

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА
«АТЛАНТИС»

ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА «АТЛАНТИС»

ДЖОЗЕФ СЛЭЙВИК



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ДЖОЗЕФ СЛЭЙВИК

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА
«АТЛАНТИС»

ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА
«АТЛАНТИС»

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ДЖОЗЕФ СЛЭЙВИК

**ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА
«АТЛАНТИС»**

ас
ИЗДАТЕЛЬСТВО **СРМАК**
Москва
2005

УДК 355/359(100)"1940/41"

ББК 63.3(0)62

C47

Серия «Военно-историческая библиотека»
основана в 1998 году

Joseph P. Slavick
THE CRUISE OF THE GERMAN RAIDER ATLANTIS

Перевод с английского В. Гончарова, Н. Крачуна

Приложения и комментарии В. Гончарова

Серийное оформление А. Кудрявцева

Печатается с разрешения Naval Institute Press
и литературного агентства Nova Littera Ltd.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 20.01.05.
Формат 84×108^{1/32}. Бумага газетная. Печать высокая с ФПФ.
Усл. печ. л. 22,68. Тираж 4000 экз. Заказ 364.

Слэйвик, Дж.П.

C47 Одиссея рейдера «Атлантис»: [пер. с англ.] / Джозеф П. Слэйвик. — М.: АСТ: Ермак, 2005. — 423, [9] с.: 16 л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-028572-8 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-9577-1763-0 (ЗАО НПП «Ермак»)

Книга посвящена истории одного из самых известных немецких рейдеров — вспомогательного крейсера «Атлантис».

Основная тактика «Атлантиса», продуманная его командиром — капитаном Бернхардом Рогге, заключалась в том, чтобы потопить несколько кораблей в одном районе, выманить сюда британский морской патруль, а затем быстро перейти в другой район. За 22 месяца непрерывного плавания «Атлантиса» 22 корабля противника стали его трофеями.

Описание боевых действий рейдера в 1940—1941 гг. напоминает самый настоящий приключенческий роман, который будет интересен как специалистам, так и любителям военной истории.

УДК 355/359(100)"1940/41"

ББК 63.3(0)62

© Joseph P. Slavick, 2003

© Перевод В. Гончаров, Н. Крачун, 2005

© Приложения и комментарии В. Гончаров, 2005

© ООО «Издательство АСТ», 2005

ОТ РЕДАКЦИИ

Без малого шестьдесят лет, прошедшие после окончания Второй мировой войны, постепенно стирают из памяти народов смысл и значение слова «фашизм». И раз за разом со страниц художественной прозы или документальных исследований, на кино- и телеэкранах нам являются рыцарственные полководцы с «Железными крестами» и отважные солдаты в мундирах цвета «фельдграу», беззаветно преданные родине, храбро выполняющие приказ, проявляя при этом чудеса героизма и воинского искусства...

Одним из таких героев стал командир вспомогательного крейсера «Атлантис» Бернхард Рогге. Безусловно, его корабль оказался одним из самых удачливых германских рейдеров, чье 622-дневное плавание может считаться блестящим образцом военной операции. Однако немалую роль в последующей популярности Рогге сыграли и его мемуары «Под десятью флагами», вышедшие в свет на английском языке, впоследствии многократно переиздававшиеся и даже экранизированные Дино де Лаурентисом. Другие командиры немецких рейдеров мемуаров не оставили, а некоторые из них просто ушли на дно вместе со своим кораблем.

В целом германские вспомогательные крейсера оказались весьма эффективным оружием морс-

кой войны. Опыт операций 1940–1941 годов показал, что результат их действий значительно превзошел результативность нескольких выходов в Атлантику германских линкоров и крейсеров. В значительной степени это объяснялось большим радиусом действия и высокой автономностью торговых рейдеров — дизельные силовые установки обеспечивали им дальность хода в десятки тысяч миль и возможность оперировать в любом районе океана.

С другой стороны, не следует забывать, что более тяжелые и ценные боевые корабли при выходе в море привлекали к себе неизмеримо большее внимание командования противника. В итоге основные силы британского флота отвлекались на противосто-яние «Бисмарку», «Тирпицу», «Шарнхорсту», «Гейзенау», «Адми-ралу Хипперу» и «Принцу Ойгену». Так что значение германских линкоров и крейсеров для морской войны преуменьшать тоже не стоит — он не только оттянули с океанского театра значительные силы противника, но и заставили союзников потратить немало ресурсов, которые можно было применить в другом месте.

Однако реальность войны взяла свое — успехи «второй вол-ны» германских рейдеров, вышедшей в море с начала 1942 года, оказались куда меньше. Времена надводных пиратов уже прошли, и с этого времени наступила эпоха пиратов подводных...

Джозеф П. Слэйвик

ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА
«АТЛАНТИС»

Посвящается людям «Атлантика»

ПРЕДИСЛОВИЕ К АМЕРИКАНСКОМУ ИЗДАНИЮ

Мне выпала честь написать те первые несколько слов, которые увидит читатель, прежде чем отправиться в увлекательное путешествие вместе с офицерами и матросами «Атлантика». Автор этой книги, капитан Джозеф Слэйвик, собрал воедино все имеющиеся у современных исследователей данные о действиях одного из самых знаменитых немецких вспомогательных крейсеров. Этот корабль оставил берега своей страны в 1940 году и был потоплен в 1941, проведя в море 622 дня. Покинув Германию, «Атлантика» с тех пор более ни разу не заходил ни в один порт.

В ходе своего рейда «Атлантика» прошел более 100 000 миль. Это даже больше, чем проплыл «Наутилус», выдуманный Жюлем Верном. «Атлантика» держал свой путь сквозь снег, туман и лед в Датских проливах, он прорвал британскую блокаду, а затем охотился на торговые корабли в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах. «Атлантика» устанавливал мины около Южной Африки и потопил или захватил двадцать два вражеских торговых корабля, все это время ускользя от британских патрулей. Танке-

ры, захваченные «Атлантисом», стали основой для развертывания сети снабжения рейдеров и подводных лодок на противоположной от Германии стороне земного шара. Корабль и его экипаж выдерживали удушающую жару экваториальных широт и холод полярных районов на противоположных сторонах земли. Но лишь при такой погоде и в таких условиях «Атлантис» мог обрести относительную безопасность от противника, неустанно преследовавшего крейсер.

622 дня, проведенные «Атлантисом» в море, проходили в условиях непрестанной погони. За крейсером гонялись британские военные корабли, да и торговые суда, на которые охотился сам рейдер, могли в любой момент поднять тревогу и вызвать помощь, обнаружив местонахождение рейдера. Правдивая история «Атлантиса» кажется невероятной даже в сравнении с лучшими романами о приключениях на море. Единственной защитой немецкого корабля была его чрезвычайно обыденная и безобидная внешность, которую моряки «Атлантиса» периодически меняли, используя то одну, то другую камуфляжную схему.

Основная тактика «Атлантиса» заключалась в том, чтобы потопить несколько кораблей в одном районе, выманить сюда британский морской патруль, а затем быстро и незаметно перейти в другой район, где можно было некоторое время действовать без опаски. Корабль изменял свою маскировку всякий раз, когда в радиозэфире начинали циркулировать сведения о появлении «Атлантиса» и описания его внешности. Чем дальше «Атлантис» оставался в море, тем дороже обходилось врагу существование рейдера.

Главная заслуга в этих уникальных достижениях «Атлантиса», безусловно, принадлежит его командиру, капитану-цур-зее Бернхарду Рогге. Он приобрел практический опыт еще во времена Первой мировой войны. Рогге служил морским офицером в кайзеровском флоте, затем во флоте Германской республики, сменившей монархию, в Кригсмарине и в Бундесмарине — военном флоте бывшей Западной Германии. Звезда Рогге оставалась в зените всю его жизнь. Одной лишь удачей нельзя объяснить его успехи. Только характер, интеллект, ум и пред-

приимчивость могли успешно поддерживать его во всех происходивших событиях. Но гораздо важнее то, что Рогге успешно сохранял и жизни других людей — и соратников, и врагов.

История «Атлантиса» — один из тех редких исторических феноменов, которые завораживают как ученых-историков, так и читателей, любящих приключения. История этого корабля не утратила актуальности и сегодня, потому что это история выносливости, гуманности и инициативы, которые свойственны лучшим представителям рода человеческого.

Чувство долга и преданность, проявленные моряками «Атлантиса», то, что они спасали своих врагов, рискуя собственными жизнями, а также способность этих людей в течение 22 месяцев вынести жизнь на корабле, имевшем менее полутора-ста метров в длину, продемонстрировали блестящие организационные таланты Рогге. Его люди были оторваны от своих жен и детей, пока шла эта ужасная война, и только от случая к случаю получали новости из дома — но они никогда не теряли из виду свою главную цель. Значение истории «Атлантиса» выходит за рамки военного времени, оно охватывает обе стороны войны и может помочь рассеять ту ненависть, которая поддерживалась всеми воюющими нациями. И точно так же, как одиссея «Атлантиса» преодолела время, она повлияла и на обе воевавшие стороны и сыграла важную роль в преодолении взаимной ненависти.

Пытаться исследовать Вторую мировую войну, изучая события только в масштабах событий национального уровня, а не уровня действий отдельного человека, — значит порождать ошибки или что-то упускать. Историк, оперирующий только масштабами наций, и не будет изучать ничего, кроме тех сил, которые приводили отдельных людей к действиям.

Капитан Слэйвик мастерски изложил нам историю «Атлантиса». Он проштудировал все книги, которые смог разыскать — некоторые из них весьма редки — но пошел дальше этих источников и детально изучил копию микрофильма корабельного журнала «Атлантиса». Он также систематизировал и учел в своем повествовании сообщения британской разведки. Чтобы расширить границы своей истории, капитан Слэйвик

ознакомился с историями других немецких рейдеров, борющихся против торгового судоходства, и занялся этим настолько тщательно, что даже исследовал затонувшие останки некоторых кораблей.

Для разрешения наболевших вопросов, на которые не могли ответить другие исследователи, капитан Слэйвик консультировался с оставшимися в живых членами экипажа «Атлантика», которых мало волновало признание их личных заслуг. Им нужно было только ободрение и интерес, чтобы поведать свои истории. Оставшиеся в живых моряки охотно делились своим видением событий тех лет, познакомили автора со своими воспоминаниями, показывали фотографии и вообще были очень дружелюбны.

Феномен удачливого полководца — тема неисчерпаемая, ведь ни один военачальник не похож на другого. И тем не менее, описывая историю Бернхарда Рогге, капитан Слэйвик дает нам объяснение того, как за все 622 военных дня, проведенных в море, командир «Атлантика» смог сохранить своих людей и в то же время с честью выполнить боевое задание. Каждый человек, независимо от его положения на борту корабля, считал свою работу важной и сознательно выполнял ее в течение всего плавания.

Торговые моряки, которые оказались пленниками на «Атлантике», подружились с экипажем. После войны прежние захватчики и прежние пленные общались друг с другом. Немецкие офицеры и экипаж вспомогательного крейсера продолжали встречаться как единая семья «Атлантика», они с нежностью вспоминали свой корабль и своего командира, который умер в 1982 году.

Брайан Х. Бург

СЛОВА ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Поскольку этот проект начался с личной заинтересованности и целых девять лет медленно превращался в рукопись, то список тех, кому я благодарен за помощь, весьма длинен. Я с радостью выражаю свою признательность тем, кто помогал мне, и приношу искренние извинения тем, кого я, возможно, не упомянул.

Во-первых, я должен поблагодарить мою мать. Без ее любви и поддержки я не узнал бы о том, что значит упорство, целеустремленность и решительность. Уроки, полученные от матери, помогали мне не только создать эту книгу — они помогали мне всю жизнь.

Огромное спасибо экипажу «Атлантиса», который оказал неоценимую помощь своими консультациями, информацией, исправлениями, а также просто ободрением: Гансу Бартоломеи, Генриху Фляйшнеру, Рудольфу де Графу, Генриху Келлеруа, Герхарду Кулю, Иоганну Мейеру, Эберхарду Рейнерсу, Эмилю Веберу и Мартину Шейле. Помощь каждого из этих людей была поистине неоценима. Мелкие детали, упомянутые ими, а также их личное понимание событий, сделали окончательный вариант моей работы более живым, законченным и точным.

Грэхем Макбрайд из Морского музея Атлантики бескорыстно тратил свое личное время, собирая для меня данные о торговых кораблях союзников. Его существенный вклад на первоначальном этапе работы образовал прочную основу, на которой выросло это исследование.

Адмирал в отставке Аттилио Дуилио Раниери, итальянский морской офицер и бывший подводник, поделился своими знаниями о действиях итальянских субмарин в Атлантике и о действиях теплоходов из Бетасома. Его сын, лейтенант Джанпьетро Раниери, офицер итальянских подводных сил, обеспечил меня историческими деталями, архивными материалами и необходимым переводом.

Также я должен отдельно поблагодарить полковника Роберта Ф. Симмонса, моего друга и наставника. Его идеи относительно стратегического значения действий крейсера помогли мне закончить книгу.

Я приношу благодарность и всем остальным, кто помогал с информацией, исследовательской помощью, фотографическим материалом, критическими рецензиями, или ободрением. В первую очередь это лейтенант-командер Джон Р. Анголия (США), Кейт Биртвайсл (Англия), Хорст Бредов (Германия), Клаудио Капелло-Мамбелли (Италия), Гарри Купер (США), Дон Фрейли (США), Гудмундур Хельгасон (Исландия), Уильям Хабер (США), Юрген Эстен (Германия), Михаэль Штефан (Германия) и Гордон Уильямсон (Англия).

Я благодарю также институты и музеи, чей профессиональный и дружелюбный штат референтов безошибочно отвечал на все мои запросы и почти всегда предлагал дополнительные справки. Это Австралийский Военный мемориал (Канберра), Библиотека «Цейтгешихте» (Штутгарт, Германия), Бундесархив (Фрайбург, Германия), Германский Музей (Бремерхафен, Германия), Мариенбунд, (Лабое, Германия), Ее Величества Музей Береговой Охраны (Бридлингтон, Англия), Имперский Военный Музей (Лондон), Библиотека Конгресса США (Вашингтон, округ Колумбия), Марине-Офицер-Фераймигунг (Бонн, Германия), Маринешуле (Мюрвик-Фленсбург, Германия), Морской Музей Атлантики (Галифакс, Новая Шотландия). Нацио-

нальный Морской Музей (Лондон), Национальный Музей американской истории, Смитсонианский институт (Вашингтон, округ Колумбия), Морской Исторический центр (Вашингтон, округ Колумбия), Южно-Африканский Морской Музей (Кейптаун), Архив подводных лодок (Куксхафен-Альтенбург, Германия), Национальный Архив Соединенных Штатов (Вашингтон, округ Колумбия, США), Библиотека Морской академии (Аннаполис, Мэриленд, США), Морской институт (Фольксбунд), Кригсграберфирсоре (Берлин), а также Йельская университетская библиотека (Нью-Хейвен, Коннектикут).

Несколько предложений в тексте не могут выразить, сколь важна была для меня великодушная помощь и дружелюбность Брайана Х. Бурга, эсквайра, при завершении работы над этой книгой. В ходе длинного процесса исследований он любезно предоставлял мне сообщения разведки, не опубликованные ранее справочные материалы, редкие книги и фотографии. Но он не только оказывал помощь в работе, самое важное — он одарил меня своей дружбой. Он тщательно проверял мои манускрипты и сделал множество весьма ценных предложений по содержанию и стилю книги. Вклад Брайана и в эту работу, его компетентность и вдумчивость заслуживают отдельной благодарности и я очень рад, что он согласился написать предисловие к этой книге.

Я не могу в достаточной мере выразить признательность моей жене Карен. Работа над этой книгой была для нее такой же долгой, как и для меня. Но она спокойно воспринимала мое отсутствие дома во время исследовательских поездок, выносила долгие часы моего сидения в библиотеках, терпела ночные телефонные звонки, и даже мою писательскую работу до самой поздней ночи. Тактично, с улыбкой и с пониманием, но не говоря ничего вслух, она вела меня к завершению книги. Без ее преданной поддержки эта книга никогда не вышла бы из печати.

Наконец, я благодарю моих детей: Меган, Спенсера и Кэтлин, которые из-за этой книги упустили многие часы общения с отцом. Наконец-то я могу ответить на их вопрос: «Да! Я закончил свою книгу!»

Глава 1.

БЕРНХАРД РОГГЕ

Когда тридцатые годы подходили к концу, большинство европейских наций, хотя и надеялись предотвратить войну, все же готовились к худшему. Напряженность международных отношений ежедневно возрастала, поскольку вновь стали формироваться военные союзы и Европа начала поляризоваться.

Действия Германии были непредсказуемыми, но при этом весь мир понимал, что Англия обязательно ответит на любую агрессию или военные действия. Стратегия Англии, не менявшаяся две сотни лет, предполагала ограничение конфликта рамками европейского континента и защиту Британских островов Королевским флотом. Еще в 1765 году сэр Уильям Блэкстоун писал: «Королевский флот Англии всегда был ее защитой и украшением, это ее древняя и природная сила — морской оплот нашего острова».¹

Тем не менее, уровень сложности этой стратегии сильно изменился. Британская империя выросла, и поэтому кроме простой охраны прибрежных вод вокруг Великобритании, Королевский флот теперь должен был выполнять гораздо более сложную задачу. Защита Англии в современную эпоху требовала не только контроля над Северным морем и Атлантическим океаном, но также сдерживания бесспорной мощи итальянского Королевского флота в Средиземном море и защиты путей, ведущих в обход Средиземного моря — маршрута вокруг мыса Доброй Надежды длиной в одиннадцать тысяч миль.

Необходимость адаптации британской морской стратегии к современным условиям была совершенно очевидна тем, кто интересовался такими вопросами. Стратеги немецкого флота из Штаба по руководству войной на море (Seekriegsleitung — SKL), работавшие под руководством Высшего морского командования Германии (Верховное командование Кригсмарине — ОКМ), не могли не обратить внимание на усиление баз Фритауна, Кейптауна, Дурбана, Момбасы и других пунктов на африканском побережье, поскольку эти порты расширялись для снабжения военных кораблей и обслуживания увеличившегося торгового потока.

Стратеги SKL также понимали, что главные силы британского флота будут концентрироваться в зоне европейского конфликта. Чтобы быть уверенными в безопасности родины, британцы должны были обеспечить максимальную защиту району Северного моря и северной части Атлантического океана. Такая стратегия могла очень растянуть английские линии снабжения и оставить сотни одиночных торговых кораблей уязвимыми на своих маршрутах. Памятуя об этом, SKL решило повторить успешную тактику времен Первой мировой войны — использовать для рейдерства вспомогательные крейсера. Эти переоборудованные и вооруженные торговые корабли могли нападать на слабо защищенные гражданские суда, нарушая поставки в Англию сырья и продовольствия; они были способны посеять беспокойство среди моряков торгового флота и поставить Англию в сложное положение перед лицом всего мира.

Незадолго перед началом войны руководство Кригсмарине издало приказ, требующий, чтобы SKL подготовил опытных морских офицеров и военные команды для всех уже существующих либо находящихся в постройке крупных торговых судов. Рослый и учтивый фрегатен-капитан Бернхард Рогге был одним из немногих офицеров, выбранных для командования таким кораблем.

Будущий капитан одного из самых известных и удачливых военных кораблей родился 4 ноября 1899 года в Шлезвиг-Гольштейне. Рогге был сыном квалифицированного рабочего

и закончил гимназию — германский аналог колледжа, представлявший собой среднюю школу с усложненным учебным планом, в котором основное место уделялось математике, техническим наукам и латыни. Рогге учился в маленьком северном городке неподалеку от границы с Данией.

Дед будущего моряка, которого также звали Бернхард Рогге, был ученым лютеранским богословом, он занимал церковный пост при дворе кайзера Вильгельма II и написал много книг о Реформации, немецкой истории и о династии Гогенцоллернов. Дед Рогге был в Германии известным человеком и имел очень сильное влияние на будущего морского офицера. Глубоко укоренившиеся моральные принципы и непоколебимое чувство долга, которые ему преподавал богослов Бернхард Рогге, хорошо послужили молодому Рогге в будущем.

Выросший в прибрежном городе с давними традициями мореплавания, Рогге с детства слышал много удивительных и завораживающих историй о морях и моряках. Когда он стал подростком, тяга к приключениям морской жизни и экзотическим местам начала овладевать им. В возрасте 16 лет Бернхард Рогге откликнулся на патриотический призыв и подал заявление с просьбой принять его во флот добровольцем военного времени. Он хотел стать морским офицером Имперского флота. Еще несколько лет назад человек его происхождения вряд ли мог мечтать о такой карьере. Лишь представителям прусской аристократии, лицам благородного происхождения было дозволено быть офицерам германской армии. Кайзер Вильгельм II отказался от этой практики и открыл путь к офицерским постам преданным и одаренным немецким юношам, независимо от их социального положения. Декрет кайзера позволил Рогге, сыну квалифицированного рабочего, обратиться с просьбой об офицерском обучении.

Рогге был принят в «МариеншULE» — военно-морское училище в Мюрвике. Он приступил к несению военной службы на море в качестве офицера-кандидата 1 июля 1915 года, начав военное обучение после четырех дней подготовки.

Первая фаза подготовки кадетов состояла из месячного обучения пехотной тактике, физической подготовки, изуче-

ния военных обычаев и этикета. В конце пехотного обучения кадеты, которые были отобраны для дальнейшего продвижения, были отправлены на настоящие военные корабли для короткой практики в боевых условиях.

Бернхард Рогге был одним из тех, кто был выбран для дальнейшего обучения. Теперь он месяцами делил время между выполнением служебных обязанностей на военном корабле и посещением классов в «Мариеншгуле». Первое служебное назначение Рогге состоялось 8 августа 1915 года, когда зеленый новичок вступил на борт учебного корабля морских кадетов — старого крейсера «Фрейя», где будущие офицеры должны были проходить начальную стадию практического обучения.²

Кадеты часто меняли корабли, а в море их часто назначали на различные должности в различные подразделения. В ходе этих перемещений они фактически являлись членами команды, оставаясь на корабле все время, пока судно выполняло свое боевое задание. Когда первый цикл практики на одном корабле закончился, кадеты на один день вернулись в школу, чтобы получить приказы о новых назначениях получил следующее назначение в море на кадетский тренировочный корабль.

24 октября 1915 года молодой кадет Рогге взошел на борт своего второго корабля — крейсера «Мольтке» водоизмещением в 22 979 тонн, построенного на верфи «Блом унд Фосс».³ Служба молодого офицера-кандидата на «Мольтке» подразумевала знакомство с некоторыми наиболее неприятными аспектами морской службы. Ему приходилось обслуживать вспомогательные механизмы, драить палубу, чинить одежду и сращивать линии — все это он делал гораздо чаще, чем помогал офицерам в исполнении их обязанностей. И все же таким образом тоже приобретался практический опыт службы на действующем военном корабле.

19 апреля 1916 года Рогге был представлен к званию фенриха-цур-зее, то есть гардемарина — это звание присваивалось кадетам только после года начального обучения. Пока Рогге служил на «Мольтке», ему пришлось в первый раз принять непосредственное участие в морском бою — когда его корабль участвовал в крупном Ютландском сражении.

После десяти месяцев, проведенных на борту «Мольтке», Рогге был назначен на следующий военный корабль. 29 августа 1916 года он взошел на борт «Штральзунда» — легкого крейсера типа «Магдебург», построенного три года назад. Этот крейсер имел водоизмещение 4557 тонн, скорость 25 узлов и предназначался для ближних операций.⁴ После короткого пребывания в море Рогге был переведен со «Штральзунда» для дальнейшего обучения и получения практического опыта. Он покинул корабль 4 октября 1916 года и уже на следующий день перешел на легкий крейсер «Пиллау» водоизмещением 4390 тонн.⁵

Следующие 27 месяцев Рогге делил между участием в боевых действиях на борту «Пиллау» и завершением сессий в аудиториях «Мариеншуле» в Мюрвике. За отличие в схватках «Пиллау» с врагом фенрих-цур-зее Рогге был награжден Железным крестом первого класса. Он был представлен к нему командиром корабля 21 ноября 1917 года.

Даже во время поездок в Мюрвик для теоретических занятий в морской школе кадеты оставались приписанными к своим действующим кораблям. Получаемые в классных комнатах знания становились все более сложными, и инструкторы начали готовить кадетов к исполнению обязанностей корабельных офицеров.

Учебный процесс был весьма насыщенным. Теперь кадеты знакомились с маневрированием, стрельбой, навигацией, снабжением и обращению с торпедами. От будущих офицеров ждали, что они за короткое время впитают большой объем информации и сразу смогут освоить в подробностях все, чему их научили. Преподаватели отсеивали тех, кто не выдерживал нагрузки учебного процесса или физических тренировок. Рогге хорошо справлялся с программой и потому сохранил за собой место в классе.

Когда кадеты уже овладели теоретическими знаниями по основным предметам, их начали готовить в полевых условиях и на тренировках в условиях, приближенных к реальным. На этой стадии обучения преподаватели оценивали способность кадетов применить полученные ими знания на практике. Когда кадеты прошли эту стадию обучения, офицеры школы начали

показывать им, как самим проводить такое обучение, как учить других. В ходе тренировок и маневров каждому кадету предоставлялась возможность руководить другими кадетами. Все это время деятельность претендентов на офицерские звания оценивали по соответствующей шкале, и если у них все шло хорошо, то они считались подходящими для выполнения обязанностей в будущем.

В конце тренировочной сессии кадеты, успешно справившись с программой обучения, были признаны годными к получению офицерских званий. 13 декабря 1917 года (позднее эта дата была перенесена командованием на 10 января) Бернхард Рогге был представлен к званию лейтенанта-цур-зее (что эквивалентно званию энсайна) германского Имперского флота.

Перед тем, как вернуться на «Пиллау» уже в качестве полноправного члена экипажа корабля, лейтенант Рогге прошел краткий курс минного дела в Куксхафене. Назначение проводилось без фанфар, так как конец войны был уже близок, и у моряков не имелось особенных возможностей стяжать себе известность или славу. Весь огромный германский флот оказался почти бесполезным, будучи запертым в своих базах превосходящими силами Королевского флота Великобритании.

В добавление к прочим неприятностям последней запланированной операции флота помешали внутренние проблемы — экипажи кораблей взбунтовались, не желая больше рисковать жизнью в бою. Большинство моряков утратило боевой дух, людей охватила апатия. Когда война шла к концу, лейтенант Рогге тоже испытывал подобное отчаяние и уныние, однако он никогда не забывал, что являлся морским офицером. Кроме того, падение дисциплины на флоте в последние месяцы войны дало Рогге ценный урок, из которого он извлек пользу в своей дальнейшей морской карьере.

Ко времени, когда Первая мировая война была остановлена перемирием 11 ноября 1918 года, Рогге уже имел офицерское звание, служил на действующем военном корабле, принимал участие в военных операциях на Балтике и на Северном море, и был награжден двумя «Железными крестами» первого и второго класса за поведение под огнем противника.

28 ноября 1918 года Вильгельм II под давлением союзников принял условия, по которым распускались почти все немецкие вооруженные силы. Кайзер издал приказ, согласно которому все военнослужащие Германии были освобождены от присяги и имели право вернуться по домам.⁶ Это потрясающее известие заставило Рогге пересмотреть свою жизнь под новым углом — теперь уже в качестве гражданского торгового моряка.

Перемирие закончилось 12 июня 1919 года, и Германия была вынуждена решать, принимать ли условия Версальского соглашения, или немедленно возобновить военные действия. Когда кайзер приказал немецкой делегации подписать соглашение, офицеры и экипажи оставшихся кораблей имперского флота предприняли последнюю акцию, чтобы спасти свою честь и свое историческое прошлое.

Шестьдесят шесть кораблей, интернированных в Скапа-Флоу, предпочли утонуть, но не сдаться Британскому Королевскому флоту — это было это было самое большое количество кораблей, погибших на одном месте за всю мировую военную историю. Командир интернированного немецкого флота адмирал Людвиг фон Рейтер позднее говорил, что флот «нашел могилу на дне морском, неповерженный и по собственному выбору».⁷

Акция неповиновения немецкого флота затмила прочие неудачи, а также мятежное поведение экипажей: «В конце концов, — отмечает историк Чарльз С. Томас, — моряки показали, что они опять могут подчиняться приказам». Честь флота была наконец-то восстановлена. В самом деле, с точки зрения германского патриота «дело в Скапа-Флоу» могло перевесить большинство неудач германского флота в Первой мировой войне.⁸

Затопление флота разгневало англичан и дало им повод задерживать немецкие экипажи в плену до января 1920 года, однако это не смогло подавить моральный дух потерпевших поражение немецких моряков.

Адмирал Тротта пытался сохранить оставленный немцам флот действующим, несмотря на ограничения, наложенные соглашениями о мире. Он тщательно отбирал каждого из тыся-

чи пятисот морских офицеров, которых было позволено оставить на службе. Рогге оказался среди отобранных — вместе с такими известными офицерами, как Гюнтер Лютъенс, Карл Дениц, Рольф Карлс, Отто Цилиакс и Эрих Редер.

Несмотря на то, что оставление на флоте было большой честью, 13 ноября 1919 года лейтенант-цур-зее Рогге подал в отставку, предпочтя военной службе должность на торговом корабле. Меньше чем через год при расширении Рейхсмарине Рогге предложили вернуться на службу без упоминания его отставки. Бернхард Рогге согласился. Он вернулся на службу 20 сентября 1920 года как адъютант и офицер-казначей четвертого берегового гарнизона недалеко от Бременсхафена в маленьком городке Лее.

Его продвижение по службе происходило быстро. 14 мая 1921 года Рогге был представлен к званию обер-лейтенанта-цур-зее. В качестве особой благодарности за возвращение на службу, Морской штаб решил задним числом передвинуть назначение на 10 января 1921 года, а потом оно было сдвинуто еще раз — на 1 января 1921 года. Рогге оставался на береговой службе в Лее до 1 апреля, когда он был переведен в штаб береговой обороны в Куксхафене.

1 октября 1922 года Рогге вернулся в Мюрвик для обучения в торпедной школе. По завершении курса 1 января 1923 года он получил назначение во 2-й дивизион 4-й флотилии торпедных катеров.

В ходе подготовки Рогге показал себя исключительно деятельным и способным офицером. Вскоре командир флотилии назначил обер-лейтенанта Рогге вахтенным офицером на маленький миноносец Т-153. 25 августа 1923 года руководство снова повысило уровень ответственности молодого офицера, назначив его вахтенным офицером на легкий крейсер «Аркона» водоизмещением 2706 тонн.⁹ Но и на этой должности Рогге пробыл только три месяца — а затем он снова был представлен к повышению.

1 декабря 1923 года Бернхард Рогге был переведен на крейсер «Амазоне» (типа «Газелле») водоизмещением 2659 тонн — для продолжения подготовки в вождении корабля и руковод-

стве матросами.¹⁰ В течение почти трех лет, проведенных на этом корабле, Рогге служил в различных должностях, совершил пятнадцатидневный рейс в Норвегию и 45-дневное плавание к берегам Испании и на острова Центральной Атлантики. Именно на борту «Амазоне» Рогге начал понимать истинную сложность управления военным кораблем в открытом море.

Когда оставалось только несколько месяцев до трехлетнего срока пребывания на борту крейсера, Рогге получил приказ явиться на берег за новым назначением. 27 сентября 1926 года обер-лейтенант Рогге был направлен в Вильгельмсхафен для прохождения службы в качестве адъютанта при командующем Морской станцией Северного моря. Он оставил этот пост вскоре после присвоения ему звания капитан-лейтенанта 1 января 1928 года.

Следующим назначением была должность морского офицера на яхте «Аста». Эта служба навсегда заронила в сердце Рогге любовь к парусным судам. Хотя он служил на яхте лишь пять месяцев, с 1 мая по 2 сентября 1928 года, Рогге эта служба принесла крайнее удовлетворение — более того, старшие по званию офицеры отмечали его чрезвычайную искусственность в управлении парусным судном. Это мастерство в хождении под парусами могло бы показаться анахронизмом, но именно оно послужило Рогге в его дальнейшей карьере.

Весной 1928 года Бернхарда Рогге ненадолго перевели на военный корабль «Шлезвиг-Гольштейн» водоизмещением 13 191 тонн — на должность вахтенного командира и палубного офицера.¹¹ Но довольно скоро отделение кадров Морского штаба вновь приняло во внимание мастерство Рогге в управлении парусником и перевело его на «Ниобе» — учебный корабль морских кадетов, переоборудованный из старого датского фрагтовщика водоизмещением в 373 тонны. Здесь Рогге служил парусным офицером, инструктором артиллерии и вахтенным командиром.¹² Он был в восторге от своего нового назначения, наслаждаясь элегантною и величию парусника и испытывал огромное удовлетворение, опекая молодых кадетов и преподавая им искусство хождения под парусами.

Продолжая обучение кадетов, 10 октября 1930 года Рогге прибыл для несения службы на новый легкий крейсер «Эмден». ¹³ Этот корабль имел водоизмещение 6065 тонн, его экипаж под командованием фрегатен-капитан Виттхофа-Эмдена состоял из 19 офицеров, 300 человек команды и 162 морских кадетов. Как офицер по учебной части Рогге отвечал за обучение кадетов, следя за тем, чтобы они набирались опыта во всех требуемых сферах.

Основная задача «Эмдена» заключалась в обучении будущих офицеров, а также в демонстрации германского флага в иностранных портах. Во время пребывания Рогге на борту корабля крейсер совершил расширенный тренировочный поход. Покинув Вильгельмсхафен 1 декабря 1930 года, «Эмден» посетил тридцать пять портов в шестнадцати странах. Корабль сделал остановки на Канарах, в Испании, Греции, Египте, Японии, Китае, на Гуаме, Борнео, в нескольких портах Южной и Западной Африки — прежде чем вернуться домой через год, 8 декабря 1931 года.

Через неделю после завершения тренировочного плавания капитан-лейтенант Рогге получил новое назначение. Его перевели в Морской штаб работать инспектором по морскому обучению. На этом посту 1 октября 1934 года он был представлен к званию корветен-капитана.

Его последующее назначение опять было связано с обучением кадетов. 20 августа 1935 года Рогге стал старшим помощником — вторым лицом после капитана — на легком крейсере «Карлсруэ» водоизмещением в 6750 тонн. ¹⁴

Рогге прошел вместе с «Карлсруэ» в тренировочном походе 32 тысячи миль. В октябре 1935 года крейсер покинул заснеженный северный Бремен, пересек Атлантику и сделал длительный заход в жаркий, тропический и легкомысленный порт Рио-де-Жанейро, а затем вернулся в Германию.

С возвращением «Карлсруэ» в Германию закончился обязательный тур, который Рогге должен был провести в качестве старшего помощника. Морской штаб выбрал для него место, которое сам Бернхард Рогге считал одним из лучших назначений на море — командовать парусным учебным кораблем. 10 декабря 1936 года корветен-капитан Рогге стал командиром

судна «Горх Фок» — барка с полным парусным вооружением, названного в память поэта-моряка, который пошел на дно вместе со своим кораблем в Ютландской битве.¹⁵ Это назначение очень радовало Рогге, потому что здесь сочетались три вещи, которые он считал в высшей степени желательными: командование кораблем, подготовка кадетов и великолепие большого парусного корабля.

«Горх Фок» сошел со стапелей верфи «Блом унд Фосс» в Гамбурге только за год до того, как Рогге принял командование. Корабль был специально построен как учебное судно — с учетом требований обучения кадетов, а также всех возможных опасностей, которые могут ждать корабль, управляемый неопытными моряками. Насчитывая всего лишь 1392 тонны водоизмещения, 74-метровый «Горх Фок» был оснащен грот-мачтой высотой в 30 метров, стальной палубой с деревянным настилом и имел наилучшие мореходные характеристики среди больших парусных кораблей. Рогге вместе с кадетами разделял восхищение силой и красотой корабля, приводимого в движение энергией ветра, который ловили двадцать три паруса общей площадью 18 400 квадратных футов полотна. Глядя на свой корабль, капитан испытывал гордость и удовлетворение. И кадеты тоже не могли скрыть трепет, уважение и восхищение своим царственным кораблем.

1 ноября 1937 года Рогге был представлен к званию фрегатен-капитан, и вскоре после этого получил приказ отправиться в Гамбург, чтобы провести испытания и произвести оценку новейшего немецкого учебного парусного корабля.

«Альберт Лео Шлагетер» превосходил «Горх Фок» почти во всех отношениях.¹⁶ Его грот-мачта была на 15 метров длиннее, вместимость примерно на 300 тонн больше, и он мог нести на 1000 квадратных футов парусов больше. Рогге был чрезвычайно взволнован такой перспективой — руководить испытаниями новейшего парусного корабля, построенного на верфи «Блом унд Фосс», но свою первую команду он покидал без сожалений.

Однако все сожаления, испытываемые фрегатен-капитаном при прощании с «Горхом Фоком», оставили его, когда 12 февра-

ля 1938 года, через 11 дней после того, как он вступил на борт девственно белого «Альберта Лео Шлагетера», Морской штаб сообщил Рогге, что он избран командовать новым кораблем!

Бернхард Рогге не мог быть более счастливым. Он был назначен капитаном флагмана всех немецких учебных кораблей. Рогге принял новый экипаж и новые обязанности с энтузиазмом. Он планировал совершить несколько местных тренировочных плаваний и длительных кругосветных путешествий. Увы, всего лишь через год после нового назначения в судьбу офицера вмешались ход мировых событий и утрата жены.

Фрегатен-капитан Рогге готовился к началу похода в Балтику с командой младших офицеров-кандидатов, когда 25 августа 1939 года он получил от главнокомандующего флотом официальный приказ — немедленно вернуться в Киль, потому что в назначенном для плавания районе действуют вражеские субмарины. Рогге предпочел бы остаться на море, но его невооруженное судно было беззащитным против любого врага. Командир Рогге расположил своих людей согласно тревожному расписанию, и приказал штурману повернуть парусник к дому.

Еще раньше, в конце июля, до подготовки плавания в Балтику, Морской штаб проверил личное дело Рогге на предмет его будущего назначения. Поскольку напряженность в международных отношениях увеличивалась с каждым днем, у штаба были некоторые соображения по поводу нового назначения фрегатен-капитана в случае начала военных действий.

К своему восхищению, Рогге узнал, что если флот получит распоряжение перейти к осуществлению военных операций, то его планируется назначить командиром военного корабля! Краткое распоряжение, доставленное посыльным, гласило:

«Капитану Бернхарду Рогге. Военное предписание: SHK II, приказ»¹⁷

Эта краткая строка означала, что если начнется война, Рогге будет командовать вспомогательным крейсером, то есть вооруженным торговым судном — другими словами, рейдером, пиратом свободных морей!

Рогге с готовностью принял это назначение. Хотя торговый рейдер не был так элегантен, как боевой корабль, он тоже предполагал выбор команды из настоящих моряков. Подобно знаменитым капитанам времен Первой мировой войны, Рогге сам будет в ответе за успехи и неудачи своего корабля. Широта оперативной деятельности судна проистекала из относительной секретности действий, которая позволяла рейдеру действовать почти совершенно независимо от душающего контроля SKL. В отличие от большинства других офицеров, Рогге знал о своем военном назначении заранее и был вполне им удовлетворен. Его таланты мореплавателя, морского офицера и руководителя, конечно же, будут проверены на практике.

1 сентября 1939 года «Альберт Лео Шлагетер» все еще шел в сторону Киля, когда Рогге благодаря корабельному радио узнал, что немецкие войска вошли в Польшу в ответ на враждебную провокацию. Война началась. Когда корабль подошел к порту, Рогге был уже готов оставить свой любимый парусник.

Через два дня Великобритания объявила Германии войну. Вторая мировая война официально началась. На следующий день SKL приказало фрагтовщику «Голденфельс» вместимостью 7862 тонны, принадлежащему линии «Дойче Дампфшиффартс-Гезельшафт Ганза», прибыть в Бремен на верфь «Везер». Это и был будущий корабль Рогге.

После прибытия «Альберт Лео Шлагетер» в Киль 6 сентября 1939 года Рогге освободил своих людей, чтобы они направились по адресам своих мобилизационных предписаний, и немедленно отправился в здание Морской штаб-квартиры. Местная штаб-квартира флота снабдила командира Рогге полным перечнем переделок, требующихся его судну для превращения в военный корабль. Дежурный офицер сообщил Рогге, что его корабль под кодовым наименованием «Судно № 16», стоит в Бремене, что переоборудование фрагтовщика во вспомогательный крейсер уже начато, команда подобрана и ожидает прибытия командира.

Хотя на Рогге произвела впечатление кажущаяся безупречной эффективность действий Морского штаба, он сомне-

вався, что все это на самом деле выполнено в неразберихе первых дней войны. Фрегатен-капитан решил уточнить информацию штаба и лично проверить действительное состояние своего нового корабля.

Когда Рогге позвонил в Бремен властям порта, назвал себя и объяснил причины звонка, ему ответили, что никакого корабля, подобного описанному, нигде в Бремене нет. Эта информация обеспокоила Рогге и подтвердил его подозрения относительно эффективности деятельности SKL и действительного знания штабом событий, происходящих вне его стен. Он решил, что единственным правильным решением будет самому отправиться в Бремен и отыскать там свой корабль. Как только Рогге уверился, что экипаж «Альберта Лео Шлагетера» знает свою дальнейшую задачу и больше не нуждается в руководстве, он уже был на поезде, идущем в Бремен.

