЧТОЙ

Телефоны: (812) 952-08-99, 715-36-66

Уважаемые читатели!

Мы предлагаем вам самый удобный способ заказа — по почте.
Заполните этот купон и вышлите его нам.

КУПОН ЗАКАЗА

Фамилия И. О.

Индекс Область (республика)

Район

Нас. пункт

ул.

дом

корпус

кв.

Я ЗАКАЗЫВАЮ:

1

[] экз.

2

[] экз.

3

[] экз.

4

[] экз.

ОТДЕЛ СБЫТА: тел./факс: (812) 235-70-87, 235-61-37, 235-40-22

e-mail: sales@nprospect.sp.ru, www.nevskiy.ru

ВЕКТОР-М — торговое представительство ИГ «Невский проспект»

в Москве: тел.: (495) 647-14-93, моб. тел.: +7 (926) 911-01-52;

e-mail: av71600@comtv.ru

ОПТОВО-РОЗНИЧНЫЙ МАГАЗИН: «Книжный дом „Невский проспект“»

Санкт-Петербург, пр. Обуховской обороны, д. 105 (ДК им. Крупской),

павильон 37

КНИГА-ПОЧТОЙ: тел. (812) 952-08-99, 715-36-66; e-mail: post@spbbook.ru

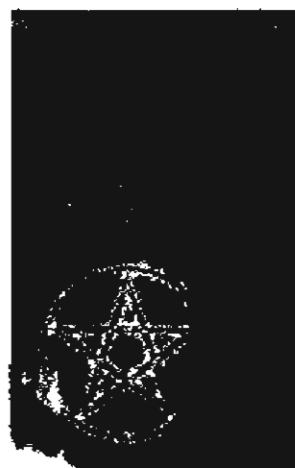
Россия, 192029, Санкт-Петербург, а/я 25; www.postbook.ru

Город	Фирма	Контакты
Москва	Хит-книга	(901) 524-52-50, (812) 290-95-84, (812) 973-49-01
	Амадеос	(495) 513-57-77, 513-57-85, 513-55-03
	Лабиринт	(495) 231-46-79, www.labyrinth-shop.ru
	Столица-Сервис	(495) 375-36-73
	Интеллект	(495) 554-51-51, 554-30-02 (доб. 112)
	Триэкс	(495) 157-43-95
Санкт-Петербург	Буквоед	(812) 601-0-601 круглосуточно, www.bookvoed.ru
	СПб Дом Книги ТФ	(812) 540-64-38, 571-00-10
Воронеж	Амиталь	(4732) 26-77-77, mail@amital.ru , www.amital.ru
Екатеринбург	Люмна	(343) 264-23-61, 264-23-62
	Дом книги КТК	(343) 359-41-04, 358-18-98, domknigi@k66.ru
Иркутск	Продавить	(3952) 51-30-70, www.prodavit.ru
Казань	Таис	(843) 272-34-55, 72-01-81
Калининград	Книги и Книжечки	(401) 265-65-68, 235-37-65
Краснодар	Когорта	(861) 262-54-97, 210-36-27, 262-20-11
Новосибирск	Топ-Книга	(383) 336-10-26, 336-10-27
Пермь	Энциклопедия плюс	(3422) 49-71-31, enc@perm.ru
Пятигорск	Твоя Книга	(8793) 39-02-54, 39-02-53, www.kmv-book.ru
Ростов-на-Дону	Магистр	(863) 279-39-11, 299-98-96, 263-53-31, www.booka.ru
Рязань	Барс	(4912) 93-29-55, 93-29-54
Самара	Чакона	(846) 331-22-33
Смоленск	Книжный Мир	(4812) 38-37-71, 38-29-96
Тверь	Мир книг	(4822) 45-06-66, 42-26-13
Уфа	Мир книги	(3472) 25-56-30
Хабаровск	МИРС	(4212) 22-71-24, www.bookmirs.ru
Челябинск	Интерсервис	(351) 247-74-01, 247-74-02, www.intser.ru
УКРАИНА	ДКП	1038 (044) 455-72-04, 455-72-05, dkp@dkp.kiev.ua
	Библос	1038 (044) 599-77-36, www.biblos.kiev.ua
	ЧП Петров	1038 (044) 230-81-54, petrov_kiev@svitonline.com
ПРОДАЖА КНИГ: в Европе Израиль	Атлант	+49 (0) 721-183-12-12, www.atlant-shop.com , atlant.book@online.de
	Спутник	+972-9-7679996, zakaz@sputnik-books.com , Тель-Авив, ул. Хель-Аширион, 79
Книга-почтой		
Украина	Библос	1038 (044) 599-77-36, 599-26-18
ИНТЕРНЕТ- МАГАЗИН		Озон www.ozon.ru



