

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Бернгард Рогге

РЕЙДЕР
«АТЛАНТИС»



САМЫЙ РЕЗУЛЬТАТИВНЫЙ КОРАБЛЬ
ГЕРМАНСКОГО ВМФ

1939–1941

Бернгард Рогге

**Рейдер «Атлантис». Самый
результативный корабль
германского ВМФ. 1939-1941**

«Центрполиграф»

Рогге Б.

Рейдер «Атлантис». Самый результативный корабль германского ВМФ. 1939-1941 / Б. Рогге — «Центрполиграф»,

Мемуары Бернгарда Рогге, в годы Второй мировой войны командира германского рейдера «Атлантис», посвящены двум годам непрерывного плавания, на протяжении которых корабль осуществлял самостоятельные боевые действия на морских коммуникациях противника, уничтожая и захватывая торговые суда. В книге подробно рассказывается о переоснащении гражданского судна в хорошо замаскированный боевой корабль, подборе команды, приводятся мельчайшие подробности всех операций «Атлантиса» и сведения о его трофеях. Помимо того, что предлагаемые читателям мемуары – ценный военно-исторический документ, это еще и на редкость увлекательный рассказ, не лишенный морской романтики.

© Рогге Б.

© Центрполиграф

Содержание

Часть первая	6
Глава 1	6
Глава 2	11
Глава 3	15
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Рогге Бернгард

Рейдер «Атлантис». Самый результативный корабль германского ВМФ. 1939 – 1941 гг.

Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

Часть первая АТЛАНТИКА ИЮЛЬ 1939 – МАЙ 1940 ГОДА

Глава 1 ЭКИПИРОВКА

В конце июля 1939 года я принял командование учебным судном «Альберт Лео Шлагетер» с экипажем из старшин-курсантов для плавания по Балтике. К тому моменту не прошло и месяца после того, как я вернулся из обычного рейса в Южную Америку. Оказавшись в Германии, сразу ощутил, сколь напряжена атмосфера. Люди были взбудоражены носившимися в воздухе слухами о войне, однако все мы чувствовали, что настоящая война станет преступным безумием, и только по этой причине верили, что это когда-либо случится.

Тем не менее из предосторожности я кое-что разузнал о своем возможном назначении в случае начала военных действий. Чиновник в отделе должностей офицерского состава сверился с мобилизационным списком и, подмигнув, произнес с очевидной завистью:

– Если что-то и произойдет, вас ожидает теплое местечко. Вот, сами убедитесь!

На карточке имелась следующая запись: «Рогге, Бернгард, капитан 3-го ранга. В случае войны назначить капитаном на «SHK-11».

– Буквы SHK – это кодовое наименование вспомогательного крейсера с тяжелым вооружением, – объяснил чиновник. – Лучше работы не найти. «Волк», «Чайка», «Морской орел» – торговые морские коммуникации, коралловые пляжи, пальмы – ну, вы знаете, как все это бывает.

Три корабля, о которых он упомянул, были знаменитыми рейдерами¹ времен Первой мировой войны. Я тепло поблагодарил его и в хорошем настроении отправился в плавание по Балтике с моим молодым экипажем, однако с каждым днем во мне все больше росла уверенность в том, что вскоре меня ждет расставание не только с моим любимым кораблем, его хорошо выскобленными палубами из тикового дерева, высокими мачтами и гладкими рядами, но и с безмятежной и приятной жизнью.

Поэтому я не был особенно удивлен, когда получил приказ прервать плавание и немедленно вернуться в Киль «в связи с тем, что на Балтике замечены вражеские субмарины». На календаре было 25 августа 1939 года. Ситуация обострилась, мы горячо обсуждали возможность мирного соглашения с Польшей, но 1 сентября из приемника послышался вой сирен, вслед за которым знакомый голос фюрера объявил, что в 6 часов утра мы ответим на вражеский огонь. Два дня спустя Англия объявила нам войну, и то, что было местной карательной полицейской акцией, приобрело масштабы нового мирового конфликта.

Я немедленно связался по телефону с военно-морскими властями в Бремене, ответственными за оснащение вспомогательного крейсера, и получил обескураживающий ответ о том, что им ничего не известно ни о моем корабле, ни о моем назначении. Я решил отправиться в Бремен и на месте выяснить, что там произошло. Недоразумение вскоре разрешилось, я нашел свое судно и распорядился, чтобы его перевели на верфь. Я был одет в штатское, поскольку секретность стояла на первом месте.

¹ Рейдер – надводный корабль или вооруженное судно, ведущее самостоятельные боевые действия на морских коммуникациях противника с целью нарушить его судоходство путем уничтожения и захвата торговых судов. (Здесь и далее примеч. пер.)

Следующим моим шагом был визит в недавно созданный военно-морской отдел набора экипажей. Там мне показали стопку идентификационных картин экипажа «тяжелого вспомогательного крейсера I1» – так было четкими буквами напечатано на каждой карте, хотя предполагалось, что никто даже не подозревает о существовании такого крейсера. Из соображений секретности все, кто имел подобные документы, были переведены на казарменное положение в школу старшин в Бремерхафене, где мы постепенно собрали экипаж с назначением на корабль с ничего не значащим названием «Судно 16». Я поселился в отеле «Колумбус» в Бремене, где ко мне присоединились больше двадцати офицеров, которые должны были служить под моим началом. Я подумал, что чем скорей они познакомятся со мной и друг с другом, тем будет лучше. Только при тесном общении с ними я мог надеяться выявить и удалить тех, с кем было нежелательно выходить в море.