Когда капитан Рогге сошел с поезда на центральном вокзале Бремена, он совсем не выглядел профессиональным военным моряком. Рогге был одет в простой темный гражданский костюм, тяжелое пальто с широким воротником и темную коричневую шляпу-котелок. Он решил не одеваться в военную форму, чтобы предотвратить получение шпионами любой информации, которая могла бы подвергнуть опасности его будущий экипаж. Рогге зарегистрировался в отеле «Колумбус», найдяшимся прямо через площадь от центрального вокзала — так, как это сделал бы любой капитан торгового судна. Затем он направился к докам, выстроившимся вдоль реки Везер.

Некоторое время Рогге бродил вдоль пирса и доков в поисках своего корабля. Это была нелегкая задача. Бремен оказался набит торговыми кораблями, запертыми в порту британской блокадой. Когда фрегатен-капитан наконец-то нашел «Голденфельс», стоящий на верфи «Дешимаг Верке», он не был очень удивлен, обнаружив, что никаких работ по преобразованию корабля не произведено, а само судно выглядит безжизненным. Вопреки заверениям SKL, «Голденфельс» и близко не был рядом с сухим доком или ремонтной стенкой.

Несмотря на подобное разочарование, Рогге понравилось то, что он увидел. Корабль был простым однотрубным фракто-

вым сухогрузом — похожим на те сотни подобных ему торговых кораблей, которые пересекают океан каждый день. Это было превосходной маскировкой для военного корабля. Радовало и то, что судно было построено для линии «Ганза» — начиная с 1881 года эта пароходная линия имела превосходную репутацию и оснащалась современными эффективными судами.¹⁸

Рогте отыскал портовое начальство, представил свои документы от Кригсмарине, и официально принял командование над «Голденфельсом». Вскоре он принял меры для того, чтобы взять лоцмана гавани и отбуксировать корабль на находящуюся неподалеку военно-морскую верфь. Рогте чувствовал, что его корабль будет в большей безопасности в военном доке, где переделки будут производиться вдали от любопытных глаз и сплетен.

Удовлетворенный новым местом стоянки судна, Рогте отправился в морскую штаб-квартиру в Бремене, чтобы получить боевой приказ, список экипажа и другую информацию, которая может быть для него полезной. Когда он прибыл в здание штаб-квартиры, то увидел, что уполномоченные SKL развернули работу по мобилизации экипажей прямо на открытом воздухе. Подойдя ближе, Рогте заметил ряды столов, на которых лежали бумаги со списками экипажей. Каждый стол был помечен названием корабля. Когда Рогте отыскал стол с названием своего корабля, он потрясен, увидев карточку, на которой черными жирными буквами было обозначено: «Schweger Hilfskreuzer II». Рогте собирался строго следить за секретностью переоборудования, а тут открыто объявляли, что его корабль будет рейдером в океане!

Пораженный капитан Рогте позаботился о том, чтобы штаб изменил бросающееся в глаза название на более подходящее. После этого корабль получил простое обозначение — «Судно № 16». Рогте также попросил штаб предоставить казармы для его людей, которые уже начали являться к месту прохождения службы. Рогте хотел, чтобы у его команды было единое место для сбора, и желал ограничить передвижения своих людей в городе.

Когда все будущие члены команды вспомогательного крейсера собрались в казарме, Рогге впервые познакомился со своим новым экипажем, а экипаж — со своим новым командиром. Годом позже обер-лейтенант Иоганн-Генрих Феллер, назначенный офицером подрывной команды, вспоминал свое первое впечатление от нового командира: *«Мужчина в котелке и гражданском пальто, высокий и широкоплечий, с острыми строгими глазами профессионального офицера, смягченными добродушными морищинками вокруг твердого, решительного рта... Таково было первое впечатление от капитана «Судна № 16». И впечатление это чрезвычайно обнадеживало».*¹⁹

Когда капитан закончил расквартировку своей команды, он с несколькими своими офицерами вернулся в отель и начал разрабатывать планы переделки и обустройства корабля. Рогге также набросал несколько замечаний относительно подбора команды. Поглубже вникнув в дело, он был почти ошеломлен гигантскими масштабами предстоящей работы. Тем не менее, у Рогге имелась четкая цель, и он хорошо представлял, как ее достичь. Фрегатен-капитан собирался предпринять одну из самых удивительных морских операций в истории современного морского флота. Ему предстояло установить новый стандарт выносливости, искусства мореплавания и умелого руководства людьми.

Глава 2.

ОВЕЧКА ПРЕВРАТИЛАСЬ В ВОЛКА

Бернхард Рогге понимал, что для успеха его миссии жизненно необходим хороший экипаж. Причем для службы на вспомогательном крейсере требовался экипаж особого рода. Рогге был очень придирчив, так как он хотел быть уверенным, что на всех людей, которых он отберет, командир и офицеры корабля смогут положиться в плавании. Позднее он объяснял, что именно искал: *«Требовались особые моральные качества команды,*

способность людей выдерживать напряжение и преодолевать трудности на протяжении максимально долгого времени. Пределы возможного в этой сфере [жизнь на вспомогательном крейсере] совпадают с пределами человеческой стойкости, с границей тех физических и эмоциональных нагрузок, которые люди способны переносить в длительном плавании».¹

Капитан Рогге понимал, что ему потребуется люди, чья подготовка охватывала бы все сферы профессии моряка. Они должны быть готовы столкнуться лицом к лицу с трудностями военных будней и быть способны преодолеть их. Им придется очень долго находиться во враждебных водах далеко от дома. Они будут терпеть холод высоких широт и изнемогать от зноя в экваториальных водах, жить в тесных и душных помещениях маленького корабля, выносить долгие периоды безделья, а потом совершенно внезапно окунаться в жаркий бой. От них потребуется без проволочек и протестов исполнить приказы старших офицеров — невзирая на обстановку и самочувствие. Поиск людей, способных на такое, безусловно, был нелегкой задачей.

Штаб флота определил для вспомогательного крейсера двадцать офицерских должностей и заодно назначил людей на каждую из этих вакансий. Но Бернхард Рогге не собирался немедленно принять на свой корабль каждого из назначенных. Ему требовалось очень внимательно проверить каждого, чтобы не было сомнений в их пригодности к исполнению уникальной службы — и как людей, и как профессионалов. Сочтя список, составленный Морским штабом, совершенно неприемлемым, Рогге отверг его. Он принял на корабль только тех офицеров, которые соответствовали его требованиям.

Корветен-капитан Кюн, прибывший из военно-морского флота, имел большой опыт. Рогге знал его с 1936 года, когда Кюн уже был морским офицером. На капитана произвели впечатление не только профессиональная квалификация Кюна, но и его спокойная уверенность и твердый стиль руководства. Рогге без сомнений одобрил назначение Кюна старшим офицером корабля.

Он также согласился с назначением обер-лейтенанта Лоренца Каша, еще одного профессионального морского офицера,

главным артиллеристом крейсера. Точно так же Рогге подтвердил назначение обер-лейтенанта Адольфа Венцеля радистом, а энергичного лейтенанта Иоганна Генриха Феллера — минным офицером. Хотя этим людям не хватало боевого опыта, Рогге одобрил их назначение, понаблюдав за их манерой вести себя и офицерской выправкой.

Кандидатуры других офицеров, назначенных на вспомогательный крейсер Рогге, были не столь удачны. Капитан вежливо, но твердо отказал нескольким из них, объяснив, что они не обладают достаточными качествами или способностями, которые необходимы на корабле.

Но Рогге не только отклонил несколько кандидатур, назначенных штабом — он сделал следующий шаг и потребовал от морского руководства перевести в его новый экипаж несколько людей, уже назначенных на другие военные корабли, — моряков, которые владели определенными способностями или навыками, которые капитан считал важными для службы на вспомогательном крейсере.

Рогге стремившийся составить личное мнение о каждом человеке, его способностях и квалификации, раньше служил с каждым из них и приложил все усилия, чтобы этих моряков перевели к нему. Он сражался за каждого, убеждал и ругался, звонил начальству и тем, кто распределял должности — делал все, чтобы раздобыть людей, которые ему были нужны. К счастью, фрегатен-капитан Рогге был в хороших отношениях с фрегатен-капитан Винтером, офицером, ведавшим кадровыми назначениями в отделении SKL в Вильгельмсхафене. С помощью Винтера нужные люди в итоге один за другим являлись для несения службы на крейсер — лейтенант-цур-зее доктор Ульрих Моор прибыл в качестве корабельного адъютанта, корветен-капитан Фриц Лорензен — как офицер-администратор, а доктор Вольфганг Кольманн — на должность корабельного метеоролога. Прибытию Моора Рогге оказался особенно рад, потому что их семьи были очень дружны.

Большинство других офицеров корабля пришли из гражданского торгового флота. Штурман капитан-лейтенант Пауль Каменц был опытным торговым шкипером и хорошим

добавлением к команде. Другие вновь назначенные морские офицеры тоже были гражданскими специалистами из резерва флота, многие из них располагали сертификатом штурмана или первого помощника. Это давало им возможность в будущем самостоятельно вести захваченные корабли в воды, контролируемые Германией, или же действовать на крейсере по своей специальности.

На судно были назначены и два медика — доктор Георг Рейл и доктор Ганс-Бернхард Шпрунг. Они должны были обеспечивать высокое качество медицинского обслуживания команды и любых пленников, которые могли оказаться на «Атлантисе». Крепкий и профессиональный офицерский состав создал солидный фундамент, на котором Рогге мог сколачивать свою команду.

Вопрос с офицерами был решен и капитан Рогге приступил к следующей задаче — отбору матросов для экипажа. Капитан искал людей с ровным характером, спокойных, неразговорчивых и выносливых. Ему нужны были настоящие моряки и солдаты. Авантюристы, функционеры нацистской партии и равнодушные люди не подходили ему.² Рогге искал тех, кто хорошо знал свою морскую профессию и уже продемонстрировал мастерство и умения на своей прежней службе. Чтобы быть уверенным в этих людях, Рогге начал процесс отбора индивидуальным собеседованием с каждым моряком, получившим назначение от штаба — с личного разговора один на один.

Разговор, как правило, был коротким и содержал три-четыре вопроса. Основываясь на результатах собеседования, полученных от штаба характеристиках, а также личном впечатлении от претендентов, Рогге выносил окончательное решение. Функ-ефрейтор (Funkgefrierer) Иоганн Мейер рассказывает о процессе отбора так:

«Однажды, в октябре 1939 года, он пришел к нам в Бременхафене и понемногу разговаривал с каждым. Если после этого он говорил „Очень хорошо, спасибо вам“, то ты переходил в его команду. Если он говорил „Спасибо вам, выходите на левую сторону“ — значит, ты ему не подошел».³

Из присланных SKL 214 человек Рогге отклонил 104 претендентов, выразив недовольство низкой квалификацией предложенных ему кандидатов. Он понял, что начальство пытается избавиться от нежелательных во флоте элементов или от неопытных матросов, поскольку миссия Рогге и его корабля не считалась особо приоритетной. Ведь, в конце концов, рейдер — это не вполне военный корабль. Однако Рогге раз за разом повторял, что не возьмет на корабль ни одного матроса, который не отвечает его стандартам. Он неукоснительно придерживался этой линии, и решительно требовал новый список кандидатов каждый раз, когда предыдущий список бывал исчерпан.

Чтобы закончить набор экипажа, Рогге в конце концов применил тот же метод, который он использовал при отборе офицерских кадров — и начал запрашивать определенных матросов поименно. Одним из таких специально затребованных моряков был штабс-ober-механик Вилли Лендер. Это был крупный, похожий на викинга человек, который служил под командой Рогге на «Карлсруэ» и «Горхе Фоке». Исключительные таланты Лендера в области судовой механики имели огромное значение в ходе предстоящего долгого и непредсказуемого плавания, поэтому Рогге потребовал, чтобы Вилли был назначен на «Судно № 16».

Поскольку отклонение предложенных SKL офицеров и членов экипажа отнюдь не было обычной процедурой в подразделениях германского Кригсмарине при комплектовании экипажа военного корабля, комплектование команды «Судна № 16» сопровождали жалобы и недовольство. Но Рогге неукоснительно настаивал на исполнении своих требований. В конце концов осознав, что Рогге снаряжает необычный корабль, высшее морское командование смягчилось и дало разрешение на перевод всех моряков, запрошенных им у отдела кадров. SKL поддержал требования Рогге, потому что адмиралы еще по опыту Первой мировой войны знали, что экономика Великобритании зависит от связей с Северной Америкой, а также от других морских торговых путей. Для выживания Англии требовались морские коммуникации, вспомогательный крейсер

Рогге мог бы помочь нарушить эти коммуникации, уменьшив поток снабжения Британии, а результат его действий зависел от качества команды корабля.

Пока отбор команды потихоньку продолжался, Рогге секретно переместил свой корабль на верфь «АГ Везер Дойче Шифф унд Maschinenbau», где и началось превращение торгового судна в торговый рейдер. Судостроители понятия не имели, как переделывать корабль — не было ни плана, ни проекта. Как можно переделать гражданский фрагтовщик в эффективное военное средство — при том, что снаружи он по-прежнему должен был выглядеть как торговое судно? Работы была огромной и казалась почти невыполнимой.

Когда у Рогге просили указаний и инструкций, он обращался к опыту рейдеров предыдущей войны. Он вел долгие беседы с фрегатен-капитан Карлом Августом Нергером, который во время прошедшей войны был капитаном рейдера «Вольф», известного своей необыкновенной удачливостью. Годом ранее Нергер руководил переоборудованием простого одновинтового парохода линии «Ганза Вахтфельс», он обладал ценным опытом судостроителя, а его военные знания были проверены боевыми действиями на рейдере.

Рогге часто встречался с капитанами других будущих рейдеров, время от времени он бывал в Морском штабе в Берлине. На каждой встрече Рогге получал дополнительную информацию о требованиях к рейдеру — об искусстве камуфляжа, дезинформации, нападения и выживания. После каждой встречи капитан Рогге возвращался в Бремен, советовался со своими офицерами и вновь дорабатывал планом последовательного превращения «купца» в боевой корабль. И с каждым разом Рогге и его экипаж все лучше и лучше могли объяснить судостроителям «Везера», что же от них требовалось.

По завершении каждого шага цикла повторялся. Ничто не было случайным. Как только проблема оказывалась четко обозначена, инженеры «Везера» и Рогге со своими офицерами должны были разработать ее решение. Затем создавались чер-

тежи и инструкции, которым должны были следовать рабочие. Несчетные часы офицеры работали над решением сложнейших задач — в комнате для совещаний, в доках и за бутылками пива или шнапса. Рогге знал, что даже те проблемы, которые в порту кажутся незначительными, могут обернуться непреодолимыми препятствиями в ходе долгого путешествия. Поэтому он пытался рассмотреть все аспекты возможных неприятностей.

Даже сама концепция действий рейдера создавала проблемы. От корабля, который должен подолгу действовать в одиночку, требовалась полная автономность. Запас топлива старого «Голденфельса» требовалось удвоить, чтобы довести до трех тысяч тонн — именно столько требовалось «Судну № 16». Запас пресной воды тоже требовалось утроить — довести до тысячи двухсот тонн. Нужно было установить артиллерийские орудия, причем таким образом, чтобы их было не видно снаружи, и в то же время они легко могли быть приведены в действие. Ангар для гидросамолетов, помещения для пленных, жилые кубрики для команды, библиотека из девятисот томов,⁴ матросские столовые, комнаты для отдыха, погреба боеприпасов, помещения для судового оборудования, склады для четырех тонн провизии — все это требовалось распланировать и оборудовать внутри корабля. И при этом каждую деталь, от сорта обоев в каютах моряков до расположения орудий и системы управления огнем, приходилось сначала тщательно обдумывать и долго обсуждать. Рогге пытался предусмотреть все, просчитать и предсказать, как каждый элемент быта и снаряжения отразится на выполнении боевой задачи корабля. Позднее он объяснял это так:

*«Официальный доклад германского флота содержал следующую пассаж: „Условия службы на вспомогательном крейсере должны оцениваться не так, как условия службы на прочих военных кораблях... Плавание без видимых результатов и успехов в течение многих дней, долгие периоды пребывания в море и монотонная жизнь на борту — все это требуется учитывать самым тщательным образом“».*⁵

Рогге серьезно относился к урокам прошлой войны и пытался экипировать свой корабль в соответствии с ними. День за днем рабочие вырезали, сваривали, ковали и клепали. И постепенно судно начало приобретать нужные очертания. 1 ноября 1939 года фрегатен-капитан Рогге получил звание капитана-цур-зее, или капитана первого ранга. Хотя Рогге и поставил нескольких офицеров наблюдать за ходом переделки корабля, командир будущего крейсера продолжать лично присматривать за самыми мелкими деталями.

Пока одни офицеры были заняты переделкой «купуа» в военный корабль, другие изо всех сил пытались собрать требуемое оборудование. Лейтенант Моор столкнулся с грандиозной задачей — оборудовать корабль, используя обычные каналы снабжения. Для этого требовалось заранее предусмотреть каждое непредвиденное обстоятельство и каждую могущую возникнуть потребность, и затем работать с добытыми материалами, инструментами и оборудованием на тесных площадях верфей. Лейтенант Феллер упоминает инцидент, который превосходно иллюстрирует трудности Моора:

«Я нашел Моора работающим в своей каюте. Одной рукой он ожесточенно тер лоб, а в другой держал карандаш, который описывал замысловатые зигзаги над исцирканным разлинованным блокнотом. Его обычная учтивость куда-то испарилась. Он что-то бормотал себе под нос.

— Ты сошел с ума? — спросил я. — Или ты взялся сочинять музыку?

Он посмотрел на меня с диким отчаянием.

— Ничуть. Сейчас я пытаюсь решить, сколько туалетной бумаги понадобится этой окаянной компании. И сколько потребуется для нее места, если выдавать эту бумагу строго ограниченным пайком для ежедневного использования.

*Я вздохнул и на цыпочках покинул его каюту».*⁶

Снабжение корабля предметами первой необходимости оказалось грандиозной задачей, потребовавшей огромного напряжения сил. Вот еще один яркий пример бюрократической

«эффективности»: пытаясь добыть для своего корабля четыре простые ракетницы, Моор сначала позвонил в штаб-квартиру, затем в Вильгельмсхафен, затем в Берлин — и, наконец, связался с адмиралом, командовавшим бременской морской верфью.

Ответ каждый раз был тот же самый. Служба снабжения твердо отказалась дать «Судну № 16» требуемое оборудование, потому что «экипажу корабля нет никакой необходимости иметь ракетницу вообще, не говоря уже о четырех». Наконец разочарованный и исчерпавший аргументы Моор переадресовал проблему капитану Рогге. Тот отправил официальное послание прямо гросс-адмиралу Редеру, объяснив, в чем состоит проблема. Ракетницы прибыли через день после того, как адмирал получил послание Рогге.

Тем временем капитан-лейтенант Кюн подыскивал нужные материалы для корабля, используя свой двадцатипятилетний опыт морской службы в течение. Кюн «находил» вещи, которые были ему нужны, в ночных рейдах по пирсам, докам и складам морских верфей. Похоже, он не писал так много бумаг, как Моор, но работал столь же эффективно.

Благодаря усилиям Моора и Кюна необходимое оборудование и продовольствие прибывали ежедневно, постепенно наполняя внутренние помещения корабля. Каждый кусочек доступного пространства служил своим целям, и в итоге каждый укромный закоулок, ниша и уголок оказались заполнены запасными деталями, краской, древесиной, продуктами, деталями механизмов, водой и даже живыми свиньями!

К первой неделе декабря отбор экипажа был почти закончен. Переоборудование корабля тоже двигалось к завершению, последние предметы, механизмы и оборудование были готовы к погрузке и установке. Орудия главного калибра для вспомогательного крейсера сняли со старого германского линкора «Шлезия».⁷ Им было уже по сорок лет, но когда адъютант Моор попытался вместо старых пушек и систем управления огнем получить для «Судна № 16» что-то более новое, морское командование отказало ему в этой просьбе — категорически заявив, что корабль имеет немалый шанс быть

потопленным раньше, сумеет воспользоваться своей артиллерией.* Такое отсутствие веры в его новый корабль возмутило Моора. Он высказал Рогге свое мнение в весьма резких выражениях и предложил послать в SKL надлежащий протест. Но Рогге просто пропустил это заявление мимо ушей и приказал монтировать старые орудия.

Разместить артиллерию — последнее, что требовалось для переделки корабля — оказалось гораздо проще, чем предполагали судостроители. Дело в том, что корабль уже имел штатные подкрепления под орудия, устроенные в заранее подготовленных местах. Германское морское руководство, предусмотрев подобное развитие событий, в 1937 году секретно субсидировало устройство подобных конструкций на кораблях «Ганзы», ассигновав на это соответствующие средства. Как только орудия были установлены на своих местах, переделка корабля завершилась установкой скрывавших пушки потайных портов, откидывавшихся вверх.

19 декабря 1939 года новый корабль был официально введен в строй германского флота, и через четыре недели должен был отправиться в свое первое плавание как «истребитель торговли». Официально вспомогательный крейсер именовался «Судном № 16», однако Рогге сказал экипажу, что выбрал кораблю неофициальное имя «Атлантис» — в честь легендарной Атлантиды, одной из самых больших морских тайн в истории. Рогге надеялся, что его «Атлантис» тоже станет загадкой моря в долгой войне.

Экипаж «Атлантиса» состоял из 347 человек, в длину корабль имел 149 метров, в ширину — 18,6 метров, осадка его составляла 9,5 метров. Два мощных дизельных двигателя MAN,

* 150-мм орудия «Атлантиса» никак не могли иметь возраст 40 лет, поскольку броненосец «Шлезия» вступил в строй в 1908 году и при этом нес 170-мм орудия среднего калибра. На 150-мм артиллерию старый корабль был перевооружен уже в 1920-х годах, и это были 45-калиберные пушки нового образца. (Здесь и далее — прим. ред.)

работавшие на один вал, позволяли развивать максимальную скорость в 17,5 узлов. Хорошо замаскированная артиллерия вспомогательного крейсера состояла из шести 150-мм орудий SKL/45, одного 75-мм носового орудия, двух спаренных 37-мм орудий и четырех одиночных 20-мм зенитных автоматов. Кроме того, «Атлантис» имел четыре 533-мм торпедных аппарата и два гидросамолета «Хейнкель», а также минный погреб на 92 морские мины. 150-мм орудия были установлены так, чтобы на каждый борт могли стрелять четыре из них. Имея возможность вести огонь только с небольшого расстояния, «Атлантис» был прекрасно экипирован для ближнего боя.

Новый военный корабль стоял в Бремене. Рогге позволил своему экипажу некоторое время обустроиваться и привыкать к судовой жизни. Люди учились передвигаться по множеству проходов и палуб, быстро отыскивать свои каюты, общие столовые, боевые посты и другие жизненно важные точки корабля. Как только экипаж освоился с кораблем, командир начал боевые учения.

За два дня капитан отточил действия экипажа почти до автоматизма, устраивая практически безостановочные тренировки и учебные тревоги. Капитан Рогге тщательно спланировал режим тренировок для всех моряков, понимая, что личные качества каждого человека будут отражаться на его действиях в течение длительного плавания. Позднее он объяснял свою методику руководства следующим образом:

«Задача командира — особенно на вспомогательном крейсере, который должен находиться в море как можно дольше — состоит в том, чтобы найти ключ к личности каждого человека на борту... Старшие по званию обязаны внушать доверие своим подчиненным. С этой целью офицеры и старшины на борту должны были как можно скорей познакомиться со всеми своими людьми. Обращаться к человеку, не называя его по имени, — это неправильно... Был издан приказ, определенно запрещающий добавлять к обращению «Хайль Гитлер!». Мы организовали сообщество, базирующееся на пословице, которую я еще в мирное время узнал от капитана учебного крей-

сера: „Ты не можешь быть всеобщим другом, но ты можешь быть всем хорошим товарищем“».⁸

Рогге также начал учить людей искусству дезинформации и камуфляжа. Он провел несколько дополнительных собраний со всем экипажем, дабы еще раз объяснить людям, сколь важно поддерживать надлежащую дисциплину и порядок во время долгих рейдов. При этом в своих действиях крейсер должен абсолютно точно следовать международному праву.* Рогге объяснил, что использование фальшивого флага и маскировки является вполне допустимой уловкой для введения врага в заблуждение — но только до тех пор, пока не открывается стрельба. Тогда военный корабль должен показать свой настоящий флаг.⁹ Капитан Рогге ясно дал всем понять, что он не потерпит неуважительного поведения по отношению к врагу. Он сообщил экипажу, что следует выполнять все установленные правила и соглашения относительно ведения боя и обращения с пленниками после него. Любой человек, который нарушит эти правила, будет наказан. Капитан повторил, что целью «Атлантика» являются операции в открытом океане для поддержки немецких военных действий, при этом потери человеческих жизней должны быть минимальными, и все должно происходить в рамках международного права.

Когда первоначальные приготовления закончились, береговой штаб предложил Рогге взять с собой «Железные креслы», чтобы вручать их в течение плавания. Капитан Рогге вежливо отказался и ответил, что прежде всего он поведет корабль в море, а награды будет вручать в конце плавания, если их кто-нибудь заслужит.

21 декабря 1939 года Адмиралтейство приказало военному кораблю Рогге отбыть с верфи «Везер» в Бремене на военно-морскую верфь в Киле — более секретное место, где экипаж сможет начать последние приготовления к плаванию. Уже

* Автор лукавит — достаточно заглянуть в его комментарий, и мы выясним, что приведенная им здесь трактовка норм морского права была введена лишь после Второй мировой войны.

стемнело, когда «Атлантис» отдал швартовы, освободил свое место у причала, и двинулся вниз по Везеру. Корабль устойчиво набирал скорость, когда сильный толчок заставил вздрогнуть весь корпус. Почти сразу же «Атлантис» остановился совсем. Только что укомплектованный личным составом и готовый к плаванию военный корабль начал свою славную карьеру, потеряв фарватер и глубоко увязнув в густой грязи речного дна.

В это время Рогге в рубке не было, ведь в команде имелся опытный речной штурман. Тем не менее, инцидент был в высшей степени неприятным для капитана корабля. Другие офицеры испугались, что новости о том, как они сели на мель, могут дойти до Адмиралтейства или даже до фюрера. В результате крейсера могли назначить другого командира. Когда рейдер «Вольф» в Первую мировую войну сел на мель во время своего первого плавания, его командир сразу же был освобожден от должности и на его место был назначен фрегатен-капитан Нергер.

Хотя Рогге приказал дать задний ход и попытался испытать все способы, которые он еще мог придумать, «Атлантис» глубоко сидел в иле. И команда, и офицеры понимали, что их командир может быть смещен из-за происшествия. Они были глубоко преданы Рогге и боялись, что любая возможная замена подорвет сплоченность и боевой дух команды. Офицеры просили Рогге подождать следующего прилива, прежде чем запрашивать помощь. Наступающий прилив мог бы поднять корабль достаточно высоко, чтобы освободить его из ила. Рогге согласился, и весь экипаж с тревогой ждал прилива. К всеобщему облегчению, через шесть часов прибывающая вода медленно подняла судно и освободила его.

Наконец-то освободившись, корабль прошел вниз по Везеру, вышел на открытую воду вокруг Куксхафена на Эльбе, а затем двинулся на север — в Кильский канал. Все это время команда продолжала тихо молиться, чтобы их капитан не был смещен в результате посадки на мель. Но крейсер прибыл в назначенное место уже безо всяких происшествий в середине дня 23 декабря 1939 года. Рогге приказал Кюну установить маскировку, чтобы корабль выглядел как морское судно снабжения.

Когда декабрь сменился январем, одна из самых страшных зим в современной истории захватила в ледяной плен всю Северную Европу. Подходы и водные пути в самой Северной Европе и вокруг нее насквозь промерзли. «Атлантис» оставался в Киле, замаскированный под вспомогательный океанский транспорт. Темно-серая расцветка и установленные на палубе большие прожекторы, две трубы и орудия на носу и на корме создавали очень правдоподобную маскировку. Рогге заметил, что почти невозможно отличить фальшивые орудия и трубы от настоящих. Команда открыто носила форму Кригсмарине, когда люди ходили по городу — как это делают моряки во всем мире, когда их корабль стоит в порту. Очистка стоящего в доке корабля от снега и льда и сохранение механизмов в рабочем состоянии стало первоочередной задачей экипажа. Пока шло время, капитан Рогге усилил частоту и продолжительность практических занятий.

Несмотря даже на то, что над кораблем развевался германский военный флаг, истинное назначение судна оставалось скрытым от посторонних. Находясь в городе, команда выдерживала любопытные расспросы и поддразнивания от базировавшихся на берегу моряков и экипажей с боевых кораблей, которые понятия не имели о настоящей цели этого «блокшива». Рогге старался поддерживать боевое настроение своих людей в течение целого месяца. Он говорил им, что их миссия чрезвычайно важна, что они должны выдержать насмешки, потому что тайна — их самый сильный союзник. Однако командир корабля очень беспокоился, что кто-нибудь из его людей потянет над собой контроль и выдаст подлинное назначение судна. Каждый проведенный в порту день увеличивал этот риск.

Январь уже заканчивался, на корабль постепенно прибывало запрошенное продовольствие и снабжение. Офицеры начали отмечать повысившуюся ловкость экипажа и сформировавшиеся в результате длительных тренировок правильные навыки, которые хорошо послужат всем морякам в бою. 31 января экипаж гордо стоял на палубе своего безупречного корабля, когда на борт прибыл с инспекцией гросс-адмирал Эрх Редер, командующий германским флотом. Адмирал, одетый в длинную шинель, быстро обошел корабль, проверяя

экипаж и оборудование. Осмотр удовлетворил его. Офицеры также были довольны, что адмирал не упоминал об инциденте с посадкой на мель, произошедший месяц назад. Его молчание на эту тему положило конец опасениям команды относительно смещения их капитана.

На следующий после инспекции день практические занятия продолжились. В течение февраля команда отточила искусство изменения внешнего облика своего корабля. Под прикрытием темноты экипаж тренировался в различных техниках обмана противника, перед рассветом всегда возвращая «Атлантис» к первоначальному виду.

Для «Атлантиса» были разработаны различные варианты маскировки. Люди могли изменить силуэт судна, используя деревянные щиты, полотнища парусины и брезента, а также различные варианты окраски. Мачты и грузовую стрелу можно было поднимать и опускать, а также установить в разных позициях. Труба могла быть удлинена, а при необходимости можно было добавить фальшивую трубу, даже с дымом. Фальшивые раструбы вентиляторов могли быть установлены в любом месте, а настоящие перемещены или даже удалены. Установленные палубные орудия были замаскированы под контейнеры с грузом или палубные надстройки. Установка поддельных пушек позволяла кораблю выглядеть как минный заградитель или вооруженный торговый корабль. Также на крейсере имелось новое устройство, которое на взгляд Мора действительно выглядело впечатляюще: «Атлантис» располагал двумя наборами навигационных огней разного цвета, установленных рядом. Зажигая противоположный комплект огней, можно было создавать впечатление, что корабль плывет в направлении, противоположном его истинному курсу!

На «Атлантисе» также имелись краски всех цветов и оттенков и флаги многих стран, это позволяло кораблю достаточно быстро принять любой облик, так чтобы можно было обмануть противника даже на небольшом расстоянии — и при этом в любой момент открыть огонь.

В первую неделю марта «Судно № 16» полностью загрузилось топливом и тайно начало грузить боеприпасы и магнит-

ные мины. Снаряды и магнитные мины грузились небольшими порциями и всегда ночью. Рогге делил погрузку на этапы, чтобы быть уверенным, что никто не станет любопытствовать, почему вспомогательный корабль берет на борт так много боеприпасов. Все же, несмотря на усилия командира, тайна постепенно просачивалась наружу. Слухи о рейдере стали циркулировать в порту, что побудило Рогге усилить режим секретности. Корабль находился на базе слишком долго, ему пришло время отправляться в море.

Наконец Рогге был вызван в Берлин для окончательного инструктажа и получения самой свежей информации. Полученный приказ не удивил Рогге. По существу, он был таким же, какие получали все рейдеры в истории морских войн. Его миссия заключалась в том, чтобы нарушать транспортные коммуникации врага, атаковать его торговлю и мешать действиям вражеского флота, держа британское Адмиралтейство в постоянном напряжении. «Атлантис» должен был появляться неожиданно, атаковать врага и быстро исчезать в необозримых просторах океана. SKL рассчитывал, что действия Рогге заставят британцев перейти на систему конвоев, что заставило бы их отвлекать для эскортирования слишком большие силы и задерживать отправку судов с грузом.

Высшее морское командование Германии рассчитывало, что появление «Атлантиса» заставит вражеские боевые корабли впустую гоняться по океану за рейдером-призраком. «Атлантису» требовалось избегать встреч с вражескими военными кораблями, конвоями и пассажирскими лайнерами, которые были слишком быстрыми, сильно вооруженными или слишком хорошо охраняемыми, чтобы рейдер мог приблизиться к ним и вступить в бой.

Рогге подтвердил приказы, получил окончательное пожелание удачи от Берлина и сел на поезд, отправляющийся в Киль.

После возвращения капитана экипаж с тревогой ожидал назначения даты выхода в море. Рогге разжег любопытство моряков, намекнув, что отплытие уже не за горами, но больше ничего он не скажет. Через два дня, 12 марта 1940 года, Бернхард Рогге разрядил напряжение. Он собрал экипаж и объявил

людям, что они отправляются на следующий день, а затем приказал первому помощнику Кюну подготовить корабль к выходу в море. Моряки издали крики ужаса и изумления. 13 марта! Неужели «Атлантис» собирается отплыть тринадцатого числа — в несчастливый день! О чем думало Адмиралтейство?

Рогге со смехом объявил, что он предвидел реакцию команды и получил разрешение отплыть на день раньше — 12 марта, в 23:55. Команду охватило возбуждение, люди осознали, что долгожданный выход состоится буквально через несколько часов.

Во вторник, 12 марта 1940 года, незадолго до полуночи «Атлантис» покинул германский порт — в последний раз. Не было никакой толпы у причала, никаких ленточек и ликующих фанфар, которые обычно сопровождают покидающий порт военный корабль. «Атлантис» медленно вышел из гавани и исчез из виду, следуя в ночь за старым линейным кораблем «Гессен».¹⁰ Тридцатисемилетний броненосец ныне годился только на то, чтобы взламывать лед. За «Атлантисом» следовали два других рейдера: «Судно № 36» — «Орион», и «Судно № 21» — «Виддер», оба были замаскированы под минные заградители. Конвой из секретных военных кораблей следовал за «Гессеном» сквозь забитый льдом Кильский канал в Северное море.

Рогге оставил в Киле одного доверенного старшину. Старшина должен был собирать почту, адресованную вспомогательному кораблю под названием «Судно № 16». Каждый день этот человек собирал мешки с почтой и отвозил их в секретное складское помещение, где оставлял письма нераспечатанными и непрочитанными. Эта была тягостная процедура, но если бы приходящая почта накапливалась в штабе, то это неблагоприятно отразилось бы на секретности действий корабля. Персонал штаба мог бы попытаться определить местоположение корабля, чтобы попытаться доставить на него почту. Это, в свою очередь, могло обеспечить агентов британской разведки полезной информацией. Рогге хотел сохранить почту, и отправкой ее на длительное хранение это можно было сделать проще и безопаснее, нежели попыткой доставить письма по назначению.

Корабли с черепашьей скоростью ползли вдоль немецкой береговой линии, чтобы выйти в условленную точку возле залива Яде. Рогге и командиры других кораблей хотели завершить здесь тренировки команд, проведя несколько обязательных учебных стрельб и других упражнений. Требовалось проверить на практике характеристики орудий главного калибра, испытать гидросамолеты, оптику, навигационное оборудование и системы управления огнем. К несчастью, обстоятельства сложились иначе. Когда корабли прибыли на отведенную им тренировочную позицию, то там не оказалось никаких специально установленных целей. Буксиры, которые должны были притащить их, были загружены другой работой — они участвовали в поисках уцелевших моряков с недавно потопленной подводной лодки. Впрочем, сильный мороз и непрерывное обледенение все равно сделали стрельбу из орудий почти невозможной.

Но Рогге решил, что программа тренировок должна быть выполнена независимо от погоды. Следующие два дня он немилосердно гонял свою команду. Каждый день он заставлял орудийные расчеты упражняться в залповой стрельбе и управлении огнем на различной дальности, в то время как корабль маневрировал, круто меняя курс и скорость. Самая большая тренировка была запланирована на конец второго дня. В назначенное время первый помощник Кюн снова вызвал артиллеристов на посты для последних учебных стрельб. План учений предполагал, что в них будет задействовано все оборудование корабля.

По приказу Рогге офицер-артиллерист Каш дал сигнал начать стрельбы. Почти немедленно 150-мм орудия с грохотом изрыгнули черный дым, осветив небо сверкающим оранжево-красным пламенем. Снаряды весом в сотню фунтов с воем покидали стволы. Каждый залп вызывал дрожь, пронизывающую весь корабль. Вскоре открыли огонь и остальные орудия. 20-мм зенитные автоматы выпускали одну очередь за другой, рисуя красные дуги вокруг всего корабля. Расчет 75-мм орудия стремился вести стрельбу так, чтобы снаряды летели четко под этими дугами. Артиллерия крейсера вела воображаемое сра-

жение, в то время как с борта высоко в небо летели сигнальные ракеты.

Вскоре после начала стрельбы корабельный радист Генрих Веземанн сообщил с мостика, что немецкая береговая станция передает сообщение о морском бое, ведущемся в немецких территориальных водах. К изумлению команды, другая встревоженная станция береговой охраны даже сообщила, что ее атакуют силы британского флота!

Завершив испытания артиллерии и с успехом проверив надежность береговой обороны Вильгельмсхафена, «Атлантис» медленно двинулся по направлению к Зюдерпиепу, маленькой гавани к северу от устья Эльбы. Члены экипажа тихо обсуждали, возвратятся ли они в порт, или будут пытаться прорваться через британскую блокаду. 19 марта Рогге собрал своих людей и объявил, что они не будут возвращаться в Киль. Это подняло боевой дух команды — люди поняли, что корабль отправляется в плавание, чтобы прорвать вражескую блокаду.

Британская блокада окружила Северное море и подходы к нему тремя непроницаемыми и перекрывающими друг друга оборонительными линиями. В первую очередь требовалось найти лазейку для прохода через гигантское минное поле, которое простиралось от Фризских островов до побережья Норвегии. Британцы буквально засеяли минами все подходы к Северному морю окружающим его водам. Минное поле давало английским военным кораблям существенное тактическое преимущество над любым противником, который попытался бы действовать в районе Северного моря.

Следующим препятствием был длинный и узкий пролив, проходящий между Шетландскими островами и Норвегией. Этот пролив, прозванный «Бутылочным горлышком», не позволял скрыться судну, обнаруженному в нем. Кораблю, пойманному противником в этом районе, было уже некуда деться, все окрестные воды патрулировались британскими военными кораблями, проточены подводными лодками и самолетами. Если бы противник обнаружил здесь «Атлантис», у Рогге не осталось бы иного выбора, кроме как расчехлить свои орудия и попытаться огнем проложить путь к открытому морю.

Третьим и самым главным барьером был очень хорошо охраняемый и опасный район Датского пролива, известный своими непредсказуемыми плавучими льдами и сложной навигационной обстановкой. Плавающий лед и почти нулевая видимость были постоянными угрозами судоходству в этом районе. Чтобы еще добавить беспокойства, британские крейсера начали производить здесь патрулирование.

Теперь прорывать блокаду было значительно труднее, чем в Первую мировую войну. Из-за обширных минных полей британцам требовалось контролировать значительно меньшую область. А улучшившееся техническое оснащение боевых кораблей, прогресс радиотехники и навигационного оборудования позволяли контролировать уменьшившееся пространство гораздо более тщательно. Все это увеличивало вероятность обнаружения противником выходящих в Атлантику немецких кораблей. Чтобы избежать такой участи, Рогге были нужны скверная погода, штормовое море и ограниченная видимость — в сочетании с его мастерством, удачей и хитростью. Но даже если все эти факторы благоприятно сойдутся вместе, шансы «Атлантика» прорваться в открытый океан все равно были не столь велики.

23 марта вспомогательный крейсер, замаскированный под невинное грузовое судно, медленно вошел в пролив Зюдерпи-еп, и стал ждать сумерек. В течение холодной ночи команда корабля кардинально изменила его облик. Серый двухрубный транспорт без названия стало однотрубным сухогрузом вместимостью 5749 тонн — норвежским фрахтовщиком «Кеут Нельсон», вступившим в строй 14 лет назад.

Команда всю ночь трудилась над маскировкой. Матросы удалили одни фальшивые конструкции, добавили другие, а затем заново переокрасили весь корабль. Огромная задача по быстрому изменению маскировки требовала от людей напряжения всех сил. Это было предприятие, на успех которого никто из моряков почти не надеялся, но все было сделано без жалоб, люди быстро и четко выполняли все распоряжения офицеров.

К утру палуба корабля обрела совершенно другой вид. Команда переместила трубы, мачты, стеньги и пиллерсы, покрасила корпус и один из мостиков в зеленый цвет, а судовые надстройки покрыла белой краской. Это были цвета пароходной компании «Фредольсенгатен Лайн» из Осло. Чтобы завершить маскировку «Атлантиса», был вывешен желтый карантинный флаг, предупреждающий всех, что следует держаться подальше, иначе есть риск подхватить какую-то тяжелую болезнь.