КНИГА—ПОЧТОЙ
Телефоны: (812) 952-08-99, 715-36-66

Лабиринты истины



Книги Антона Первушина — событие в мире современной публицистики!

Автор документально-исторических бестселлеров, остросюжетных романов, документально-исторических книг, лауреат отечественных и международных литературных премий Антон Первушин на страницах своих книг делает сенсационные научно-исторические открытия, разрушающие массу стереотипов.

Неизвестные ранее факты биографий двух самых жестоких тиранов в истории человечества. Факты, проливающие свет не только на их личности, но и объясняющие причины и следствия многих важнейших исторических событий XX века.

Правда об НЛО. Результаты последних расследований, которые подтверждают (или опровергают?) причастность спецслужб США и бывшего СССР к неопознанным летающим объектам. Эти исследования рассеют туман секретности над одним из самых загадочных явлений нашей жизни.

Книги содержат уникальные документы, многие из которых публикуются впервые.

**Это не просто увлекательное и познавательное чтение!
Это страницы нашей истории, которые необходимо знать!**

Читайте в серии:

Первушин А. Оккультный Гитлер. Убийца богов

Первушин А. Оккультный Сталин. Бесы и демоны советского тирана

Первушин А. Спецслужбы против НЛО. Операция по дезинформации

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! Эти книги можно заказать по почте. Позвоните по телефонам (812) 952-08-99, 715-36-66 и узнайте свой номер заказа, а также точную стоимость книг с доставкой.

 **ВЕКТОР**
www.vektorlit.ru

КНИГА-ПОЧТОЙ: 192029, Санкт-Петербург, а/я 25;
тел.: (812) 925-08-99, 715-36-66; <http://www.postbook.ru>;
E-mail: post@spbbook.ru



КНИГА—ПОЧТОЙ
Телефоны: (812) 952-08-99, 715-36-66

СЕЗОН ОХОТЫ



Формат 130x200 мм,
переплет



Невероятно увлекательное чтение от мастера русского детектива — Михаила Ахманова!

Книги Михаила Ахманова чрезвычайно популярны среди любителей приключений и фантастики. Они выходят многотысячными тиражами в крупнейших издательствах России и принесли автору заслуженные успех и признание. «Крысолов» и «Массажист» — интеллектуальный и психологический детективы со всеми атрибутами лучших произведений этого жанра: лихо закрученный сюжет, полные опасностей приключения, захватывающее противостояние сыщиков и хитроумных преступников. А так же сенсационные открытия и неожиданные разоблачения с участием лучших спецслужб мира. Читается на одном дыхании!

Читайте в серии:

- М. Ахманов. Крысолов
- М. Ахманов. Массажист
- Х. Соколин. Серая зона

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! Эти книги можно заказать по почте. Позвоните по телефонам (812) 952-08-99, 715-36-66 и узнайте свой номер заказа, а также точную стоимость книг с доставкой.

 **ВЕКТОР**
www.vektorlit.ru

КНИГА—ПОЧТОЙ: 192029, Санкт-Петербург, а/я 25;
тел.: (812) 925-08-99, 715-36-66; <http://www.postbook.ru>;
E-mail: post@spbbook.ru



КНИГА—ПОЧТОЙ
Телефоны: (812) 952-08-99, 715-36-66

КЛУБ ЗНАТОКОВ



Вышли в свет книги новой серии!