Офицеры, представленные мне, имели различную квалификацию и опыт. Некоторые из них, например лейтенант Кюн и артиллерийский офицер лейтенант Кэш, были кадровыми офицерами; другие, не менее компетентные, вроде штурмана капитана Каменца, прежде служили в торговом флоте. Кроме него, было немало пришедших из торгового флота офицеров, имевших сертификаты помощников капитана или капитана, которые носили звания младших лейтенантов военно-морского флота. Им в конечном счете неизбежно предстояло командовать призовыми (трофейными) судами, которые мы надеялись захватить. Я немало потрудился, чтобы подобрать людей, подходящих для подобных дел. Для того чтобы привести призовой корабль к родным берегам через неприятельские воды с небольшой командой и, возможно, с пленными, за которыми нужен глаз да глаз, требуются немалая сила воли, высочайшее мужество и мастерство.

К счастью, я поддерживал прекрасные дружеские отношения с капитаном 3-го ранга Винтером из отдела должностей офицерского состава в Вильгельмсхафене. Пусть он и хмурился при всякой встрече со мной, но всегда старался удовлетворить мои требования.

– Мне необходим новый помощник, – сообщил я ему однажды. – Историк по искусству, которого ты мне прислал, прекрасный человек, но совершенно беспомощный. Ты мог бы отправить его в какой-нибудь порт, где имеется множество картин. Мне же нужен помощник совершенно другого типа, и я знаю такого человека.

Винтер застонал, но я был неумолим.

– Я прекрасно понимаю, что у вас не хватает офицеров-новобранцев, – заявил я. – У меня есть на примете офицеры, о которых никому не известно. Можешь забрать их и моего нынешнего помощника в обмен на нового.

Вот так младший лейтенант Мор пришел на «Судно 16» с плавбазы, где чувствовал себя совершенно не на месте. Он был офицером запаса и имел ученую степень по химии. Знающий специалист с волевым характером, он говорил на нескольких языках и выглядел старше своих лет.

Мой командир административно-хозяйственной части, офицер Лорензен, тоже был резервистом и в мирной жизни владел текстильной фабрикой. Наверное, он был рожден для этой работы, так как обладал непринужденной манерой поведения и умением работать с людьми. Судовой врач, доктор Рель, офицер на действительной военной службе, в прошлом служил под моим началом на двух учебных кораблях, и мне пришлось немало потрудиться, чтобы вытащить его из штата медицинской службы флота, но я сделал это, так как у меня имелось много веских причин, чтобы настаивать на его назначении. Невзирая на его неизменно веселое настроение и неистощимый запас анекдотов для кают-компаний, этого человека нельзя было не принимать всерьез. За веселой беззаботностью скрывалась зрелая и цельная натура, делавшая его незаменимым в улаживании разногласий и споров, неизбежно возникавших в таком неоднородном коллективе. Оставалось убедиться, насколько помощник судового врача доктор Шпрунг и офицер метеослужбы доктор Кольмэн оправдают возложенные на них

надежды; их профессиональное умение не вызывало сомнений, и первое впечатление о них сложилось самое благоприятное.

Трудности в переоборудовании корабля казались почти непреодолимыми. Если бы требовались хоть какие-нибудь доказательства того, насколько военно-морской флот Германии был не подготовлен к ведению боевых действий против самого мощного флота Европы, достаточно было понаблюдать за тем, как идет переоборудование торгового судна. Все работники компании «Везер» в Бремене, от управляющего до рабочего, оказывали мне всяческую поддержку, но факты говорят о том, что результатом неадекватности Штаба военно-морских сил Германии явилось полное отсутствие планов по переоборудованию торговых судов в рейдеры. Моим офицерам и мне после консультации с инженерами верфи приходилось самим решать каждую возникающую проблему; наши решения переносились на бумагу и потом служили рабочими чертежами.

Дважды я посетил капитана 3-го ранга Нергера, который командовал знаменитым рейдером «Волк» в Первой мировой войне и установил рекорд пребывания его в море без захода в порт – 450 дней. От него я получил немало ценных советов, которые отчасти компенсировали отсутствие или недоступность документации той великой войны. К примеру, камуфляжные борта, скрывавшие орудия «Волка», откидывались вниз – весьма непрактичная система, потому что при работе они не только производили много шума, но и были не в состоянии обеспечить надежную защиту в бурном море. Мы сделали так, чтобы борта открывались вверх с помощью системы противовесов.

В составлении списков на припасы и снаряжение у лейтенанта Кюна не было примера, которому он мог бы следовать; и ему приходилось полагаться на собственный опыт в отношении того, что нам следует взять с собой – но чего-чего, а недостатка опыта он не испытывал. Кюн начинал юнгой в имперском флоте, за тридцать лет службы поднялся до ранга лейтенанта и был весьма сведущ во флотских методах получения чего бы то ни было общепринятыми или иными способами. Он всегда знал, где и когда с какого корабля списывают команду, осталось ли на нем что-нибудь полезное для рейдера и как лучше всего это официально реквизировать или неофициально «увести». В результате кое-что нужное для нашего корабля было добыто на тех морских складах, на которых, как все полагали, не существовало ничего, кроме крыс и всякого хлама.