«Атлантис» стоял на якоре больше семи дней, пока Рогге ждал ухудшения погоды. В течение этого ожидания британские разведывательные самолеты иногда подлетали совсем близко, чтобы проверить стоящий на якоре норвежский фрахтовщик. Но маскировка «Атлантиса», превратившая его в «Кнута Нельсона», обманула наблюдателей — даже несмотря на досадное происшествие, когда один молодой матрос выбежал на палубу в полной форме Кригсмарине, желая посмотреть на пролетающий вражеский самолет. Очевидно, этот моряк так и не был замечен, поскольку самолет не передал никакого тревожного сообщения.

Каждый день ожидания увеличивал шанс быть раскрытыми, однако погода все еще не благоприятствовала Рогге. Только 31 марта командир «Атлантиса» решился идти на прорыв. Для этого требовалось снова изменить маскировку корабля. Глухой ночью под управлением мастера маскировки Кюна судно опять оделось лесами и талями. Люди сновали вверх и вниз, перекрашивая борта, переоборудуя мачты и переделывая надстройки там и тут.

К утру первого апрельского дня «Кнут Нельсон» превратился в русский вспомогательный транспорт «КИМ» с высокими мачтами. Русский военный флот недавно мобилизовал «КИМ» и снял его с прежней линии Совторгфлота, поэтому истинное местонахождение этого судна никому не было известно. Такой переход гражданского судна в вспомогательное военное давал Рогге превосходное прикрытие. Русские были известны своей скрытностью, и было крайне маловероятно, что британцы что-нибудь знают о типах и местоположении их вспомогательных

кораблей. Кроме того, некоторые их суда просто отсутствовали в международных регистрах, а языковой барьер сам по себе представлял немало проблем. Новый корабль смело нес знак серпа и молота, большую красную звезду и надпись кириллицей — единственную, которую Моор смог найти, чтобы скопировать: «СТЕРЕТАИТЕСЬ ВИНТОВ».

Русская надпись, которая предупреждала другие корабли: «Держитесь подальше от наших винтов», была правдоподобным добавлением к маскировке. Рогге считал этот текст удачно добавленным к маскировке штрихом, достаточно убедительным для тех, кто смог бы прочесть надпись. Но возможно, самой убедительной частью нового камуфляжа был гидросамолет «Хенкель-114» летчика Ричарда Буллы, прочно закрепленный на крышке трюма и вполне реалистично раскрашенный согласно русской схеме окраски.

Рогге проверил новую маскировку, пройдя вокруг всего корабля на маленькой моторной лодке. Он тщательно исследовал «КИМ» со всех сторон, с близкого и с дальнего расстояния. В итоге капитан Рогге вернулся на корабль с одним замечанием: русский флаг был вывешен вверх ногами! Команда быстро исправила маленькую, но опасную ошибку и этим завершила маскировку.

В середине дня «Атлантис» поднял якорь и начал медленно двигаться на север, заполняя радиозфир бесполезной болтовней, как это делало бы любое беззаботное торговое судно при выходе из порта. Корабль сопровождал эскорт из двух миноносцев — «Леопард» под командованием капитан-лейтенанта Ганса Траммера, и «Вольф» под командованием обер-лейтенанта-цур-зее С. Бродер-Петерса, а также подводной лодки U-37.¹¹ Вскоре четыре корабля вошли в первую опасную зону.

Все на корабле находились в состоянии полной готовности, несмотря на ураганный ветер и ледяной дождь. Иногда наблюдатель с борта мог заметить ржавую и скользкую рогающую угрозу, и тогда «Атлантис» менял курс, чтобы поменять курс, чтобы избежать столкновения с миной. Авиация периодически обеспечивала маленькому конвою воздушное прикрытие, но только если позволяла погода. Маленькая группа

эскорта создавала впечатление, что немцы устроили русскому судну пышные проводы. Но подлинной задачей этих кораблей была защита «Атлантиса» в узком проливе между Шетландскими островами и Норвегией.

Погода была как раз такой, какую ждал Рогге для успешного прорыва. Видимость колебалась от нулевой до половины мили. Небо было туманным и серым. Корабли двигались среди быстрых, тяжело катящихся волн, швырявших мощные потоки ледяной зеленой воды едва ли не до мостика «Атлантиса». Люди противостояли холоду и льду, проклиная их, а Рогге приветствовал и лед, и холод.

К концу дня корабли прошли через самые опасные районы минного поля и сопровождавшие крейсер миноносцы достигли пределов своего операционного радиуса. Два юрких корабля мигнули прожекторами и попросили разрешения завершить сопровождение. Рогге приказал сигнальщику «Атлантиса» ответить согласием. Оба миноносца развернулись и без дальнейших слов или сигналов направились прочь, оставив «Атлантис» и субмарину U-37 одних противостоять тому, что может произойти дальше.

Когда уже начало темнеть, спокойствие было нарушено сообщением наблюдателя, заметившего справа по борту корабля. Глядя в бинокль, Рогге ясно видел очертания трех маленьких рыболовецких траулеров, вырисовывавшихся на фоне норвежского побережья. Он решил оставить русскую маскировку судна для более надежной защиты корабля. Первый помощник Кюн немного сменил курс, притворяясь, что судно идет к Мурманску.

Траулеры медленно прошли за кормой «Атлантиса» и постепенно исчезли из вида. Вскоре после этого главный радист Франц Отт взволнованно сообщил, что они передали зашифрованное сообщение в пятибуквенном коде — это был код, который использовала британская военная разведка. Рогге надеялся, что разведывательные корабли сообщали об обычном выходе русского фрахтовщика из немецкого порта, а не о том, что засекли немецкий военный корабль. Независимо от того, что именно сообщали корабли-шпионы, «Атлантис» и U-37 поспешили в ночь.

С приходом ночи разыгрался шторм. Волны образовывали глубокие впадины с крутыми краями, подхватывая корабли, а потом швыряя их вниз. Корпус вспомогательного крейсера сотрясаясь так сильно и резко, что людям приходилось беречь ноги. Видимость сократилась до нуля, ужасный ветер нес с собой тучи слепящих ледяных брызг. Но Рогге был доволен — погода позволяла ему проскользнуть опасный район, не страшась разоблачения. Два судна преодолели первую линию блокады и приблизились к «Бутылочному горлышку».

Капитан Рогге хотел пройти вторую линию блокады на следующее утро, но море заставило оба корабля замедлить ход. Последние доклады разведки предупреждали о том, что три британских крейсера непрерывно патрулируют узкий проход «Бутылочного горлышка». Рогге приказал всем быть максимально бдительными, поэтому большая часть команды, невзирая на отвратительную погоду, напряженно наблюдала за горизонтом. Мало кто из экипажа смог отдохнуть этой ночью. Офицеры вообще не оставляли своих постов, а от матросов требовалось собираться у бортов и вести наблюдения за морем, когда их обычные обязанности были выполнены. Это являлось крайней мерой, но уровень опасности был очень высок.

Погода все ухудшалась, пока шторм не достиг силы в 10 баллов. Волны швыряли корабль, как игрушку. Корветен-капитан Вернер Хартманн, командир подводной лодки U-37, просигналил, что больше не может держаться на поверхности. Подводная лодка обледенела и не могла развивать полную скорость или аварийно погрузиться. Хартманн боялся, что бурное море сможет опрокинуть его корабль. Рогге согласился, и с помощью сигнальных прожекторов два командира быстро договорились, что разделятся и встретятся снова к востоку от Датских проливов.

U-37 повернула назад, в то время как «Атлантис» пробирался сквозь огромные волны. Всякий раз, когда они обрушивались на палубу, по кораблю разносился страшный грохот.

Через несколько часов после того, как «Атлантис» остался один, впередсмотрящие заметили две группы мачт, ясно вырисовывавшиеся на низком сером небе. На нижних палубах

завыли сирены, созывая людей на боевые посты. Моряки отчаянно поспешили через проходы, вверх и вниз по лестницам и по палубам — чтобы быстро оказаться на своих местах.

Капитан Рогге едва мог разглядеть два корабля на бурном море, однако и того, что он увидел, оказалось достаточно, чтобы идентифицировать их. Один корабль был затемнен, другой освещен, но вовсе не навигационными огнями — это были боевые прожектора и ратьерные фонари. Оба корабля определенно были военными! А Рогге знал, что ни один боевой корабль Германии не мог находиться в «Бутылочном горлышке». То есть на горизонте виднелся противник.

Через некоторое время после того, как их заметил немецкий наблюдатель, оба вражеских корабля круто повернули и легли на пересекающийся курс. Рогге вызвал на мостик своего главного механика, обер-лейтенанта Вильгельма Кильхорна. Этот немного грузноватый и круглолицый баварский офицер прибыл через несколько минут, запыхавшись от бега и слегка ошарашенный перемещением из душного и жаркого машинного отделения корабля на холодный мостик. Теперь он стоял по стойке смирно, ожидания приказа.

Инструкции Рогге были просты. Кильхорн должен был выжать всю мощность из дизелей, развить полную скорость и держать ее до последнего. Кильхорн подтвердил получение приказа, и Рогге отправился в помещение машинного телеграфа — следить за скоростью.

Вернувшись на свой пост, главный механик приложил все усилия для выполнения приказа. Он заставил двигатели работать на полную мощность, и вскоре «Атлантис» достиг своих максимальных семнадцати с половиной узлов. Вибрация от работы огромных моторов, вкупе с ударами гигантских морских волн, нещадно сотрясали корпус. Снова и снова «Атлантис» вспарывал гребни волн, а затем круто нырял в ямы между ними. Незакрепленные предметы летали внутри корабля, гремели и разбивались вдребезги.

Все люди оставались на своих местах, пока корабль шел против штормового ветра. Покрытые синяками, мокрые и продрогшие артиллеристы продолжали обкалывать лет со

своих орудийных установок, стремясь сохранить их боеспособность. Непрерывающаяся скачка на волнах была мучительна для всех людей на борту. А тем временем военные корабли противника продолжали свое беспощадное преследование.

Крейсер пожирал топливо в аварийном режиме, однако Кильхорн продолжал сохранять максимальные обороты двигателей. Механик знал, что механизмы недавно отремонтированы, и такой режим для них слишком утомителен, слишком высока температура, слишком быстро идет корабль. Силовая установка могла выйти из строя в любой момент. Если матросы опасались, что корабль даст течь или разломится пополам, а лейтенант Кильхорн боялся, что двигатели выйдут из строя, то Бернхард Рогге страшился только одного — что вражеские военные корабли подойдут слишком близко и решат открыть огонь. Только бегство могло спасти «Атлантис». Отказ механизмов, любая другая поломка, которая замедлила бы ход корабля, привела бы к гибели или плену.

Наконец поздно утром преследующие корабли медленно начали исчезать за кормой. То ли немецкое судно шло очень быстро, то ли шторм был слишком яростным, то ли у англичан не хватало топлива — но «Атлантис» выиграл эту гонку. Люди радостно закричали, когда наблюдатель объявил, что две мачты скрываются за горизонтом и исчезают из вида.

Рогге приказал осторожно замедлить ход. Он спас свой корабль от боевого столкновения и теперь приказал вернуться к обычному распорядку. Люди тут же поспешно стали искать по всему кораблю признаки протечек или повреждений — так, как они делали это на тренировочных занятиях. Но команда не обнаружила повреждений корабля или двигателей. Свое первое испытание «Атлантис» выдержал с честью.

Рогге решил пока сохранять маскировку под русское судно, поскольку она подходила под направление движения крейсера — на север, к Мурманску. Через несколько часов после того, как противник скрылся из поля зрения, наблюдатели сообщили о появлении на горизонте еще одного корабля. Рогге рассмотрел его в свой мощный бинокль. Две характерных длинных мачты сделали опознание корабля очень простым.

Это был немецкий сухогруз «Таронга» вместимостью 7003 тонны, первоначально принадлежавший компании «Вильгельмсен», а теперь мобилизованный на военную службу. «Таронга» отвернула, не подходя близко к русскому транспорту, и вскоре тоже исчезла за горизонтом — безо всяких происшествий, сигналов или докладов немецким властям.

После того как «Таронга» скрылась из виду, наблюдатель сообщил о появлении еще одного корабля. Две высоких мачты принадлежали неизвестному военному кораблю, идущему вне обычных судовых трасс. Моор был срочно вызван на боевой пост. Рогге решил оставить русскую маскировку, которая защитила бы «Атлантис» лучше всего. Команда напряженно ждала сигнала к бою, офицеры с волнением наблюдали, как подозрительный корабль на высокой скорости приближается к ним. Внезапно неизвестное судно резко повернуло и быстро скрылось, увеличив скорость. Весь экипаж вздохнул с облегчением — «Атлантис» снова избежал боя и продолжил идти на север. Штормовое серое небо начало уступать место темной ветреной ночи.

Следующее утро положило конец шторму. Хотя волны все еще были высокими, жестокий ветер ослаб и волнение постепенно переходило в медленную зыбь. Русское торговое судно непреклонно следовало на северо-восток. «Атлантис» наконец-то остался один. К концу дня утихла даже зыбь и море полностью успокоилось, сделавшись совершенно ровным. «Атлантис» увеличил скорость и двинулся на север. Все еще притворяясь, что идет в Мурманск, корабль пересек Северный полярный круг.

Температура воздуха по-прежнему оставалась невыносимо низкой. Чтобы выполнять на палубе необходимую работу, матросам приходилось натягивать на себя множество слоев тяжелой теплой одежды. Люди были вынуждены сражаться одновременно с морозом и с обледенением, выполняя обычное техническое обслуживание и необходимую проверку оборудования. И все это время впередсмотрящие оставались на своих местах, скованные холодом, но продолжая внимательно осматривать горизонт в поисках любого признака появления корабля.

Глухой ночью наблюдатели вызвали наверх весь экипаж, чтобы показать людям северное сияние. Матросы натянули одежду для холодной погоды и столпились на палубе, восхищаясь потрясающим зрелищем. Полотнища призрачного света вздрагивали и трепыхались во многих милях над их головами. Эта по-вагнеровски грандиозная картина, воплощение красоты и силы, на время уменьшила напряжение и притушила страх перед предстоящей битвой.

В ранние утренние часы «Атлантис» наконец достиг точки, от которой уже невозможно было держать курс на Мурманск. Кюну было приказано круто повернуть на запад. После решительного изменения курса корабль вышел на коммерческий маршрут Мурманск—Исландия и двинулся прочь от Мурманска. Все, кто мог бы сейчас увидеть «Атлантис», должны были предположить, что судно идет из Мурманска в Исландию. Это было еще одной уловкой Рогге. Он превосходно маскировал свое настоящее намерение — оказаться в районе острова Ян-Майен.

Остров Ян-Майен находился в том районе, где Рогге предполагал встретиться с U-37. В середине дня наблюдатели сообщили, что остров появился по правому борту рейдера. «Атлантис» шел точно тем курсом, который проложил на своих картах капитан-лейтенант Каменц. Учитывая очень плохую погоду и преследование вражескими кораблями, столь точное прибытие в точку встречи блестяще продемонстрировало опыт и искусство лысого штурмана.

Почти немедленно после появления острова наблюдатели безошибочно опознали внешность всплывающей субмарины, медленно появившейся из-под воды. Субмарина лежала на глади моря — тонкий хищный силуэт на самой поверхности воды. В строго военном смысле это была тактическая ошибка, но корветен-капитан Хартманн не ожидал встретить в этих водах никаких вражеских судов, и он хотел, чтобы «Атлантис» нашел его как можно быстрее. Подводник пошел на риск, но хорошо рассчитанный заранее.

«Атлантис» подошел к субмарине, и два корабля сошлись друг с другом на несколько часов, в то время как их командиры

встретились, чтобы обсудить порядок пересечения третьей линии блокады. Пока они совещались, экипажи размотали длинные гибкие топливные шланги и протянули их между «Атлантисом» и U-37. Таким образом с «Атлантиса» на субмарину было передано 25 тонн топлива.

Рогге и Хартманн имели два мнения относительно возможностей, которыми они располагали. Два корабля могли идти на север от Исландии к Датскому проливу. Там бы они столкнулись с бурным морем, опасными плавучими льдами и очень плохой видимостью. Преимуществом этого маршрута была очень малая возможность столкнуться с вражескими военными кораблями. Другой путь, южнее Исландии, предлагал спокойное море, отсутствие дрейфующего льда и превосходную видимость — но это означало, что потребуется пересечь воды, усеянные минами и кишашие вражескими крейсерами.

Оба командира изучили прогноз погоды и информацию о численности вражеских сил в этом районе, чтобы взвесить дополнительные преимущества обоих вариантов преодоления последнего барьера. После долгого обсуждения Рогге принял решение — они пойдут через опасный и ненадежный Датский пролив.

Когда экипажи кораблей закончили операцию перекачки топлива, «Атлантис» и лодка U-37 двинулись на север вокруг Исландии. После того, как ступили сумерки, моряки заметили первые плавающие глыбы льда. И снова Рогге приказал поддерживать на палубе максимальную бдительность. Корабль шел строго на юг — прямо к проливу. Это была самая холодная погода, с которой до сих пор сталкивался «Атлантис». Температура воды была ниже температуры замерзания в 27 градусов по Фаренгейту, а температура воздуха была на 20 градусов ниже нуля.

Громадные волны тоже донимали корабль, каждые несколько секунд они вздымали крейсер высоко вверх, а затем резко низвергали его в глубокие впадины. Белоголовые чудовища поминутно рушились на форштевень «Атлантиса», покрывая палубу толстым слоем льда. Люди, теперь работавшие в

одежде, почти скованной льдом, использовали топоры, ломы и факелы, чтобы сколоть лед с палуб, орудийных механизмов и люков — и все лишь для того, чтобы через минуту увидеть их снова покрытыми льдом. Эта работа была опасной и изнуряющей, но необходимой.

Подводной лодке U-37 тоже приходилось несладко. Даже используя страховые леера, моряки субмарины не могли выбраться на корпус, чтобы убрать лед. Подводная лодка была почти вся покрыта льдом и не потеряла свою боеспособность. Любая слишком высокая волна могла в одно мгновение опрокинуть и потопить субмарину.

В точке 67 градусов северной широты и 24 градуса западной долготы субмарина дала сигнал, что не может идти дальше вместе с крейсером. Она замедлила ход и начала медленно отставать. На маленькой боевой рубке, мелькавшей между огромными волнами, сигнальный фонарь промигал сообщением: «Удачи и безопасного возвращения». Лодка то появлялась на гребнях волн, то пропадала между ними, пока совсем не исчезла из вида.¹²

А «Атлантис» продолжал рассекать волны. Теперь наблюдатели искали на горизонте ледяные айсберги, а не вражеские военные корабли. Ночь казалась бесконечной. Холод стоял почти невыносимый, и не было никакой передышки от жестокости океана. Лишь когда начался рассвет, и люди исчерпали резервы своей выносливости, океан начал успокаиваться, а температура стала заметно повышаться. Впоследствии Рогге описывал изменение температуры так: будто внезапно из холодной зимней ночи приходишь в теплую комнату. Холодная вода и теплый воздух подсказывали, что «Атлантис» успешно вошел в Гольфстрим. Через час после пересечения Гольфстрима температура воды прыгнула до 42 градусов по Фаренгейту, да и температура воздуха стала вполне терпимой.

Третий опасный район был позади, а тайна рейдера все еще оставалась не раскрыта противником. «Атлантис» не был опознан ни одним встречным судном и не атакован британскими военными кораблями. Около полудня радисты «Атлантиса» поймали сообщение от U-37 для SKL. Сообщение уве-

домыляло германское Адмиралтейство о состоянии «Атлантиса» и освобождало Рогге от необходимости нарушить радиомолчание и делать доклад самому.

«Атлантис» продолжал идти на юг вдоль побережья Гренландии, чтобы отдохнуть в течение дня и следующей ночи. В 8:00 в субботу 8 апреля 1940 года капитан-лейтенант Каменцу сообщил своему командиру, что крейсер «Атлантис» прошел южную оконечность Гренландии и прорвал блокаду. Корабль наконец-то достиг открытых вод Северной Атлантики.

Глава 3.

«АТЛАНТИС» НАЧИНАЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ

Достигнув первой цели плавания — открытых вод Северной Атлантики, капитан Рогге еще раз просмотрел полученные в SKL распоряжения. Они предписывали ему плыть на юг, избегая любых контактов — разве только по крейсеру начнут стрелять. Сначала требовалось, установить мины, а уже затем начать действия уже в качестве рейдера, но только после прибытия в назначенный ему район.

Штаб Руководства войной на море предписывал «Атлантису» действовать на коммуникациях союзников вокруг Кейптауна. Вспомогательный крейсер должен был установить девять две мины возле побережья Южной Африки, там, где корабли обходят оконечность Африканского континента, и многочисленные судоходные маршруты смыкаются в одном районе. Минное поле, поставленное в столь оживленном месте, создало бы замешательство среди вражеских судоводителей и могло серьезно нарушить график следования торговых судов, сделав их легкой добычей для рейдера.

Капитан Рогге намеревался действовать только так, как предписывал приказ. Он был полностью согласен с тактическими элементами плана, а главное — хотел как можно скорее опустошить свои минные погребя, избавившись от опасного

груза, прежде чем приняться за осуществление любых других операций.

Рейдер шел строго на юг, направляясь к месту своего назначения — мысу Агульяс. Работал только один двигатель, скорость составляла десять узлов. Каждый проходивший час приносил повышение температуры и потепление моря. Пока корабль продвигался все дальше и дальше на юг, радиорубка собирала все возрастающий поток сообщений от проходящих мимо кораблей всех национальностей. Некоторые из этих передач, отправленные незашифрованными, представляли Рогге важные метеорологические данные или помогали определить, куда британское Адмиралтейство направляло союзнические торговые корабли, или где проводило военно-морские операции. Другие сообщения содержали малозначительные факты, или состояли из личных переговоров между радистами тех или иных судов — переговоров, которые в будущем тоже станут представлять интерес для замаскированного рейдера. Остальные передачи шли зашифрованными, и давали серьезную причину для беспокойства. Рогге не знал, исходили они от крупных боевых кораблей с мощными современными орудиями, или же от английских грузовых пароходов, не работающих на определенной линии, а зафрахтованных сейчас Британским Королевским флотом. Каждый кодированный сигнал можно было трактовать как угрозу появления неприятельского военного корабля.

Каждый раз, когда «Атлантис» ловил передачу другого корабля, Рогге менял курс, чтобы избежать контакта. Он также решил внести небольшие изменения в облик своего корабля. Рогге приказал первому помощнику Кюну укоротить мачту и удалить слишком заметную, бросающуюся в глаза марсовую площадку — чтобы сделать рейдер менее похожим на военный корабль и более похожим на торговое судно.

На следующее утро после завершения этих маленьких переделок «Атлантис» заметил на горизонте большой и ярко освещенный корабль. Используя свою сильную оптику, немцы могли ясно различить опознавательные знаки нейтрального судна, отчетливо освещенные его бортовыми огнями. Рогге

приказал отвернуть в сторону, давая проход неизвестному «нейтралу». Когда два судна разошлись, радисты «Атлантиса» поймали передачу со встретившегося нейтрального судна, идентифицировав его как итальянский лайнер «Океания» в 19 507 тонн, идущий из Генуи в Буэнос-Айрес, Аргентина.

Шли дни, люди сняли тяжелые зимние одежды, надели летнюю форму и тропические шлемы. Тропическое солнце вызвало всеобщий подъем настроения. Экипаж выполнял свою ежедневные работы со вновь обретенными энергией и воодушевлением. Рогге был очень рад тому, что SKL выбрал районом патрулирования для его корабля теплую Южную Атлантику, вместо отправки в ледяные северные моря.

Недолгий отдых закончился, когда 17 апреля на мостике появился радист и вручил командиру расшифрованное сообщение от SKL, которое изменило планы Рогге. Радиограмма из штаба Руководства войной на море предписывало Рогге немедленно отправиться в заранее обусловленный район рейдерства начать действия как можно скорей. Британское давление на немецкий военно-морской флот в районе Северного моря возрастало, и командование хотело, чтобы Рогге оттянул часть внимания противника дальше на юг.

Рогге был заметно раздражен этим приказом. Увеличение скорости означало заметное повышение расхода топлива. При увеличении скорости корабля на несколько узлов расход топлива двигателями рос почти по экспоненте, а возможность заправки в открытом море была в лучшем случае сомнительной. К тому же Рогге понимал, что если у него останется мало топлива, он может подвергнуть опасности успех всей своей миссии. Начинать боевые действия, еще не достигнув назначенного района, также было плохой идеей. Досрочное вступление в бой должно было предупредить британцев о присутствии рейдера, в то время как «Атлантис» еще находился в стороне от южных судоходных линий. Это устранило бы тактическое преимущество Рогге в неожиданности, и свело на нет стратегическое значение рейдера, действующего в отдаленной Южной Атлантике. Нет, пока лучше быть незаметным и спокойно идти на юг, где ждет богатая добыча.

Кроме того, капитан Рогге знал, что SKL отправило приказ за номером 1814/16/17 другому рейдеру — «Ориону». Этот приказ предписывал «Судну № 36» изображать «карманный линкор», охотящийся на торговые корабли в Северной Атлантике. «Орион» был способен в одиночку отвлечь британцев от немецких морских сил вокруг Норвегии и нарушить операции союзников в Северном море.

Рогге учел все факторы и решил следовать приказу — однако с небольшими изменениями, учитывавшими текущую тактическую ситуацию. При этом капитан-цур-зее вовсе не нарушал субординацию. В ходе последнего совещания контр-адмирал Эрих Редер сам дал ему такую эту уникальную возможность выбора. Капитан Рогге решил немного увеличить скорость, однако все еще идти на одном двигателе. Это могло привести «Атлантис» в район его действий быстрее, чего и требовал SKL, и в то же время сберегало топливо. Капитан также посоветовал штурману более не уводить корабль от вражеских судоходных линий. Если «Атлантису» представится случай напасть на корабль быстро и тихо, то он сделает это, хотя и не будет специально искать боя или выслеживать какое-то судно. Такие действия вполне удовлетворили бы SKL, не ставя под угрозу тайну крейсера. Рогге собрал всех офицеров корабля и посоветовался с ними, а затем рассказал о новых приказах и отпустил всех для последней инспекции и приготовлений к бою.

Капитан использовал преимущества спокойного моря и ясного неба, чтобы вновь отправиться на катере обойти судно для осмотра маскировки. Краска, наложенная при минусовых температурах, а затем подвергшаяся злобным атакам шторма, отваливалась большими клочьями, отчего корабль выглядел старым и потрепанным непогодой. Несмотря на огромные выцветшие куски и участки совсем без краски, судно оставалось вполне убедительно русским по виду. В то время как они крейсер следовал на юг, капитан поставил Кюна и его людей работать над восстановлением маскировки и перекрашивать участки, особенно нуждавшиеся в этом.

В конце дня 22 апреля корабль пересек экватор. Поскольку «Атлантис» находился между Фритауном и Байей, в самой

узкой части Южной Атлантики, Рогге решил немного задержать традиционную церемонию пересечения экватора, пока они не окажутся южнее, в более спокойном и безопасном районе.

Рогге дал своим людям несколько дней отдыха от учебных тревог и тренировок. На некоторых матросах лежали небольшие дополнительные обязанности — такие, как подновление камуфляжа или обычные работы по обслуживанию судна. Но большинство моряков были свободны, они проводили время, играя в карты, разговаривая или просто расслабляясь в шезлонгах. Влажная тропическая погода предполагала очень светлую одежду — шорты, легкую рубашку и тропический шлем, или морскую фуражку. Одни матросы плавали в палубном бассейне, построенном из досок и парусины, другие ловили акул или гуляли на разных палубах.

В среду 24 апреля «Атлантис» пересек 8 градус южной широты и вошел в широкую часть Южной Атлантики, где закаленные мореплаватели наконец-то могли организовать посвящение тех, кто пересекал экватор впервые. После большой суеты один из бывалых моряков, одетый Королем Тритоном, появился на палубе. Под нарастающий рокот тяжело грохочущих барабанов и приветственные крики одетый в костюм «морской владыка» официально объявил начало обряда посвящения в моряки. Под звуки труб взволнованные «морские волки» начали прием в поданные царства Нептуна двух с половиной сотен молодых матросов-«головастиков»

Король Тритон с трезубцем и другой «морской волк», одетый русалкой, начали действие — ударяя трезубцем по палубе, они зачитывали инструкцию для непосвященных, документ, выглядевший почти официально. «Головастики» перешли на другую сторону палубы и встали отдельной группой. Один за другим они были с ног до головы облиты морской водой. Затем молодые матросы двинулись по проходу, образованному двойной линией опытных моряков, снабженных веслами. Молодежь подверглась тяжелому испытанию — каждый из них получил шуточный удар от развеселившихся «морских волков». Закончив эту порку, «головастиков» подвергли

длительному маканию в некую цветную жидкость сомнительного происхождения. Когда они проходили дальше по палубе, их мазали ядовитой смесью из кухонных отходов и нефти, а под конец покрыли толстым слоем перьев.

Когда продолжавшийся весь день обряд посвящения начал подходить к концу, Рогге сделал объявление, которое добавило веселья. Капитан дал увольнительную до полудня всем, кроме самых необходимых членов экипажа, а также приказал выдать матросам порцию пива и пирогов. Раздались радостные крики, и экипаж продолжал свой веселый праздник до самого вечера.

Пока на палубе продолжалось веселье, капитан Рогге и лейтенант Моор обсуждали новую маскировку корабля. Они продвинулись слишком далеко на юг, чтобы оставлять русский «костюм». Русский корабль, зашедший столь далеко в южные воды, скорее мог вызвать подозрения, нежели предотвратить их.

В ходе плавания из Бремена Моор зарылся в Международный регистр Ллойда, ознакомившись со всеми торговыми судами мира, которые хоть немного напоминали «Атлантис». Сначала адъютант перебрал тысячи судов, но затем разработал для себя ограничения, чтобы сузить поле поисков. Поначалу он искал корабли, которые имели вместимость около восьми тысяч регистровых тонн, обладали крейсерской кормой и были построены после 1927 года. Потом он сократил список, вычеркнув суда, которые обычно работали в назначенном «Атлантису» районе действий. Это могло быть опасным — пересекаться с настоящим фрахтовщиком, под которого он был замаскирован, «Атлантису» явно не стоило. Такие случаи уже бывали прежде — во время Первой мировой войны британский и немецкий корабли, замаскированный один под другой, однажды действительно встретились в бою. Словом, возможность встречи с «тезкой» нельзя было игнорировать.¹

Затем Моор вычеркнул корабли с белыми ватерлиниями, потому что команда рейдера не могла убедительно покрасить ватерлинию в море, а белый цвет виден издалека и плохая окраска могла выдать «подделку» даже с большого расстояния. Моор также отказался рассматривать суда, которые име-

ли регулярные контакты с королевским флотом. Был слишком велик шанс, что какой-нибудь зоркий моряк распознает малейшую неточность и тем самым разоблачит рейдер.

Итоговый список Мора имел 26 кандидатов. Пять из них ходили под американским флагом. Эти корабли тоже пришлось исключить, потому что немцы не знали американских кодовых сигналов. Из оставшихся 21 кандидата Моор исключил греческие суда, потому что их схема их окраски была слишком сложной, и ее было тяжело копировать. Затем Рогте исключил из списка британские, французские и голландские корабли, потому что разведка этих стран имела подробные данные о местонахождении большинства торговых судов и портах их приписки. Осталось восемь судов — все из японского регистра. Хотя на «Атлантисе» почти ничего не знали о японских цветовых схемах, было решено выбрать одно из них как следующий объект для подражания.

Больше всего информации Моор имел о цветовых схемах компании «Кокусай», поэтому он предложил выбрать «Кассиимару» — грузо-пассажирское судно вместимостью 8408 тонн с позывными JHOJ, вступившее в строй четыре года назад.

Рогте одобрил выбор Мора, и 27 апреля 1940 года первый помощник Кюн занялся делом. По кораблю разносились отрывистые приказы, громкие команды и ругань старшин, следивших, как их матросы взбираются на мачты, переносят стойки, передвигают раструбы вентиляторов или болтаются за бортом корабля в корзинах, с ведрами и малярными кистями. Серый «КИМ» постепенно менял окраску и очертания. Корпус стал черным, мачты обрели ярко-желтый цвет, а раструбы были покрашены в красное и желтое. Маскировка даже включала торговую марку компании «Кокусай» — большую белую букву «К» по обеим сторонам красно-желтых дымовых труб.

Принимая во внимание все трудности, можно было считать, что первое превращение, законченное командой в открытом море, прошло значительно легче, чем ожидалось. Покраска палубных надстроек корабля не стала существенной проблемой, а вот с корпусом и ватерлинией пришлось повозиться. Краска, использованная для предыдущих маскировок,

толком так и не высохла. У самой ватерлинии она превратилась в толстый, серый и липкий, пропитанный солью слой, который мешал новой краске схватиться и пристать к корпусу. Это привело к большим трудностям. Корпус и ватерлиния были очень важными частями камуфляжа корабля. Без убедительного выполненной раскраски корпуса остальная часть маскировки не стоила ничего, и безопасность плаванья подвергалась серьезному риску.

Капитан-лейтенант Кюн и лейтенант Моор отправились в кают-компанию и устроили совещание, посвященное проблеме ватерлинии и корпуса. Через несколько часов двое офицеров разработали свой план, представили его Рогге и получили его одобрение. Кюн остановил «Атлантис», а затем организовал перекачку топлива из цистерн одной стороны корабля на другую. Корабль слегка накренился на один борт, обнажив на другом борту корпус значительно ниже ватерлинии. Тогда матросы спустились по высокому борту на длинных лестницах и тросах, свободно соскоблили слой старой краски, очистили корпус от грязи и нужным образом обработали поверхность, и затем перекрасили ее в нужный цвет. Когда новая краска высохла, был а повторена та же последовательность операций с перекачкой топлива на другой борт — а затем покрашена другая сторона. В итоге безупречной окраски достичь не удалось, потому что краска не имела достаточно времени, чтобы полностью высохнуть и хорошо пристать к корпусу, но для правдоподобной маскировки годилось и это.

Покраска кормового свеса представляла другую проблему. Спуститься в беседке вдоль борта, круто уходящего под свес кормы, было невозможно, а ее нижнюю часть каждые несколько секунд окатывали волны. Но Кюн разрешил и это затруднение. Чтобы покрасить кормовой свес, он посадил маляров в маленькие спасательные шлюпки, вооружив их большими кистями, прикрепленные к длинным деревянным шестам. Люди засекали время, за которое один гребень волны сменялся другим, и работали своими длинными кистями в те моменты, когда волны возносили их высоко — почти к самому свесу кормы. Вскоре после начала этой операции в воде появились

несколько черно-серых плавников, которые стали медленно кружиться среди маленьких шляпок. В итоге на корму пришлось поставить вооруженного матроса, который мог защитить людей в шляпках от нападения акул.

Несмотря на все описанные трудности, люди закончили большинство работ в течение первого дня. После церковной службы в воскресенье 28 апреля Рогге приостановил работу над маскировкой. Он собрал экипаж, чтобы еще раз зачитать приказы и разъяснить людям задачи их корабля. Командир напомнил морякам, что главной их целью было вызвать тревогу, панику и отчаяние во вражеском торговом флоте. Чтобы достичь этого, «Атлантис» не должен нападать на каждый вражеский корабль, который встретит. Каждая атака требовала предварительного расчета с поправкой на текущие обстоятельства. Рогге объяснил, что он может отдать приказ сделать такие вещи, которые команда сочтет сомнительными,— например, уйти с судоходных трасс или скрыться в укромном месте. Он хотел, чтобы его люди осознали, что не должны пытаться разгадать смысл отданных приказов, их задачей было на рассчитать последствия своих действий, а точно и беспрекословно повиноваться распоряжениям командира и офицеров. Капитан Рогге во всеуслышание объявил, что он открыт для предложений и идей от всей команды, но итоговые решения относительно проведения боевых операций будет принимать единолично. Моряки подтвердили, что поняли это, и первый помощник Кюн освободил матросов, чтобы они вернулись на свои посты.

На следующий день команда нанесла завершающие штрихи на новую маскировку, и капитан Рогге снова прошел вокруг судна на катере, чтобы проверить выполненную работу. Используя свои зоркие глаза и бинокль, Рогге осмотрел «Атлантис» и вблизи, и издалека. Он вернулся очень довольный. Новая маскировка смотрелась вполне убедительно. Передняя надстройка без всякого стеснения несла изображение большого флага с восходящим солнцем,— эмблему все еще нейтральной Японской империи. Люди, стоявшие на мостике, тоже были одеты как японские моряки. Завершающие штрихи должны были нанес-

ти адъютант Моор и корветен-капитан Лоренцен, которые не упустили ни одной детали в планировании маскарада. Они поручили самым низкорослым темноволосым членам команды прогуливаться по палубам, одевшись в кимоно, а летчик Булла гулял по палубе, толкая перед собой детскую коляску. Свежевыкрашенный корабль с палубами, полными пассажиров, выглядел абсолютно мирным и совершенно безопасным.

30 апреля 1940 года «Атлантис» вышел на морскую трассу Кейптаун — Фритаун и начал свою охоту. На следующий день радисты поймали несколько кодированных разведсообщений от SRL, информировавшего силы Кригсмарине о том, что британцы планируют направить свои основные судоходные маршруты вокруг Африки, а не рисковать транспортом, двигаясь по опасному Средиземному морю. Рогге не думал, что этот английский план являлся очень удачным — его выполнение было связано со множеством трудностей. Он подтвердил получение сообщения разведки и решил не изменять свой первоначальный план.

Рано утром 2 мая наблюдатель на марсе взволнованно сообщил о столбе дыма по левому борту. Кюн включил колокола громкого боя, и люди рванулись к назначенным им боевым постам, заняв их с хорошо отработанной точностью. Рогге приказал повернуть 40 градусов на левый борт. Появились японские костюмы и актеры вышли на палубу. Через минуту «Атлантис» уже шел на пересечение курса неизвестного судна. Каждый человек занял свой пост, и на корабле воцарилась мертвая тишина. Только два человека, Рогге и Моор, одетый японцем, стояли на мостике — что это было нормально для торгового судна. Артиллерия крейсера, замаскированная фальшивым грузом и прикрытая фанерными щитами, была готова открыть огонь. Часть моряков, облаченных в японскую одежду, лениво бродила по палубе, тоже готовая в любой момент достать оружие. На нижней палубе находилась аварийная команда, кочегары, подносчики боеприпасов, механики и инженеры. Все, кто не мог видеть, как развивались события на поверхности, тихо и с тревогой ждали приказов сверху. Все было готово для первой атаки «Атлантиса».

Постепенно тонкая струйка дыма уступила место верхушкам мачт, а затем и трубам парохода. Лейтенант Пауль Каменц сидел за дальномером, размещенном в фальшивом баке для воды на крыше рулевой рубки. Из радиорубки сообщили о бельгийском судне «Тисвилль», чья радиопередача была отмечена неподалеку.

Когда стало видно черный корпус и серые трубы судна, Рогге поднял свой бинокль. Но корабль в его поле зрения не был «Тисвиллем». Прямой форштевень и крейсерская корма позволяли идентифицировать его как пассажирское судно линии «Эллерман». Моор немедленно перелистал корабельный регистр, сравнивая описанный Рогге корабль с известными пассажирскими лайнерами линии «Эллерман». Через несколько минут он предположительно определил встречное судно. Основываясь на докладе Рогге, Моор предположил, что двухпалубный пассажирский сухогруз был британским коммерческим судном «Сити оф Эксетер».

С дистанции в девять миль Рогге смог различить в свой бинокль батареи зенитных автоматов и установленные на корме орудия. Он также заметил много лодок на шлюпбалках вдоль бортов. Рогге изменил курс, чтобы отвернуть от британского судна, которое приближалось к его кораблю с юга. На расстоянии семи миль с палубы «Атлантиса» можно было видеть отблеск солнца в стеклах биноклей — рейдер тоже внимательно исследовался встречным кораблем.

Рогге опустил свой бинокль и объявил, что не будет атаковать. Вдох разочарования прошелестел по команде. Капитан объяснил, что на встреченном корабле, судя по всему, имеется более двух сотен пассажиров. «Атлантис» не сможет устроить такое количество людей, среди которых неизбежно окажутся женщины, дети, старики, больные, а также те, кто нуждается в специальной диете. Это добавочное бремя может затруднить дальнейшее плавание. Понимая, что капитан прав, команда прекратила ворчать, неохотно покидая свои боевые посты.

Люди на палубе наблюдали, как лайнер проходит мимо. На «Атлантисе» ожидали звукового или флажного сигнала в качестве приветствия — таковы были обычные знаки внима-

ния, которыми обменивались проходящие друг мимо друга суда в открытом море. Однако 9654-тонный «Сити оф Эксетер» прошел мимо «Атлантиса», не подав никаких знаков вообще. Немцы решили, что столь демонстративное пренебрежение было вызвано тем, что надменные англичане действительно приняли «Атлантис» за японское судно и сочли, что от него тоже не приходилось ждать любезности.

Они ошибались. Капитан «Сити оф Эксетер» не посылал никаких сигналов, потому что пребывал в больших сомнениях относительно «японского» корабля. Он был так обеспокоен, что как только неизвестный корабль скрылся из вида, послал по радио сообщение в британское Адмиралтейство, дав полное описание судна и охарактеризовав его как весьма подозрительное. В своей книге «Немецкие рейдеры во второй мировой войне» Август Карл Мюггентхалер замечает, что сообщение лайнера оказало почти немедленное действие на дальнейшую судьбу «Атлантиса», хотя немцы не могли ничего знать об этом рапорте в течение следующих двух месяцев.²

«Атлантис» продолжал идти на юго-восток по маршруту Фритаун—Кейптаун до 14:00 следующего дня. На расстоянии примерно в пятьсот миль от мыса Фрио в Португальской Западной Африке рулевой старшина заметил тонкий дымок, поднимающийся над горизонтом. Рогге объявил боевую тревогу и приказал дать полные обороты обоим двигателям. Постепенно слабый столбик дыма увеличивался, и в 14:07 Рогге приказал повернуть корабль, чтобы перехватить цель.