Книги серии «Клуб знатоков» адресованы всем, кто хочет стать современным, эрудированным и хорошо образованным человеком!

- необыкновенно увлекательно,
- абсолютно достоверно.
- чрезвычайно информативно,
- прекрасный стиль изложения,
- великолепное оформление
- удобный формат.



Исчерпывающая информация, которая позволит прослыть знатоком в самых интеллектуальных кругах.

Восхищенные взгляды и уважение гарантированы!

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! Эти книги можно заказать по почте. Позвоните по телефонам (812) 952-08-99, 715-36-66 и узнайте свой номер заказа, а также точную стоимость книг с доставкой

 **ВЕКТОР**
www.vektorlit.ru

КНИГА-ПОЧТОЙ: 192029 Санкт-Петербург, а/я 25;
тел. (812) 952-08-99, 715-36-66. <http://www.postbook.ru>;
E-mail: post@spbbook.ru



ЖИВИ ЛУЧШЕ ВСЕХ!



Уникальные книги для всех, кто не боится разбогатеть!!
Кирилл Кириллов и Дмитрий Обердерфер — одними из первых в России научились правильно обращаться с деньгами. Сегодня они — успешные бизнесмены и щедро делятся приобретенным опытом на страницах своих книг.

На этот раз они предлагают ответы на самые актуальные вопросы современной России - как разбогатеть и преумножить свое богатство в условиях современного рынка? Как создать свой бизнес? Сделать его успешным и прибыльным? И главное — как не потерять приобретенное? Как заниматься любимым делом, которое приносит не только удовольствие, но и солидный доход?

В каждой из книг представлен весь алгоритм успеха: с чего начинать и как осуществлять задуманное. Это четко работающие схемы действий для каждого российского гражданина по законному и безопасному обогащению!

Читайте в серии:

- К. Кириллов и Д. Обердерфер «Как стать богатым в России, или Чему не учат в российских школах»
- К. Кириллов и Д. Обердерфер «Как сделать бизнес в России и не прогореть!»
- К. Кириллов и Д. Обердерфер «Как стать миллионером на одну зарплату!»

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! Эти книги можно заказать по почте. Позвоните по телефонам (812) 952-08-99, 715-36-66 и узнайте свой номер заказа, а также точную стоимость книг с доставкой

С. А. Ковалев
А. Ф. Федоров
В. С. Злобин

АРКТИЧЕСКИЕ ТАЙНЫ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Перед вами книга об арктических тайнах, оставшихся нам после Второй мировой войны от Третьего рейха. Трудно представить, но в военные годы на акваториях Севморпути, берегах сибирских рек и арктических архипелагов нацисты чувствовали себя почти хозяевами. Наши изыскания показывают, что в советской Арктике существовало множество тайных германских баз и опорных пунктов Кригсмарине и Люфтваффе.

- Крах Третьего рейха и бегство Гитлера. Кто «умирал» вместо Гитлера? Доказательство существования антарктов.
- Война на трассах советской Арктики. Операция «Страна чудес» и «серые волки» в Карском море.
- Самолеты Люфтваффе в Арктике и загадка архангельской тундры.
- Сто тридцать четыре часа полета дирижабля «Граф Цеппелин» и гибель североморской подводной лодки «Декабрист».
- Тайны подкальной базы «серых волков» на Земле Александры и топливной базы Кригсмарине в устье Лены.

Эта книга основана на воспоминаниях непосредственных участников описываемых событий.

 **ВЕКТОР**
www.vektorlit.ru



КНИГА ПОЧТОЙ
Россия 192029,
Санкт-Петербург, а/я 25
тел.: (812) 952-08-99, 715-36-66
e-mail: post@spbbook.ru
www.postbook.ru

ЛАБИРИНТЫ ИСТИНЫ