Все это для Кюна не представляло серьезной проблемы, потому что ему, как и мне, было ясно, что, если упустить что-нибудь сейчас, в море уже ничем не компенсируешь.

Планируя размещение личного состава, я решил, что каждому члену экипажа следует поселиться поближе к своему посту по боевому расписанию и что у большинства должна быть своя койка. Каждый офицер имел отдельную каюту; главстаршины жили в каютах на одного человека или на двоих; старшины селились в кубриках на четверых или восьмерых; матросы жили в кубриках от 18 до 50 человек в каждом. Торпедисты спали рядом с торпедными аппаратами, артиллеристы – рядом с орудиями и так далее. Персонал верфи смог обеспечить койками всех, за исключением 50 членов команды, которые спали в гамаках. Деревянные койки безусловно увеличивали опасность возникновения пожара во время боевых действий, но я считал, что благополучие экипажа важнее.

Помимо того что занимался всеми проблемами, связанными с рабочими чертежами и снабжением, я много времени проводил в разъездах. Посетил верфи «Блом Фисс» в Гамбурге, чтобы обменяться мнениями с другими командирами рейдеров, а затем отправился в Берлин для получения инструкций от Штаба военно-морского флота и высшего командования вооруженных сил. Между тем мой экипаж проходил подготовку в Бремерхафене. Из первоначального списка осталось всего несколько человек. Отдел набора экипажей, похоже, находился под впечатлением, что может спихнуть мне все свои отбросы – бывших осужденных, убежденных бездельников и тех, кто оказался никчемными в любом другом деле. Я очень критично отнесся

к этим людям и при первом же сборе на казарменном плацу внимательно изучил биографию каждого человека. В качестве командира я собирался провести с этими людьми год, а может быть, и дальше, поэтому сейчас было самое время избавиться от балласта.

Из 214 человек я забраковал 104 и на следующий день заявил ответственному за набор экипажей, что не смогу использовать почти 50 процентов из тех, кого он мне выделил. Я объяснил ему, что мне нужна отборная судовая команда здоровых умелых матросов, так как высокие боевые качества экипажа должны были компенсировать слабое вооружение моего корабля. В частности, на «Шлагетере» служили двенадцать старшин, в которых я нуждался. Офицер пришел в ужас при одном упоминании о «Шлагетере».

– Он базируется на Балтике! – воскликнул он. – Вы знаете так же хорошо, как и я, что легче верблюду пройти сквозь игольное ушко, чем перевести человека с Балтики в Северное море!

Тем не менее я добился своего, и через две недели 104 матроса с первоклассными аттестациями, возглавляемые двенадцатью старшинами из моей старой команды на Балтике, вступили на борт «Судна 16».

«Судно 16» принадлежало компании «Ганза» и представляло собой 7860-тоннажное грузовое судно «Гольденфельс», имевшее длину 150 метров, ширину 18 метров, обладавшее осадкой 8 метров и развивавшее скорость до 17,5 узла. Четырнадцать долгих недель потребовалось верфи, чтобы превратить его во вспомогательный крейсер; временами казалось, что эта работа нескончаема и что судно никогда не будет готово. Но настал день, когда корабль предстал перед нами в законченном виде; его вооружение – шесть 150-миллиметровых, одно 75-миллиметровое орудие для предупредительных выстрелов, два спаренных 37-миллиметровых зенитных орудия и четыре 20-миллиметровых пулемета – было совершенно незаметно под маскировкой. В средней части судна ниже ватерлинии располагались торпедные аппараты, по одному с каждого борта, а в минном отсеке хранились 92 мины. Трюм номер 2 был переоборудован в ангар для самолета-разведчика. Нам предоставили один полностью собранный «Хейнкель-114» и запасную машину по частям, я просил еще один готовый самолет, но мою просьбу отклонили на основании того, что самолетов такого типа не хватает. Как показали дальнейшие события, моя просьба имела все основания.

19 декабря 1939 года мой корабль был полностью подготовлен к плаванию и официально именовался «Атлантис». Восемьдесят процентов экипажа было уже на борту, и через два дня мы шли вниз по реке Везер, проходя приемные испытания. Затем мы стали на якорь неподалеку от устья Эльбы, и наша камуфляжная команда смогла опробовать различные приспособления.

Просто удивительно, до какой степени они умудрялись изменить внешний вид судна. Ложную трубу корабля можно было установить или снять в любое время; мачты были телескопическими, как стойки штатива фотоаппарата; на судне имелись ложные деревянные орудия, ложные орудийные платформы, большие ящики, изображавшие палубный груз, и множество других приспособлений. Когда корабль, расталкивая по ходу плавучие льдины, возвращался из устья Эльбы в Кильский канал, я был уверен, что никому не удалось бы распознать прежнюю «Золотую скалу» в обличье двухтрубного тральщика.

В это время секретность имела большое значение. Когда 31 января командующий военно-морским флотом, в сопровождении нескольких приближенных лиц, посетил нас с инспекторской проверкой, я поставил дело так, что он проскользнул на корабль незамеченным и покинул судно без лишнего шума. Подобным образом мы поступали и тогда, когда у нашего борта швартовались лихтеры, груженные минами или амуницией. Мы приступали к разгрузке только после того, как отчалит буксир.