Когда силуэт неизвестного судна стало можно различить на горизонте, до него оставалось 5200 метров. Через двадцать минут расстояние сократилось до 3200 метров, при этом «Атлантис», судя по всему, все еще оставался незамеченным. А вот встречное судно уже было видно совершенно отчетливо. Ясно различимое орудие в кормовой части, укрытое защитным чехлом, дало основания определить цель как торговое судно союзников. Оно сохраняло прежние курс и скорость, как будто не заметило, что «Атлантис» за прошедшие одиннадцать минут поменял курс и скорость три раза. Теперь курс цели пересекал курс «Атлантиса» с правого борта на левый.

Рогге ждал.

Английское судно несло большую красную полосу на трубе и не имело флага. Орудийная команда «Атлантиса» прицелилась по радиорубке. Если корабль начнет передавать сообщение сигнала бедствия, то первые же снаряды с крейсера должны будут разрушить радиорубку и немедленно прекратить радиопередачу.

Без пяти минут три часа дня Рогге приказал сбросить маскировку. Немедленно подъемный кран стал артиллерийским орудием, фальшивые стены упали, а большие стальные двери раскрылись, открывая орудийные порты. Боевой флаг Кригсмарине взлетел на мачте вместе с сигнальными флажками, сложившимися в приказы: «Остановитесь или я буду стрелять» и «Не пользуйтесь своим радио». Всего на трансформацию невинного японского сухогруза в военный корабль ушло две секунды.

Но противник не проявил никакой реакции, продолжая двигаться своим курсом. Поэтому через минуту Рогге приказал носовому 37-мм орудью дать предупредительный выстрел в точку перед уходившим судном. Затем Рогге приказал стрелять из 75-мм орудия. Больше орудие выстрелило дважды, сотрясая корпус «Атлантиса» и наполнив нижнюю палубу запахом серы и горячего металла. Оба снаряда легли перед вражеским судном, взметнув высоко в воздух сверкающие гейзеры белой воды.

Судно союзников продолжал держаться своего курса, подняв сигнальный флаг означавший «половина». Озадаченный таким ответом, Рогге приказал 150-мм орудиям правого борта дать залп перед носом торгового судна. Каждое из больших орудий рывкнуло по разу, их снаряды отправили союзническому кораблю недвусмысленное предупреждение.

«Британец» ответил флажным сообщением «Я понял ваш сигнал», а затем выпустил струю пара, показывая, что и в самом деле собирается остановиться. В 15:03 он действительно сбавил ход, но затем резко повернул на правый борт и, прибавив скорость, попытался уйти от погони. Тогда Рогге приказал открыть огонь на поражение, и 150-мм орудия дали новый залп 100-фунтовыми снарядами.

Залп попал в корму судна, разбив надстройки и превратив палубу в хаос искореженной стали. Корма «торговца» немедленно окуталась густыми клубами серо-белого дыма. Невзирая на эти повреждения, британский пароход все еще пытался уйти от рейдера, выжимая из своей машины все, что было возможно.

«Атлантис» дал еще два выстрела. И опять оба снаряда нашли свою цель, взорвавшись на левом борту судна прямо под мостиком. После нанесения этих ужасающих ударов команда «Атлантиса» увидела, как из зазубренных краев дыры вырвался плотный черный дым, и яркое пламя окутало борт корабля. Рогге, стремясь избежать ненужных жертв и лишних разрушений, приказал прекратить огонь, чтобы дать команде торгового судна достаточное время для того, чтобы спустить флаг и пересечь в спасательные шлюпки.

В 15:05 радист сообщил, что в нарушение полученного от «Атлантиса» предупреждения пароход передает радиосообщение. Хьюго Гоут, британский радист, попытался передать в эфир сигнал «QQQ, QQQ...», за которым следовали координаты корабля.³ Гоат пытался предупредить британское Адмиралтейство, что его корабль был атакован рейдером противника. Радист немецкого корабля немедленно начал передавать бессвязное сообщение для того чтобы блокировать посылаемый противником сигнал бедствия и сбить с толку любых возможных слушателей.

Рогге приказал Кашу возобновить огонь. Орудия главного калибра выпустили по пароходу еще четыре снаряда. Первые три прошли мимо цели из-за сбоя в электрической цепи системы управления огнем. Тем временем пароход продолжал передавать сигнал о помощи. Гоуту, невзирая на помехи, удалось повторить ее восемь раз, пока осколок снаряда не оборвал радиоантенну.

Четвертый снаряд попал прямо в среднюю часть судна, разбив крышку пятого грузового люка и воспламенив груз в трюме. После этого попадания капитан парохода наконец-то отдал приказ остановиться. Начальник артиллерии «британца» Сирил Бернс, который в Первую мировую войну служил морским артиллеристом, был готов открыть огонь по нападав-

шему, но не имел никакой возможности вступить в бой с агрессором. Как только горящий фрахтовщик потерял управление, команда торопливо погрузилась в спасательные шлюпки, которые быстро отошли прочь от своего горящего корабля и от «Атлантиса».

В 15:26 адъютант Моор, лейтенант Феллер и десять других моряков, все вооруженные и надлежащим образом экипированные, погрузились в катер вместе с капитан-лейтенантом Кюном и выделенными для этого матросами. Через десять минут абордажная партия Моора поднялась на борт 6199-тонного фрахтовщика «Сайнтист», принадлежащего ливерпульской компании «Т. энд Дж. Харрисон». Моор обнаружил на борту тонущего судна только двух человек — капитана Виндзора и старшего помощника Ватсона. Между тремя мужчинами состоялся короткий, но весьма содержательный разговор, состоявший из вопросов и ответов — в первую очередь касавшихся местонахождения всех секретных бумаг, которые имелись на судне. Виндзор ответил, что следовал стандартной процедуре и выбросил все важные бумаги и карты за борт. Поняв, что эти люди не обеспечат его никакой полезной информацией, Моор приказал им собрать личные вещи и через 15 минут вернуться обратно на палубу.

Тем временем абордажная партия приступила к выполнению своих специфических задач. Рыжеволосый Феллер отправился в трюм закладывать подрывные заряды. Он расположил сорокафунтовые пакеты с зарядами у переборок, отделяющих машину от носового и кормового трюмов. Взрывы в этих точках должны были перебить киль и привести к быстрому затоплению судна.

Тем временем Моор должен был подробно осмотреть судно и собрать все, что могло иметь хоть какую-то разведывательную ценность. Обходя пожары и разрушенные места на палубе, адъютант его люди проделали путь к мостику и каютам офицеров. По пути на мостик Моор натолкнулся на мертвого британского матроса, лежавшего на палубе. Человек с разбитым черепом лежал в растекающейся луже крови. Несмотря на свое медицинское образование, Моор нашел это зрелище просто

ужасным. Заметив, что некоторые члены его команды тоже потрясены увиденным, адъютант приказал им прекратить таращить глаза и вернуться к своим обязанностям.

Поисковая партия собрала все бумаги, которые смогла найти, даже вытряхнув для этого мусорные корзины. Все находки должны были попасть на рейдер для проверки.

Во время поисков на этом покинутом людьми корабле — первом подобном корабле, на котором он оказался — Моор приобрел довольно серьезный, хотя и несколько мрачный опыт. Его шаги гулким эхом отзывались в противоестественной тишине внутренних помещений пустого судна. Адъютант был рад услышать случайные звуки, издаваемые другими членами поисковой партии, которые проводили учет количества и ценности корабельного груза, а также исследовали запасы провизии и оборудования. Моор наполнил свой мешок найденными бумагами и торопливо собрал абордажную команду на палубе вместе с двумя пленными.

К тому времени, когда он собрал своих людей и пленных вместе, «Сайнтист» уже горел во многих местах. Адъютант решил, что настало время покинуть пароход и погрузиться в маленький катер. Прежде чем вернуться на «Атлантис», абордажная команда на своем катере обогнула горящий пароход и собрала вместе все спасательные шлюпки с «Сайнтиста», взяв их на буксир. После того, как со шлюпок были сняты все спасшиеся британские моряки, а также ценные предметы и провиант, эти шлюпки, за исключением одной, были потоплены огнем из винтовок и пулеметов. Одна спасательная шлюпка была оставлена на борту «Атлантиса» для будущего использования.

Рогге, который хотел как можно быстрее покончить с горящим судном, разочарованно наблюдал, как заряды Феллера взорвались, не вызвав ничего, кроме глухого хлопка, донесшегося из недр парохода. В конце концов капитан Рогге приказал обстрелять медленно дрейфующую громаду британского судна из 150-мм орудий. Увы, несмотря на попадания нескольких снарядов, пароход упорно отказывался тонуть. Не желая тратить больше свои боеприпасы впустую, Рогге приказал Кашу покончить с ним торпедой.

Сразу после получения приказа от Каша торпедисты запустили одного из своих «утрей». Палубная команда «Атлантика» и пленные бросили все свои дела и смотрели, как торпеда мчится по направлению к «Сайнтисту». Ее продвижение ясно отмечал отчетливый след белой пены. Через минуту торпеда ударила в середину судна, встряхнув его корпус от носа до кормы исключительно мощным взрывом. Британский фрагтовщик немедленно начал крениться, а затем быстро осел в воде по самую шлюпочную палубу. После короткой паузы «Сайнтист» скользнул под воду, сопровождаемый громким металлическим стоном, клубами пара и несколькими приглушенными хлопками. Всего с того момента, как «Атлантис» впервые заметил на горизонте клубы дыма, прошло четыре часа.⁴

«Атлантис» пошел подальше от места своей первой победы и наблюдатель снова принялся осматривать горизонт. Рейдер вернулся на свой первоначальный курс и двинулся на юг со скоростью в двенадцать узлов, иногда делая зигзаги, чтобы увеличить область поисков.

Новые обязанности команды сосредоточились на обустройстве семидесяти семи пленных, принятых со шлюпок «Сайнтиста». Им нужно было устроить жилье, согласно их расе и положению, как это было принято на их собственных судах. Группу пленных составляли двадцать европейцев и пятьдесят семь азиатов-«ласкаров» (индийских матросов).⁵ Каждый пленный получил набор из одеяла, столового прибора, мыла и принадлежностей для бритья. Перекличка и пересчет команды «Сайнтиста» показали, что два человека умерли и один погиб во время обстрела.

Погибшим в ходе артобстрела был человек, обнаруженный Моором и его abordажной партией на борту парохода. Другой пострадавший умер уже на борту «Атлантика» от серьезной раны в живот — несмотря на квалифицированную медицинскую помощь немецких врачей. Раненый моряк был радистом «Сайнтиста», он получил ужасные раны от деревянных обломков, когда снаряд взорвался рядом с радиорубкой. Доктора Рейл и Шпрунг обработали раны раненного радиста сразу после того, как он был поднят на борт, — но и это не помогло.

Пленные моряки были размещены на третьей палубе, глубоко внутри корабля, позади мостика и перед машинным отделением. В этот отсек, замкнутый в стальных стенах, вел только один проход, перекрываемый скользящей стальной дверью. Вентиляция обеспечивалась принудительным всасыванием воздуха через трубу, но в бою вентилятор отключался, чтобы не отбирать энергию у корабельного винта. И тогда условия обитания пленных становились совершенно невыносимыми. В своей книге «Морская тюрьма и береговой ад» Рой Александер цитирует дневник пленного Джона Крега, описывающий это жилье:

«Вся обстановка помещения состояла из сдвоенного дощатого настила перед переборкой машинного отделения и доходящего до трюма № 2.

Над нами находились кают-компания старшин, главная палуба и шлюпочная палуба, под нами были мастерские, сушилка и другие вспомогательные службы судна, о которых мы знали очень мало. Душ и туалет примыкал к нашему помещению. Крышка люка, ведущего в этот трюм, была забита восемью большими досками, чтобы мы ничего не увидели.

*Каждый пленный имел свой собственный столовый прибор и свой шкафчик, чтобы хранить личные вещи. Оставшееся пространство было занято двухъярусными койками. Они стояли в три ряда с обеих бортов, и были устроены буквально в двух шагах от комингса входной двери. Каждый человек имел соломенный матрас, подушку, одеяло, постельные принадлежности и покрывало на свою койку. Душевая имела раковины и краны, в которые подавалась забортная соленая вода. Каждый человек мог использовать в день для мытья примерно кварту опресненной воды, но соленой воды было сколько угодно».*⁶

Как только устройство пленных было завершено, начались допросы. Пленные были очень искренни, охотно сотрудничали с немцами. Они рассказали, что их судно шло из Дурбана через Фритаун в Ливерпуль, имея на борту 2500 тонн кукурузы, 1150 тонн хрома, 2600 тонн коры австралийской акации и различные другие товары. «Сайнтист» должен был придти в

Сьерра-Леоне не позднее 10 мая, чтобы успеть присоединиться во Фритауне к конвою.

Также офицеры «Атлантиса» узнали — Королевский флот не имел ни малейшего подозрения, что в этом районе действует рейдер противника. Следовательно, англичане не обеспечивали защиту торговых кораблей между Дурбаном и Сьерра-Леоне. Британский офицер, который стоял на вахте при появлении «Атлантиса», сообщил Рогге, что появление на горизонте японского судна торгового не возбудило его подозрений. Напротив, капитан Виндзор утверждал, что распознал в «Атлантисе» рейдер, как только самозванец приблизился на расстояние в пять или шесть миль. Но Виндзор не мог или не хотел привести убедительное объяснение тому, как он умудрился распознать фальшивку, так что Рогге просто любезно кивал, слушая капитана, но не посчитал нужным делать из его слов какие-то выводы.

Пока продолжался этот допрос, Моор, Каменц и старший радист детально изучили все книги, карты и бумаги, принесенные с «Сайнтиста». Капитан Виндзор успел выбросить секретные бумаги за борт, однако материал, который нашли моряки «Атлантиса», оказался чрезвычайно ценным.

Когда первичная обработка информации закончилась, Рогге собрал офицеров, чтобы сделать обзор опыта, полученного в их первом сражении. Во-первых, стало ясно, что британцы намерены до конца использовать свое радио, даже если рейдер приказывают им не делать этого. Этот факт заставил Рогге изменить стратегию будущих нападений. С этого момента «Атлантис» должен пытаться ошеломить свою жертву внезапностью. Если объект атаки пошлет по радио сообщение любого характера, то первый же снаряд должен иметь своей целью радиорубку. Рогге также узнал о приказе британского Адмиралтейства маневрировать, не включая огни навигационные огни, и поддерживать строгое радиомолчание все время нападения.

Обыскивая «Сайнтист», немецкие офицеры нашли описание стандартных британских раскрасок и цветовых схем, использующихся для военных операций. Немцы отметили, что все британские суда имели черный или серый корпуса и желто-коричневые палубные надстройки. Эта информация сдела-

ла для «Атлантиса» возможным в список судов для имитации и британские транспорты.

Феллер обнаружил, что для нанесения судну смертельных повреждений требуется куда большая мощность заряда, чем показывали его предварительные подсчеты. Рогге приказал ему увеличить вес подрывных зарядов с сорока до двухсот фунтов. Этому приказу инициативный «Динамит» Феллер очень легко подчинился.

После оживленной дискуссии, в которой каждый мог высказать свое мнение, капитан Рогге приказал своим офицерам удостовериться, что этот важный опыт будет доведен до всей команды и усвоен ею. Это должно было помочь проведению всех последующих операций.

Моряки «Атлантиса» провели несколько дней, привыкая к соседству пленных. Постепенно жизнь на борту рейдера вернулась к своему обычному распорядку. Корабль продолжал плыть на юг, двигаясь к оконечности Африканского континента. Пленные азиаты ясно дали понять, что они готовы работать для немцев, также как и британцы, и команда «Атлантиса» с радостью отказалась от таких неприятных обязанностей, как обдирание краски, починка линий, работа в прачечной, производство общей генеральной уборки и приготовление пищи. Пленные были счастливы продолжать зарабатывать деньги, а члены команды «Атлантиса» были рады освободиться от своих обременительных обязанностей.

Новое распределение работ весьма понравилось Рогге. Имея азиатского кока на камбузе, капитан был рад правильно приготовленному рису и азиатским блюдам, которые он полюбил во время учебных плаваний на Восток. Немецкие коки никогда не справлялись с приготовлением таких блюд.

По достижении оконечности Африки капитан Рогге направил «Атлантис» вокруг южной кромки континента, а затем повернул на северо-восток, в Индийский океан. Как только «Атлантис» попал на традиционный торговый маршрут в Индийском океане, Рогге развернул свой корабль и двинулся в противоположном направлении, делая вид, что идет из Цейлона или Австралии. Было маловероятно, что кто-нибудь, уви-

девший судно, свяжет его с какой-либо подозрительной деятельностью в Атлантике, далеко на севере.

В пятницу, 10 мая 1940 года, в пять часов вечера «Атлантис» оказался прямо у мыса Агульяс — почти на той позиции, что была предназначена для минирования. Видимость была превосходной, море — спокойным и плоским. Люди на мостике могли различить мыс Агульяс с расстояния больше чем в тридцать миль. В 20:30 Рогге приказал людям занять боевые посты. Команда разошлась по местам, в минном отделении был погашен свет. Через пятнадцать минут лейтенант Феллер получил разрешение открыть порты на корме корабля, предназначенные для выгрузки мин. Сразу же после открытия портов команда Феллера сбросила в океан первую из смертоносных черных сфер. Оставшиеся мины типа «С» с регулярными временными интервалами последовали за первой вниз по направляющим. «Атлантис» держал скорость в пятнадцать узлов, следуя установленным курсом — из точки в пяти милях от берега до точки, лежащей от побережья в двадцати шести милях. Мины ставились с интервалом от 25 до 60 морских саженей. SKL разработала четкое расположение минного поля, которое должно было совпасть с маршрутами судов, идущих вокруг оконечности континента.

Команда вспоминала об опасности каждый раз, когда огни мыса Агульяс высвечивали их корабль. Однажды экипаж увидел даже фары автомобиля, ехавшего по извилистой прибрежной дороге. Рогге молча думал о том, что погода, пожалуй, слишком хороша для тайной операции. Он боялся, что зеленый фосфоресцирующий след винта на темной глади моря может привлечь внимание наблюдателя на береговой станции или на каком-нибудь военном корабле — так же, как привлекает внимание маяк в неожиданном месте. Но «засевание» минного поля прошло без инцидентов. Хотя огромные минные порты находились менее чем в двух метрах над водой, лишь одна волна случайно заплеснула внутрь корабля. Операция заняла свыше четырех часов и прошла без перерывов, неудач, несчастных случаев или прочих осложнений. Наконец, в 1:17 11 мая последняя мина вывалилась из корабля, и команда крепко задраила отверстия минных портов. 92 неконтактные магнитные мины легли

по схеме, разработанной в SKL. Теперь эти мины уже не будут мешаться на борту «Атлантиса».

Теперь капитан-дур-зее Рогге повел «Атлантис» назад, по направлению к Индийскому океану. Крейсер двигался со скоростью в десять узлов. Рогге раздумывал о том, как обмануть пленных. Он понимал, что опытные офицеры «Сайнтиста», даже находясь на нижней палубе, могли оценить курс и скорость вспомогательного крейсера. Более того, пленные могли понять, что была проведена постановка мин. Поэтому капитан Рогге решил ввести пленных в заблуждение и обеспечить их ложной информацией относительно процедуры минирования.

В полдень на следующий день Рогге решил, как произвести обман. По его плану следовало убедить пленных моряков, что в операцию по минированию была вовлечена подводная лодка. Рогге знал, что он не сможет удержать пленных от размышлений, где был немецкий корабль и что он делал, поэтому следовало уверить англичан, что их расчеты являются совершенно неправильными.

После воскресной службы 12 мая, пленных быстро проводили на нижнюю палубу и заперли с хорошо разыгранной немцами поспешностью. Как только пленные были изолированы, двигатели «Атлантиса» были включены так, чтобы симулировать маневрирование рядом с другим кораблем. Затем Рогге, используя мегафон, приветствовал воображаемого командира подводной лодки. Команда дружно прогрохотала по трапам с обеих сторон корабля, а затем шумно прошла по палубе. Все было организовано так, как если бы на борт крейсера поднялся другой командир. Вскоре после этого кают-компания наполнилась громким смехом, а из кубриков донеслось громкое пение. Пение, топот и шум, вся эта бурная деятельность была предназначена для пленных — чтобы они предположили, что команда «Атлантис» развлекает команду неизвестной субмарины.

Инсценировка продолжалась в течение нескольких часов, затем повторились стук и маневрирование, дабы создать видимость отплытия подводной лодки. Завершающим штрихом спектакля был хранившийся у Рогге потертый спасательный жилет с трафаретной надписью «U-37». Рогге выбросил эту

фальшивую улику в море, очень надеясь, что жилет будет выброшен на берег или подобран британским патрульным катером.

Моор согласился с подозрениями Рогге относительно того, что британские пленные распознали операцию минирования. В ходе допросов британские офицеры непрерывно пытались разговаривать его, чтобы получить информацию или комментарии о действиях вспомогательного крейсера — явно надеясь что адъютант скажет что-нибудь полезное. Капитан Виндзор объявил своим людям, что он твердо уверен — операция минирования имела место, и даже хвастался, что безупречно вычислил позицию минного поля. Виндзор сказал Морю, что он уверен — рейдер и сопровождавшая его подводная лодка провели вместе операцию минирования около юго-западного побережья Южной Африки, недалеко от Дурбана. Моор, сохраняя невозмутимость, всякий раз отрицал какую-либо встречу с подводной лодкой, или участие в минировании. Адъютант сыграл свою партию превосходно — чем больше он отрицал гипотезы англичан, тем более пленные убеждались в правильности своих предположений.

Возвращаясь назад и изменив курс, таким образом, что офицеры «Сайнтиста» не могли определить курс, а затем остановившись для фальшивой встречи с подводной лодкой, Рогге гарантировал скрытность действий «Атлантиса». Даже если позднее пленные будут допрошены агентами британской разведки, расположение минного поля по их докладам окажется в сотнях миль от истинного; кроме того британцы будут уверены в том, что имело место randevу рейдера с несуществующей с субмариной.

Глава 4.

ТАЙНОЕ СТАНОВИТСЯ ЯВНЫМ

Поставив минное поле, «Атлантис» изменил курс на 80 градусов и двинулся прямо на восток. Капитан Рогге хотел поскорей увести свой корабль с этого места. Он намеревался идти

к отдаленному от морских путей району океана, где команда могла бы выполнить необходимый ремонт и переоборудование, отдохнуть и в безопасности выждать некоторое время, чтобы начать операции против судоходства союзников.

Когда крейсер отошел достаточно далеко от места постановки мин, радисты начали на всех частотах искать сообщения противника, которые извещали бы об обнаружении минного поля. В итоге они собрали обильную информацию, состоящую из переговоров между судами, военных сводок и кодированных сообщений в стандартном британском шифре из пятизначных групп, однако не перехватывали никакого отклика на сюрприз, оставленный ими у мыса Агульяс. Адьютант Моор, который проводил все свободное время в радиорубке, слушая сообщения «Би-Би-Си» и американские сводки новостей, тоже не отметил ничего тревожного. Вообще-то прослушивание радиостанций противника считалась преступлением, караемым смертью, однако Моор имел специальное разрешение командира слушать эти передачи, чтобы собирать разведывательную информацию.

Первое сообщение, касающееся минного поля, радисты «Атлантика» поймали 13 мая, когда охрана маяка на мысе Агульяс сообщила о взрывах и шуме на воде. На следующий день радист перехватил еще одно сообщение о взрыве. Это сообщение заставило военно-морского командующего в Саймонстауне начать действовать. Хотя официального подтверждения еще не было, и он не был убежден в реальном существовании угрозы, командующий в Саймонстауне издал приказ, сообщающий о минной угрозе и об изменении судовых маршрутов в этом районе.¹ Радиорубка рейдера поймала объявление: *«Важно. Всем британским и союзническим торговым судам. Ввиду неподтвержденных сообщений о взрывах к югу от мыса Агульяс всем судам следует держаться как можно дальше от банки Агульяс. Т.О.О. 141013».*²

Морской командующий также приказал начальнику южноафриканской береговой охраны послать в этот район небольшую флотилию минных тральщиков. В девять утра 15 мая 1940 года флотилия, состоявшая из тральщиков «Африкана» (флагман-

ский корабль командира флотилии лейтенант-командера Ф. Деана), «Наталиа», «Аристеа» и «Крэсьюла» прибыла к мысу Агульяс и немедленно начала поиски вокруг банки.³ Тральщики бесплодно шарили в море весь день, вплоть до 17:15, когда неожиданно взорвалась одна мина. С кораблей увидели столб водяных брызг, о котором кто-то сказал, что «он был выше маяка».

Этот взрыв произошел на расстоянии шести миль от тральщиков. Минная опасность и заход солнца заставили Деана приказать своим кораблям прекратить операцию на ночь. На следующий день тральщики продолжили свои поиски в районе банки и в той части прибрежной зоны, где проходили судоходные трассы. В то же самое время радио Южной Африки объявило общее предостережение всем судам и предложило им избегать этого района и опасаться дрейфующих мин вокруг мыса Агкльяс.

Рогге недоумевал, почему в объявлении было сказано про дрейфующие мины. Мины, которые ставил «Атлантис», были якорными. Рогге предполагал, что британское сообщение о дрейфующих минах было просто ошибочным. На самом деле сообщение было правильным. Лишь после войны Рогге узнал, что мины, которые поставил «Атлантис», имели минрепы, приспособленные только для спокойных вод. В беспокойных водах вокруг мыса Агульяс многие из мин сорвало с якорей, поэтому они дрейфовали или взрывались сами по себе.

Тем временем 16 мая минные тральщики продолжили свои поиски. В 9:15 одна мина взорвалась прямо по курсу на пути «Аристеа». В 10:45 «Аристеа» подсек другую мину и команда отметила, что мина новая — а это указывало на совсем недавние вражеские действия. К концу дня начальник береговой охраны вод Южной Африки отозвал тральщики в порт.

Рогге был вполне удовлетворен — мины выполнили свою задачу. Они нарушили торговые морские пути и приостановили поток движения судов вокруг мыса. Но удовлетворение командира продлилось недолго. Вскоре «Атлантис» поймал пропагандистскую передачу из Берлина, с ликованием сообщавшую о значительном вреде, нанесенном минным полем,

поставленным в Южной Атлантике. Передача была полна насмешек над британцами, неспособными захватить простой рейдер, действующий у них прямо под носом.

Рогге был в ярости. Секретность его миссии нарушили, чтобы распространить пропагандистские заявления и смутить Британию. Это заявление, несомненно, привлечет к его кораблю нежелательное внимание и увеличит опасность.

Берлинские амбиции были в высшей степени безосновательны. На самом деле ни один корабль не был потоплен или даже поврежден минами «Атлантиса». Тем не менее, их поисками были заняты значительные британские силы. Торговое мореплавание на месяцы было перенаправлено в другой район, а к мысу Агульяс отправилась группа, состоявшая из одиннадцати военных кораблей и минных тральщиков. Между июлем 1940 года и мартом 1941 года флотилия минных тральщиков нанесла дополнительный визит в район мыса Агульяс. В результате этой операции были обнаружены и обезврежены еще четыре мины. Всего англичане обнаружили только одиннадцать мин, несмотря на значительный масштаб операции по очистке территории. Три мины взорвались сами по себе, одну нашли выброшенной на берег, еще семь были вытралены англичанами. Остальные восемьдесят с лишним мин либо затонули, либо были сорваны с якорей и унесены течением, либо же взорвались, никем не замеченные.

20 мая британский командующий в Коломбо на Цейлоне послал на все британские и союзные суда сообщение, которое внесло немедленные изменения в планы Рогге. Сигнал предупреждал о германском рейдере, рыскающем в южных водах и замаскированном под японский торговый корабль.⁵ Сообщение предлагало сообщать обо всех замеченных подозрительных кораблях, давало навигационные инструкции и предупреждало об осторожности при маневрировании в тесных гаванях.

Секрет «Атлантиса» вышел наружу. Появление мин вокруг мыса Агульяс вкупе с более ранним сообщением лайнера «Сити оф Эксетер» о подозрительном японском судне, а также безрассудная пропагандистская передача из Берлина по-

ставили «Атлантис» в большую опасность. Рогге немедленно приказал изменить курс, чтобы судно оказалось еще дальше от маршрута Австралия—Дурбан. Поскольку британское сообщение недвусмысленно ссылалось на японский облик «Атлантиса», кораблю нужно было полностью изменить внешность. Рогге приказал Моору поискать что-нибудь в регистрах и обеспечить рекомендации.

Тем же вечером Моор представил Рогге список возможных кандидатов. Рогге рассмотрел каждый корабль из списка в конце концов выбрал двухмачтовый голландский «Аббекерк», приписанный к Гааге и принадлежащий компании «Верее-нигте Недерланше Шееп Ваартс Ми, NV». Он был построен год назад и имел вместимость 7906 регистровых тонн. Рогге основывал свое решение на хорошем знании схемы раскраски голландских кораблей, а также на том, что «Атлантис» имел сходный с «Аббекерком» силуэт. Из-за позднего времени Рогге решил отложить трансформацию своего корабля до утра.

Рано утром 21 мая капитан Рогге собрал экипаж и объяснил свой план по изменению маскировки. Затем он передал составленный проект Кюну и младшим офицерам. Невзирая на шквальный восточный ветер, команда немедленно начала грандиозную работу. Были возведены леса, и люди облепили корабль, словно мухи. На корме выросла новая надстройка. Яркие светлые цвета были заменены коричневым и хаки. Большую белую букву «К» на трубе сменила оранжевая полоса. Утром 22 мая там, где прежде находился японский корабль «Кассимару», уже оказался «Аббекерк» под голландским флагом.

Рогге повел «Атлантис» по маршруту Австралия — Маврикий, чтобы перехватывать суда,двигающиеся между Австралией и Южной Африкой. Летчик Булла неоднократно поднимал свой гидросамолет в воздух и осматривал обширный район морских путей, но каждый раз возвращался, сообщая, что ничего не увидел. Эти полеты вообще оказались пустой тратой времени. Каждый взлет обеспечивался оператором грузовой стрелы и несколькими авиатехниками, причем требовал от них весьма высокой квалификации и быстроты действий. Сложный процесс посадки тоже требовал присутствия

наблюдателя, который помогал пилоту выбраться из кабины, поймать болтающиеся в воздухе крюки и закрепить тросы в трех точках на верхней части гидросамолета. Два троса крепились к капоту двигателя, а один закреплялся перед кабиной. Когда тросы были заведены, пилот мог выключить двигатель и покинуть самолет. Когда стрела поднимала самолет с воды, оба члена экипажа прыгали с крыльев на палубу.

Один раз оператор крана ударил самолет о корпус судна и испортил двигатель. После того как запасной двигатель был распакован и смонтирован, самолет снова ударился о корпус судна и опять получил значительные повреждения. Не располагая неограниченным запасом запасных деталей, Рогге решил прекратить воздушную разведку, и в будущем использовать гидросамолет только в том случае, если это было абсолютно необходимо.

Следующие дни прошли без происшествий. Ежедневные военные новости были единственным источником волнения. Люди толпились вокруг громкоговорителей, чтобы послушать сообщения о новых успехах вермахта. Члены команды взволнованно обсуждали операции в Голландии и Норвегии, когда радио сообщило о захвате Парижа. Сообщение успело разойтись по кораблю в виде слухов, прежде чем Рогге официально объявил об этом по системе громкой связи. Когда командир сделал это объявление, люди приветствовали его шумными аплодисментами. Франция пала! Капитан Рогге умножил радость матросов, когда приказал выдать каждому по дополнительной порции пива и дал увольнительную тем морякам, кто не был занят ничем существенным.

В кают-компании офицеры громко обсуждали, сколько еще продлится война, на этот счет держались пари. Из всех присутствующих только три офицера опасались долгой и затяжной войны, остальные ставили на немецкую победу между сентябрем и декабрем 1940 года. Рогге не участвовал в дискуссии, он просто предсказал, что война может быть более долгой и более сложной, чем рассчитывают многие. Предположение доктора Рейла о том, что война может продлиться больше года, было встречено шумным возмущением. Точно так же

улюлюканьем и насмешками было встречено пророчество адъютанта Моора о вступлении в войну Америки и окончании боевых действий лишь к июлю 1945 года.

Рогге позволил мужчинам продолжать дискуссию, напомнив им, что рацион позволяет выпить только по одной бутылке пива — а затем удалился в свою каюту на весь вечер, оставив офицерам шуметь без него. День прошел, волнение, вызванное сообщением о падении Парижа, улеглось, и люди вернулись к своим повседневным обязанностям.

Через несколько дней Моор сидел вечером в радиорубке, ожидая передачи американских новостей по радио Сан-Франциско и время от времени равнодушно принимая короткие сообщения новостей с других станций. Внезапно адъютант услышал сообщение, которое заставило его сесть прямо и начать принимать сообщение всерьез. По радио сообщали о поисках голландского судна «Аббекерк»!⁶ Это было совершенно нехотати. Моор оторвал листок с записью передачи от блокнота и помчался на мостик, чтобы найти капитана Рогге.

Рогге взвешивал свое решение. Он не хотел снова менять маскировку своего судна, ведь процесс перекраски, смены камуфляжа и возведения фальшивых надстроек отнимал много времени и сил. Но опасность была слишком высока. В конечном счете Моор отправился к себе в каюту — опять листать судовой регистр и перебирать другие варианты маскировки, в то время как капитан Рогге оставался на мостике, глубоко погружившись в размышления.

Вообще-то у голландцев существовала целая линия торговых судов класса «Керк». Если «Атлантис» будет замечен противником, то его могут с одинаковым успехом принять за любое судно того же типа. А к тому времени, когда другое судно окажется достаточно близко, чтобы прочесть название, «Атлантис» уже сможет открыть стрельбу. В конце концов Бернхард Рогге решил рискнуть и двигаться дальше, не меняя маскировки.

В итоге оказалось, что радиосообщение было ложным. Реальный сухогруз «Аббекерк» действительно погиб в океане, но это случилось лишь в 1942 году.

Утро 10 июня вывело «Атлантис» из скучного и размеренного плавания. Наблюдатель заметил по правому борту мачты неизвестного судна. Вахтенный офицер включил колокола громкого боя. Отправив матросов-индийцев на нижнюю палубу, немецкий экипаж поспешил быстро занять свои боевые посты. Обер-лейтенанта Каш в дальномер определил примерное расстояние до судна в десять тысяч метров. Рогте приказал обоим крайним дизелям перейти на форсированный режим и направил «Атлантис» на курс, пересекающийся с курсом предполагаемой цели. Наблюдатель на фор-марсе сообщил результаты своих наблюдений: судно имело пять мачт и трубы в кормовой части. Моор немедленно начал искать в своих справочниках торговое судно, соответствующее этому описанию.

Через тридцать минут расстояние сократилось до пяти тысяч метров. Теперь с палубы «Атлантиса» можно было легко различить детали вражеского судна и даже заметить автоматическое орудие, установленное на корме. На дистанции в три тысячи метров капитан Рогте довернул «Атлантис» на пять градусов вправо — это было почти незаметно, но давало надежду быстрее сократить расстояние, не вызывая подозрений или объявления тревоги на судне противника.

Когда Рогте уже решил, что одурачил командира вражеского судна и сможет без труда подойти к нему практически вплотную, судно противника внезапно изменило курс и стало быстро удаляться. И вот началась гонка! Два судна находились на почти сходящихся курсах, наибольшая скорость «Атлантиса» составляла семнадцать с половиной узлов, у вражеского корабля максимальная скорость равнялась только семнадцати узлам. Погоня продолжалась более четырех часов. «Атлантис» каждые пять минут чуть-чуть корректировал курс и продолжал медленно сокращать разрыв.

К 11:35 расстояние уменьшилось до полутора километров, когда преследуемое судно внезапно немного повернуло, и расстояние вновь стало увеличиваться. Рогте приказал быстро повернуть на 15 градусов вправо и сбросить камуфляж. Артиллерийские орудия лишились своей маскировки, а на мачте

звизлся флаг военного флота Германии. Там же появился флажный сигнал — «лечь в дрейф!».

Но судно противника никак не показало, что приняло это сообщение. Рогге приказал изменить курс на 25 градусов, чтобы обеспечить сектора обстрела для 150-мм орудий, если придется стрелять. Затем капитан разрешил Кашу открыть огонь. Артиллерийский офицер не медлил ни секунды. Первый снаряд упал между «Атлантисом» и другим судном, не вызвав никакой реакции со стороны врага. Орудие главного калибра выстрелило вновь. Второй снаряд пролетел дальше, и столб белой пены взметнулся перед самым носом преследуемого.

Противник уже не мог игнорировать столь недвусмысленное послание, как взрывы снарядов. Торговое судно сделало крутой поворот и начало передавать в эфир сигнал бедствия. Один из радистов «Атлантиса» крикнул в сторону мостика, что радист противник передает сигнал: «LJUS, норвежское судно „Тирранна“, обстрелян...»⁷ Другой радист «Атлантиса» немедленно начал выбивать заранее заготовленный текст, чтобы заглушить передачу с торгового судна. Он на полной мощности посылал в эфир один и тот же повторяющийся набор знаков — «VVV TEST VVV TEST».

Тем временем артиллеристы Каша продолжали посылать по противнику снаряд за снарядом. В ответ «Тирранна» начала часто менять скорость и курс — делая это столь успешно, что следующие пять выстрелов тоже пришлось мимо. Судно противника даже выстрелил в ответ из своего маленького зенитного орудия в тщетной попытке поразить нападавшего.

За следующие три с половиной часа преследования «Атлантис» дал более 30 залпов, истратив более 150 снарядов главного калибра. Лишь после того, как цель была поражена несколько раз, капитан противника решил капитулировать. «Тирранна» сбавила ход и легла в дрейф, покачиваясь на невысокой волне в ожидании своей судьбы. Как только судно противника остановилось, капитан-лейтенант Кюн, адъютант Моор и абордажная команда погрузились в катер, пересекли небольшое расстояние между судами и взобрались на борт норвежского торговца.

Абордажная команда была встречена капитаном Эдвардом Гауфом Гундерсеном и его офицерами. Команда также оставалась на корабле, потому что снаряды разбили большинство спасательных шлюпок. Абордажная команда принялась осматривать судно. Они увидели разрушенные надстройки и залитые кровью палубы. Артиллерийским огнем с «Атлантиса» было убито пятеро матросов и ранено еще несколько человек.⁸ Большинство из них пострадало, когда снаряд упал прямо среди группы кочегаров, как раз в этот момент собравшихся на палубе. Узнав, что на «Тирранне» имеется много раненых, Рогге дополнительно послал на нее капитан-лейтенант Каменца с группой моряков, чтобы на месте оказать помощь и ускорить эвакуацию раненых.

«Тирранна» была быстроходным сухогрузом вместимостью 7230 тонн, построенным два года назад и принадлежащим судовладельцу В. Вильгельмсену из Тенсберга. 30 мая этого года она вышла из Мельбурна (Австралия) в Момбасу по распоряжению британского Адмиралтейства. За время боя в судно попало шесть 150-мм снарядов. Несмотря на повреждения рубки и палубных надстроек, оборудование, компас, радио и машины остались неповрежденными. Нетронутым оказался и ценный груз — три тысячи тонн пшеницы, двадцать семь тысяч мешков муки, шесть тысяч тюков шерсти, пять тысяч пятьсот ящиков пива, 178 армейских грузовиков, а также почта, табак и другие грузы, предназначенные для австралийских войск в Палестине.

Капитан Гундерсен сопровождал Мора при обходе судна и ответил на все вопросы, которые адъютант задал по поводу корабля, а затем сам спросил его, почему немцы напали на норвежский корабль? Ведь военные действия между Германией и Норвегией уже закончились. Моор коротко ответил, что «Тирранна» везла военную контрабанду, и прекратил дальнейшие объяснения.

На борту «Атлантиса» капитан Гундерсен и его первый помощник были представлены капитану Рогге. Два норвежца испытали заметное облегчение, когда капитан Рогге уверил их, что команде норвежского судна не будет причинено никакого

вреда. Рогге даже выразил соболезнования в связи со смертью пяти моряков, погибших при обстреле. Он захотел узнать, что норвежцы думали по поводу нападения. Гундерсен и его старпом объяснили, что опознали «Атлантис» как голландское судно типа «Керк» и поначалу думали, что погоня была просто дружеским соревнованием.

Тогда Рогге спросил, почему же норвежцы не остановились и не сдались, когда им приказано было это сделать? Гундерсен ответил, что с его судна был виден только силуэт «Атлантиса», подсвеченного сзади солнцем. Сигнальные флаги прочесть было невозможно. Старший помощник с «Тирранны» спросил Рогге, зачем немцы захватили «Аббекерк»?

И только в этот момент удивленный Рогге понял, что норвежцы все еще не поняли, что находятся на борту германского судна! А ведь если уж кто-то был способен опознать сквозь маскировку рейдера его настоящий облик, то это как раз эти двое. Старый «Голденфельс» и «Тирранна» бок о бок стояли у причала в Бомбее менее года назад. Тогда норвежские моряки даже состязались с немцами в футбольном матче, а вот теперь не признали в «Атлантисе» старого знакомого. Капитан Рогге был очень рад, что на этот раз его маскировка оказалась столь хорошей.