В конце концов наступил март, предвещавший праздник Пасхи, и я смог доложить в Штаб военно-морского флота о том, что «Атлантис» укомплектован личным составом и готов к выходу в море. Прежде чем отправиться в Берлин за последними инструкциями, я прика-

зал, чтобы приготовления к Пасхе шли своим чередом; одновременно я потребовал сразу же после Пасхи установить мишени и все, что потребуется, неподалеку от Пилау для проведения последних пробных боевых стрельб. Мы поступили таким образом с тем, чтобы ввести в заблуждение возможных иностранных разведчиков.

Вернувшись из Берлина, я тотчас же вышел в море. Через полчаса после отплытия я списал одного человека, уличенного в неповиновении, и высадил его со всеми пожитками на пристань; ему нашли замену в ближайших казармах. Мы не пошли в Пилау, как было объявлено, но направились к шлюзу Холтенау, где стали на стоянку за кормой старого корабля-мишени «Эссен», который использовали в качестве ледокола. Мы прошли Кильский канал в компании с «Судном 36» («Орион») и «Судном 21» («Таран»). Это тоже были рейдеры, и командовали ими соответственно капитаны 1-го ранга Вейгер и фон Руктшелл. Все три корабля в качестве дополнительного камуфляжа несли на себе отличительные знаки тральщиков. «Атлантис» и «Орион» несли одинаковое вооружение. Потом наши пути разошлись.

Под флагом Норвегии «Атлантис» вошел в Зюдерпип, небольшой залив на западном побережье земли Шлезвиг-Гольштейн, к северу от устья Эльбы. Здесь мы бросили якорь и стали ждать приказа выйти в море.

Нашей целью был Атлантический океан.

Глава 2

КУРС НА СЕВЕР

После долгих месяцев расчетов и переоборудования наше большое плавание началось. Мы пошли на север в сопровождении двух торпедных катеров и эскорта противолодочных кораблей, которые оставались с нами до вечера; но, когда над хмурым Северным морем забрезжил новый день, нашим единственным попутчиком оказалась подводная лодка, следовавшая параллельным курсом в нескольких километрах от нас.

С наступлением ночи мы сняли норвежскую маскировку. Корабль больше не демонстрировал две трубы, как это было в Киле; теперь судно стало русским, а точнее, советским вспомогательным военным кораблем «КИМ». В новом обличье мы шли на всех парах к первой опасной точке нашего маршрута; по данным воздушной разведки, узкие проливы между западным побережьем Норвегии и Шетландскими островами строго охранялись английскими крейсерами.

С тех пор как мы подняли якорь в мутных водах залива Зюдерпип, все время дул свежий юго-западный ветер. Небо было затянуто тучами, море волновалось; дни были пасмурные, видимость едва достигала 8 километров, а температура колебалась около нуля. По вечерам видимость еще больше снижалась из-за того, что плотные тучи закрывали луну, – это было нам на руку в предстоящем броске через узкие проливы. Ветер усилился и обрушил на нас дождь, барабанивший по палубам и надстройкам.

Очередной рассвет не принес ничего нового – все те же ветер, тучи, дождь. Мы ничего и никого не видели до самого вечера, когда вблизи Клондайкской банки появились три рыболовных судна; но мы твердо придерживались нашего курса на север. Радист доложил, что эфир забит английскими кодовыми группами из пяти цифр в каждой. Неужели нас заметили? К концу дня ветер вновь усилился, быстро меняя направление с южного на юго-восточное, но в конце концов задул северный ветер силой от 7 до 8 баллов, и море начинало штормить. С подводной лодки просигналили, что не могут больше сохранять прежнюю скорость в такую погоду, и мы устроили короткий военный совет. Снизить скорость значило пройти через тщательно охраняемые проливы между Шотландией и Бергеном в неблагоприятное время; в любом случае бурное море практически свело к нулю и без того сомнительную ценность подводной лодки в качестве эскорта. Я принял решение продолжать идти полным ходом в одиночку и встретиться с подводной лодкой позже к востоку от Датского пролива.

Едва рассвело, как в штормовом море показались мачты и трубы двух судов. Одно судно шло без огней, на другом горели ходовые огни и через короткие промежутки времени вспыхивал красный топовый фонарь; оба судна испытывали сильную качку в штормовом море. Время от времени они исчезали из поля зрения, и в один из таких моментов я резко изменил курс. Мы оторвались от них, развив самую высокую скорость 17,5 узла. Тысячи лошадиных сил гнали «Атлантис» вперед, и судно содрогалось от носа до кормы, когда форштевень поднялся на гребень волны, а корма обрушивалась в ложбину. Ни один капитан не станет так эксплуатировать свое судно без веской причины; как только неизвестные суда исчезли за горизонтом, я приказал снизить ход, постепенно дрожь и вибрация корпуса прекратились.

К 11.00 пополудни, когда судно повернуло на северо-восток, шторм разыгрался не на шутку. Тучи рассеялись, и солнце озарило бескрайнюю, вздымающуюся, искрящуюся водную пустыню, испещренную пятнами пены и водяной пылью, меняющую цвет со свинцово-серого на темно-синий и мутно-зеленый. Теперь, когда сила ветра достигла наивысшей точки, шквал обрушивался на судно с оглушительным ревом, хлестал нас по лицам и заставлял шуриться так, что глаза превращались в узкие щелочки. К полудню мы прошли 1000 километров с момента

выхода из гавани и теперь находились в опасной зоне пересечения с морской коммуникацией между Шотландией и Норвегией и были готовы к любой опасности.