Рогге был доволен и своей добычей. «Тирранна» оказалась быстроходным судном, построенным в Германии, она была снабжена эхолотом и перевозила весьма ценный груз. Захваченное судно и его содержимое могли оказаться важным вкладом в военные усилия Германии, и Рогге решил сохранить его в качестве приза. Он хотел немедленно отправить «Тирранну» в контролируемые Германией воды, но у нее не хватило бы топлива, чтобы совершить такое плавание. Вместо этого Рогге решил послать норвежское судно на позицию где-нибудь на юге, надеясь захватить танкер, который мог бы обеспечить топливом и «Атлантис», и его новый приз.

В течение ночи члены команды перекачали сотни тонн топлива с «Тирранны» на «Атлантис», в то время как шлюпки перевозили на рейдер персики, мармелад, мыло, пиво, сыр, а также пачки бумаг с разведывательной информацией, морскими картами и британскими тактическими инструкциями.

Рогге выбрал лейтенанта Вальдмана, бывшего гражданского торгового капитана, командовать первым призом «Атлантиса» и определил ему команду из двадцати семи человек — двенадцать вооруженных немцев, семь норвежцев и восемь индийских матросов. Он вызвал Вальдмана в свою каюту и дал ему очень подробные инструкции. Вальдману было приказано двигаться на «Тирранне» к точке в 31 градус 10 минут южной широты и 68 градусов 30 минут восточной долготы, где следовало оказаться к 1 августа и ждать прибытия «Атлантиса» или дальнейших инструкций. Если «Тирранна» прибудет в эту точку раньше, Вальдман двинется на вторую назначенную позицию. Если «Тирранна» не получит дальнейших инструкций к 1 августа, то Вальдман должен будет достигнуть следующей условной точки и там ждать приказа до 31 августа.

Рогге уточнил, что если Вальдман не получит приказа и в последний день августа, то «Тирранна» должна двигаться в ближайший порт, принадлежащий Германии либо стране, симпатизирующей немцам в их военных усилиях. В случае если судно будет остановлено военным кораблем союзников, Вальдман должен сообщить, что его «торговец» был атакован, поврежден и преследуем немецким рейдером. При угрозе захвата сухогруза противником Вальдман и его люди должны были сесть в шлюпки и немедленно взорвать судно. Капитан попросил Вальдмана повторить его приказ и затем отпустил его готовиться к отправке.

Ранним утром следующего дня два судна отбыли в разных направлениях, оставив на поверхности воды только небольшие пятна нефти и несколько плавающих деревянных ящиков. «Тирранна» двинулась на юг, «Атлантис» отправился на север — снова по направлению к оживленным морским путям. Каменц так рассчитал скорость и курс, чтобы «Атлантис» оказался на оживленных морских трассах до наступления утра. Придерживаясь этого курса, Рогге широкими зигзагами двигался в восточном направлении. Он собирался охотиться в этих водах только до тех пор, пока противнику не станет известно об исчезновении «Тирранны». Рогге знал, что пропажа этого судна, способного двигаться со скоростью 17 узлов, станет для

британцев серьезным поводом обеспокоиться и привлечет для его поиска крупные корабельные патрули. Но командир «Атлантиса» не собирался оставаться там, куда придут военные корабли.

В полдень 13 июня Рогте собрал всю свою команду и устроил ей хорошую головомойку. Капитан напомнил людям, что их поведение временами было совершенно недопустимым. Во время захвата «Тирранны» капитан лично был свидетелем некоторых фактов, крайне обеспокоивших его. Он видел, как его люди унижали пленных и смеялись над ними. Пленные больше не являются противниками, объяснял капитан. С каждым пленным на борту «Атлантиса» следовало обращаться достойно и с уважением.

Рогте продолжал говорить, что видел, как его люди на глазах у норвежской команды забрали личные вещи и разные предметы с «Тирранны» в качестве сувениров. Капитан подчеркнул, что существует разница между захватом законных военных трофеев и обычным воровством. Он сказал, что может понять тех людей, которые взяли что-то на память, однако это должно производиться только на легальных основаниях и быть санкционировано командованием. Чтобы прекратить неорганизованный грабеж, он издал приказ о новой процедуре взятия сувениров. Ни один человек не мог ничего взять с захваченного вражеского судна без одобрения офицера. Если матрос получал одобрение офицера, то затем он должен был написать расписку и заверить ее подписью Рогте. Ни для кого не делалось никаких исключений. Моряки «Атлантиса» подтвердили получение нового приказа, и Рогте разрешил им отправиться на посты.

«Атлантис» продолжал двигаться в том направлении, откуда прибыла «Тирранна». Действуя согласно информации, извлеченной из документов «Тирранны», Рогте решил перекрасить свой корабль так, чтобы тот больше напоминал судно, действующее по заданию британского морского командования. Он хотел, чтобы рейдер стал максимально похож на торговое судно союзников. «Тирранна» стала образцом такого судна, покрашенного в соответствии с инструкциями союзников.

Работа по улучшению маскировки началась 14 июня. Моряки перекрасили «Атлантис» в более темный цвет, а затем нарисовали большой норвежский флаг в носовой части судна. Затем флаг грубо загрунтовали, оставив его хорошо заметным — так, чтобы создавалось впечатление, будто команда попыталась торопливо закрасить его. Даже верхние надстройки и мачты были перекрашены в более темный цвет, исключение составлял только топ первой мачты. Рогге заметил, что темный топ мачты «Тирранны» был хорошо заметен на фоне тропического неба. Чтобы добавить еще чуточку неопределенности, он решил оставить часть светлой окраски «Атлантиса».

Запись в судовом журнале за 16 июня был такой же, как и в течение многих предыдущих дней: «Никаких кораблей на горизонте». Рогге изменил курс, чтобы пересечь маршрут из Адена в Австралию и из Зондского пролива в Дурбан. Через два дня команда закончила перекрашивать рейдер. Покрашенный в новый цвет «Атлантис» был не очень точно замаскирован под норвежский пароход «Тарифа» в 7229 регистровых тонн, принадлежащий все тому же Вильгельмсену и построенный четыре года назад. Теперь не хватало только возможности проверить новую маскировку.

Пока продолжалось переоборудование корабля, команда слушала по радио истории о своих армейских коллегах в Европе. Рассказы эти, казалось, можно было продолжать до бесконечности. Радио сообщало об одной победе за другой, об успехах германского оружия и завоеванных странах. Люди на борту «Атлантиса» с нетерпением ждали боя, страстно желая разделить военную славу со своими братьями по оружию, прежде чем война закончится.

Рогге вызвал для совещания корветен-капитан Лоренца, капитан-лейтенанта Каменца, лейтенанта-цур-зее Моора и оберлейтенанта-цур-зее Кильхорна. Требовалось определить потребности корабля в топливе и провизии. Информация о топливе и провизии была неутешительной, так как Рогге не знал, когда его корабль в следующий раз сможет получить снабжение, кто сможет обеспечить это снабжение и что именно получит «Атлантис». Офицеры разработали списки требующихся предметов и

расходных материалов, а затем приложили к ним математическое обоснование. Было видно, что фактором, ограничивающим автономность рейдера, является топливо, мука, масло и сахар. Затем Рогге приказал своим людям составить планы по экономии продуктов и материалов, а также графики снабжения, определив нормы потребления и составив списки всех остатков, имеющихся в кладовых. В течение нескольких дней команда работала над планом экономного использования топлива и провианта. Этот план несколько ограничил ежедневный рацион моряков (хотя это не было слишком заметно), но главное — он оставил не так уж много возможностей устраивать пиры и празднества.

Жизнь на корабле шла своим чередом, команда занималась обычными повседневными делами. Матросы красили, мыли, скоблили, ремонтировали оборудование — и так изо дня в день. Постепенно это начало утомлять команду. Позднее Рогге писал: *«Пока продолжался бесплодный поиск, я не раз вспоминал слова, сказанные адмиралом Джеллико: „Победа в меньшей степени зависит от желания победить, чем от терпеливого выполнения своего долга — днем и ночью, в любую погоду“»*.⁹ Но команда «Атлантиса» изо всех сил старалась поддерживать свой боевой дух и преданность делу.

19 июня радио Австралии объявило о потоплении 13 000-тонного лайнера «Ниагара», следовавшего из Окленда. Рогге знал, что около австралийского побережья действует «Судно № 16», то есть рейдер «Орион» под командованием капитана-цур-зее Вейхера. Скорее всего, это была его победа. Если о присутствии «Ориона» станет известно, то рейдер Вейхера сможет отвлечь внимание противника от «Атлантиса». Рогге был очень обрадован появлением другого вспомогательного крейсера на периферии района его действий.

Дни продолжали проходить, и один был похож на другой. Рогге нередко приказывал инженерам останавливать машины для экономии топлива, позволяя кораблю потихоньку дрейфовать в спокойных и безмятежных водах Индийского океана. Корабельный журнал продолжал оставаться незаполненным, если не считать ежедневной записи, которую делали в полдень: «Ничего не видно».

Период бездеятельности наводил на людей сильную скуку. Сырая жара — безжалостная, подавляющая и неотвратимая — была почти невыносима. Солнце немилосердно жгло корабль, металлические конструкции и палубы нагревались до температуры, которая обжигала незащищенные руки и припекала прямо сквозь подошвы легкой обуви, специально изготовленной для тропиков. Жара на нижних палубах обычно достигала 140 градусов по Фаренгейту, жарче всего было в машинном отделении. Капитан другого рейдера позднее такие описывал эти мучения:

«Ужасная жара. Ничего, кроме солнца, пота, усталости, бессилия и отвратительного однообразия корабельной жизни. Чуть-чуть перевести дух можно было только под душем из морской воды»¹⁰

Радиорубка была единственным источником новостей. Новости приходили с радиостанций Берлина, Сан-Франциско, Сиднея и Каира. К тому же радио часто было источником секретной информации. Однажды был пойман незашифрованный текст, переданный с британской станции на голландский корабль — с инструкцией о том, как безопасно пройти Зондский пролив. Эту информацию Рогге сохранил для использования в будущих операциях. Начиная с 25 июня, «Атлантис» начал ловить передачи с различных станций, от Гонконга до Момбасы, запоздало вызывавшие «Тирранну».

В надежде побороть неумолимую скуку и найти какой-нибудь танкер, Рогге 2 июля повернул корабль к Зондскому проливу, чтобы выйти на маршрут, ведущий к острову Маврикий. Затем он двинулся к Кокосовым островам, но опять безуспешно. Десятого числа, когда «Атлантис» был в шестистах милях от большой британской военно-морской базы в Коломбо на Цейлоне, Рогге приказал кораблю развернуться назад, планируя пройти по своему маршруту обратно и обследовать этот район еще раз.

Рейдер был на полпути между Цейлоном и Суматрой, когда в 6:43 утра 11 июля тягостное ожидание закончилось. Возбуж-

денные наблюдатели сообщили о дыме, появившемся на горизонте! Вскоре Рогге тоже смог ясно увидеть огромный темный столб дыма. Он предположил, что замеченное судно идет не одно, а с конвоем, но все равно решил рискнуть и подойти поближе. Но перед этим командир «Атлантиса» приказал остановить машины. Как только прекратилась вибрация двигателей, Рогге поднял бинокль и попытался увидеть что-нибудь сквозь утреннюю дымку — но увидел лишь две тонкие мачты, поднимающиеся над линией горизонта. Источником дыма был одинокий корабль. Атака началась!

Рогге приказал идти на полной скорости, и машины немедленно вернулись к жизни. «Атлантис» медленно лег на прежний курс, а потом быстро начал набирать скорость. Когда корабль достаточно разогнался, Рогге начал понемногу менять курс. Каждый раз, когда он приказывал сделать небольшой доворот, расстояние между кораблями уменьшалось. Вскоре цель была уже ясно видна. В 2300 метрах от рейдера наперерез ему двигалось торговое судно. У него была одна труба, темный корпус и грязно-коричневые палубные надстройки. Оно не имело никаких национальных опознавательных знаков, но орудийная платформа на корме не оставляло сомнений в принадлежности судна. Это был британский пароход. Лейтенант Мунд, бывший старший офицер с «Голденфельса», объяснил Рогге, что «британец», которого они видят, почти наверняка построен в Германии — и возможно, когда-то принадлежал Ганзейской линии. Капитан Рогге согласился с наблюдением Мунда, но не подтвердил в точности его выводов.

Судно противника не делало никаких попыток бежать и постепенно сблизилось с «Атлантисом» на расстояние в 900 метров. Рогге уже собирался скомандовать сдвинуть щиты, поднять откидные створки орудийных портов и начать атаку, когда радист напомнил ему, что как раз наступило время, когда все береговые станции настроены на шестисотмиллиметровую частоту. По существующему международному соглашению в это время обычные передачи не передаются, чтобы позволить всем береговым станциям, вне зависимости от их национальной принадлежности, слушать сигналы бедствия SOS. Рогге

решил подождать, пока это время пройдет. Когда нормальная работа радио возобновилась, Рогге приказал убрать маскировку. В 7:45 утра открылись орудийные порты, на мачте крейсера взвился германский военно-морской флаг и сигнальные флажки приказали судну противника лечь в дрейф. В этот момент многие на «Атлантисе» вспомнили, что 25 лет назад, во время Первой мировой войны, рейдер «Эмден» охотился на британские корабли в этих же самых водах.

75-мм орудие сделало по британскому судну четыре предупредительных выстрела. Рогге больше не использовал для этой цели маленькое и неэффективное 37-мм сигнальное орудие. Когда снаряды начали падать в воду, радист сообщил, что судно противника передало в эфир: «*QQQ. Обстреляны ре...*» Британский пароход сумел послать только первую часть радиосообщения, прежде чем расчет 150-мм орудия прямым попаданием в радиорубку заставил его радию замолчать. Одновременно «Атлантис» начал передавать в эфир чужие условные коды и искаженные сигналы японских судов, пытаясь забить прерванное сообщение, посланное британским «торговцем».

Несмотря на все эти усилия как минимум одно судно услышало сигнал бедствия. Американский пароход «Истерн Гайд» поймал радиосообщение и сделал ответный запрос: «*Обстреляны кем?*» Радист «Атлантиса» немедленно ответил: «*У меня ничего для вас нет!*» «Истерн Гайд», судя по силе сигнала, находившийся совсем близко, послал новую радиограмму, попросив, чтобы «Атлантис» прекратил передачу. Затем он повторить запрос: «*Обстреляны кем?*» Тут в переговоры вмешалась британская береговая радиостанция и приказала «Истерн Гайд» прервать передачу и умолкнуть.¹¹ На этом американский корабль прекратил попытки разобраться в ситуации и сигнал о помощи с британского парохода остался без ответа.

Британское судно легло в дрейф и команда стала быстро покидать его, садясь в спасательные шлюпки. Моор и abordажная партия с «Атлантиса» начали спускать на воду свой катер.¹² Пресса союзников сумела убедить почти все торговые суда, что немцы — люди, одержимые страстью к убийствам и

грабежам. Поэтому большинство англичан предпочли рискнуть и оказаться в спасательных шлюпках, но не ждать немцев, которые их убьют. Моор послал несколько человек из абордажной команды на шлюпках, чтобы подобрать спасающийся английский экипаж, в то время как катер обошел вокруг парохода, осматривая новую добычу.

Оказавшись на борту захваченного судна, Моор поспешил в капитанскую каюту и обнаружил там капитана, спрятавшегося за дверь. Моор забрал у него пистолет военного образца и на очень хорошем английском информировал капитана Армстронга Уайта, что тот является военнопленным. Затем немец вывел шкипера на палубу для допроса. Капитан Уайт сообщил Моору, что он спал, когда началась атака. Как только артиллерийский обстрел прекратился, капитан выбежал на палубу и попытался отговорить своих людей от бегства. Поэтому ему не хватило времени для того, чтобы уничтожить все свои секретные бумаги. Моор послал людей отыскать официальные документы и доставить их на «Атлантис» для изучения.

Английское судно оказалось пароходом «Сити оф Багдад» вместимостью 7506 тонн, принадлежавшим компании «Эллерман». Тем не менее, Мунд оказался прав — раньше судно называлось «Гейерфе». Британия получила его после Первой мировой войны в числе репараций по Версальскому договору. Теперь пароход следовал из Англии в Пенанг (Малайя), имея на борту 9324 тонн стали, проката, химических реактивов, запасных частей для машин и механизмов, а также некоторое количество других товаров.

Абордажная команда доложила, что судно, построенное 21 год назад, находится в жалком состоянии. На механизмах сказались плохой уход, воздействие непогоды и возраст. Моор приказал сигнальщику передать эту информацию Рогге, который быстро решил, что этот корабль окажется плохим призом.

Лейтенант Моор послал за остальными членами команды «Сити оф Багдад», чтобы собрать их имущество, и начал приготовления для переправки людей на «Атлантис». Вскоре после полудня восемьдесят один новый пленник — двадцать один европеец и шестьдесят индусов — были переправлены на крей-

сер. Только два моряка были ранены во время нападения — боцман потерял ногу, а радист получил неглубокие порезы на руках. Затем немецкие матросы забрали с английского судна все продовольствие — на «Атлантис» были переправлены свежая вода, картофель, рис и другая пища. Это было частью стратегии рейдера. Пользуясь провизией с захваченных судов, Рогге мог снабжать свой корабль, не полагаясь на опасное свидание с германским судном снабжения.

Потом Рогге и Моор стояли на мостике «Атлантиса» и наблюдали, как команда подрывников на катере поспешно отплывала от «Сити оф Багдад». Рогге посмотрел в бинокль на людей в моторном катере и сказал Моору, что он не видит в нем Феллера. Глухой грохот взрыва прервал его слова. «Сити оф Багдад» быстро начал оседать на корму и сильно накренился. Труба все еще выпускала дым, как если бы машины находились под парами, когда нос судна задрался высоко над водой. В этот момент Рогге заметил на тонущем корабле высокую фигуру. Человек взбирался по канатам и прыгнул в поджидающий катер, как раз когда корабль начал свое погружение в пучину. Рогге тотчас же узнал фигуру своего специалиста-подрывника, рыжего обер-лейтенанта Иоганна Генриха Феллера.

Вскоре после возвращения на «Атлантис» обер-лейтенанта Феллер стоял по стойке смирно в каюте капитана и объяснял свои действия Рогге. Феллер сказал своему командиру, что он очень переживал по поводу своей неудачи с потоплением «Сайнтиста» и не хотел повторения той ситуации. Он решил остаться на «Сити оф Багдад», когда заряды взорвутся, чтобы лучше понять, что происходит на борту тонущего корабля. Но дальнейшие события произошли настолько быстро, что Феллер был вынужден для спасения своей жизни буквально прыгать с борта в лодку, поранив при этом руку.

Проблема заключалась в том, что Феллер использовал для подрыва «Сити оф Багдад» 260 фунтов взрывчатки — на 60 фунтов больше, чем приказал ему использовать Рогге и фактически на 100 фунтов больше, чем было нужно. В результате взрыв произвел огромные повреждения глубоко в недрах судна, которое разрушилось и пошло на дно намного быстрее, чем ожидал

Феллер. Рогге сделал Феллеру выговор за его абсурдное пренебрежение безопасностью и приказал никогда больше так не рисковать, а затем разрешил ему заняться своей раной.

После того, как команда закончила процесс обустройства пленных и решила другие задачи, Рогге собрал для совещания всех своих офицеров. Сначала он похвалил обер-лейтенанта Вензеля за напоминание о международном соглашении относительно периода радиомолчания. Затем командир начал обсуждение уроков, которые дал самый последний боевой опыт, заслушав доклады об итогах действий от всех подразделений.

Обсуждение привело к некоторым мелким изменениям в стандартной процедуре нападения. Офицеры решили больше не использовать 75-мм орудие для предупредительных выстрелов. Рогге велел Кашу при будущих встречах давать два выстрела из 150-мм орудия. Использование большого орудия делало предупреждение более внушительным, а также давало артиллеристам больше возможностей сразу скорректировать стрельбу. Рогге также приказал абордажным командам в будущем сразу же собирать всех погибших членов команды вражеского судна на нижней палубе и останавливать судно в знак уважения к погибшим. Рогге считал, что позволение абордажной команде бродить среди мертвых не демонстрировало должного почтения к смерти.

Моор сообщил, что секретные документы «Сити оф Багдад» содержат копии доклада с «Сити оф Эксетер» с сообщением от 2 мая об обнаружении «Атлантиса». Доклад весьма детально описывал германский рейдер! Релиз даже содержал фотографию «Фрейенфельса», корабля ганзейской линии, очень похожего на «Атлантис». Рогге был удивлен, узнав, что командир «Сити оф Эксетер» не был одурачен японским маскарадом «Атлантиса». Его отказ произвести учтивое приветствие оказался вызван вовсе не британским снобизмом.

Эта потрясающая информация привела Рогге к решению очередной раз изменить маскировку судна. Он приказал Кюню добавить дополнительные стеньги к первой и второй мачтам. Кюн немедленно послал людей для выполнения этой работы, а также произведения других изменений. Рабочие команды

соорудили фальшивые стенки из досок от пустых ящиков и других подручных средств. Когда новые матчи были закончены, они к удовлетворению Рогге весьма правдоподобно изменили облик корабля.

Как только командир и его офицеры закончили анализ действий «Атлантиса» в ходе последней операции, Рогге пригласил капитана Уайта в свою каюту. Командир «Сити оф Багдад» подтвердил, что он видел доклад с «Сити оф Эксетер». До него также доходили и другие слухи о рейдере, о вражеском крейсере говорили еще во время пребывания парохода в порту города Лоренсу-Маркиш. Уайт объяснил, что игнорировал сообщение лайнера как устаревшее и счел другие сведения на эту тему просто слухами. Тем самым пленный капитан, сам того не подозревая, раскрыл очень важную информацию, убедив Рогге в том, что британцы точно не знали о местоположении рейдера и районе его действий; они не знали даже, сколько рейдеров на самом деле существует в действительности.

Основываясь на отрывочности информации об «Атлантисе», а также имея в виду измененный облик судна, Рогге решил, что нет необходимости продолжать движение на юг. Он повернул «Атлантис» на запад и снова начал охоту.

Два дня спустя, в 9:43 утра в субботу 13 июля 1940 года впередсмотрящий крейсера и наблюдатель на грот-мачте одновременно закричали «Дым в поле зрения!»

Рогге приказал дать сигнал тревоги и внимательно осмотрел море с левого борта. В бинокль он смог различить тонкую ниточку дыма на фоне туманного серого горизонта. Неизвестное судно находилось за кормой по левому борту «Атлантиса». Рогге приказал повернуть на 20 градусов вправо, а затем замедлить ход с девяти до семи узлов. Этот маневр привел к тому, что другое судно вынуждено было уступить «Атлантису» дорогу и пройти у него за кормой в соответствии с международными правилами движения судов на море.

Радист крейсера доложил, что слышит громкие радиосигналы — это могло быть подготовкой к передаче сообщения со встреченного судна. Рогге немедленно отдал Кашу приказ — не делать никаких предупредительных выстрелов и постарать-

ся первым же залпом поразить радиорубку судна. Затем он приказал рулевому сделать небольшой, почти незаметный поворот, который быстро уменьшит расстояние между судами. Когда дистанция сократилась до 1600 метров, капитан Рогге приказал сбросить маскировку.

В 10:09, через двадцать шесть минут после того, как незнакомое судно впервые появился в поле зрения, створки орудийных портов были откинуты, на мачте взлетел военный флаг, а 150-мм орудие открыло огонь. Но первый, второй, третий и четвертый снаряды пошли мимо цели! Каш яростно отдавал команды своим артиллеристам, одновременно проводя торопливые вычисления для корректировки стрельбы. Наконец, пятый и шестой снаряды легли в цель, поразив судно противника. Рогге мог ясно видеть их разрывы — один снаряд попал в корпус как раз над ватерлинией, другой упал перед мостиком, а третий рухнул на палубу, продырявив осколками дымовую трубу и, похоже, поразив котел. Неизвестное судно сразу же начало гореть и подняло флаг, означающий «Я останавливаюсь». Казалось, что сопротивления не будет.

Рогге был очень рад тому, что внезапная атака оказалась столь успешной — даже учитывая, что поначалу стрельба была несколько неточной. В эфир не ушло ни единой радиопередачи, и вообще захват судна был совершен быстро и без проблем. «Атлантис» закрыл створки орудийных портов и медленно двинулся к остановившемуся судну. Все было тихо, когда капитан Рогге стоял на мостике и смотрел, как экипаж фрахтовщика и его пассажиры садятся в шлюпки и гребут прочь от судна.

В бинокль Рогге отчетливо видел, что среди пассажиров имеются женщины и дети. Он решил оставить на этом судне призовую команду и избавить «Атлантис» от обузы в виде более чем двухсот добавочных пленных. Название судна Рогге мог прочесть и без бинокля — «Кеммендайн».

Внезапно палубу «Кеммендайн» заволокло дымом, и корабль послал в сторону «Атлантиса» 75-мм снаряд. Снаряд с визгом пролетел мимо Рогге, стоявшего на мостике, и взорвался в воде неподалеку от «Атлантиса». Рогге пришел в ярость от этой уловки. Он немедленно приказал «Атлантису» развер-

нуться, дать полную скорость и открыть огонь из всех орудий. На корму «Кеммендайн» обрушился шквал огня, продолжавшийся до тех пор, пока офицеры на мостике не убедили Рогге, что стрельба с парохода могла быть случайностью или инициативой одинокого артиллериста, действовавшего без приказа. Но к этому времени на борту «Кеммендайн» уже бушевал огонь и огромные клубы дыма — белого, черного и серого — вздымались с левого борта, устремляясь вверх.

После того как орудия рейдера снова перестали стрелять, абордажная команда отправилась на захваченный корабль. После второго залпа стало невозможно рассчитывать на «Кеммендайн» как на приз — пароход был полностью потерян. Абордажная команда нашла его изрешеченным снарядами и горящим от носа до кормы. Люди с «Атлантиса» не смогли проникнуть на нижнюю палубу, чтобы установить размеры разрушений, и должны были поспешно отступить, чтобы спастись.

Обреченное судно лежало на воде, изрыгая столб густого дыма, быстро достигший высоты в добрую милю. Этот дым мог послужить хорошим маяком, раскрывающим местоположение «Атлантиса», поэтому Рогге решил как можно быстрее покончить с судном. Наилучшим средством для этого были торпеды, способные пустить пароход на дно в считанные минуты. Штурман Камену развернул «Атлантис» бортом, чтобы людям Каша было удобнее выпустить торпеду. Через несколько минут две торпеды уже мчались по направлению к вражескому судну. Первая из них ударила в середину корпуса, как раз под ватерлинией. Взрыв был оглушительным, он сотряс палубы «Атлантиса» и вызвал мощную волну, однако пароход остался на ровном киле и как будто не собирался тонуть.

Удар второй торпеды тоже пришелся в центр корпуса, но был куда менее впечатляющим, нежели — хотя и оказался гораздо более разрушительным. Торпеда попала в борт значительно ниже ватерлинии, и хотя видимым результатом ее воздействия был только маленький фонтан грязной воды, взрыв привел к значительному повреждению силовых конструкций корпуса. «Кеммендайн» выпустил большой клуб пара, а затем издал разрывающий уши грохот, производимый трескающими-

мися палубами и лопающимися бимсами. Судно развалилось на две половины, образовавшие огромную букву «V». Некоторое время нос и корма «Кеммендайн» вздымались к небу, а потом быстро скользнули вниз, во взбудораженные волны.

По счастью, во время нападения никто из команды неприятельского парохода не был ране. Однако большинство спасшихся с «Кеммендайн» все еще находились на шлюпках, когда их судно исчезло под водой. Бурное беспокойное море сделало работу по пересадке пленных со шлюпок на «Атлантис» трудной и опасной. Люди должны были улучить момент между двумя волнами и успеть прыгнуть на борт, ухватившись за снасти, подвешенные на бортах рейдера. Женщины и дети представляли главную проблему, потому что они не могли прыгать со шлюпок или подняться по снастям на борт корабля, особенно в условиях беспокойного моря. В конце концов немецкая команда смогла устроить своеобразный подъемник из шлюпбалок и больших угольные ковшей, с помощью которого удалось поднять женщин и детей на палубу «Атлантиса». После нескольких часов напряженной работы весь состав команды и пассажиров с «Кеммендайн» оказался в безопасности на борту «Атлантиса».

Рогге встретился с капитаном парохода Р.Б. Райдом, получил от него списки пассажиров и команды, а потом устроил построение пленных, чтобы узнать, все ли на месте. Торговое судно «Кеммендайн» было построено 16 лет назад, оно имело вместимость 7769 тонн и принадлежало британской Индийско-Бирманской линии. Единственным грузом парохода было небольшое количество пива и виски. «Кеммендайн» шел из Глазго в Рангун через Гибралтар и Кейптаун, имея на борту 147 человек: команду из 26 офицеров и 86 индийских матросов, а также 35 пассажиров — среди них пять женщин и двое детей. Пассажиры в основном принадлежали к числу аристократов с хорошими связями, были членами семей британских офицеров с Гибралтара, или же богатыми индийскими торговцами. Рогге проследил, чтобы гражданским пленным были выделены отдельные каюты, и назначил капитана Райда заботиться о них, и в первую очередь — присматривать за женщинами и детьми.

Как только команда поместила пленных в их каюты, Рогге решил установить, почему «Кеммендайн» стрелял в «Атлантис» через целых девять минут после капитуляции. Капитан Рогге устроил на борту расследование, чтобы определить, следует ли судить ли военно-полевым судом поступок стрелка британского корабля. Следствие вели капитан Рогге, Капитан-лейтенант Каменц, лейтенант-цур-зее Моор и капитана Райда и его первого помощника. Капитан Армстронг с корабля «Сити оф Багдад» был свидетелем.*

В ходе слушаний о проступке офицеры определили, что у стрелка не было никакого способа узнать, что «Кеммендайн» сдался. Шум пара, вырывавшегося из пробитых трубопроводов, заглушал любые звуки и даже сообщения по громкой связи. Стрелявший не был моряком, торговым или военным. Он был мойщиком окон из Лондона, подбежал к орудию и дернул спусковой шнур без всякого приказа. В итоге офицерская комиссия решила, что инцидент стоит отнести исключительно на счет замешательства в ходе сражения. Капитан Райд подписал документ, подтверждающий, что орудийный огонь «Кеммендайн» после капитуляции велся неумышленно, что поведение Рогге и его команды было все время достойным уважения, и что все происходило в согласии с установлениями правилами войны на море. Капитан Уайт согласился подписать в качестве свидетеля протокол судебного решения. Рогге зарегистрировал документ, сделал обширную запись в журнале, суммирующую все факты, и отложил бумаги для того, чтобы наконец-то отдохнуть.

* Этот фарс можно считать типичным для нацистского правосудия — ведь «Атлантис» точно так же обманывал противника, маскируясь под нейтральные суда, действуя под чужим флагом и поднимая боевые знаки только перед началом стрельбы. Но с точки зрения нацистов, что дозволено сверхчеловекам, то недопустимо для других. Впоследствии британские власти проводили судебное разбирательство относительно случая с обстрелом «Кеммендайн», являвшегося пассажирским судном, не имевшим на борту военных грузов, — но Рогге удалось избежать обвинения в военном преступлении, сославшись на строгое выполнение инструкций SKL.

Этим вечером Рогге снова собрал всю команду. Он поблагодарил моряков за их действия и объявил, что высшее морское командование предоставило ему тридцать «Железных крестов» второго класса, разрешив распределять их. В германской морской практике предусматривались полномочия командира корабля относительно награждений такого рода. Рогге объяснил, что он не может выбрать тридцать человек среди всей команды. На его взгляд каждый член команды на корабле заслужил награду, и Рогге не хотел выделять кого-то, раздавая знаки отличия во время нахождения в море. Капитан крейсера объяснил команде, что по его мнению, награды должны присуждаться лишь по завершении боевого плавания — поэтому тремя месяцами раньше, когда корабль снаряжался в порту, он отклонил предложение SKL взять на борт «Железные кресты». И теперь у него нет возможности провести награждения на корабле, даже если бы он захотел сделать это. После этого объявления моральный дух команды заметно возрос.

Позднее тем же вечером Рогге еще раз проанализировал работу своих людей и решил, что лейтенант Адольф Венцель и радист Генрих Веземанн заслуживают «Железный крест». Эти люди исследовали информацию из захваченных британских шифровальных книг и сравнили их с закодированными сообщениями англичан, перехваченными радиорубкой крейсера. Сейчас Веземанн, используя свой трехгодичный опыт работы в шифровальном отделе, вместе с Венцелем работал над систематизацией и расшифровкой всех британских торговых кодов. Пока удалось взломать около половины таких сообщений, что давало вспомогательному крейсеру значительное тактическое преимущество — теперь «Атлантис» мог читать значительную долю радиосообщений с британских торговых судов.

Следующим утром «Атлантис» получил приказ от SKL незамедлительно прервать плавание и проследовать для модернизации в Берлин. Это был второй такой приказ, полученный Рогге — первый пришел пятью неделями раньше, 8 июня. Рогге игнорировал распоряжение, опасаясь, что использование радиопередатчика поможет союзникам запеленговать крейсер и определить его местонахождение. Германское морское

командование знало о нежелании Рогге передавать послания по радио. До этого момента Штаб руководства войной на море не требовал от Рогге постоянных отчетов, потому что передвижения «Атлантиса» можно было легко проследить по радиопереговорам англичан — используя их открытые сообщения о минном поле, расшифрованные военные донесения, инструкции британского Адмиралтейства и сам факт снижения радиоактивности торговых судов в определенном районе. Германский штаб хорошо понимал мотивы радиомолчания Рогге, однако строгая отчетность SKL и имевшиеся инструкции требовали обязательного официального доклада.

В конце концов 14 июля капитан Рогге отправил в Берлин такой доклад, а затем продублировал это сообщение на волне 16 миллиметров. Эта радиограмма стала его первым донесением в Берлин за три с половиной месяца. Короткий доклад сообщал положение крейсера — 6 градусов южной широты и 77 градусов восточной долготы; он же информировал SKL о том, что на крейсере осталось провизии на восемьдесят пять дней и к настоящему времени потоплены вражеские суда вместимостью тридцать тысяч тонн. Британский флот действительно перехватывал подобные кодированные передачи и пытался определять местонахождение их отправителя. Тем не менее, полученные противником данные о положении вспомогательного крейсера не имели координат по широте и оказались на два градуса смещены по долготе, что делало угрозу для «Атлантиса» минимальной.

С 14 до 22 июля «Атлантис» лениво двигался зигзагами к югу от архипелага Чагос на маршруте Маврикий—Сабанг, держа ход в тринадцать узлов ночью и замедляя его до девяти узлов в дневные часы. Самым оживленным местом на корабле в течение этих дней стало пространство вокруг фальшивого переднего люка, который команда превратила в игровую площадку для детей, оказавшихся на борту корабля. Матросы застелили люк брезентом и насыпали сверху песка, взятого из корабельного балласта корабля. Здесь же по углам были поставлены стулья и шезлонги. Каждый день дети могли бегать к песочнице, чтобы играть с игрушками, вырезанными из де-

ревянных чурочек, или с талисманом «Атлантиса» — собакой Рогге, шотландским терьером по имени Ферри. Матери находились тут же, наблюдая за своими детьми из-под тента, прикрывавшего их от тропического солнца. Немецкий экипаж собирался вокруг, чтобы поговорить с женщинами, или понаблюдать за играми детей. Офицеры старались соблюдать корректность, даже когда дети ходили по пятам за матросами по всему кораблю, или ездили у них на закорках, пока члены команды исполняли свои обязанности.

На двадцать третий день «Атлантис» повернул назад — чтобы перейти на морской маршрут из Австралии в Южную Африку, и двигаться к тому месту, где по приказанию Рогге «Тирранна» должна была ждать назначенной встречи. Капитан Рогге почувствовал огромное облегчение, когда в 7:22 утра 29 июля впередсмотрящий увидел призовой корабль. Командир «Атлантиса» очень хотел увидеть «Тирранну» пригодной для плавания и передать на нее пленных. Как только «Атлантис» остановился около «Тирранны», Кюн полным ходом начал работы. За короткое время оба судна были покрыты лесами и такелажем, люди драили, стучали молотками и клепали. Моторные лодки и катера непрерывно сновали взад-вперед, переправляя продовольствие и людей между двумя кораблями.

Лейтенант Кильхорн отвечал за работу силовых установок обоих судов. Он отправил на «Тирранну» команду рядовых и старшин, которые должны были осмотреть все ее механизмы, а сам лично наблюдал за переборкой огромного дизеля «MAN». Его люди — помощник машиниста и механики — разбирали, чистили и перебирали дизель деталь за деталью, начав с правого борта.

Первый помощник Кюн, который отвечал за судоремонтную часть, буквально превратил оба судна в плавучую верфь. Он заработал прозвище «капитан Блиг» за свою манеру безжалостного руководства людьми под горячим тропическим солнцем.

Каменц переместил на «Тирранну» 420 тонн драгоценного топлива, доведя его запас здесь до 650 тонн. С таким количеством топлива призовой корабль мог легко достичь контро-

лируемых Германией портов в Бискайском заливе. Рогге не хотел отдавать так много топлива, но при этом ему не улыбалось держать на своем корабле более 330 пленных. Каждый день на них уходило большое количество продовольственных запасов, и к тому же они добавляли беспокойства и требовали дополнительного внимания во время боевых действий. Рогге чувствовал, что лучше будет разделить топливо и позволить «Тирранне» поскорее доставить пленных в Европу.

Катера и моторные лодки медленно перевозили пленных на захваченный теплоход. Женщин и детей отправили первыми, затем последовали индийские пассажиры, а уже потом — большинство британских и норвежских экипажей. Работа на обоих кораблях и перемещение пленных продолжалась уже пять дней, когда Моор внезапно был обеспокоен неожиданным инцидентом на борту «Тирранны».

А случилось следующее. Когда команда рейдера осматривала помещение для хранения почты, то люди под руководством главного старшины обшарили имевшиеся там посылки и присвоили себе часть найденного. Когда лейтенант Мунд, капитан призового судна, узнал о происшествии, он приказал морякам собрать и вернуть все найденное, разрешив оставить каждому по три пары носков, две рубашки и по одному свитеру или пуловеру. Моор и Мунд обыскали шкафчики экипажа и обнаружили, что одиннадцать человек не подчинились приказу и сохранили некоторые вещи.

Рогге был огорчен поведением людей. Он сам следовал высоким стандартам поведения и призывал к тому же своих людей. Поэтому он ожидал от них соответствия этим стандартам при любых обстоятельствах. Он издал приказ о наложении дисциплинарного взыскания на все одиннадцать человек, вовлеченных в это дело.

Это происшествие последовало немедленно за похищением личного бинокля капитана Армтронга Уайта, конфискованного при захвате «Сити оф Багдад». Капитан Уайт вежливо объяснил Рогге, что он очень сильно привязан к биноклю и просит вернуть его со склада. Капитан Рогге сделал общий запрос к команде, взывая к чувству чести моряков. Рогге обе-

щал, что если человек, забравший бинокль, назовется и вернет украденное, то история на этом закончится без каких-нибудь вопросов или других последствий.

Ответ на запрос Рогге пришел по внутрикорабельной почте и был анонимным. В нем говорилось, что бинокль уже выброшен за борт. Лейтенант Моор расследовал проблему и сузил круг подозреваемых до пяти человек. Затем Моор провел исследование образцов почерка всех пятерых и выделил двоих. Под сильным нажимом один из подозреваемых наконец-то признался. Рогге назначил слушания трибунала, хотя капитан Уайт просил его быть помягче к преступнику. Трибунал, состоявший из лейтенанта Мора, летчика Буллы и боцмана, вопреки всеобщим ожиданиям, назначил вору достаточно серьезное наказание — два года лишения свободы, позорное понижение в должности, выплату убытков капитану Уайту и отправку с «Атлантиса» на ближайшем подходящем транспорте.

Рогге сам чувствовал, что наказание оказалось чрезмерно тяжелым. Однако при этом он понимал, что это было совершенно необходимо. Залогом успешности действий крейсера была сплоченность и надежность команды, и командир «Атлантиса» не мог допустить падения дисциплины.

Капитан Рогге созвал команду и вновь подтвердил свою решимость строго наказывать любого моряка, уличенного в грабеже или воровстве с целью личной выгоды. Капитан еще раз объяснил, что отбор подарков должен проводиться под наблюдением офицера, который проследит за тем, чтобы все было распределено поровну. Такая политика распределения гарантировала, что машинные бригады и прочие члены команды, работающие на нижних палубах, могут получить такие же.

Как только вопрос дисциплины был улажен, все внимание команды рейдера опять сосредоточилось на работах по ремонту «Тирранны» и «Атлантиса». Ясным утром 2 августа 1940 года оба судна, свежеперекрашенные и почти законченные переоборудованием, красовались в спокойном море. Палубы их гудели, заполненные матросами, люди сновали тут и там, торопясь закончить уборку и наведение марафета. Внезапно впередсмотрящий на «Тирранне» включил корабельную сирену.

Головы всех повернулись — чтобы увидеть матчы корабля, с высокой скоростью появившегося из дождевой тучи на расстоянии менее чем в четыре километра!

Глава 5.

ЗАХВАТ СИСТЕРШИПОВ

Команда «Атлантиса» принялась действовать сразу, как только прозвучал сигнал тревоги. Люди бросили инструменты, кисти и щетки и помчались к своим постам. Неизвестное судно на полной скорости неуклонно приближалось к «Атлантису» и «Тирранне». Кильхорн запустил только что собранный дизель, и «Атлантис» дал ход, оставив изрядную часть команды на борту «Тирранны» или в шлюпках и катерах, перевозивших продовольствие и оборудование между двумя судами. «Тирранна» тоже запустила свои машины и двинулась вслед за «Атлантисом».

Бдительный Рогге заметил, что приближающийся корабль оснащен орудиями, которые направлены прямо на «Атлантис». Капитан обернулся, чтобы приказать Кашу немедленно открыть огонь — и обнаружил, что начальник артиллерии все еще находится на борту «Тирранны». Тогда Рогге распорядился младшему офицеру, заменявшему Кашу, немедленно начать стрельбу.

Увы, первый залп лег в четырех сотнях метров от цели. Рогге в самых кратких терминах объяснил младшему офицеру его обязанности, и орудия продолжили огонь. Второй залп лег недалеко от цели, взметнув белые столбы пенной воды. Похвала, полученная от капитана Рогге, ободрила артиллеристов, поэтому третий и четвертый залпы достигли цели. Снаряды попали в судно и взорвались большими красно-оранжевыми вспышками. Было видно, как артиллеристы противника покинули свои орудия, и Рогге приказал своим людям немедленно прекратить огонь.

В тот момент, когда «Атлантис» направился прямо к вражескому судну, налетел мощный, идущий понизу шквал; он полностью скрыл противника из виду. Рогге направил «Атлантис» через штормовой ливень прямо за уходящим судном, но не мог определить его местонахождение в течение десяти весьма напряженных минут. Как только завеса дождя миновала корабль, видимость улучшилась и таинственное судно показалось вновь — оно дрейфовало как раз позади «Атлантиса». Рогге приказал артиллеристам держать орудия наготове, а сам острожно подвел «Атлантис» к борту неизвестного судна.

Капитан приказал абордажной партии взойти на борт торгового судна, явно принадлежащего силам союзников, но один из младших офицеров Кюна доложил, что у абордажной команды нет шлюпок, чтобы подойти к кораблю. Все три большие шлюпки остались позади — они дрейфовали в море, поджидая моторные баркасы и катера. Пришлось некоторое время ждать. Как только шлюпки догнали «Атлантис», абордажная команда погрузилась на них и двинулась ко все еще неопознанному судну.

Капитан захваченного судна был доставлен к Рогге одним из первых. Матиас Фойн, капитан и владелец корабля, с готовностью представил Рогге свою команду. Фрахтовщик «Галейран», построенный в Германии тринадцать лет назад, имел вместимость 6732 тонны и принадлежал норвежской компании «Вильгельмсен». Это грузовое судно под норвежским флагом шло из Фримантла в сторону Кейптауна и Объединенного Королевства с грузом шерсти, стали и тика.

Норвежский капитан объяснил, что его второй помощник заметил знакомый силуэт «Гирранны», находящийся рядом с неизвестным судном. Офицер также заметил и шлюпки, спущенные между двумя судами, и предположил, что у одного из них неисправен двигатель, а другой остановился, чтобы помочь первому. Второй помощник «Галейрана» решил приблизиться и попытаться помочь своему систершипу, который принадлежал тому же самому владельцу.

Рогге просто не мог поверить услышанному — такая удача случается очень нечасто. Сначала он захватил «Гирранну», а

вот теперь ему достался другой почти такой же корабль, принадлежащий той же самой линии!

Тридцать пять мужчин и одна женщина были переведены с «Галейрана» на борт «Атлантика», воссоединив семейства и друзей, которые не видели друг друга довольно долгое время. Оказалось, что в обеих норвежских командах имелись старые друзья, знакомые, приятели и даже члены одной семьи — в том числе двое братьев. Финн Бьорнеби, третий помощник на «Галейране», приветствовал на борту «Атлантика» своего младшего брата Свена, третьего помощника «Тирранны». Это был счастливый случай для всех, невзирая на окружающую обстановку и статус пленных. Пожалуй, германский военный корабль все-таки был довольно странным местом для воссоединения норвежских семей!

Рогге хотел сохранить «Галейран» в качестве приза, однако топлива на нем хватило бы только для захода в следующий порт. Для дальнейшего использования «Галейрана» его топливные цистерны пришлось бы пополнять из запасов «Атлантика». А поскольку вспомогательный крейсер не мог позволить себе и далее сокращать запас топлива, то его капитан решил вместо этого полностью разгрузить захваченное судно. К 10:00 абордажная команда забрала с «Галейрана» все оставшееся топливо и продовольственные запасы, в то время как норвежские моряки собирали свои пожитки, чтобы перенести их на «Тирранну».

Летчик Булла увидел в создавшейся ситуации хорошую возможность испытать свой самолет, и отправился к Рогге с этой просьбой. Булла полагал, что он сможет нанести сильные повреждения транспортному судну или даже потопить его, атаковав бомбами со своего самолета. Он попросил Рогге позволить ему проверить это на практике. Капитан Рогге согласился и отправил радостного Буллу готовить гидроплан к полету. В то время, пока катера были заняты, освобождая «Галейран» от продовольствия, воды и топлива, авиатехники Буллы распаковывали и монтировали гидросамолет.

К концу дня германская команда закончила перемещение 420 тонн топлива с «Галейрана» и вернулась на «Атлантика» с последней партией продовольствия. Вскоре после этого Булла

поднял свой гидросамолет «Хейнкель-114» над поверхностью воды и начал кружить вокруг крейсера, проверяя и отлаживая компас. Пилот и его летчик-наблюдатель штабс-фельдфебель Георг Борхерт обнаружили, что магнитная стрелка размагнитилась из-за долгого нахождения в металлическом корпусе судна. Булла измерил отклонение в показаниях компаса, записав координаты судна и отметив время.

Уверившись, что может успешно отыскать корабль в море и привести к нему самолет, Булла набрал высоту и направился прочь от «Атлантиса», высматривая с высоты суда, не видимые для наблюдателей крейсера. Описав большую дугу вокруг «Атлантиса» и ничего не обнаружив в открытом океане, Булла и Борхерт вернулись обратно и занялись оставленным «Галейраном».

Первые атаки Булла провел с малой высоты, скользя над самыми мачтами и реями. Гидросамолет тащил за собой длинный трос со шлюпочным якорем, намереваясь оборвать им радиантенну судна. Булла сделал несколько заходов с разных направлений, пытаясь определить оптимальную высоту и скорость, нужную, чтобы зацепить и порвать антенну, однако так и не смог это сделать. Затем он удалился на некоторое расстояние, чтобы занять позицию для атаки. Самолет опять набрал высоту, сделал несколько кругов над тремя судами, а затем атаковал «Галейран» бомбами.

Палубы «Атлантиса» были переполнены зрителями, захватчики и пленные теснились вместе, стремясь занять лучшие места, чтобы можно было наблюдать происходящее. Все издали общий стон разочарования, когда бомбы упали далеко от цели, подняв лишь фонтаны брызг. Булла развернул свою машину и отвел ее подальше, чтобы можно было обстрелять мостик и радиорубку «Галейрана» пулеметным огнем. Используя свой 7,92-мм MG-17, Булла и его наблюдатель нанесли значительные повреждения палубным надстройкам, надводной части судна и его дымовой трубе. Закончив атаку, Булла поднялся повыше и улетел, чтобы проверить другой сектор горизонта. В то же самое время Рогге приказал Феллеру потопить «Галейран» более привычными средствами.

Первый подрывной заряд, заложенный на «Талейране», сработал в 5:46. Следующий большой взрыв немедленно последовал вслед за первым, а затем ряд меньших взрывов прогремел глубоко в машинном отделении. «Талейран» заметно вздрогнул и начал тонуть с кормы, пока палубные рубки не захлестнули волны. Атакванное судно выпустило несколько маленьких клубов темн-серого дыма, затем легло на правый борт, перевернулось и медленно исчезло под водой.¹

После этого Рогге вернулся к завершению ремонтных работ и подготовке команды лейтенанта Вальдмана для плавания на призовом корабле в воды, контролируемые Германией. Он назначил лейтенанта Мунда, очень опытного бывшего первого помощника с «Голденфельса», помогать Вальдману в этом рейсе. Рогге приказал двум офицерам оставаться вдалеке от судоводных линий, избегать встреч с другими судами и определить маршрут, которым должна следовать «Тирранна».

В основном этот маршрут проходил через воды, свободные от германских подводных лодок и британских противолодочных патрулей. Он огибал мыс Финистерре и приводил к пункту назначения — одному из французских портов Бискайского залива, Сен-Назеру или Лориану. Рогге проинструктировал офицеров, объяснив им, когда следует держать высокую скорость, а когда ее нужно снижать, когда надо двигаться прямо, а когда — зигзагами. Он также высказал пожелания относительно содержания пленных, и даже посоветовал, что делать с почтой «Атлантиса» в достигнутом порту. Офицеры сказали капитану, что верят в успех и не сомневаются — судно достигнет вод, подвластных Германии.

Когда 4 августа моряки закончили ремонт на «Тирранне», Рогге приказал Вальдману готовиться к отплытию в полночь 5 августа, в пять минут первого ночи, «Тирранна» сиреной подала сигнал о начале своего самостоятельного похода. «Атлантис» ответил своей сиреной, пожелав уходящему призовому судну благоприятного ветра и спокойного моря. На «Тирранне» находилось большинство пленников «Атлантиса» — все женщины и дети, а также мужчины в возрасте старше пятидесяти лет. Здесь же было большинство индийских тор-

говцев, пятнадцатилетние морские кадеты, экипажи «Талейрана» и «Тирранны». Вела судно призовая команда, состоящая из восемнадцати вооруженных немцев. Команда и пленные выстроились у поручней покачивающихся на волне кораблей, и запели — как если бы они были дружными пассажирами, познакомившимися в море, а не захватчиками и пленными, будущее которых еще скрывал мрак неизвестности.

После расставания экипаж продолжил ремонт и восстановление «Атлантиса». Команда Кюна была уже весьма близка к завершению проверки оборудования, ремонта и перекраски различных частей корабля. На нижних палубах и в трюмах механики Кильхорна полностью демонтировали, разобрали и очистили двигатель правого борта и теперь взялись за дизель левого борта. Механики обнаружили, что двигатели очень нуждались в ремонте — хотя прошло совсем немного времени с тех пор, как «Атлантис» покинул порт. Поршни прогорели и износились, прокладки текли, повсюду был толстый слой нагара. Выяснив реальную обстановку, Кильхорн составил четкий график ремонта для уверенности в том, что двигателям будет обеспечен наилучший уход.

На «Атлантисе» было удивительно тихо без пленных — особенно без детей, бегающих по палубе или громко играющих в своей песочнице. Теперь на борту крейсера осталось около сотни британских моряков и шестьдесят два азиатских кочегара.

Утром 8 августа «Атлантис» получил сообщение от германского морского командования, подтверждавшего получение доклада Рогге, отосланного тремя неделями ранее. Сообщение «Атлантиса» прибыло в Германию чрезвычайно окольным путем — оно было передано на рейдер «Пингвин», а затем ретранслировано подводной лодкой УА*. Сам «Атлантис» мог ловить телеграммы из Берлина, посланные мощным радиопе-

* Вспомогательный крейсер «Пингвин» под командованием капитана-цур-зее Крюдера вышел из Готенхафена 15 июня 1940 года для операций в южной части Индийского океана. Подводная лодка УА находилась у берегов Западной Африки и некоторое время действовала совместно с «Пингином».

пароходом, оно почему-то двигалось рывками — постоянно меняя скорость от девяти узлов до пяти, а затем опять поднимая ход до девяти узлов.

Такое поведение выглядело очень подозрительно. Странные перемены скорости заставили Рогте заподозрить, что перед ним может быть британский «Q-ship» — судно-ловушка, замаскированный военный корабль с хорошим вооружением. Такие корабли курсировали по океану, изображая старые или поврежденные торговые суда, в надежде подманить немецкие подводные лодки или рейдеры на близкое расстояние и затем неожиданно обрушить на их всю мощь своей артиллерии. Подозрительное судно на короткое время легло в дрейф, а потом снова рванулось вперед.

Рогте уверился, что перед ним находится именно судно-ловушка, крайне опасное для рейдера. Командир «Атлантиса» приказал артиллеристам открыть огонь без предупредительных выстрелов и целиться прямо в мостик — в надежде вывести противника из строя одним быстрым ударом и избежать артиллерийской дуэли с хорошо вооруженным кораблем.

В 5:00 утра «Атлантис» был в четырех с половиной километрах от подозрительного судна. К 5:30 уже можно было хорошо различить трубу встречного судна, раскрашенную черными и красными полосами. Рогте решил, что настало время для атаки. «Атлантис» развернулся левым бортом, чтобы в цель могло стрелять максимальное число орудий. Одновременно другой корабль увеличил скорость и лег на курс, параллельный курсу «Атлантиса». Опасаясь, что судно собирается атаковать, Рогте приказал Кашу выпустить по нему торпеду.

Через несколько секунд одна из торпед «Атлантиса» уже неслась к цели. Однако она проскочила мимо, и капитан Рогте завершил дело огнем из 150-мм орудий. Вскоре были достигнуты три прямых попадания прямо в корпус судна. Его мостик и среднюю часть палубы быстро охватил огонь, и команда начала покидать судно, не сделав ни единой попытки оказать сопротивление.

Рогте ошибся — это было обычное торговое судно. Капитан остановил «Атлантис» в трехстах метрах от поврежденно-

го «торговца» и решил, что тот горит слишком интенсивно, чтобы посылать туда призывную группу или подрывников. Рогге перенаправил Моора и его абордажную партию, чтобы помочь другим членам команды крейсера спасти людей. Собрать уцелевших с воды оказалось трудной задачей, поскольку на море было сильное волнение и каждые несколько секунд огромные волны высотой по три — три с половиной метра швыряли шляпки то вверх, то вниз.

Даже с расстояния в триста ярдов люди на борту «Атлантиса» чувствовали жар от горящего судна. Постепенно его конструкции начали разрушаться, покрывая море тлеющими обломками. Это зрелище опечалило Рогге. Превратности войны во второй раз принудили его к действиям, которые привели к бесполезным смертям и разрушениям. Он желал поддерживать рыцарские традиции рейдера «Вольф», но военные технологии новой эпохи с каждым проходящим днем делали это все более и более рискованным. Опасность того, что торговое судно может послать радиограмму или открыть огонь была слишком велика, чтобы ее игнорировать. Возможность встречи «Атлантиса» с судном-ловушкой, диктовала необходимость наносить удар быстро и без предупреждения.

В первых лучах рассвета германские моряки, ориентируясь на опознавательные огни, которыми были снабжены спасательные жилеты, начали поиск оставшихся в живых. Они вытаскивали людей из воды одного за другим. Рогге стремился поскорее потопить судно и оставить этот район, находящийся на пересечении оживленных морских путей. Атакованный пароход горел, испуская столб густого черного дыма, видимого за полсотни миль. Как только Рогге уверился, что все спасшиеся оказались на борту «Атлантиса», он приказал Кашу снова начать стрельбу. Поскольку расстояние между судами было очень небольшим, время от времени осколки и части разлетающегося корпуса достигали «Атлантиса».

Пока продолжался обстрел, Рогге узнал подробности о своей шестой жертве. Так жутко горящий корабль был пароходом «Кинг-Сити» вместимостью 4744 тонны. Это торговое судно было построено в 1928 году и принадлежало британс-

кой компании «Рирдон Смит», оно шло Кардиффа в Сингапур с пятью тысячами тонн угля. Подозрительное маневрирование «Кинг-Сити» оказалось следствием проблем с механизмами. Вышли из строя вентиляторы, нагнетающие воздух в машинное отделение и судно не могло справиться с противным ветром. Капитан Х.В. Маршалл остановил пароход и попытался произвести ремонт, но вскоре вентиляторы опять вышли из строя. Еще за три минуты до нападения команда «британца» даже не видела «Атлантис». Из всего экипажа в сорок четыре человека шестеро были убиты первыми же залпами.

Рогге был крайне огорчен тем, что обстоятельства вынудили его обстрелять два последних судна без предупреждения. Но командир «Атлантиса» пребывал в уверенности, что эти действия являлись необходимыми для защиты его собственного корабля.

Снаряды проделали огромные дыры в корпусе «Кинг-Сити» и пылающий груз угля сыпался из них в море. Корпус судна буквально вскипятил воду вокруг ватерлинии, и пароход окутало большое облако шипящего пара. Затем люди с палубы «Атлантиса» увидели, как «Кинг-Сити» перевернулся и встал кверху килем. Раздался стонущий звук лопающегося металла и трескающихся переборок, и корабль заскользил в бездну. Но огонь от пылающего угля не исчез в то же мгновение. На месте гибели «Кинг-Сити» осталось большое пятно кипящей воды, которая еще долго бурлила и шевелилась уже после того, как судно исчезло из виду.²

Рогге провел свой корабль чуть южнее от места, где затонул «Кинг-Сити», и снова начал поиск жертв. Потопленное судно не передало никаких сообщений, так что командир «Атлантиса» решил, что может продолжать действия в этом районе до тех пор, пока «Кинг-Сити» не будет внесен в список пропавших без вести — то есть судов, не пришедших в порт назначения.

Эта самая последняя победа была одержана спустя девятнадцать полных дней после того, как Рогге отослал Вальдмана и «Тирранну». Но Рогге все еще не знал о судьбе его призового судна, хотя «Атлантис» не пропустил ни одного сообщения от SKL. Корабль постоянно держал радиовахту, и даже недавно

получил сообщение о награждении пятидесяти моряков крейсера «Железными крестами» второго класса и присвоении «Железного креста» первого класса самому Рогге. Капитан начал беспокоиться о «Тирранне», но все же решил, что самым безопасным и для «Атлантиса», и для «Тирранны» будет по-прежнему сохранять радиомолчание. Однако Рогге изменил свое мнение о наградах для команды и решил еще в море объявить о награждении восьмидесяти человек «Железными крестами». Он чувствовал, что подобное награждение будет иметь далеко идущие последствия для поднятия боевого духа команды.

Поздним утром 1 сентября 1940 года старший офицер Кюн собрал всех моряков крейсера для первой формальной церемонии награждения. Рогге напомнил своим людям, что сегодня исполнился год со дня начала войны. Он говорил им о трудностях, которые испытал экипаж крейсера, поддерживая традиции рыцарства, и особенно подчеркнул обязанность моряков сражаться достойно, действуя по закону. Затем капитан Рогге вызвал вперед восемьдесят человек, которых он выбрал для награждения «Железными крестами». Он вручил каждому награжденному официальный документ, который был отпечатан на борту корабля, пожал каждому руку и отсалютовал. У Рогге не было настоящих орденов, чтобы вручить их сейчас, но проведенное действие подняло боевой дух и подбодрило людей. Рогге закрыл церемонию, поблагодарив команду за верность и преданность в ходе 27 435-мильного рейда, который длился уже пять месяцев. Затем он еще раз напомнил морякам о важности их миссии.

Два дня «Атлантис» шел строго на юг при устойчивой скорости в одиннадцать узлов. К 4 сентября Рогге уже не мог больше оттягивать передачу сообщения с запросом о «Тирранне». Он послал краткую шифрованную радиограмму германскому военно-морскому командованию: «*Приз № 1 отбыл 5 августа*». К этому моменту атмосферные условия и расположение кораблей-ретрансляторов позволили сообщению быстро преодолеть весь путь до Германии. Через час Берлин подтвердил получение и ответил «*Приз № 1 прибыл 4 сентября*». SKL явно ошибся в дате, что могло обречь «Тирранну» на гибель. Капитан Рогге поблел. Невнимательность радиста, отправившего те-

леграмму из Берлина, вынудила Рогге сделать еще одну передачу, чтобы скорректировать первое сообщение. Он не мог позволить «Тирранне» плыть в Бискайский залив. Рогге повернул «Атлантис» на восток, шел целый день, а затем передал в эфир: *«Послание касалось 7230-тонного судна „Тирранна“ ETA Сен-Назер 10 сентября, которое снабжено кормовыми орудиями и грузом автомобилей на палубе»*.³

На этот раз SKL получил правильное сообщение и послал ответную поздравительную шифровку на «Атлантис». Рогге снова повернул на север и продолжил поиск торговых судов союзников.

Конец скуке пришел 9 сентября 1940 года в 6:30 утра, когда наблюдатель заметил на расстоянии четырнадцати миль чью-то желтую трубу. Погода была тихой, видимость временно достигала сорока миль. Как только Рогге увеличил скорость и привел «Атлантис» на курс перехвата, он с легкостью опознал силуэт танкера. «Атлантис» сократил расстояние, быстро подойдя к танкеру со скоростью в четырнадцать узлов. Моор заметил приподнятое над кормой оборонительное орудие как раз в тот момент, когда между кораблями прошел шквал, и видимость сильно уменьшилась. Рогге увеличил скорость до семнадцати узлов и попытался приблизиться к вражескому судну под прикрытием дождя.

Когда через полчаса расстояние между двумя кораблями сократилось до 8500 ярдов, танкер развернул свое орудие и направил его на «Атлантис». Рогге приказал рулевому взять немного вбок и повернуться к противнику бортом. Танкер проделал ту же самую операцию, и теперь оба судна шли почти параллельным курсом. Прошло семь минут, прежде чем капитан танкера решил, что его подозрения были беспочвенными. Британский корабль опять поменял курс и вернулся на свой прежний маршрут. Рогге был готов атаковать, однако тут начался международный период радиомолчания для прослушивания сигналов бедствия, и требовалось немного подождать. Тем временем танкер поднял британский на корме флаг, а затем быстро опустил его — это была деликатная просьба к «Атлантису», чтобы тот тоже поднял свой флаг. Конечно же,

английский капитан никак не ожидал увидеть на мачте встреченного в океане судна боевой флаг Кригсмарине.

В 8:01 утра, когда закончилось время для передачи сигналов бедствия, «Атлантис» немедленно открыл огонь с расстояния 6200 метров.

Прогахотал первый залп, за ним немедленно последовал второй, но снаряды легли по другую сторону танкера. В ответ на обстрел британское судно начало выстукивать постоянное сообщение «QQQ», передавая свои координаты и обстоятельства нападения.

Две минуты спустя после атаки у «Атлантиса» отказало электрическое управление рулем, и корабль лег в циркуляцию на правый борт. Орудия рейдера дали еще один залп, но британский корабль заметил затруднительное положение атакующего, развернулся и бросился наутек. Рогге послал людей на кормовую рулевую машину, вскоре команда опять взяла под контроль управление «Атлантисом» и снова повела его по направлению к цели.

Когда «Атлантис» опять сократил расстояние, танкер начал передавать другой сигнал тревоги и три раза выстрелил по нападавшему. Ни один снаряд не попал в «Атлантис», но эти выстрелы быстро привлекли внимание немецких артиллеристов. Комендоры Каша сменили цель и стали обстреливать танкер, целясь в корму. Расчет вражеского орудия быстро покинул свой пост, передача сигнала бедствия прекратилась, корабль остановился и поднял флаг «Нуждаюсь в медицинской помощи».

«Атлантис» подплыл ближе и сообщил флагами: «Иду к вам на помощь». Но тут радист крейсера неожиданно закричал в сторону мостика: «Корабль передает сообщение!» Тотчас же все имеющиеся орудия были приведены в действие, открыв с короткой дистанции опустошительный огонь фугасными снарядами. Рогге быстро приказал прекратить огонь и послал абордажную команду обследовать танкер.

Прибыв на британское судно, абордажная команда увидела на нем хаос и разрушение. Трюмы и машинное отделение танкера дали течь, и теперь топливо растекалось повсюду. «Атлантис» не смог бы перекачать топливо с этого судна. Получив

это сообщение, Рогге приказал абордажной партии возвратиться на «Атлантис».

Немцы вернулись на двух лодках с тридцатью семью уцелевшими матросами из команды танкера. Три человека, включая командира капитана А.И. Томкинса, были убиты вторым залпом «Атлантиса», сделанным с близкого расстояния. Встреченное судно оказалось пароходом «Этелькинг» вместимостью 9557 тонн, он был построен 14 лет назад и принадлежал компании «Юнайтед Молассес Компании». Капитан Рогге спросил пленных, почему радиосообщение было передано уже после того, как корабль остановился и запросил медицинскую помощь. Радист «Этелькинга» настаивал, что он не передавал никаких сообщений после того, как корабль капитулировал. Было сделано предположение, что погибший командир ушел в радиорубку и начал передачу второй серии сигнала SOS исключительно по своей инициативе. Рогге ответил, что капитан Томкинс, должно быть, был пламенным патриотом. Он должен был понимать, что попытки дать второе сообщение о нападении неизбежно вызовет новые выстрелы по корпусу его судна — однако поступил именно так, а не иначе.

Готовый теперь двигаться дальше, Рогге приказал окончательно потопить танкер. 150-мм орудия вновь начали стрелять, проделывая огромные дыры в неподвижном корпусе цели. Получивший сильные повреждения, «Этелькинг» затонул через тридцать семь минут. Джон Крег позднее описывал то, что видел своими глазами:

*«Он нахренился на корму, а потом встал вертикально и так торчал полчаса — это произошло из-за дополнительной плавучести пустых танков. Сначала исчезла корма корабля, затем огни пожара угасли, и на поверхности воды остались лишь маленькие клочья пара и большие пятна жидкого топлива. В целом „Атлантис“ сделал 91 выстрел 150-мм снарядами, пытаясь потопить „Этелькинг“».*⁴

Рогге был разочарован обстоятельствами нападения. С его кораблем произошла поломка в самый критический момент,

артиллеристы истратили слишком много снарядов, а с танкера не удалось спасти ничего полезного, прежде чем он затонул.

Вскоре после исчезновения «Этелькинга» с поверхности воды главный радист лейтенант Венцель принес своему командиру еще более плохие новости. Венцель доложил, что эфир заполнен сообщениями британского военного корабля. Лейтенант предположил, что вторая серия сигналов бедствия пришла не с «Этелькинга», а с другого судна, находившегося столь близко, что оно могло слышать орудийные залпы «Атлантиса». Получается, что в потоплении танкера и гибели его командира не было никакой необходимости.

Эта третья ошибка в одном и том же бою чрезвычайно беспокоила Рогге. Замешательство битвы и необходимость сохранить секретность «Атлантиса» снова стали причиной излишних разрушений и смертей. Хотя командир крейсера пытался делать это изо всех сил, он не мог вести войну бескровно или избегать тех возможных ошибок, которые могла породить неточная информация. Рогге понял, что пытаться придерживаться рыцарственных традиций прошлого теперь просто непрактично. Использование современных мощных радиопередатчиков и сверхчувствительных приемников вынуждали «Атлантис» нападать без предупреждения, или рисковать быть потопленным самому. Тем не менее, Рогге считал необходимым поддерживать старый кодекс чести, насколько возможно соблюдая безопасность людей при выполнении своей миссии.

В тот же день «Атлантис» получил от SKL сообщение о том, что германское морское командование расширило операционный район рейдера «Пингвин», который теперь частично перекрывал операционный район «Атлантиса». Рогге был не особенно доволен этим решением. Изменение операционных районов могло привести два корабля в опасную близость друг к другу. Деятельность двух рейдеров практически в одном районе океана увеличивала возможность их обнаружения и даже могла привести к обмену орудийными залпами в результате ошибок идентификации. Ведь, в конце концов, оба корабля прикидывались судами союзников!

Чтобы предотвратить подобные инциденты, капитан Рогге решил переместить «Атлантис» к северо-востоку. В полдень того же дня наблюдатель на топе мачты заметил, что в четверти румба слева по борту на расстоянии приблизительно в восемнадцать миль находится какое-то судно. Следующие тридцать минут два корабля шли слегка сходящимися курсами, пока встречное судно не заметило «Атлантис» и не повернуло назад на север. Рогге попытался показать, что его корабль тоже не желает встречи, и повернул рейдер назад, на юг. Через некоторое время противник заметил этот маневр и вернулся к своему первоначальному курсу.

Когда «Атлантис» попытался повернуть назад, чтобы снова лечь на сходящийся курс, судно противника в свою очередь тоже повернуло на север. Его капитан строго следовал приказу британского Адмиралтейства. Рогге понял, что будет невозможно приблизиться к вражескому судну, не вызвав при этом потока сигналов «SOS». Поэтому он вызвал на мостик пилота Булла.

Когда появился встревоженный Булла, Рогге спросил офицера, в состоянии ли тот организовать атаку с воздуха по настоящей цели? Булла ответил, что более чем готов. Капитан объяснил пилоту, что сначала нужно оборвать радиоантенну судна. Если это пройдет успешно, «Атлантис» сможет уменьшить расстояние, не опасаясь посылки в эфир сигнала «SOS» и обнаружения местоположения рейдера. Рогге велел Булле использовать для нападения якорь, который должен был зацепить антенну, натянутую между мачтами — точно так же, как летчик пытался сделать с «Галейраном». Если это не удастся, то Булла должен обеспечить радиомолчание судна огнем из пулеметов.

Рогге также сообщил интересную новость: из подслушанных разговоров пленных моряков стало известно, что матросы-индийцы впадают в панику при звуках орудийного огня или просто очень громком шуме. Принимая во внимание эту информацию, капитан также приказал Булле попытаться поразить трубы и мостик судна. Повреждение труб могло настолько снизить тягу в топках, что судно потеряет ход; к тому

же это действие должно было создать панику в машинном отделении и заставить кочегаров испугаться и покинуть свои посты. Булла ознакомился с приказом, отсалютовал и покинул мостик.

Булла и штаб-фельдфебель Борхерт готовили план атаки, пока техники подвесили под гидросамолет «Хейнкель» две небольшие бомбы, заправили в коробки пулеметные ленты, подвесили шлюпочный якорь на тросе и залили в баки шестьдесят галлонов топлива.

Рогте круто повернул «Атлантис» на левый борт. Внешне изменение курса демонстрировало, что корабль следует британским инструкциям — поворачивать прочь ото всех неизвестных судов. На самом деле энергичный поворот создавал защищенную от ветра площадку спокойной воды позади корабля, с которой мог стартовать гидросамолет. Через несколько минут самолет спустили стрелой на воду, Булла запустил двигатель, разбежался по глади моря, и поднялся в воздух. Облетев вокруг корабля, он медленно исчез из вида.

Тем временем между «Атлантисом» и судном противника появился большой дождевой шквал, полностью перекрывший видимость между двумя судами. Рогте приказал развить полную скорость и быстро идти на сближение, надеясь максимально сократить расстояние и выйти на дистанцию эффективной стрельбы, в то время как Булла отвлечет внимание врагов, сосредоточив его на небе.

Через десять минут после отправки гидросамолета оберлейтенант Венцель доложил, что его радист поймал сигнал «SOS», исходящий с вражеского корабля. К счастью, продолжал он, вражеский радист делал передачу в такой спешке, что передал координаты своего корабля с ошибкой более чем в шестьдесят миль. Рогте был обеспокоен тем, что корабль смог передать сообщение о воздушном нападении, но успокоился, узнав, что были посланы неверные координаты.

Вскоре Булла радировал на «Атлантис» и доложил, что атака, продлившаяся целых двадцать две минуты, была успешной. Он также сообщил координаты вражеского судна, его курс и скорость. Булла и Борхерт повернули самолет обратно и сели

на воду около «Атлантиса», рассчитывая, что их немедленно поднимут на борт. К их удивлению, «Атлантис» продолжал двигаться к британскому кораблю, оставив их плавать на воде без боеприпасов и почти без топлива. Рогге не мог остановиться — он должен был использовать короткое время ограниченной видимости, чтобы приблизиться к цели.

Идя на полных семнадцати узлах, «Атлантис» внезапно выскочил из дождевой тучи всего в пяти милях от вражеского судна. Прозвучала команда поднять военный флаг Кригсмарине и флажный сигнал, приказывающий кораблю лечь в дрейф. Поскольку союзническое судно не отреагировало, Рогге приказал открыть носовое орудие. Когда демонстрация орудий не вызвала ответа, капитан Рогге расчехлил кормовые орудия — и снова преследуемый не проявил никакой реакции.

Подойдя на расстояние в три тысячи метров, Рогге приказал Кашу сделать предупредительный выстрел. Переднее 150-мм орудие развернулось на два румба по направлению к судну противника, которое как будто не заметило этого. Затем была произведена серия предупредительных выстрелов — снаряды пролетели прямо над мостиком британского судна, которое тут же стало менять курс. Меньше чем через десять минут оно остановилось совсем.

Абордажная команда была уже в катере, когда радист наклонился над мостиком и крикнул, что судно передает сигнал: «QQQ: говорит SS „Бенарти“, нас бомбят с гидросамолета, принадлежащего кораблю...»⁵ Каш приказал привести в действие носовое орудие. Снаряды легли в районе третьего трюма, непосредственно за мостиком. Крышка трюма оторвалась и ее подняло высоко в воздух как гигантскую шаровую молнию. Судно было засыпано горящими обломками. Взрывы снарядов подожгли груз и он неистово запылал. Стоящие на мостике «Атлантиса» могли ясно видеть, как пламя било из глубины трюма.

Рогге хотел захватить этого «торговца», не обстреливая его, однако настойчивость британского Адмиралтейства, предписывающая всем судам при нападении пытаться передать сигнал о помощи, вновь заставила командира «Атлантиса» стрелять.

Когда с крейсера прибыла абордажная команда, экипаж «Бенарти» уже спускал на воду лодки и покидал корабль. Немцы приказали морякам союзников вернуться к горящему судну и последовать за ними на борт. Они сразу поняли, что для тушения разъяренного пламени им понадобится помощь, и руководивший абордажной партией младший офицер запросил у «Атлантиса» подмоги. Первый помощник Кюн немедленно собрал рабочую группу и послал ее на «Бенарти», чтобы помочь гасить огонь. Пожарная команда приступила к работе, пока абордажная партия осматривала судно.

«Бенарти» перевозил важный груз — тысячу тонн свинца, четыре сотни тонн вольфрама, сотню тонн цинка и большое количество парафина. Что было всего важнее для Рогге, на корабле оказалось тридцать мешков почты. Моор собрал все официальные документы — из капитанской каюты, с мостика и из мусорных ведер, а затем занялся транспортировкой на «Атлантис» трофеев с захваченного судна — свежего продовольствия, документов, двух больших лодок и почты. Когда все это доставили на корабль, немцы начали перевозить на рейдер команду «Бенарти», состоявшую из двадцати семи китайских рабочих, одного морского артиллериста и двадцати одного английского моряка. Рогге был счастлив узнать, что никто из сорока девяти членов команды не был ранен в ходе тобстрела.

«Бенарти» оказался угольным пароходом вместимостью 5800 тонн, построенным в Глазго в 1926 году. Он принадлежал компании «У. Томсен & Компании оф Лейт» и шел из Рангуна в Ливерпуль под командованием капитана Уатта. Моор сообщил, что китайские кочегары действительно оставили свои посты, когда самолет атаковал корабль. Он также отметил, что с мостика в машинное отделение передавалась просьба идти на полной скорости, но опустевшие котлы не получили питания, потому что кочегары покинули их.

Закончив свою работу, абордажная партия установила в трюме судна подрывные заряды, подожгла запалы и вернулась в шлюпки. Поиски трофеев, транспортировка добычи и пленных, а также размещение взрывчатки — все это заняло менее трех часов. Три подрывных заряда Феллера взорвались один за

другим, и восьмая жертва немецкого рейдера «Атлантис» за двенадцать минут ушла под воду вперед кормой, несколько раз приглушенно хлопнув и выпустив столб пара.⁶

«Атлантис» сделал поворот на 16 румбов и двинулся назад — забрать Буллу и Борхерта, терпеливо сидевших на крыле своего дрейфующего самолета. В рубке крейсера Рогге вычерчивал на большой настенной карте курс «Атлантиса», его местоположение и варианты дальнейшего продвижения. Когда он нанес на карту точки трех последних атак, то понял, что они ясно дают картину курса «Атлантиса» и его намерений. Последние нападения располагались на одной линии, ведущей к Зондскому проливу. Рогге решил, что как только команда поднимет на борт гидросамолет, крейсер должен направиться на юг и на некоторое время уйти с торговых маршрутов.

Как только корабль двинулся на юг, прочь от опасных путей, Моор начал перерывать официальную почту и документы, найденные на «Бенарти» и доставленные поисковой партией. Аdjутант обнаружил, что сигнал «SOS», считавшийся посланным с «Этелькинга», на самом деле был повторен другим судном. Отсюда следовало, что не нужно было делать вторую серию выстрелов.

В середине июля британцы изменили свои кодовые таблицы, и Рогге уже не мог читать их сообщения о передвижениях судов. Но адъютант Моор восстановил тактическое преимущество рейдера, обнаружив измятую копию новой британской кодовой таблицы в мусорном ведре «Бенарти».

Когда Рогге говорил с капитаном «Бенарти», он узнал, что тот сначала принял «Атлантис» за судно союзников, основываясь на внешнем виде крейсера. Его уверенность укрепилась, когда «Атлантис» повернул в сторону от «Бенарти», действуя роде бы по приказу британского Адмиралтейства, предписывавшего при встрече судам расходиться как можно дальше. Капитан «Бенарти» утверждал, что его не предупреждали ни о каких рейдерах, действующих в этом районе. Однако он знал, что «Кеммендайн» пока не пришел в порт назначения, а его спасательная шлюпка была найдена дрейфующей в океане. Информация, полученная от капитана «Бенарти» и из офици-

альной почты захваченного корабля, оказалась просто неоценимой.

12 сентября капитан Рогге собрал свою команду на нижней палубе и суммировал уроки самого последнего боевого столкновения. Он сообщил людям, что маскировка их корабля ввела в заблуждение капитана «Бенарти». Никто не ожидает встретить рейдер, замаскированный под судно союзников. С этого времени, сказал Рогге команде, крейсеру при встрече с судами противника следует изображать невинность и медленно приближаться к жертве. Такая тактика означала, что при сближении время от времени придется демонстративно отворачивать с курса, прежде чем возникнет возможность быстро рвануться вперед и атаковать противника. Единственным явным недостатком в их маскировке было отсутствие установленного на корме оборонительного орудия. Рогге приказал Кюну расчехлить кормовое 150-мм орудие и преобразить его так, чтобы оно напоминало стандартную британскую 4,7 дюймовую пушку.

Рогге также сообщил, что британцы предписали всем торговым капитанам быть начеку, предпринимать быстрые маневры уклонения, посылая сигналы «SOS» и дублируя их со всех находящихся поблизости судов. Новая тактика сокращала для рейдера время бегства и сводила его преимущества к минимуму. В заключение Рогге сказал команде, что их задача остается все той же, однако британцы теперь знают об их существовании и предпримут серьезные усилия, чтобы определить местоположение рейдера и потопить его. Итак, миссия вспомогательного крейсера стала гораздо более опасной.

«Атлантис» шел на юго-юго-восток, в сторону австралийского торгового маршрута. Он держал ровный ход в девять узлов до полудня среды 18 сентября, когда двигатели были остановлены, чтобы сберечь топливо. В 10:33 следующего вечера наблюдатель с поста на мостике заметил густое облако дыма. Неизвестное судно двигалось на запад от берегов Австралии. Рогге приказал Кильхорну запустить машины и довести скорость корабля до двенадцати узлов. Поскольку «Атлантис» лежал в дрейфе, Рогге не мог попросить о большей скорости до

тех пор, пока двигатели не нагреются полностью. Непрогретые дизеля не могли сжигать полностью весь объем топлива, который потреблялся на полной скорости, а несгорающее топливо вылетало в трубу, создавая густой черный шлейф дыма.

Рогге повернул свой корабль по направлению к неизвестному судну и медленно сближался с ним в течение тридцати минут, пока цилиндры дизелей не прогрелись достаточно для того, чтобы сжигать все поданное в них топливо.

Через час капитан Рогге смог различить очертания встречного судна. Оно было большим, с несколькими трубами. Капитан крейсера обсудил варианты атаки с командиром артиллерийской боевой части. Вместе они решили, что нападение можно провести с кормы. Согласно этому плану атаки Кюн начал поворачивать «Атлантис» так, чтобы корабль мог обойти вокруг жертвы и подойти за кормой атакуемого судна.

Через восемь минут после полуночи 20 сентября «Атлантис» открыл створки орудийных портов, поднял военный флаг, и стал приближаться к новой цели со скоростью в десять узлов. Когда расстояние между судами ставило три тысячи метров, сигнальщик на мостике послал английскому торговому судну флажный приказ: *«Ложитесь в дрейф или я буду стрелять. Не используйте свое радио!»*

Ответ был быстрым: *«Вас понял!»*

«Атлантис» спросил: *«Что вы за судно?»*

«Комиссар Рамель», — тут же последовал ответ.

Прожектор с «Атлантиса» осветил черный корпус и желтую надводную часть «Комиссара Рамеля», и немецкий сигнальщик послал приказ: *«Ждите мою шлюпку»*.

«Комиссар Рамель» выпустил пар, выключил все огни, и ответил *«Вас понял»*.⁷

Рогге очень стремился захватить это большое судно неповрежденным, потому что хотел использовать его для транспортировки пленных. Когда он сообщил вахтенному офицеру, что тот может начинать собирать пленных, радист внезапно завопил: *«Вражеская передача на частоте шесть тысяч метров!»*

Да, действительно, в эфир шли сигналы: «RRR, RRR, „Комиссар Рамель“». Рогге приказал расчехлить орудия, и 150-мм

пушки «Атлантиса» открыли огонь. Они посылали снаряд за снарядом, а тем временем австралиец Уильям Браун, радист «Рамеля», продолжал отправлять в эфир свое сообщение. Браун послал с главного передатчика два полных текста радиogramмы, прежде чем германские снаряды перебили электропроводку. Люди на «Атлантисе» действовали с лихорадочной быстротой, радисты пытались заглушить сигнал бедствия, однако просьба о помощи все-таки ушла в эфир, она и была принята на Маврикии и других береговых станциях.

После короткой паузы, за время которой Браун и второй радист Дик Чепмен успели настроить аварийное оборудование, с борта «Комиссара Рамеля» была послана еще половина сигнала «SOS». В конце концов радиорубка судна была разрушена снарядом, и хотя Браун и Чепмен успели покинуть ее, передача прекратилась.