Первый замеченный нами корабль оказался грузовым судном компании «Вильгельмсен». Позже из радиоперехватов мы установили название корабля – «Таронга»; вслед за ним появилась пара высоких мачт, двигавшихся необычным курсом и почти наверняка принадлежавших вспомогательному крейсеру. Неужели мы уже подошли к своей черте? Затаив дыхание, мы не отрывали от корабля биноклей до тех пор, пока он резко не повернул и не удалился от нас на полной скорости. В полдень появился немецкий самолет-разведчик «Дорнье-26», но, пока мы не опознали в нем своего, каждая секунда казалась вечностью.

В конце концов ярость шторма пошла на убыль. Интервалы между порывами ветра увеличились, наконец ветер стих до легкого северо-северо-западного бриза, и море успокоилось. Сохранилось слабое волнение, и волны мерно катились на северо-восток. С наступлением темноты небо стали рассекать яркие цветные пучки световых лучей, расходящиеся веером. Они вспыхивали и сияли всю ночь напролет, пока «Атлантис» упорно пробивался сквозь ветер и волны в Шетландских проливах, по-прежнему держа ложный курс на Мурманск, хотя конечной нашей целью были открытые просторы Северной Атлантики.

На третий день в 9 часов утра мы пересекли Северный полярный круг, неуклонно придерживаясь нашего обманного курса на Мурманск. До наступления сумерек мы не делали поворота на 16 румбов на запад; к этому времени мы настолько уклонились к северу, что наш новый курс никто бы и не заметил. Этот курс соответствовал маршруту от Мурманска до Исландии и должен был вскоре привести нас в точку рандеву (позиция «Ноль»), где я надеялся вновь встретиться с подлодкой. Оттуда мы могли либо идти на север от Исландии, либо, если состояние льда не позволит нам этого, направиться более опасным курсом на юг.

Перемена курса вновь бросила нас в пасть ветру и волнам. Ночной мрак слегка рассеялся. Причиной тому послужили изменчивые сполохи северного сияния и огни святого Эльма, плясавшие на верхушках мачт. Безмянные, под иностранным флагом и с фальшивыми отличительными знаками, мы бороздили безлюдные просторы Норвежского моря. Наши намерения оставались тайной, наше истинное лицо скрывалось под маской, наш груз был скрыт от любопытных глаз, а личный состав во всем, вплоть до причесок, старался походить на русский экипаж.

Погода улучшалась на глазах, и в течение ночи ветер окончательно стих. Воздух был морозным, но пронзительно чистым. Ближе к вечеру в точке рандеву «Ноль», как было условлено, появилась подлодка. Ее силуэт вырисовывался на водной глади тонкой прямой линией с торчащим посередине конусом боевой рубки. Они ожидали нас с самого утра и почти потеряли надежду на встречу; и вот подлодка всплыла, соединилась шлангом с «Атлантисом» и выкачала из наших запасов 25 тонн топлива и полтонны смазочного материала. Воспользовавшись представившейся возможностью, я сообщил командиру подлодки о своих планах. Нам ничего не было известно о состоянии льда в Датском проливе, и я намеревался сам все выяснить. В единственном свежем сообщении упоминалось о большом скоплении тяжелых льдов к северу от Исландии, но ничего не говорилось о том, судоходен ли Датский пролив. В этот момент казалось наиболее вероятным, что мне придется выбрать южный маршрут. Пока мы обсуждали нашу следующую точку рандеву, по радио пришло сообщение: «Метеосводка в районе 66°42' северной широты, 22°40' западной долготы: ветер северо-восточный слабый, видимость хорошая. Граница пакового льда приблизительно 66°48' северной широты, 25°20' западной долготы до 67° 12' северной широты, 24° 10' западной долготы и далее до 67°30' северной широты, 23° 10' западной долготы». Вслед за этим последовала лаконичная последняя фраза: «Ледовая обстановка позволяет пройти к северу от Исландии ночью».

Ситуация прояснилась; мы попытаемся пробиться по северному маршруту без дальнейшей разведки. Я приказал командиру подлодки по возможности держаться поблизости, в пре-

делах прямой видимости с корабля; в случае если вдалеке будет замечено неизвестное судно, он должен будет сопровождать нас, находясь на глубине. Я предупредил его, что буду держаться как можно ближе к кромке пакового льда, стараясь при этом наилучшим образом использовать движение в условиях преобладающего тумана. Сводки погоды показывали, что в тех водах дул попутный для нас сильный северо-восточный ветер, тогда как на южном маршруте ветер дул в противоположном направлении. Когда подлодка закончила заправку, мы продолжили путь на запад, двигаясь на малой скорости, с тем чтобы раньше времени, то есть до ночи, не войти в Датский пролив.

Во второй половине дня тучи рассеялись, открыв ясное и холодное бледно-голубое небо. Ветер усилился, и термометр быстро упал ниже точки замерзания; солнце еле светило и совсем не грело. Во время первой полувахты (от 16 до 18 часов) мы заметили первые плавучие льдины – небольшие округлые плоские обломки, скученной массой плавающие на поверхности, вследствие чего море становилось гладким и спокойным. Мы регулярно замеряли температуру воды; за два часа она снизилась с $+1^{\circ}$ до -3° . Вскоре после полуночи нам встретились целые поля плавучих льдин, похожие на скопления плоских медуз, и я счел целесообразным держать курс ближе к югу, чтобы избежать в темноте столкновения с крупными льдинами. На рассвете дул шквальный северо-восточный ветер, море было беспокойным, и вслед за кораблем катились тяжелые валы. Вода находилась на точке замерзания, а температура воздуха была 19° ниже нуля; с подлодки просигналили, что не смогут осуществить срочное погружение из-за обледенения корпуса. В это нетрудно было поверить, глядя на то, как ее низко сидящий в воде корпус и невысокую боевую рубку постоянно захлестывают волны.