Пятьдесят шесть фугасных снарядов превратили судно в бесполезные развалины. Полубак был охвачен огнем, пламя просвечивало через иллюминаторы вдоль борта. Команда «Комиссара Рамеля» просигналила на «Атлантис» просьбу о помощи, а затем начала покидать корабль. Немецкая абордажная партия погрузилась в катера и занялась трудным делом — собирать пленников в открытом море. Но в конце концов катера с «Атлантиса» собрали все спасательные шлюпки и отбуксировали их к рейдеру. Из 66 человек команды потопленного судна «Атлантис» подобрал 63.

Как только спасенные поднялись на борт, Рогге приказал потопить 10 061-тонный «Рамель», старый французский почтово-пассажирский пароход, орудийным огнем. Затем он спросил капитана и потребовал от него ответить, почему тот передавал сигнал «SOS» после того, как его корабль остановился. Капитан, 64-летний шотландец по фамилии Маккензи, сообщил Рогге, что по пути на мостик заглянул в радиорубку и приказал операторам начать передавать сигнал «SOS». Только оказавшись на мостике, Маккензи узнал, что первый помощник уже сдался. Рогге принял этот ответ и закрыл вопрос.

Капитан «Атлантиса» стоял на мостике и наблюдал разрывы снарядов на раскаленном шипящем корпусе «Комиссара

Рамеля», пока тот не затонул с ужасным грохотом.⁸ Немцы упустили груз стали, пшеницы и кожи, а Рогге потерял еще один призовой корабль.

«Атлантис» поплыл прочь от места боя, забирая чуть к северу от направления прямо на восток и двигаясь со скоростью пятнадцать узлов. Капитан стремился уйти с этого места как можно скорее, потому что передача «Комиссара Рамеля» привела в действие все английские корабли вокруг приблизительно того местоположения «Атлантиса». Настенная диаграмма Рогге с обозначением места потопления последней жертвы говорила, что «Атлантис» двигался в юго-западном направлении — поэтому сейчас крейсер мчался в диаметрально противоположную сторону. Рогге надеялся, что действующий в Индийском океане «Пингвин» сможет атаковать другое судно где-нибудь на юго-западе, и тогда британцы точно будут сбиты со следа.

Как только корабль покинул места, которые Рогге считал опасными, старший механик Кильхорн потребовал разрешения на очередной ремонт двигателей. Он хотел, чтобы Рогге позволил ему отключить один большой дизель на время его техобслуживания. Рогге согласился и Кильхорн немедленно начал работу. В течение нескольких дней «Атлантис» или спокойно дрейфовал, или медленно шел, используя лишь один рабочий двигатель.

Пока проходила профилактика двигателя, боевая мощь корабля была ограничена, и Рогге держал свой рейдер вдалеке от оживленных морских путей. Дни протекали медленно, но казалось, что люди рады перерыву в действиях. У Кюна было совсем немного работы для команды — исправить покраску, а также устранить незначительные погрешности в маскировке; однако большинству своих людей он позволил бродить туда-сюда и ни о чем не беспокоиться. Центром внимания каждый вечер становился адъютант Моор, поскольку он сообщал о последних событиях с театра военных действий — известия, собранные им из передач Би-Би-Си, американского радиопередач и новостей из Берлина. По этим источникам Моор мог восстановить подробную картину действительного хода войны.

Дни праздности закончились 27 сентября, когда корабль получил сообщение от SKL с новостями о «Тирранне». Люди

обрадовались, услышав, что их первое призовое судно благополучно обогнуло мыс Доброй Надежды, прошло через охотничьи уголья германских подводных лодок, проскользнуло мимо Азорских островов и добралось до контролируемых Германией вод у французского побережья. Ни разу во время плавания «Тирранна» не связывалась с SKL, хотя произошло помимо желания команды призового судна. Экипаж «Тирранны» вел постоянное радионаблюдение и ждал сигнала от Штаба руководства войной на море, посланного на условленной частоте. Увы, SKL так и не связалось с «Тирранной», чтобы выдать ей какие-либо инструкции. На самом деле немецкое военно-морское командование несколько раз пыталась связаться с «Тирранной», но еще из-за одной оплошности адмиралтейство каждый раз передавало сообщение на неправильной частоте. В итоге «Тирранна», невзирая на все трудности и накладки, самостоятельно достигла порта назначения — несмотря на то, что в течение всего плавания ее заметили восемь судов союзников, включая британский крейсер.

Ликование команды вскоре было прервано сообщением SKL, которое передало, что «Тирранна» была потоплена британской подводной лодкой, пока она ожидала эскорта, чтобы войти в порт. Вальдман бросил якорь около мыса Ле Ферре у французского побережья и ожидал появления германских патрульных кораблей, которые должны были появиться, чтобы выяснить намерения неизвестного транспорта. Когда никто так и не появился, Вальдман остановил рыбацье суденышко и попросил его команду отправиться к властям германского порта. Однако командир «Тирранны» не смог четко изложить свою просьбу французским рыбакам, поэтому он был вынужден послать лейтенанта Мунда на берег — за инструкциями по входу в порт и за местным лоцманом.

Германское морское командование так и не послало Мунду никаких инструкций вплоть до следующего дня. Когда лейтенант Мунд наконец-то получил в порту соответствующие распоряжения, он немедленно вернулся назад на корабль. Приказ из Берлина предписывал Вальдману оставаться на месте и ждать нескольких минных тральщиков, которые будут эскортировать «Тирранну» на всем пути до гавани Бордо.

«Тирранна» все еще ждала кораблей сопровождения, когда 23 сентября после полудня, британская подводная лодка «Тьюна» типа «Трайидент» атаковала судно, поразив его тремя торпедами, выпущенными одна за другой.⁹ Теплоход затонул менее чем за две минуты. На «Тирранне» погибло 87 человек — 71 пленный индеец, 9 пленников англичан, трое членов команды, еще трое норвежцев из команды «Талейрана», а также один немец — обер-машиненмат Карл Зигер. «Атлантис» понес первые человеческие потери за все время войны.

Новость об этой трагедии глубоко потрясла весь экипаж «Атлантиса». Потопление «Тирранны» унесло жизни людей, которых команда узнала и начала уважать за долгие недели, проведенные вместе с ними на борту «Атлантиса». Надежное торговое судно с ценным грузом и захваченными документами, нелегко доставшееся рейдеру, теперь было потеряно. Личная почта, отосланная командой, — первая связь этих людей с домом почти за шесть месяцев — также была утрачена.¹⁰

Эта потеря стала тяжелым ударом и для морального духа команды «Атлантиса». Беду можно было предотвратить, она случилась лишь из-за ошибок и невнимательности со стороны высшего командования Кригсмарине и местной береговой охраны. Рогге занес в вахтенный журнал «Атлантиса» резкие слова об отсутствии нормального руководства в немецком военно-морском командовании, и решил направить крейсер в изолированный район, чтобы позволить своим людям спокойно преодолеть потерю «Тирранны» и гибель их друзей.

Глава 6.

АДСКОЕ СУДНО «ДУРМИТОР»

Следующие несколько дней «Атлантис» оставался на своих позициях в пустынном районе океана, дрейфуя вместе с течением, а затем возвращаясь назад снова и снова. Впередсмотрящие не замечали никаких других кораблей, и это было именно

то, чего хотел Рогге. Команда нуждалась в отдыхе после напряженных действий и ужасных новостей о гибели «Тирранны».

Рогге преднамеренно держал «Атлантис» вдалеке от морских трасс до 1 октября 1940 года, когда он решил, что опять пришло время начать активный поиск вражеских судов. Капитан внес обычную ежедневную информацию в корабельный журнал — «Кригштагебух», и закончил запись ее сообщением о том, что планирует пройти через Зондский пролив. Рогге приказал Каменцу взять курс прямо на пролив.

Через несколько дней «Атлантис» устроил засаду там, где проходили главные торговые маршруты. Подобно пауку в центре паутины, рейдер выбрал для патрулирования точку, где сходились несколько морских трасс. Каждый человек на борту был настороже, с нетерпением ожидая боя. Тем не менее, даже несмотря на активный поиск, «Атлантис» пока не нашел ни единой цели. Очевидно, большинство британских торговых судов выбрало более безопасные маршруты. Оживление и энтузиазм команды в последующие дни явно пошли на убыль.

Дни превращались в недели, люди начали скучать. Они пытались развлечься, ловя акул, отрабатывали приемы боя или просто бездельничая на горячем солнце. Однако отсутствие действий становилось все более тягостным. «Атлантис» пересекал район патрулирования вдоль и поперек, в надежде обнаружить очередную жертву, а ее все не было и не было.

За все это время пилот Булла только один раз смог поднять свой гидросамолет для разведывательного полета. Но и в этом случае неполадки с мотором вынудили его очень скоро приводниться. Булла умело посадил машину на волнующуюся гладь моря, так что те пострадал ни он, ни его наблюдатель. Но столь внезапная аварийная посадка имела свои неприятные последствия — было повреждено крепление двигателя. На «Атлантисе» больше не имелось запасных частей для гидросамолета, поэтому неисправный «Хейнкель-114» в итоге был поднят на борт и убран подальше.

Это происшествие на время прервало летную карьеру Буллы, но он очень надеялся, что механики «Атлантиса» смогут изготовить необходимые части. Пилот рассчитывал в скором времени исправить двигатель и снова подняться в воздух.

Рогге беспокоили и другие проблемы. Участились жалобы от команды корабля, и в особенности от пленных. Неповиновение пленных и различные нарушения ими правил корабельного распорядка становились обычными явлениями, и в конце концов Рогге был вынужден заключить английского моряка в карцер за отказ повиноваться собственному капитану.

Рогге знал, что самым надежным решением проблемы было возобновление боевых операций. Главное — вступить в бой с врагом. Боевая обстановка возродила бы в людях дух борьбы, а захват нового призового судна освободил бы его корабль от пленников, создающих многочисленные проблемы.

Облегчение наступило 22 октября 1940 года. В тот момент, когда чрезвычайно жаркая ночь начала уступать место рассвету, на далеком горизонте появилась белая точка, постепенно превратившаяся в корпус большого судна. Рогге вызвал людей на боевые посты и привел «Атлантис» на курс перехвата.

Утренний океан был гладким, как стекло. Расстояние между судами быстро уменьшилось до четырех с половиной километров, и Рогге смог ясно различить югославский флаг, нарисованный на борту корабля. Югославия на тот момент все еще была нейтральной страной, но Бернхард Рогге все равно решил остановить судно и проверить его груз. Если бы на судне не оказалось военной контрабанды, он отпустил бы его. Но если бы среди грузов обнаружили предметы предназначенные его для обеспечения боевых действий союзников, Рогге имел полное право захватить судно. Он планировал использовать для перевозки пленников. Многие месяцы содержания такого большого количества военнопленных на «Атлантисе» создали ужасные нагрузки и для его корабля, и для его команды.

На расстоянии в три тысячи метров Рогге скомандовал поднять сигнальные флаги, отдав встречному судну приказы «Лечь в дрейф» и «Не пользуйтесь своим радиопередатчиком». Торговое судно не дало никаких подтверждений тому, что разобрало эти сигналы и начало радиопередачу. В ответ «Атлантис» поднял боевой флаг Кригсмарине и открыла свои орудия. Передача радиосигналов прекратилась.

Пока Моор готовил свою абордажную партию, чтобы посадить ее на моторные лодки, Рогге заметил, что одетый в пижаму человек появился на мостике югослава, а затем судно два раза послало в эфир сигнал «SOS». Впрочем, этот сигнал оказался бесполезным, потому что югославский радист забыл передать координаты своего судна. Такая ошибка позволила Кашу пока не открывать огня. Рогге не хотел стрелять в это судно, потому что отчаянно нуждался в транспорте для перевозки своих пленников.

Затем югославское судно передало прямо на Атлантис: *«Что вы за корабль? Я — „Дурмитор“. Кто остановил меня? Пожалуйста, ответьте».*

«Атлантис» хранил молчание.

«Дурмитор» продолжал: *«SS „Дурмитор“, иду из Лоренсу-Маркиша в Японию через Батавию. Кто вы?»*.¹

И снова «Атлантис» не ответил. Рогге ждал, пока абордажная команда поднимется на борт «торговца» выяснит все детали. Наконец немецкие моряки вскарабкались на ржавый борт судна и с легкостью захватили команду судна. После быстрого осмотра абордажная партия доложила на «Атлантис», что «Дурмитор» является грузовым пароходом вместимостью 5623 тонн, он приписан к порту Дубровник и принадлежит «Рагуза Стим Навигейшен Компани». Команда парохода состояла из тридцати семи человек, на нем имелся ничего не стоящий груз из восьми тысяч двухсот тонн соли.

Капитан Рогге решил объявить корабль своим призом. Он основывал свое решение на 23-й, 28-й, 39-й и 40-й статьях призовых правил, поскольку «Дурмитор» посетил вражеский порт и использовал радио после того, как ему было приказано не делать этого. * Рогге назначил на призовое судно команду из

* В международном морском праве нет и никогда не могло быть статьи, запрещающей нейтральному судну заход в порты воюющих стран или использование радиосвязи. Непонятно, что за призовые правила (в оригинале книги — «Prize Regulation Articles») имеет в виду автор. Отсутствие в тексте оригинала ссылки на источник информации заставляет заподозрить, что Рогге имел в виду инструкции для вспомогательных крейсеров, действовавшие в Кригсмарине.

двенадцати немцев под командованием лейтенанта Эмиля Деннеля, и послал это судно на точку раандеву приблизительно в двухстах милях к югу от острова Рождества.

Люди на «Атлантисе» все еще страдали от бездействия, и ропот этого недовольства доходил до Рогге. Его экипаж находился в море уже больше семи месяцев, и жажда приключений заметно поубавилась. 25 октября капитан Рогге созвал людей на общий сбор. Когда матросы выстроились на палубе, капитан во всеуслышание объявил, что хорошо понимает их недовольство и досаду. Но при этом Рогге сообщил своей команде, что он не потерпит недовольства и мятежей и что любой отказ повиноваться приказам будет подавлен решительно и сурово, поскольку любые нарушения военной дисциплины могут раньше срока прекратить их рейд и, в конечном счете, повредить немецким военным усилиям.

Потом капитан объявил, что отныне изменится порядок несения некоторых обязанностей. Он сделал это, чтобы облегчить службу людей. Точнее, Рогге объявил о введении в действие двух новых приказов, направленных на то, чтобы подбодрить людей и поднять их боевой дух.

Первый новый приказ предписывал устраниваться от активной деятельности в послеполуденные часы, когда необходимость в какой-то работе была невелика. Вторую новую линию действий Рогге заимствовал у капитана Карла Нергера, знаменитого героя Первой мировой войны. Капитан Рогге приказал первому помощнику Кюну ввести политику «отпуска на борту», в течение которого четверо матросов из каждого подразделения будут на целую неделю освобождены от любых обязанностей — конечно, исключая боевые ситуации. Люди, находящиеся «в отпуске», смогут жить в пустующей карантинной зоне, расположенной в кормовом лазарете, они будут свободны ото всех боевых построений, учений и утренней побудки — хотя им предписывается по-прежнему носить форму и приветствовать офицеров.²

Рогге завершил свой инструктаж призывом укреплять дисциплину. Он объявил, что собирается вести корабль в отдаленный район, где команда сможет спокойно встретить Рождество. Люди с удовольствием приняли сообщение капитана, и

уровень исполнения матросами своих служебных обязанностей почти сразу же стал весьма высок.

На следующее утро «Атлантис» послал сигнал на «Дурмитор», предупреждая о встрече в том месте, которое было заранее обговорено. Капитан Рогге собрал всех капитанов и офицеров с захваченных торговых судов и объяснил им, что условия на борту «Дурмитора», на который предполагалось перевести пленных, очень плохие. Рогге хотел, чтобы у каждого капитана была возможность отказаться от перевода.

Все пленные офицеры решили оставить «Атлантис», предпочитая терпеть спартанские условия на обросшем ракушками ржавом корыте, чем оставаться запертыми в душных, тесных и ужасно пахнущих помещениях для пленных — особенно во время опасных операций рейдера. Рогге согласился позволить пленным перейти, если каждый капитан сможет дать слово чести, что ни один из его людей не предпримет попытку мятежа или саботажа. Каждый из пленных капитанов дал такое слово, и вскоре началось перемещение пленников.

Лейтенант Деннель и его команда призового судна из двенадцати человек освободили в отсеках югославского судна достаточное место, чтобы позволить пленникам втиснуться в трюмы номер один и номер два. Матрасов для всех не хватило, и большинство пленных должны были спать на кусках брезента, постеленных прямо на кучах соли. Только те моряки, которым было более пятидесяти лет, получили матрасы.

Перемещение почти трехсот пленных заняло почти весь воскресный день 26 октября 1940 года. Деннель собрал пленников позади барьера из колючей проволоки в передней части судна. Они имели свободный доступ на палубу бака в два трюма, однако они им было запрещено посещать среднюю часть судна, где высоко на мостике был установлен пулемет. Немцы нарочно демонстрировали, что готовы стрелять, дабы подтвердить свои угрозы. Лейтенант Деннель заявил пленным, чтобы они даже не пытались оказывать какое-то сопротивление, а тем более поднимать мятеж.

Офицеры «Атлантиса» подсчитали, что плавание до Итальянского Сомали должно занять около девятнадцати дней, одна-

ко они сказали пленным, что может быть, придется плыть две недели. Немцы точно рассчитали, сколько угля, хлеба и воды потребуется Деннелю, чтобы достичь места назначения — порта Могадишо. Затем они сравнили свои вычисления с описью снабжения, имевшегося на «Дурмиторе». По подсчетам Деннеля угля должно было хватить на то, чтобы достичь итальянского порта экономическим ходом в семь узлов.

Проблемой являлись продовольствие и питьевая вода — и то и другое было в ограниченном количестве. Капитан Рогге переправил на «Дурмитор» лишь абсолютно необходимое количество хлеба и питьевой воды. В любом случае, он немного мог уделить из своих скудных запасов, хотя и нужно было освободить свой корабль от массы заключенных.

Рогге выдал Деннелю двухнедельный запас хлеба, запас воды был рассчитан на то, чтобы потреблять ее по квартире в день на каждого человека. В тот день Рогге отметил в вахтенном журнале, что военные обстоятельства вынудили его пренебречь некоторыми привычными удобствами, которые обычно принимаются во внимание. Как вскоре обнаружилось на борту «Дурмитора», эта запись в вахтенном журнале не соответствовала действительности в самом главном...

«Атлантис» покачивался на волнах, когда «Дурмитор» медленно двинулся прочь.³ Как только вспомогательный крейсер скрылся за горизонтом, его люди сделали ужасное открытие. Под спекшимся в корку верхним слоем угля обнаружили большие карманы воздуха! При подсчете количества топлива офицеры не знали про них и включили эти скрытые полости в общие запасы угля. А теперь стало ясно, что кораблю не хватит топлива, чтобы дойти до Могадишо.

Перед лейтенантом Деннелем встала мучительная дилемма. Если он замедлит ход судна, чтобы экономить уголь, то исчерпает продовольствие задолго до прибытия в порт. Если он будет поддерживать расчетную скорость, топливо закончится раньше, чем «Дурмитор» достигнет берегов Африки. Деннель выбрал первое — он решил уменьшить и скорость, и ежедневный рацион.

Лейтенант замедлил скорость корабля до самого малого хода и сократил ежедневный рацион почти до микроскопи-

чески малых порций. В добавление к проблеме с продуктами пленники обнаружили, что трюмы призового судна кишат крысами, тараканами и различными паразитами, сильно докучавшими им по ночам. Соль в трюме совершенно не годилась для того чтобы просто лежать на ней, а уж тем более спать. Она была твердой, как камень, ее поверхность изобиловала бесчисленными острыми углами, что исключало всякую возможность устроиться удобно. Соль прилипала к потным телам людей, натирала и раздражала кожу, вызывая язвы и расчесы.

Через несколько дней Деннель вновь решил уменьшить рацион воды с одной кварты до одного стакана в день на каждого человека. Пленные пришли в такое отчаяние, что начали буквально навлекать на себя смерть, пытаясь проткнуть проходящие через трюм трубы паровой машины, чтобы напиться горячей ржавой водой. Немецкие охранники наблюдали за этим, не осмеливаясь остановить людей, пытающихся утолить немилосердную жажду.

Иногда проливался благословенный дождь. Пока шел короткий ливень, люди мчались на палубу и приветствовали радостными криками небеса, собирая и выпивая воду, сколько смогут, и отмывая свои запекшиеся просоленные тела. Облегчение, приносимое дождями, быстро заканчивалось, а дождь к тому же наполнял трюм водой, создавая в нем проникающий повсюду соляной раствор, от которого пленникам не было спасения. Густой соляной раствор насквозь пропитывал брезент и одежду, прилипавшую к телам людей, когда они пытались уснуть, он жег глаза и носы. Вскоре все пленники оказались покрыты болезненными гноящимися ранами. Кожа облезала с них буквально клочьями.

После восьми дней этой муки, в трюмах, где содержались пленные, заключенные люди начали выкрикивать безумные угрозы об убийствах и мятеже. Тогда лейтенант Деннель указал на отдаленное облако дыма, и сказал пленникам, что столб дыма идет из трубы «Атлантиса». Деннель предупредил пленных, что военный корабль находится еще достаточно близко, чтобы быстро подавить любое восстание. Немецкие офицеры

призового судна не имели понятия, что за судно было на отдаленном горизонте, но они точно знали, что это не «Атлантис». Тем не менее, уловка сработала. Пленники успокоились и начали вести себя более благоразумно. Затем Деннель провел делегацию из пленных в помещения, где жили немцы, чтобы показать, что немецкий экипаж обитал в таких же ужасных условиях. Действия Деннеля успокоили пленных и покончили с угрозой мятежа.

Пытаясь сделать хоть что-нибудь, чтобы увеличить ход судна, Деннель приказал своей команде каждую ночь устанавливать между трубой и грот мачтой сшитый из брезента импровизированный парус, дабы помочь машинам, работавшим на минимальных оборотах. Каждое утро самодельный парус снимали, поскольку любое встреченное судно союзников могло бы заметить его и заинтересоваться этим причудливым сооружением. А лейтенант Деннель не хотел возбуждать ненужного любопытства.

11 ноября 1940 года, в годовщину перемирия в Первой мировой войне, Деннель собрал всех людей на палубе «Дурмитора» для проведения церемонии поминовения погибших в Первой мировой войне. Немецкий лейтенант произнес короткое обращение, и затем объявил две минуты тишины в память о погибших. Немецкий стрелок произвел два выстрела, в ознаменование начала и окончания церемонии. В завершение церемонии экипаж и пленные вернулись назад, каждый — на свою территорию. Все люди на судне страдали от изнуряющего голода и постоянной жажды, однако все же никто серьезно не заболел. Деннель оставался тверд в своем намерении живыми доставить всех вверенных ему людей к месту назначения.

На тринадцатый день плавания нехватка угля вынудила Деннеля для поддержания давления пара начать сжигать в топке деревянные детали судна. Сначала в ход пошли бочки и другие бесполезные деревянные предметы, за ними последовали двери, мебель, деревянная обшивка и деревянные части бегучего такелажа — все это было постепенно содрано с мест, расколото и использовано в качестве топлива. На борту судна имелась только одна маленькая ножовка, и ею пришлось об-

ходить, чтобы распиливать на куски все, что могло бы гореть. «Дурмитор» шел на жалкой скорости, держа чуть больше двух узлов. Люди продолжали кромсать несчастный корабль. Вскоре даже обшивка, грузовые стрелы и спасательные тросы стали топливом.

В конце концов, когда на борту уже не оставалось ничего деревянного, способного сгореть в топках, люди Деннеля начали делать брикеты топлива из угольной пыли, опилок, краски, тавота и золы. Зловоние от горящего мусора омерзительным смогом висело над судном, но оно все же продолжало двигаться вперед. Используя сооруженный на скорую руку парус и самодельные топливные брикеты, экипаж держали котлы под парами, пока в ночь с 22 на 23 ноября наблюдатель на мостике торжественно не объявил о появлении берега. Пароход «Дурмитор» достиг крошечного сомалийского порта Варшейк — после двадцати девяти дней мучительного плавания, почти без воды и с оставшимся запасом в 300 килограммов бобов и 180 килограммов угля.

Экипаж парохода нетерпеливо послал сигнал своим итальянским союзникам и стал ждать ответа. Но напрасно — береговые станции игнорировали все попытки установить контакт. В 4 часа следующего утра терпение Деннеля лопнуло, и он попытался провести судно в порт. У него не имелось никаких карт этого района, и в итоге «Дурмитор» выскочил на коралловый риф. Лишь тогда береговые власти наконец-то очнулись и прислали портовый катер. Спеша отпраздновать захват вражеского корабля, итальянские военные власти арестовали всех находившихся на борту парохода. Все люди были доставлены на берег, посажены на грузовики и отправлены за полсотни километров в Могадишо, для поспешно устроенного парада победы. Итальянцы заставили слабых и истощенных людей в течение многих часов маршировать по улицам, прежде чем Деннель смог довести до их сведения, что некоторые из «пленников» на самом деле являются моряками германского флота и союзниками итальянцев. Обескураженные итальянские власти принесли извинения и возвратили людей на судно, которое было снято с мели и поставлено у крошечного пирса Варшейка.

Вновь оказавшись на борту «Дурмитора», немцы и югославская загрузили уголь, развели пары и на полной скорости попытались выйти из гавани. Но Деннель так торопился покинуть Варшейк, что опять посадил судно на мель. На этот раз команда освободила судно самостоятельно. Теперь они отправились на юг, к Могадишо. Но когда пароход попытался войти в порт, итальянские власти прогнали его прочь — опасаясь, что судно окажется привлекательной целью для британского крейсера, который уже раньше уже подходил к берегу и обстреливал порт. Итальянцы приказали «Дурмитору» идти в порт Кисимайо, находившийся в 246 морских милях от кенийской границы. Лишь в Кисимайо Деннель и его команда закончили свое ужасное плавание.⁴ Только здесь они наконец-то навсегда отрясли со своих подошв прах «Адского судна „Дурмитор“».⁵

Тем временем «Атлантис» оставался в Зондском проливе до 1 ноября 1940 года, когда Рогге взял курс на Бенгальский залив. Через семь дней, в ночь на 8 ноября, когда «Атлантис» искал противника на маршруте из Коломбо в Сингапур, находясь чуть севернее экватора, пост наблюдения заметил движущееся на восток неопознанное судно. Оно отчетливо вырисовывалось в лунном свете, в то время как силуэт «Атлантиса» был окутан густым темным облаком дождя. Рогге использовал это преимущество, чтобы медленно приблизиться к неизвестному судну с очень характерным длинным корпусом и минимумом надстроек.

Через двенадцать минут с рейдера уже отлично виднелись безошибочно узнаваемые очертания танкера. Рогге приказал откинуть створки орудийных портов и продолжать идти на сближение. На «пистолетной» дистанции в пять сотен метров крейсер все еще оставался невидимым. Рогге приказал осветить цель мощным прожектором «Атлантиса». В тот же миг сияющий свет развеял кромешную тьму и выхватил вражеский танкер ярким белым лучом. «Атлантис» начал передавать своим сигнальным прожектором световое сообщение, которое приказывало противнику остановиться и не использовать радио.

С танкера световыми сигналами удивленно ответили, что судно называется «Тедди», идет из Осло. Затем танкер потребовал от «Атлантиса» назвать себя и объявить свои намерения. Рогге приказал сигнальщику ответить, что их судно — корабль Ее Величества «Энтенор», британский вспомогательный крейсер в 11 174 тонн. Рогге знал, что такой корабль существует и действительно очень похож на «Атлантис». Он надеялся рассеять опасения команды «Тедди», изображая союзническое судно в ходе обычной операции проверки.

«Тедди» ответил тремя длинными выкриками сирены, которые сигнализировали о намерении остановиться. «Атлантис» продолжал удерживать норвежский корабль в ослепительном луче прожектора, поэтому Рогге ясно видел зачехленное палубное орудие танкера, около которого не было артиллериста. Видел он и трубу — черную, с красной полосой; это были цвета судовой линии «Клавернси Компани».

Как только «Тедди» начал останавливаться, покачиваясь на длинных и пологих волнах тропического моря, Моор спешно отправил своих людей на катера и они помчались к танкеру. Норвежская команда стояла на палубе, вооруженная винтовками; с борта не предложили немцам ни трапов, ни помощи. Моряки «Атлантиса» подошли к борту «Тедди», аккуратно выбрав тот момент, когда волна подняла их катер в самом конце трапа, позволив быстро пришвартовать его. Норвежцы, ослепленные светом с крейсера, были захвачены врасплох. Аджютант Моор расстегнул китель британского флота, чтобы показать немецкую морскую военную форму; затем он надел немецкую морскую фуражку, вытащил пистолет и сказал капитану «Тедди»: «Я офицер немецкого флота. Вы объявляетесь пленными». ⁶

Таким образом «Атлантис» без единого выстрела захватил танкер вместимостью 6748 тонн. Рогге назначил на призовое судно команду под руководством лейтенанта Бройерса, и перевел на «Атлантис» капитана Тора Люткена и его экипаж из тридцати человек. Люткен сообщил Рогге, что корабль шел из Абадана в Сингапур с десятью тысячами тонн нефти и пятью сотнями тонн дизельного топлива. Рогге ужасно нуждался в

дизельном топливе — это увеличило бы продолжительность независимого плавания еще на два месяца. Увы, капитан не мог позволить себе дозаправку в Бенгальском заливе, где на него в любой момент мог наткнуться английский патруль. Рогте послал «Тедди» за пятьсот миль на юг, на позицию в открытом море чуть ниже экватора, в точку, называемую «Пойнт-Мангро». В этом месте танкер должен был ждать встречи с «Атлантисом». Бройерс и его команда быстро разместились на танкере и «Тедди» скрылся в южном направлении.

К этому времени летчик Булла и механики «Атлантиса» закончили временный ремонт гидросамолета, что опять дало кораблю возможность использовать преимущество воздушной разведки. Сразу после того, как новые стойки двигателя были установлены на место, Булла уже был в самолете. Утром 10 ноября он взлетел с воды у борта «Атлантиса», окруженного спокойным морем — и быстро вернулся, чтобы сообщить, что заметил к северу от «Атлантиса» идущее на восток неизвестное судно.

Когда команда подняла гидросамолет на крейсер и закрепила его на борту, штурман высчитал курс и скорость, которые были нужны рейдеру, чтобы подойти к врагу после наступления сумерек. «Атлантис» лег на новый курс и развил полную скорость в гаснущем свете дня. Через четыре часа крейсер подошел к неизвестному судну со стороны кормы. В ярком лунном свете с мостика была отчетливо видна длинная и плоская палуба танкера. Но благодаря яркой луне с танкера тоже заметили «Атлантис».

Танкер повернул назад, полагаясь на скорость и начал передавать в эфир сигнал бедствия «QQQ, QQQ», одновременно передавая свое название — «Оле Якоб», и координаты — 6 градусов 29 минут северной широты и 90 градусов 16 минут восточной долготы. Рогте не хотел использовать артиллерию, если это будет возможно. Даже единственный фугасный снаряд разрушил бы танкер, впустую уничтожив его крайне ценный груз. Поэтому капитан Рогте позволил радиопередаче продолжаться, но приказал сигнальщику передать на «Оле Якоб» сообщение, содержащее приказ остановиться и подготовить-

ся к инспекции, которую будет проводить корабль Ее Величества «Энтенор». Танкер ответил крейсеру требованием тоже остановиться. «Атлантис» повторил сигнал, продолжая вести себя как британский вспомогательный крейсер, занимающийся рутинным патрулированием.

«Оле Якоб» остановился, но опять начал передавать сигнал бедствия. Рогге задержал стрельбу, продолжая симулировать поведение британского вооруженного судна. Капитан «Атлантиса» хотел захватить «Оле Якоб» обманом, не повредив его. Рогге просигналил, что высылает катер для переговоров с капитаном танкера.

Моор и Каменц разместились в катере так, чтобы их было заметно издали, за штурвалом стоял рулевой. С танкера были видны только три этих фигуры, но на катере находилось еще десять моряков, вооруженных автоматами МП-40* и гранатами, эти люди были скрыты под брезентом.

«Атлантис» включил свой мощный прожектор и вновь осветил «Оле Якоб», когда катер оказался между двумя судами. В ярком свете Моор мог видеть, что у палубного орудия «Оле Якоба» уже появились артиллеристы, и теперь это орудие было направлено на «Атлантис». Он мог также видеть, что у бортов танкера толпятся люди в шлемах британского образца, глядящие на катер сверху. Одетый в мундир британского офицера Моор внутренне напрягся, но внешне был абсолютно спокоен. Он ждал высокой волны, которая дала бы им возможность пришвартоваться к трапу и подняться на палубу.

Человек из команды «Оле Якоба» крикнул вниз, спрашивая у Мора, британец ли он. Моор ответил несколькими неразборчивыми английскими словами, однако его ответ был заглушен скрежетом, с которым катер скребся о стальную обшивку танкера. Напряженность с обеих сторон была чрезвычайно высока. Когда очередная волна подняла катер наверх, Моор и Каменц прыгнули на трап и во мгновение ока оказались на

* Имеется в виду немецкий пистолет-пулемет «Фольмер-Эрма» MP-38/40, известный в отечественной литературе как «шмайссер» — по имени фирмы-производителя.

палубе танкера. За ними быстро последовала партия захвата, скрывавшаяся ранее под брезентом. Люди с «Атлантиса» перескочили через леера и мгновенно оказались на палубе «Оле Якоба». Моор подскочил к норвежскому старшине, выхватил из его рук винтовку искомандовал «Руки вверх!»

Эта ситуация вполне могла закончиться перестрелкой, исход которой предсказать было невозможно, поскольку вооруженных норвежцев было больше, чем немцев. Однако экипаж танкера был настолько ошеломлен, что не оказал сопротивления. Моор, все еще находясь под воздействием адреналина, бросился на мостик, где внезапно появился перед капитаном судна Лейфом Кристианом Крогхом. Капитан Крогх, увидев, что на палубе танкера что-то случилось, немедленно согласился на капитуляцию.

И опять «Атлантис» успешно захватил ценное судно без единого выстрела. Однако эта добыча не оправдала надежд Рогте. Танкер, построенный два года назад, имел вместимость 8306 регистровых тонн и принадлежал компании «Йохс Хансен Танкредери», он имел на борту одиннадцать тысяч баррелей высокооктанового авиационного топлива. Это был чрезвычайно ценный груз, однако Рогте надеялся захватить дизельное топливо, крайне необходимое для двигателей «Атлантиса».

Рогте перевел с захваченного судна на «Атлантис» большинство из тридцати двух пленных членов экипажа, и заменив их призовой командой во главе с капитан-лейтенантом Паулем Каменцем. Одной из самых первых обязанностей главного радиста крейсера стал поиск ключа к коду танкера, позволяющий выйти в эфир от его имени и отменить более ранние сигналы бедствия как ошибочные.

Однако британские береговые радиостанции, получив сигнал отмены, не были полностью успокоены; главнокомандующий английскими морскими силами в Ост-Индии послал группу, состоящую из одного тяжелого крейсера и двух вспомогательных крейсеров, чтобы осмотреть подозрительный район. А вот немецкое морское командование в Берлине было совершенно одурачено. Оно отправило своим рейдерам сообщение о том, что союзный торговый корабль в Индийском океане так

нервничал, что впал в панику и запросил помощи, когда к нему приближался английский вспомогательный крейсер!

В сумерках 10 ноября перевод пленников и перегрузка припасов были закончены. Капитан Рогге приказал призовой команде вести «Оле Якоб» по направлению к «Пойнт-Ротанг», в трех сотнях миль дальше на юг. Эта точка находилась в том же районе, где должен был поджидать «Тедди». Рогге назначил дату randevу на 15 ноября, и два корабля разошлись, когда солнце уже опустилось, чтобы коснуться моря на горизонте.

Британские береговые станции в Коломбо вызывали «Оле Якоб» на различных частотных волнах, в тщетной попытке отыскать потерявшийся корабль. Другие корабли в этом диапазоне повторяли просьбу откликнуться, но германские радиосты упорно хранили молчание.

Утром 11 ноября, в день перемирия в прошлой войне, команда рейдера собралась на палубе, чтобы помянуть погибших в Первой мировой. Немногие из них могли вообразить страдания, которым подвергались люди на борту «Дурмитора», где в тот же самый момент проходила похожая мемориальная церемония.

В то время как «Атлантис» скользил по ровному и спокойному океану, находясь примерно в 250 милях юго-западнее от мыса Эхин-Хэд, пост наблюдения заметил тонкую струйку дыма, вырисовывающуюся на ясном ярко-синем небе. Рогге приказал «Атлантису» сбавить ход, так чтобы штурман мог точно определить курс, скорость и тип появившегося судна. Оно находилось на расстоянии в восемнадцать миль и следовало сходящимся курсом, который мог привести его к «Атлантису» сзади, со стороны правого борта. Рогге послал своих людей на боевые посты — ждать встречи. Он немного замедлил скорость, чтобы позволить неизвестному судну сократить расстояние.

Приближавшийся к «Атлантису» пароход «Отомедон» отплыл из Ливерпуля 24 сентября 1940 года, отправившись на Дальний Восток вокруг мыса Доброй Надежды. Вахтенный

офицер торгового судна, первый помощник капитана мистер Д. Стюарт, просигналил «Атлантису» и одновременно вызвал на мостик капитана У.Б. Ивена. Когда Ивен оказался на мостике, оба офицера оценили ситуацию и обсудили, что следует предпринять.

В итоге капитан Ивен решил сохранять выбранный курс своего корабля по четырем причинам. Во-первых, шедшее впереди него судно, казалось, держит курс с Мадагаскара в Зондский пролив. Во-вторых, Ивен не получал никаких предупреждений о вражеских кораблях в этой области. В-третьих, «Отомедон» как раз должен был войти в узкий Зондский пролив. Если Ивен прикажет изменить курс, чтобы избежать встречи с другим кораблем, он должен будет изменить генеральный курс и неизбежно сбавить ход для последующего маневрирования. Наконец, судно, появившееся перед носом «Отомедона» казалось обычным голландским «торговцем» того типа, который обычно курсировал в районе Зондского пролива.

Оба судна продолжали держаться сходящихся курсов, не меняя направления. Рогге рассчитал, что два встретятся они в узком месте — бутылочном горлышке, которое образует пролив. Он идентифицировал неизвестное судно как британский фрахтовщик с длинной старомодной дымовой трубой, принадлежащий компании «Бритиш Блю Фаннел». В 9:04 утра, на расстоянии 4200 метров, Рогге приказал «Атлантису» резко лечь в правую циркуляцию, развернул военный флаг и выстрелил из 150-мм орудия перед носом британского парохода.

Передачик старого торговца тут же начал выстукивать знакомое сообщение о появлении неприятельского рейдера. Затем фрахтовщик назвал свое имя — «Отомедон» — а затем начал передавать свои координаты. Как только первые цифры координат пошли в эфир, передача была прервана «Атлантисом», открывшим беспощадный огонь по мостику и радиорубке. Первый же выстрел уничтожил мостик парохода и все, что было на нем.

Когда «Атлантис» приблизился на расстояние морской мили, Рогге смог разглядеть, что снаряд разрушил мостик и окружающие надстройки. Однако «Отомедон» все еще храбро пытал-

ся уйти от погони. Корабль шел на полной скорости, выжимая из машины более одиннадцати узлов. Следующие снаряды целиком разрушили всю среднюю часть судна. Рогге был близок к тому, чтобы прекратить огонь, когда кто-то из британского экипажа подбежал к оборонительному орудию, стоящему на приподнятой корме «Отомедона». Появление артиллериста спровоцировало еще три залпа, снаряды которых адским градом обрушились на корму парохода. Наконец приведенный к послушанию «Отомедон» убавил пар и стал медленно останавливаться.

Через двадцать одну минуту после первых выстрелов абордажная партия Моора подошла на катере к носовой части горящего «Отомедона» с его правого борта. Потрясенный Моор обнаружил на корабле настоящее побоище. Все, кто находился на мостике, были мгновенно убиты первым же снарядом — капитан Ивен, второй помощник капитана Т.Г. Уилсон, третий помощник П.Л. Уитэйкер, старший стюард и несколько пассажиров. Еще один пассажир, китайский служащий парходной компании, позже умер в лазарете на борту «Атлантиса». Моор лицезрел кошмарное зрелище — мостик парохода был буквально завален убитыми, скорчившимися в различных позах. Кроме того, на искореженной и посеченной осколками стальной палубе «Отомедона» обнаружилось двенадцать раненых, чьи стоны и крики были ужасны.

Пока Моор, которого едва не стошнило от зрелища этой бойни, продирался через искореженную сталь и перепутанные тросы и кабели — все, что осталось от мостика «Отомедон» — остальные люди из его абордажной команды пытались собрать раненых, успокоить их и подготовить для эвакуации на «Атлантис». Поскольку снаряды крейсера разнесли мостик «торговца» совершенно внезапно, можно было предположить, что ни один из секретных документов не был уничтожен во время капитуляции. Лейтенант Моор обшарил служебные помещения, с грохотом распахивая железные двери в каюту капитана, кладовую для хранения ценностей и штурманскую рубку. Затем он обшарил все найденные сейфы. Улов оказался исключительно богатым, Моор нашел целое сокро-

вище. Здесь имелись морские приказы, инструкции Адмиралтейства, странички из шифровальной книги, распоряжения по обороне портов для всего Дальнего Востока, британские оперативные инструкции, 7-я, 8-я и 9-я части морских кодовых таблиц для британского торгового флота, боевые приказы для военно-морских сил Дальнего Востока, а также 120 мешков почты — в том числе и тяжеленный мешок из зеленой непромокаемой ткани, в каких перевозилась секретная и дипломатическая почта. Этот запечатанный мешок был отправлен из Англии командующим британской авиацией, сэром Сирилом Невиллем для вручения командующему английскими ВВС на Дальнем Востоке сэру Роберту Брук-Попхэму.* Моор собрал буквально каждый клочок этих бесценных секретных данных и вернулся на «Атлантис» для их дальнейшего изучения.