Теперь я нетерпеливо ожидал сводку погоды в Исландии, которую должны были сообщить из Германии. Три часа спустя наконец пришло сообщение, и я прочел: «Фронт циклона распространяется от юга Исландии к северному побережью острова с силой ветра до 8 баллов и снежными зрядами». Это заставило меня принять решение не идти Датским проливом. Я взял курс на север, чтобы установить границу ледового барьера и воспользоваться туманом, как предписывают правила навигации. Сила ветра достигла 10 баллов, и подлодка изо всех сил пыталась сохранить свое местоположение, хотя чаще оказывалась под водой, чем на поверхности. Я просигналил ее командиру, задав два вопроса: «Какие у вас шансы осуществить торпедную атаку в случае необходимости? Готовы ли вы сопровождать меня до границы ледового барьера?»

Волны продолжали захлестывать корпус боевой рубки подводной лодки, и в одну из пауз между волнами пришел ответ: «Сделаю все, что смогу. Сопровождать готов».

Мы продолжали вместе идти к границе льдов, которую заметили в 3 часа пополудни в точке с координатами $67^{\circ}24'$ северной широты и 24° западной долготы; сильный северо-восточный ветер спрессовал лед, четко обозначив его границу. Мы продолжили движение в штормовом море курсом, параллельным этой границе. Безбрежное, открытое всем ветрам Норвежское море представлялось огромной пустыней; британские корабли, обычно демонстрировавшие свой характер и выдержку в этих холодных водах, на этот раз укрылись во фьордах на северном побережье Исландии. Над ледяным полем стоял густой туман, но на чистой воде видимость была на добрых 8 километров; само ледяное поле состояло из небольших льдин вперемежку с большими глыбами твердого голубого льда, вдалеке виднелись айсберги. Кромка ледяного поля, местами изрезанная, убегала от нас в юго-западном направлении.

Незадолго до темноты с подлодки просигналили: «Далее не пригодны к боевым действиям. Вынужден лечь в дрейф, опасность быть залитыми водой через люк боевой рубки». Я решил подождать, пока подлодка не изменит курс и не выйдет в открытое море, и продолжить путь без нее. Громадные ледяные волны захлестывали палубу корабля по всей ее длине, и лодка целиком покрылась слоем льда – надстройка, клапаны воздухозаборников, шпигайсы и рубочные люки. Пока лодка совершала поворот, временами казалось, что гигантские волны,

крутизна которых превышала 45°, просто перевернут ее и навеки похоронят, но постепенно подлодка выровнялась и легла в дрейф.

Когда мы вернулись на наш прежний курс на запад, я просигналил: «Действуйте самостоятельно. Благодарю вас за эскорт. Наши добрые пожелания всем на родине». В угасающем свете несколько раз мигнул сигнальный фонарь подлодки, передав нам на прощание: «Удачи и благополучного возвращения». Через несколько минут подлодка скрылась из поля нашего зрения, а мы продолжали продвигаться вдоль кромки ледовых полей под завывания шквалистого северо-восточного ветра. Термометр показывал 17° ниже нуля, и казалось, что каждый кусок металла блестит от инея, а ледяной воздух как ножом режет каждый дюйм незащищенной кожи.

На следующее утро выяснилось, что край ледового барьера изогнулся к западу. Северо-восточный ветер бушевал с такой силой, что отрывал огромные ледяные голубого цвета куски и целые айсберги от кромки пакового льда и отправлял их в Атлантику. В течение долгих часов нам приходилось вести судно с максимальной осторожностью, чтобы избежать столкновения с ними. Когда в полночь мы вошли в воды Гольфстрима, это было похоже на переход из холодной зимней ночи в теплую комнату: температура воды моментально повысилась до + 6 °С.

К рассвету мы успешно миновали второе опасное место нашего маршрута. Когда мы вышли из Датского пролива в Атлантику, северный ветер стих, оставив покрытое тучами небо и легкий туман по краю Гольфстрима. Существенным было то, что нас никто не заметил. В полдень, по-прежнему держа курс на юго-запад, мы перехватили сообщение с подлодки, адресованное в Морской штаб адмиралтейства Германии, следующего содержания: «Атлантис» поставлен нами в квадрате 2957. Сильный северо-восточный ветер. Вынужден лечь в дрейф».

Таким образом командующий военно-морским флотом узнал о том, что «Атлантис» – первый германский вспомогательный крейсер, вышедший в море во Вторую мировую войну, – благополучно пробился в Атлантический океан. На следующее утро в 8 часов мы были на траверзе мыса Фарвель, самой южной точки Гренландии, держа курс на юг в более теплые и благоприятные воды.

Глава 3

НОВАЯ МАСКИРОВКА

В целях экономии мы шли на одном двигателе, держа скорость 10 узлов, пробиваясь сквозь штормовые ветра и снежные бури и периодически меняя курс, чтобы избежать айсбергов и полей пакового льда. Конечно, мы строго соблюдали режим радиомолчания. Так проходил день за днем. Никого не было ни видно ни слышно; монотонность судовой рутины приятно умиротворяла.

По мере нашего продвижения на юг радисты перехватили поток радиограмм с проходящих судов – бельгийского танкера, направлявшегося домой, финской «Федры», норвежского «Рандерс-фьорда», а также британского военного корабля, проходившего, по всей вероятности, недалеко от нас, и американского транспорта с фруктами. Однажды вечером мы заметили по левому борту огни, совершили поворот и на малой скорости шли прямо на юг до тех пор, пока огни не скрылись из вида; в то время мы меньше всего желали схватки, хотя случайные встречи становились все более частыми. Как только вдаль показывался корабль, я тотчас менял курс, уклоняясь от встречи с ним, и, едва корабль скрывался из вида, вновь набирал полный ход, стремясь как можно скорее покинуть этот участок главной трассы трансатлантического судоходства.

По мере продвижения вперед мы распрощались с меховыми куртками и шерстяным бельем, обычным для Арктики, экипаж оделся «по-домашнему», а на мостике впервые появились белые кители. Вскоре я вынужден был отдать приказ укоротить стеньги² на одну перекладину и снять «воронье гнездо»³: в тех водах они слишком выделялись. Эфир теперь был полностью забит; однажды, 11 апреля, наша радиотелеграфная служба запеленговала не менее восьми передач с находившихся поблизости судов, включая американские, канадские, итальянские и бельгийские. Вечером и на рассвете каждого дня мы ложились на ложный курс в направлении Панамы, чтобы усыпить подозрения любого судна, на которое могли бы случайно наткнуться в условиях плохой видимости; мы держались западнее Азорских островов, так как лучше было дать крюк, чем позволить, чтобы нас засекли раньше времени. 16 апреля мы вошли в зону пассатов, дувших постоянно в одном направлении, как в учебнике. Тучи рассеялись, и на ясном небе ярко засияло солнце.

Два дня спустя пришло сообщение от Морского штаба: «1814/57 – «Атлантису» следует взять курс на Южную Атлантику и как можно скорее выйти на маршрут Кейптаун – Фритаун, чтобы отвлечь внимание противника от наших берегов». Прочитав этот приказ, я попытался припомнить все, что узнал за последние несколько дней из сообщений Морского штаба и различных радиопереговоров. Информации было немного, но все же достаточно, чтобы представить себе приблизительную картину той обстановки, которая сложилась в Северном море. Там скопилось большое количество войск противника, которые были эвакуированы с норвежского побережья после молниеносного броска германской армии, на считанные часы опередившей англо-французскую высадку в Норвегии. Морской штаб правильно рассчитал, что появление первых рейдеров – «Атлантиса» и «Ориона» – отвлечет флот противника в Северную и Южную Атлантику как раз в тот момент, когда им следует сосредоточить все усилия на том, чтобы атаковать германские силы вторжения в Норвегии. Если внезапное появление рейдеров и их ранние успешные операции смогут отвлечь на себя несколько крейсеров, а возможно, и авианосцев, это значительно облегчило бы все еще ненадежное положение германских войск в Норвегии.

² Стеньга – надставная мачта.

³ «Воронье гнездо» – смотровая площадка на мачте.

Я принял решение взять курс на маршрут Кейптаун – Фритаун, занять свое место на этой трассе, а затем следовать в южном направлении, прочесывая маршрут по всей его ширине. Мы должны были появиться там предположительно в точке с координатами 12° южной широты и 2° западной долготы на полпути между островом Вознесения и островом Святой Елены.

Мы находились в середине зоны пассатов. Судовой врач сделал нам первую прививку от сыпного тифа. Вся зимняя одежда была давно убрана в рундуки, на повестке дня стояла «тропическая» форма, а корабельные плотники из толстых досок и парусины соорудили на палубе бассейн, пользовавшийся большой популярностью среди экипажа. Воспользовавшись спокойным морем, я спустил на воду катер, с тем чтобы тщательно проветрить камуфляж, в частности, у видоизмененной конструкции орудия номер 5. Замаскированное под палубный груз, под большой клетью с накинутым поверх брезентом, оно было еще менее заметно, чем прежде. Благодаря постоянным тренировкам мы теперь могли за две секунды сбросить маскировку и быть готовыми к бою.

Мы вошли в экваториальную штилевую полосу. Устойчивый северо-восточный ветер постепенно стих, и мерцающий блеск, характерный для зоны пассатов, потух в сгустившихся тучах; ночью полил дождь, в темноте на горизонте сверкнула молния. Днем 22 апреля «Атлантис» пересек линию экватора, но без традиционного ритуала, поскольку мы находились в самом узком месте Южной Атлантики между Фритауном в Западной Африке и Баией на побережье Южной Америки – и не годится смешивать Нептуна с Марсом. Начиная с предыдущего дня Морской штаб стал регулярно посылать нам и «Ориону» разведанные относительно расположения боевых кораблей противника, их перемещений и торгового судоходства. Таким образом стало возможно точно оценить ситуацию; было очевидно, что в Северном море сосредотачиваются мощные силы противника. Британские документы, захваченные в Норвегии, многое открыли по части организации и маршрутов вражеских конвоев – эти подробности представляли собой неизмеримую ценность для капитана рейдера. Я принял решение в течение трех дней продолжать идти на юг и только потом отпраздновать пересечение экватора, потому что, пока мы не достигли 8-й параллели Южного полушария, расслабляться было опасно.

Однажды ранним утром впереди нас прошел корабль с ярко горящими огнями, и его нейтральные опознавательные знаки на носу и корме были четко видны в свете мощных дуговых ламп. Мы изменили курс, чтобы разойтись с кораблем, и из перехваченных сигналов узнали, что это итальянский лайнер «Океания» водоизмещением 19 507 тонн, имеющий скорость 20 узлов, совершающий рейс из Генуи в Буэнос-Айрес. Появилось другое судно и моментально погасило свои ходовые огни, но мы продолжали идти своим курсом, словно ничего не случилось, и вскоре оно исчезло.

Утром мы заглушили двигатели. Казалось, мы одни в безбрежном океане. Палящее солнце зажигало миллионы искр в тяжелой ленивой океанской зыби. Лейтенант, старший помощник, поставил людей соскребать краску, поврежденную штормом. Старая краска, нанесенная в зимний холод и высохшая в неблагоприятных условиях, огромными хлопьями отлетала во время северных шквалов, и корабль стал похож на пятнистую саламандру. Забортная команда висела в отдельных люльках; полуобнаженные, перепачканные краской матросы перекидывались шутками, несмотря на жару. Свободные от вахты охотились на акул. Этот древний спорт требовал особенного умения и сноровки. На большие крючки насаживали огромные куски мяса или солонины. Голодные хищники были тут как тут; они постоянно следовали за судном – треугольный плавник в кильватере, мелькающее время от времени белое брюхо и молниеносный бросок, следующий всякий раз, когда из камбуза за борт выкидывали ведра объедков. Теперь всех их ожидал тот же конец, что и их предков в течение множества веков – отрыв от родной стихии, нож в горло и топор корабельного плотника, с ударом которого заканчивался их жизненный путь.

В среду, 24 апреля, наконец-то отпраздновали пересечение экватора. Предыдущим вечером на борт пожаловал Тритон⁴ в традиционном облачении вместе со свитой, чтобы возвестить о прибытии его величества Нептуна, повелителя всех морей, озер, прудов, рек, ручьев, болот и луж, в сопровождении очаровательной и доброй супруги Тефии. Затем появился морской бог собственной персоной вместе со своей богиней и свитой – секретарем, парикмахером, астрономом, полицейскими и двумя десятками матросов, переодетых неграми, чтобы отпраздновать крещение 250 новичков, которых должны были несколько раз окунуть в океан, тем самым смыв с них пыль Северного полушария. В полдень чинили одежду, пили кофе с булочками, все получили добавочную порцию пива.

Пока в кубриках продолжалось празднество, я сложил с себя высокие полномочия морского бога, которыми меня наделила команда, и сел поразмышлять о ближайшем будущем. Через несколько дней нам предстояло выйти на трассу Кейптаун – Фритаун и заняться поисками судов. Но прежде «Атлантису» следовало сменить маскировку, потому что в этих водах русский вспомогательный крейсер выглядел бы анахронизмом. Тогда как прими мы более подходящее обличье, у врага не будет причин подозревать нас, даже в том случае, если мы атакуем и захватим несколько кораблей, при том условии, что экипажи этих судов не успеют подать сигнал бедствия установленного образца ККК, что означало «заметили подозрительное судно», или РРР, что означало «рейдер». Все зависело от того, удастся ли нам усыпить подозрения проходящих нейтралов. В этом заключался успех не только данной операции, но и нашего плана минирования акватории у мыса Игольный на южной оконечности Африки.

Первоначально я намеревался закамуфлировать свой корабль под скандинавское судно, но кампания в Норвегии помешала этому. Так что мы пролистали весь морской справочник Ллойда в поисках теплоходов постройки не ранее 1930 года с кормой как у крейсера и водоизмещением от 5 тысяч до 10 тысяч тонн, отдавая предпочтение тем судам, которые хоть немного напоминали своими очертаниями «Атлантис». В конце концов из всех торговых флотов мира было выбрано 26 кораблей – пять американских, два итальянских, два французских, один бельгийский, два датских, четыре греческих и восемь японских. Американские суда пришлось исключить, поскольку нам не были известны их позывные сигналы; французские, бельгийские и датские тоже казались неподходящими, так как британские агенты, по всей видимости, передавали всю информацию об их передвижении; от греческих тоже пришлось отказаться, потому что их характерная окраска слишком выделялась бы в Южной Атлантике. На выбор оставались только японские транспортные компании, и, хотя мы очень мало знали об окраске их кораблей, нам по крайней мере было известно, что суда компании «Кокусаи» не имеют, подобно другим кораблям, белых полос по бортам, и наш выбор пал на судно «Касил-мару» водоизмещением 8408 тонн, построенное в 1936 году, позывной JHOJ. Корпус «Атлантиса» был должным образом выкрашен в черный цвет, мачты – в желтый, вентиляционные отверстия были желтыми снаружи и красными внутри, а труба – черной с красной верхушкой и белой буквой «К». Работы на высоте не представляли никакой трудности, но, когда судно встало на стоянку для покраски борта на уровне ватерлинии, выяснилось, что старая краска, сильно пропитанная солью, толком так и не высохла; вследствие этого новый слой краски, нанесенный поверх старого влажного, вскоре был смыт. В течение всего нашего рейса проблема покраски борта на уровне ватерлинии так до конца и не была решена. Тем не менее, обзрев с борта катера изменения в маскировке, я остался доволен результатом.

⁴ Тритон – морское божество, сын Нептуна.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.