Пока абордажная партия была занята транспортировкой с «Отомедона» уцелевших — первого помощника Стюарта и 33 англичан из экипажа парохода, 3 европейских пассажиров и 56 китайских рабочих, команда взрывников под руководством Феллера вскрыла один из трюмов, и сделала изумительное открытие. «Отомедон», корабль вместимостью 7528 тонн, перевозил груз стоимостью в миллионы марок! Люди Феллера обнаружили упакованные в ящики самолеты, автомобили, оборудование, медикаменты, микроскопы, пиво, виски, сигареты и огромное количество продовольствия — все лежало, аккуратно упакованное и готовое к употреблению.

Рогге страшно беспокоился из-за задержки в районе, где было много вражеских торговых и военных судов. Он поручил Феллеру переправить на крейсер только наиболее необходимые и ценные предметы, а затем быстро потопить «Отомедон». Но затопление проходило не так быстро, как хотел Рогге. Забравшись в трюм поглубже, люди Феллера продолжали обнаруживать все новые и новые запакованные сокровища. Каж-

* Маршал сэр Роберт Брук-Попхэм прибыл в Сингапур и официально вступил в должность командующего британскими ВВС на Дальнем Востоке только 18 ноября 1940 года.

дый раз, когда объявлялось что-то еще, Феллер сообщал об этом Рогге и спрашивал разрешения отложить момент затопления, пока груз не будет переправлен на «Атлантис». Было уже далеко за полдень, когда Рогге приказал Феллеру прекратить осмотр груза, установить подрывные заряды и вернуться на «Атлантис».

И вот вновь послышался знакомый приглушенный грохот снарядов глубоко внутри корпуса парохода, ознаменовавший начало его конца. «Отомедон» ушел на дно кормой вперед, это случилось в 3:07 — через несколько минут после того, как сдетонировали взрывные заряды. Это была тринадцатая жертва «Атлантиса».⁷

За четыре дня, проведенные в этом районе, Рогге захватил целых три торговых судна. Пришло время двигаться прочь. «Атлантис» взял на курс на юг — по направлению к тому месту, где ожидали призовые «Тедди» и «Оле Якоб». Крейсер держал скорость в десять узлов.

Этим же вечером систершип «Отомедона», пароход «Хеленус» под командованием капитана П.В. Сэйвери, прошел совсем недалеко от «Атлантиса», вызывая «Отомедон» по радио и раз за разом повторяя сигнал, который судно подавало раньше. Капитан Рогге спал, когда радист поймал эти сигналы. По неизвестным причинам вахтенный офицер крейсера не решился будить спящего капитана. Это решение позволило «Хеленусу» спастись — а заодно спасло и «Атлантис». Британская поисковая группа уже прочесывала этот район, она находилась очень близко к «Хеленусу» и искала именно немецкий рейдер.

Через два дня после того, как «Атлантис» вновь встретил «Тедди», Рогге окончательно решил утопить норвежский корабль. Танкер перевозил бензин, а не дизельное топливо, поэтому он был бесполезен для «Атлантиса». Груз танкера мог бы быть сослужить хорошую службу какому-нибудь другому германскому кораблю, но Рогге не видел способов сохранить танкер эффективно использовать его, не посылая и не получая при этом длинные незашифрованные сообщения Берлину и дру-

гим рейдерам. А командир крейсера считал отправку таких сообщений слишком опасной, поэтому Рогге решил, что у него не остается иного выбора, кроме как потопить «Тедди».

Немцы перевезли с захваченного корабля все ценное — в том числе пять сотен тонн дизельного топлива, которое хранилось в маленьком танке. Затем команда подрывников установила заряд и стала ждать взрыва. Ничего не произошло. Феллер и его люди быстро вернулись на «Тедди» и разместили в трюме второй заряд. Этот заряд взорвался вовремя и немедленно воспламенил груз танкера — жидкое топливо. Сила взрыва взметнула высоко в воздух огромный шар огня. Бушующее пламя венчалось клубами густого дыма, закручивавшегося спиралью и уходящего в безоблачное синее небо.

Рогге потрясенно смотрел на гигантский погребальный костер, устроенный для танкера Феллером. Огонь и густой темный столб дыма могли быть замечены из-за горизонта и привлечь чье-нибудь нежелательное внимание. Достаточно опасно было поджигать летучее топливо, которое горит как разбомбленное месторождение нефти, но совсем уж безумием было оставаться в окрестностях этой сцены. Поэтому Рогге направил «Атлантис» прочь, на полной скорости двинувшись на встречу с «Оле Якобом». А «Тедди» через несколько часов затонул, оставив после себя разноцветные разводы топлива, и несколько обломков, плавающих на поверхности воды.⁸

Когда весть о потоплении «Тедди» достигла SKL, высшее морское командование Германии разругало Рогге за отказ от попыток отправить жидкое топливо другим германским судам, игнорируя тот факт, что причиной тому стало нежелание командования координировать подобные операции, сделавшее груз «Тедди» почти бесполезным. Рогге принял критику SKL, однако защитил свой выбор в докладе, отосланном в Берлин:

«Мое решение в значительной степени было обусловлено полным отсутствием указаний от морского командования, а также заранее предусмотренного кода для переговоров между рейдерами на случай захвата танкеров. У нас не проводилось адекватного планирования взаимной поддержки между

рейдерами с дизельными двигателями и теми кораблям, которые работают на жидком топливе».⁹

«Атлантис» продолжал двигаться на юг до 14 ноября, когда он встретился с норвежским призовым судном «Оле Якоб». Рогге решил, что команда танкера отправится в Японию. Он знал, что Япония в высшей степени нуждается в грузе «Оле Якоба» — превосходном высококачественном авиационном топливе и, скорее всего, японцы окажутся рады танкеру. Он хотел также послать секретные документы, захваченные на «Отомедоне» через Японию в Берлин. Кроме того, он хотел избавиться от пленных и освободить «Атлантис» от этого добавочного бремени.¹⁰

«Атлантис» забрал с «Оле Якоба» все дизельное топливо, какое только там нашлось, оставив на его борту лишь минимум, необходимый чтобы доплыть до Японии. Каменцу сбросил за борт кое-какие деревянные обломки, вылил на воду небольшое количество нефти и пустил туда же ползатопленную спасательную шлюпку с «Оле Якоба», а также некоторое количество спасательных плотов. Он рассчитывал, что тот, кто наткнется на плавающие обломки, сочтет танкер затонувшим. После этого команда призового корабля забрала на борт команды как с «Оле Якоб», так и с «Тедди», и призовое судно отправилось по направлению к ближайшему японскому порту.

«Оле Якоб», который вел капитан-лейтенант Пауль Каменцу, добрался до японского порта Кобе в декабре. Благодаря хлопотам адмирала Веннекера, германского военно-морского атташе в Токио, японские власти тайно снабдили танкер топливом и послали его на остров Ламотрек — один из Каролинских островов. Здесь, отшвартовавшись в пустынной лагуне, «Оле Якоб» тайно встретился с японским танкером, и ценное авиационное топливо было перекачано японцам. Японцы оказали ответную услугу, секретно отправив немного жидкого топлива в район Тихого океана для немецких рейдеров.

После этого «Оле Якоб» вернулся в Кобе. Японцы доставили норвежцев в их посольство, в Токио, а Каменцу тем временем

встретился с японскими морскими командованием и снабдил японское правительство копиями всех секретных бумаг союзников, взятых на «Отомедоне». Изумленные японцы не могли поверить, что информация Каменца подлинная, — пока не сверились с уже известными данными и подтвержденными секретными сведениями. Вся информация, отправку которой устроил Рогге, была точной, полной и крайне ценной. Исключительная важность информации выяснилась лишь год спустя, когда Япония вступила в войну и напала на Сингапур.¹¹

Германское высшее морское командование через атташе в Токио отправило сообщение Каменцу, вызывая его в Берлин — причем немедленно. Это было очень долгое путешествие. Японцы помогли Каменцу добраться до Владивостока. Как только он прибыл туда, Советы, действуя по соглашению с Берлином, секретно перевезли капитан-лейтенанта в Москву по транссибирской магистрали. Из Москвы Каменц совершил путешествие на другом поезде, идущем прямо в Берлин*, где он смог лично рассказать германскому морскому командованию о действиях «Судна № 16» и передать захваченную информацию: шифровальные книги и прочие бумаги.

Вскоре после того как Каменц отбыл из Токио, оставшаяся команда призового корабля вышла в море, чтобы достичь контролируемых Германией вод. Спустя семь месяцев, 19 июля 1941 года, «Оле Якоб», его команда и пленные** благополучно достигли французского порта Бордо.¹²

Послав «Оле Якоб» в Японию, Рогге повернул «Атлантис» и двинулся на юго-восток. Офицеры тщательно изучали карты

* Непонятно, зачем автор накручивает вокруг этого путешествия такую таинственность. Для проезда через нейтральное государство в качестве частного лица Каменцу достаточно было получить в Токио визу, купить во Владивостоке билет и сесть на поезд.

** А вот нахождение пленных на борту судна во время его стоянки в нейтральном японском порту действительно являлось нарушением международного морского права.

и морские лоции в поисках отдаленного острова, где корабль мог бы тайно набрать свежей пресной воды, устроить профилактический ремонт двигателей, а его люди смогли бы некоторое время отдохнуть друг от друга и от исполнения повседневных обязанностей. Рогге отклонил предложение идти на Амстердам* или острова Сен-Поль, рассудив, что британцы с большой вероятностью могут зайти на эти острова. Было еще предложение отправиться на остров Принс-Эдуард, но его тоже отвергли, потому что в этом районе почти всегда слишком туманно и ветрено. После тщательного изучения карты Рогге выбрал группу островов Кергелен.

Острова Кергелен располагаются в районе 49 градусов 20 минут южной широты и 70 градусов 20 минут восточной долготы, примерно на середине пути между Антарктикой, Австралией и Африкой — очень далеко от оживленных судоходных трасс. Эти пустынные острова ранее были прибежищем для китобоев и морских охотников, но уже много лет назад их визиты сюда прекратились. У Рогге имелось превосходное описание этого района. Немецкий корабль «Газелле» посетил эти острова с научными целями, как раз перед тем как разразилась война.

Кроме того, у Рогге также была специальная морская карта, захваченная на «Тедди», на которой были обозначены морские пути для торговых судов союзников. Из этой карты следовало, что Кергелены являются крайне изолированным местом, и поэтому подходили для «Атлантиса» как минимум по одному из критериев. На Кергеленах также имелась свежая вода, в которой «Атлантис» отчаянно нуждался. А еще там было множество проливов, каналов, бухт и фиордов, где корабль мог весьма успешно спрятаться. Словом, «Атлантис» взял курс на юг и скоро достиг безопасных островов, лежавших в центре бурного и неприветливого южного океана.

* Французский остров Амстердам находится в южной части Индийского океана, практически на середине линии, соединяющей Фриманта и мыс Доброй Надежды.

Плавание на юг было не слишком богато событиями, пока однажды, 1 декабря 1940, года радист не принес капитану текст двух сообщений. Первое из них информировало рейдер о благополучном прибытии «Дурмитора» в Сомали. Счастливая новость дала людям свежую тему для бесед. Вторая новость была сообщением от «Судна № 33» — рейдера «Пингвин», направленного SKL для крейсерства в Индийском океане. «Пингвин» информировал высшее командование о том, что собирается послать «Шторштадт» в Германию захваченный им танкер с четырьмя тысячами пленных и десятью тысячами тонн дизельного топлива!

Рогге чувствовал, что его потребность в топливе перевешивает риск от отправки радиограммы. Он вышел в эфир и направил Штабу руководства войной на море запрос о том, чтобы танкер передал часть топлива на «Атлантис», прежде чем плыть в Германию. Берлин ответил очень быстро, приказав «Атлантису» встретиться с «Пингином» и «Шторштадтом» в условной точке «Тулип». Рогге немедленно повернул свой корабль и помчался на северо-запад по направлению к точке рандеву на 34 градусах 47 минутах южной широты и 59 градусах 55 минутах восточной долготы.

«Атлантис» прибыл в условленное место в воскресенье утром 8 декабря. Вскоре наблюдатель заметил другое большое судно, вырисовывающееся на горизонте. Два корабля приблизились друг к другу, и их сигнальщики обменялись предварительно согласованными флажными сигналами. Капитан «Пингвина» Крюдер расставил своих людей, одетых в белую летнюю форму, в строгом порядке вдоль палуб и лееров, но как только два корабля оказались рядом, четкий военный строй нарушился и превратился в шумную толпу людей, размахивающих руками и выкрикивающих приветствия. Два рейдера остановились очень близко друг к другу, капитан Крюдер сел на маленький катер, чтобы отправиться к «Атлантису».

Вскоре команды «Пингвина» и «Атлантиса» также снова ли туда и сюда между двумя кораблями, радостно приветствуя товарищей. За триста с лишним дней плавания в первый раз

на борт «Атлантиса» вступили немцы, не принадлежащие к команде корабля. Экипажи принесли друг к другу лучшее угощение и пиво, чтобы разделить их с боевыми товарищами, они пели песни, рассказывали истории и наслаждались зрелищем совершенно новых лиц.

«Шторштадт» прибыл в точку randеву поздно вечером. Перекачка топлива началась немедленно и закончилась уже ночью. На следующее утро капитан Рогге нанес ответный визит командиру «Пингвина». Как раз в то время, когда Рогге уже собирался вернуться на свой корабль, радисты приняли сигнал от берлинского штаба. SKL разослал всем кораблям сообщение, зашифрованное кодом «Гидра», имевшимся как на подводных лодках, так и на надводных военных кораблях.¹³ Этот шифр использовался в тех случаях, когда надо было передать крайне важное сообщение, предназначенное для всех военных кораблей Кригсмарине, находящихся во вражеских водах.

В сообщении говорилось, что капитан Бернхард Рогге, 48-летний морской офицер, представлен к «Рыцарскому кресту». Сообщение о награждении капитана гласило: *«На „Атлантис“. Командир корабля награжден „Рыцарским крестом“. Я приношу капитану и команде мои самые теплые поздравления по поводу признания выдающихся успехов, достигнутых вашим кораблем. Подписано главнокомандующим».*¹⁴

Когда слова о награде достигли команды обеих кораблей, немедленно начался новый праздник, который продолжался весь следующий день — до тех пор, пока Крюдер не высказал в заключительной речи самые горячие пожелания удачи и не отбыл прочь на «Судне № 33».

«Атлантис» переправил на «Шторштадт» 124 пленных моряка, оставив у себя на борту только троих тяжело раненых британцев, которые были нетранспортабельны и нуждались в постоянной медицинской помощи. В обмен на топливо рейдер перегрузил на танкер тонны продовольствия и воды, таким образом повысив автономность «Шторштадта» на целых два месяца. Рогге также командировал на танкер двух своих моряков, дабы увеличить его призывную команду. Два дополни-

тельных человека понадобились, чтобы помогать в управлении танкером в ходе плавания до территорий, занятых Германией.

Раздался гудок сирены, винт вспенил воду за кормой, подняв большой белый бурун, и «Атлантис» быстро двинулся прочь от «Шторштадт». ¹⁵ Рогге поддерживал ложный курс до тех пор, пока его корабль не оказался достаточно далеко от глаз пленных — которые в случае неприятностей с танкером могли сообщить разведке союзников последние известные им координаты «Атлантиса». Как только танкера скрылся за горизонтом, Рогге привел свой корабль на истинный курс — почти точно на юго-восток. «Атлантис» стремился на острова Кергелен, чтобы взять пресную воду, провести ремонт и дать команде возможность хотя бы немного отдохнуть.

11 декабря SKL прислал на «Атлантис» известие о новых награждениях «Железными крестами». В тот же день капитан собрал людей на палубе и объявил о вручении наград самым достойным. Вместо отсутствующих крестов все награжденные получили красочно оформленные свидетельства о награде. Эта торжественная церемония несколько отличалась от предыдущих — на смену бушлатам и ветровкам пришли рубашки с короткими рукавами и тропические шлемы.

Однако всего за два дня плавания на юг температура воздуха упала почти на пятьдесят градусов *, вынудив людей вновь распаковать убранныю подальше теплую одежду. Море стало суровым и бурным, небо изменило свой цвет со светло-лазурного на серый и мрачный.

Адьютант Моор перерыл библиотеку корабля, всю найденную информацию об островах Кергелен он изложил в специальных бюллетенях, которые были развешаны повсюду на корабле, чтобы подогреть у людей интерес к месту, куда стремился крейсер. Моор пересказал в них факты из истории островов, основные сведения об их геологии, географии и наиболее интересных достопримечательностях. Люди толпились вокруг объявлений, чтобы узнать что-нибудь о месте их порте захода. Многие подходили к вывешенным бюллетеням снова и снова.

* По Фаренгейту.

Глава 7.

ПОЧТИ ФАТАЛЬНАЯ ВЫСАДКА НА СУШУ

Плавание на юг было вызвано одной из самых насущных на море потребностей — потребностью в пресной воде. Как правило, на современных кораблях особых проблем с пресной водой не возникает. «Атлантис» был снабжен мощной и надежной опреснительной системой, которая более чем удовлетворяла потребности судна. К несчастью, опреснительная установка вспомогательного крейсера работала на угле, а вот угля-то на корабле как раз и не хватало.

Итак, «Атлантис» двигался на юг, оставив позади относительно спокойные тропические воды и сменив их на бурные воды Южной Атлантики. Теперь о корпус корабля бились огромные ледяные волны, увенчанные белыми барашками. Три дня команда боролась с волнами, перекачивающимися через нос и корму, и с ветром, воющим в снастях и норвящим сорвать плохо закрепленные легкие предметы. Наконец утром 14 декабря 1940 года наблюдатель с мостика закричал: «Эй, впереди земля! Впереди земля!»

Моряки «Атлантиса» увидели землю впервые с тех пор, как крейсер прошел мимо мыса Агульяс восемь месяцев назад. Люди были так возбуждены, что буквально повисли на поручнях, терпя холодный дождь и брызги, — только чтобы хоть мельком увидеть пустынные острова под нависшими штормовыми небесами.

Архипелаг Кергелен имеет приблизительно семьдесят миль в ширину и столько же в длину, он состоит из множества островов. Честь составления первых карт этих островов приписывается капитану Джеймсу Куку. Великий мореплаватель набросал их в то время, когда его суда «Дискавери» и «Резольюшн» остановились на этих островах под Рождество 1776 года. Кук хотел назвать архипелаг «Островами Отчаяния», но в конце концов решил почтить их первооткрывателя, французского

мореплавателя Ива де Кергелен-Тремарека, остановивавшегося здесь дважды — 12 февраля и 14 декабря 1772 года.

Экспедиция Кука разведала и нанесла на карты основные острова архипелага — клочки суши, глубоко изрезанные бухтами и заливами, разделенные узкими проходами и каналами. Нельзя сказать, что новая земля понравилась Куку. В своем вахтенном журнале он описывает эти суровые места как «чрезвычайно голые и пустынные». ¹ И не удивительно — острова Кергелен состояли главным образом из безлесных, покрытых снегом гор и глубоких ущелий, заполненных густыми, болотистыми трясинами. Местная растительность представляла собой смеси жидких травянистых кустарников и растения «каббадж» — рода капусты с толстыми листьями, едва ли съедобной. Из животных здесь обитали только птицы (в основном бакланы), а также пингвины, котики и морские львы.

Люди отошли от поручней судна лишь тогда, когда капитан Рогге приказал всем занять боевые посты. Это произошло в 9 утра. Рогге не знал имеются ли на островах силы союзников и не хотел рисковать понапрасну. Прежде чем подойти к берегу, капитан выслал на моторном катере разведку — адъютанта Моора с партией из восьми хорошо вооруженных матросов. Команда Моора замаскировалась под китобоев, закрыв свою форму специфической одеждой, а оружие моряки прикрыли шкурами и мехами, захваченными на одном из призовых кораблей. Десантная партия спустила на воду китобойный баркас и направилась к единственному известному поселению на этих островах.

Команда Моора внимательно осмотрела берег, стараясь уловить любое движение. Затем немцы приблизились к маленькой группе домов и деревянных барачков. Когда один из моряков заметил фигуру,двигающуюся по пляжу, Моор быстро приказал всем залечь и разработал план атаки — рассчитывая удивить и ошеломить тех, кто находился на острове. Адъютант считал, что надо действовать либо совсем скрытно, либо силой захватить ключевые точки поселка и разрушить любую связь, которую островной гарнизон мог иметь с внешним миром. У противника не должно остаться ни малейшей возможности послать сообщение об «Атлантисе».

Матрос, который следил за фигурой на пляже, предположил, что этот человек либо пьян, либо безумен — настолько странно он двигался. Затем старший рулевой ослабил всеобщее напряжение, громко рассмеявшись. Он внезапно понял, что пьяный человек на самом деле был морским львом. Все люди на баркасе вздохнули с облегчением от этого известия, потому что угроза боевого столкновения испарилась.

Когда катер ткнулся в берег, люди из десантной партии немедленно попрыгали на землю, чтобы начать осмотр острова. Моряки «Атлантиса» вступили на твердую почву впервые с тех пор, как покинули Германию почти год назад. Поначалу ноги, привыкшие к ходьбе по качающейся палубе, с трудом приспособивались к нормальному хождению по устойчивой земле. Однако уже через некоторое время поисковая партия смогла разойтись по берегу и начать поиски признаков жизни. Скрип деревянных дверей, запах пыли и ароматы земли — все это навевало острую тоску по дому.

На острове не оказалось никого. В большом пустом доме обнаружился несвежий, но все еще съедобный надкусанный ломоть хлеба, пролежавший здесь нетронутым много лет. Моор заметил на стене отрывной календарь. На необорванном листке стояла дата — 18 ноября 1936 года.

Следующая комната была маленькой, аккуратной и чистой. Кровать безупречно застелена, в буфете — ряды нераскрытых банок с провизией. И пустота — пустота, холод и тишина, царящие на острове давным-давно.

Рядом с домом обнаружился загон, в котором люди с «Атлантиса» нашли тела двух свиней, давно мумифицировавшиеся в сухом и холодном воздухе. Кто-то предположил, что обитатели дома погибли где-нибудь на острове в непонятной катастрофе, или поспешно уплыли прочь бросив все имущество, включая консервы и животных в загоне. Создавалось такое впечатление, что в последний раз люди были на острове 18 ноября 1936 года — более четырех лет назад. Моор, используя портативную радию, связался с крейсером и уведомил Рогге, что остров пуст. Тут же он получил ответ, в котором ему приказывали вернуться на судно.

Рогге медленно ввел «Атлантис» вдоль берега в большую бухту. Местом стоянки корабля заранее был выбран залив Газелле — глубоководная внутренняя гавань, названная по имени немецкого исследовательского судна, которое незадолго до войны провело картографирование острова. Справочники Рогге содержали достаточно информации, чтобы можно было безопасно провести крупный корабль в бухту, однако ее не хватало, чтобы пройти во внутреннюю гавань острова. А капитан хотел бросить якорь в безопасной бухточке, которая являлась ответвлением залива Газелле и где можно было надежно скрыть судно. Кроме того, эта бухта находилась близко к источнику свежей воды — водопаду.

Когда «Атлантис» приблизился к узкому входу во внутреннюю бухту Рогге остановил корабль и бросил якорь. Он не рискнул двигаться дальше, пока его люди не промеряют глубины и не нанесут на карту безопасный проход с глубокой водой, пригодный для крейсера.

В течение всего дня экипаж корабля промеривал глубину лотом, и к вечеру Рогге отдал приказ начать движение. Штурман включил эхолот и начали промерять глубины, в то время как Рогге двигал корабль вперед самым малым ходом. Крейсер полз буквально с черепашьей скоростью, он миновал две плавучих вешки, установленные днем командой, измерявшей глубину, и обозначивших створ безопасного прохода. Оператор эхолота громким голосом диктовал повторяющийся поток цифр: «Шесть с половиной фатомов морского лота». Внезапно «Атлантис» скользнул в сторону, сбившись с пути и пропустил третью вешку — машины не давали достаточной мощности, чтобы обеспечить скорость, при которой судно нормально слушалось руля. Рогге приказал прибавить ходу и корабль вернулся под управление рулевого.

А затем матрос, сидевший на эхолоте и выкрикивавший фразу «шесть морских саженей», громко закричал «глубина пять фатомов!» Рогге отдал немедленный приказ «Стоп машина!» Двигатели замерли, однако «Атлантис» все еще продвигался вперед, когда раздался громкий скрежет, эхом отозвавшийся по всему кораблю. Одновременно с этим крейсер содрогнулся и остановился, ударившись о невидимое и не отмеченное на карте подводное препятствие.

Рогге приказал дать полный задний ход. Корабль даже не шебельнулся, хотя винт вращался на полных оборотах. Увы, «Атлантис» оставался на грунте и не двигался.

Первый помощник Кюн приказал командирам всех подразделений осмотреть отсеки и сообщить об имеющихся повреждениях. Аварийная партия дополнительно исследовала каждый отсек на корабле и через некоторое время вернулась с полным отчетом. Топливные цистерны не были повреждены, но в одном резервуаре, где содержалось восемьдесят две тонны пресной воды, теперь ощущалась заметная соленость — что указывало на имеющуюся пробойну.

Капитан послал людей с лотами обойти вокруг всего судна и определить глубину. Все возвращались с одинаковым докладом — от двенадцати до двадцати пяти метров со всех сторон. Тогда озадаченный Рогге приказал водолазу спуститься в ледяную воду, чтобы определить, что же такое находится под днищем судна. После нескольких часов приготовлений водолаз спустился за борт. После некоторого времени, проведенного под водой, он поднялся на поверхность и доложил, что крейсер напоролся на огромную гранитную скалу, которая торчала из грунта, словно игла. Команда, ранее осматривавшая проход, не имела никакой возможности обнаружить эту отдельную торчащую гранитную скалу в больших массах воды, окружавших ее. Водолаз сообщил, что повреждение корпуса «Атлантиса» было очень серьезным, если не сказать — безнадежным.

Рогге отказывался думать, что повреждение действительно было столь ужасным, как доложил водолаз. Хотя командир крейсера не имел водолазной подготовки, он сам надел глубоководный аппарат и погрузился в ледяную воду, чтобы лично осмотреть пробойну в корпусе «Атлантиса». Когда капитан вынырнул на поверхность и поднялся на борт, он сообщил об увиденном. Действительно, острая скальная «игла» пропорол двойное днище судна. Тем не менее, Рогге охарактеризовал степень повреждений как «поддающиеся ремонту».

Рогге быстро составил план освобождения своего корабля. Первое, что нужно было сделать — уменьшить давление на нос. Он решил облегчить груз на носу, переместив на корму

все, что было можно сдвинуть с места. Командир крейсера приказал перекачать в кормовые цистерны сотни тонн топлива и пресной воды, перетащить на корму тридцать тонн балластного песка и столько же тонн боеприпасов, перетащить туда запасы кабелей, цепей, припасов и прочего движимого имущества. Кюн немедленно отправил всех матросов, свободных от вахты, на перетаскивание имущества. Он заставил их работать с огромным напряжением, рискуя оказаться в положении капитана Блая *, однако время не ждало — корабль требовалось снять с мели как можно скорее.

Люди сыпали ругательствами, но трудились быстро и сноровисто, выстроившись в длинные цепочки и передавая предметы по линии из рук в руки. Они работали не останавливаясь в течение всей ночи и вплоть до позднего утра, перетаскивая все возможное на корму.

Кюн руководил своими усталыми людьми почти двадцать часов подряд, пока последние детали оборудования не были отправлены на корму корабля. Мучительно тяжелая работа стала платой за то, что «Атлантис» осел на корму на восемь с половиной градусов.

Затем Рогге приказал перетащить с носа на корму тридцатитонный якорь. Когда изнуренная команда в конце концов закрепила якорь в грунте за кормой крейсера, капитан Рогге был готов к попытке освободить корабль. Он послал всю команду на корму, чтобы люди начали вращать ручной кабестан, подтягивая судно к брошенному якорю. Одновременно капитан приказал распорядился дать двигателям полный ход.

Корабль не пошевелился.

Тогда капитан тогда приказал уставшим людям выстроиться в линию вдоль одного борта и по свистку боцмана перебежать с этой стороны палубы на другую. Когда «Атлантис» несколько раз качнулся под весом экипажа, перебегающего с борта на борт, Рогге попытался снова освободить свой корабль. Однако несмотря на продолжавшиеся тридцать шесть часов

* Английский моряк, командир легендарного судна «Баунти», своими придирками доведший команду до бунта.

непрерывные усилия и адский труд экипажа, гранитное острие продолжало крепко держать «Атлантис».

Рогге отпустил команду в каюты, дав людям нескольких часов столь необходимого отдыха. Сам он остался на мостике, чтобы обсудить со своими офицерами различные варианты спасения. Предложение Феллера освободить корабль взрывом было отвергнуто сразу же. Некоторые другие предложения казались более многообещающими. Рогге сказал, что обдумает их в своей каюте, и оставил мостик, чтобы немного поспать.

Утром 16 декабря, когда Моор только-только успел закончить подготовку двигателей для дачи полного обратного хода, в четвертый раз за пятьдесят четыре минуты пытаюсь освободить корабль, из ведущей в океан протоки внезапно пришла большая пологая волна. Она скользнула под корабль, единственным движением со скрежетом подняла «Атлантис» над скалой и вынесла корабль на свободу. Моор взял под контроль управление судном и связался с Рогге по переговорной трубе, которая вела с мостика прямо в каюту капитана.

Через несколько минут Рогге уже появился на мостике рядом с Мором. И снова он приказал промерить дно, чтобы провести корабль к безопасной якорной стоянке. На этот раз люди тщательнейшим образом проверили весь путь перед кораблем и отметили подозрительные места маркерными вешками. «Атлантис» медленно шел, выбирая безопасный путь через узкий проход, самым малым ходом. После нескольких напряженных часов «Атлантис» прошел через канал шириной в 180 метров и вошел в залив Газелле. Он бросил якорь возле полуострова Яхманн на глубине в шесть фатомов; выбранное для стоянки место с трех сторон было окружено скалами высотой в добрую сотню метров. С запада от места стоянки виднелся большой водопад с пресной водой, а окружающие скалы почти полностью прикрывали корабль со стороны моря.

Как только крейсер остановился, Кильхорн отправил моряков перебирать и ремонтировать двигатели. Рогге, Моор и Феллер высадились на берег, чтобы получше рассмотреть водопад. Им было нужно принять в танки «Атлантиса» тысячу тонн пресной воды. Водопад располагался в глубине острова,

более чем в шестистах мерах от берега, а «Атлантис» отстоял от берега еще на триста метров. То есть требовалось изобрести способ транспортировки воды через почти километровое расстояние, отделяющее источник от корабля. Рогге решил, что расставить людей в цепочку, чтобы они передавали друг другу ведра с водой, будет практически невозможно, поэтому отказался даже рассматривать такое предложение. Он предоставил решение этой технической проблемы своим офицерам, дабы они разобрались с ней по возвращении на судно.

Капитан обещал людям небольшой отпуск и отдых, однако главной задачей экипажа по-прежнему были безопасность корабля и его ремонт. Чтобы гарантировать отсутствие неожиданностей, главный артиллерист назначил регулярные вахты на морской стороне утеса, откуда удобно было высматривать появляющиеся корабли. Затем Каш пометил скалы номерами, соответствующие координатам на артиллерийских картах корабля. Артиллеристы рассчитали вероятные направления выстрелов, углы вертикального наведения, скорость ветра и поправку на влажность атмосферы; все это давало «Атлантису» возможность быстро и эффективно обстрелять любое приближающееся судно, при этом оставаясь незамеченным. Наблюдатели со скал могли без проблем управлять огнем, давая поправки и при этом не подвергая крейсер никакой опасности. Рогге, довольный планом Каша по устройству постов наблюдения и организации огня с закрытых позиций, обратил свое внимание к следующей насущной проблеме — ремонту корпуса корабля.

Пробоина в цистерне для пресной воды, хотя и представляла некоторую опасность, однако не обещала больших трудностей. Рогге знал, что в команде крейсера имеется по крайней мере двое человек, обладающих опытом профессиональных конструкторов. Эти двое моряков добровольно предложили спустить их в танк для пресной воды, после чего герметично закупорить его и выдавить оттуда всю воду сжатым воздухом. Как только цистерна окажется сухой, они смогут заделать дыру, прикрепив к стенке цистерны опалубку и залив внутреннее пространство бетоном. Рогге согласился и приказал морякам более детально разработать этот план.

Двое матросов были спущены внутрь цистерны с необходимым оборудованием и большой корзиной продовольствия. Затем цистерну загерметизировали снаружи. К концу первого дня она была полностью осушена, после чего рабочие залили пробойну бетоном и закрепили заплату опалубкой. Оба моряка оставались в цистерне еще более двух дней, пока бетон не затвердел и стало можно снять опалубку. К концу третьего дня они укрепили заплату крепкой распоркой и дали сигнал, что готовы выйти из танка. Снаружи была прекращена подкачка сжатого воздуха, затем люк цистерны открыли, выпустив двоих человек. Все очень волновались, когда команда проверяла, не появится ли вода в залатанном форпике. Но после многих часов проверки заплата оставалась твердой. Рогте еще на один шаг продвинулся к тому, чтобы привести свой корабль в боевую форму.

Пока проводился ремонт в танке для пресной воды, Феллер изобрел план, как передать на корабль воду, падающую с водопада, используя ее же энергию. Он предложил следующее: опустить в стремительный поток бочку, в днище которой будет вделан раструб со шлангом. Попадающая в бочку вода будет под давлением идти по шлангу и таким образом передаваться на корабль. Люди Феллера потратили три часа, чтобы подтащить большую бочку по скользким и острым камням к самому водопаду. Им потребовалось еще три часа, чтобы установить ее в потоке воды, прикрепив растяжками и металлическими скобами к земле. Как только бочка была окончательно закреплена, Феллер проверил напор воды, бившей из протянутого шланга. Он казался вполне достаточным. По его сигналу матросы извлекли бочку из-под водопада и уложили неподалеку — до тех пор, пока они не смогут протянуть шланг между бочкой и кораблем.

Когда спустилась темнота, люди Феллера уже протянули двести ярдов пожарных шлангов и труб по направлению к берегу. Их успех далеко превысил ожидания капитана Рогте. К полудню следующего дня команда Феллера дотянула шланги уже почти до самого берега. Когда второй день подходил к концу, матросы уже перебросили импровизированный трубо-

провод через триста ярдов открытой воды до борта «Атлантиса». Шланги и трубы удерживались на воде с помощью своеобразной подкладки, сооруженной из спасательных жилетов. Когда труды двух дней были закончены, конец протянутой с берега трубы опустили в один из пустых танков «Атлантиса».

Рогге стоял на квартердеке и наблюдал, как заканчивают тянуть шланг, когда Феллер просигналил с берега, что он опускает бочку в мчащийся поток. Рогге был совершенно уверен, что ее разорвет мощным напором воды. Позднее он признался, что был очень удивлен, увидев, как тонкий шланг напрягся, зашевелился, и выпустил в горловину водяной цистерны «Атлантиса» ровный трехдюймовый поток ледяной ледниковой воды. Эта система исправно несла воду на корабль в течение двух дней — до тех пор, пока все водяные хранилища, а также и многие из пустых пивных бочек, не были заполнены доверху и закрыты.

Итак, команда решила четыре самых важных проблемы, стоявших перед кораблем. Артиллерист Каш гарантировал безопасность судна в течение всей стоянки, Кильхорн полностью перебрал и отремонтировал двигатель, Феллер сумел обеспечить судно более чем тысячей тонн пресной воды, прохудившийся форпик тоже был восстановлен. Оставалось решить две проблемы, прежде чем Рогге мог позволить своим людям отдыхать, а затем продолжить рейдерские операции. Требовалось исправить повреждения наружного корпуса, а также придать «Атлантису» новую внешность.

Ремонт обшивки корпуса не представлял особой сложности. Для этого был необходим лишь водолаз с кислородно-ацетиленовой горелкой, чтобы отрезать зазубренные края развороченной стальной обшивки и прикрыть поврежденный участок пластырем из стальной пластины, взятой изнутри корабля. К несчастью, единственный человек, умевший работать с горелкой, покинул корабль в составе призовой команды на «Тирранне». Второй водолаз не обладал специальными навыками и достаточной сноровкой, необходимой для работы под водой с зажженной горелкой.

Моряки из аварийной партии сообщили Рогге, что нет способа восстановить наружный корпус без горелки. Рогге от-

нюдь не жаждал провести остаток войны на пустынном острове, в одиннадцать тысячах миль от линии фронта, также не нравилась ему идея пережить войну в качестве военнопленного у союзников. Он считал, что должен найтись какой-нибудь способ отремонтировать корабль. Капитан послал Кильхорна в очередное погружение к днищу корабля, а затем отправился туда сам, чтобы лично осмотреть повреждение.

В конце концов был разработан план удаления поврежденных участков путем сверления множества отверстий по линии предполагаемого среза. Затем поврежденные куски стали можно было бы отломать, используя рычаг из стальной балки, соединительную скобу и якорную лебедку. Заплату следовало ставить поверх образовавшегося отверстия.

Утомительные работы по ремонту корпуса начались в тот же час. Несколько дней подряд водолазы работали с максимальным напряжением, раз за разом погружаясь в ледяную воду и по дюйму приближаясь к цели. Тяжелая работа выматывала, постоянный труд под водой и при температуре, близкой к точке замерзания, вызывал страшное напряжение. Рогге периодически опускался под воду сам, чтобы осуществлять личное наблюдение за действиями ремонтников, а также чтобы оказать хотя бы моральную поддержку до предела вымотанным людям.

После семи дней постоянных погружений в работе водолазов был сделан перерыв, так как наступили рождественские праздники. Феллер потратил немало времени и сил, организовав комитет по устройству искусственного рождественского дерева, изготовления декораций, и упаковке подарков для каждого человека. Дерево сделали из палки от метлы и нескольких пучков веревок, покрашенных в зеленый цвет, оно было украшено так, чтобы напоминать вечнозеленое растение. Подарками послужили различные деликатесы и необходимые в быту вещи — такие, как носки, галстуки и табак, взятые из кладовых захваченных кораблей.

Сочельник обещал быть ярким и праздничным, но всеобщее счастливое настроение внезапно было разрушено траге-

дией. Молодой старший матрос Бернхарт Херрманн работал на малярной платформе, подвешенной на тросах вокруг обода трубы. Во время работы одна из строп, поддерживающих платформу, оказалась над выхлопной трубой дизеля — как раз в тот момент, когда двигатель включили для обычной проверки. Горячие газы немедленно пережгли трос, платформа накренилась и матрос Херрманн упал вниз на палубу. Его мгновенно доставили в судовой лазарет, где врач констатировал тяжелые переломы обеих ног в области бедер.

На следующий день люди, надевшие парадную форму, пели гимны и праздновали Рождество. Капитан вручил каждому человеку бережно завернутый подарок, он сказал им почувствованные слова о рождении Христовом, а в завершение праздника вручил самым достойным членам команды пятнадцать «Железных крестов» второго класса. Несмотря на старания офицеров поддерживать праздничное настроение, люди не могли забыть несчастный случай с молодым матросом Херрманном. Они смотрели на снежную пелену, укрывающую корабль, и очень хотели домой.

На следующий после Рождества день ремонтные работы возобновились. Рогге наконец-то позволил людям спускаться на берег на двухчасовые интервалы — для некоторого разнообразия впечатлений, а также для того, чтобы они могли побыть в одиночестве. Конечно, он знал, что двух часов совершенно недостаточно, чтобы как следует отдохнуть, но времени катастрофически не хватало, требовалось спешить. Но для ремонтных работ требовалось привлечение большей части команды, и у этих людей не было даже и таких коротких отпусков. В первый день краткий перерыв в работе получили только тридцать семь человек.

За следующие три дня водолазы полностью удалили с корпуса поврежденный металл. Однако еще до того, как заплата была наложена, ремонтные работы были приостановлены из-за печального события. 29 декабря матрос Херрманн умер в лазарете от многочисленных ран.² Экипаж завернул умершего в морской флаг Германии и перенес его на берег. Рогге сам руководил церемонией военных похорон. Бернхард Херрманн,

молодой муж и отец, упокоился в могиле, под крестом, сделанным из дубовых досок с «Атлантиса». Он был захоронен неподалеку от покинутого селения на пустынном и разоренном штормами берегу одного из островов Кергелен.³

Первые моменты очарования и возбуждения от плавания давно уже отошли в прошлое. Одни люди были сыты по горло жизнью под давлением бесконечной угрозы гибели, другие скучали по дому и своим семьям, третьи стали бояться, что война окажется долгой и ужасной, а остальные просто отчаянно устали. Каковы бы ни были причины, экипаж все больше и больше думал об окончании плавания и пути домой. Рогге и другие офицеры не оставляли попыток ободрить людей, однако бремя командования становилось все более тяжелым с каждым прошедшим днем.

Рогге понимал, что людям нужен перерыв от унылой изматывающей рутины. Несмотря на то, что ремонтные работы предъявляли повышенные требования к дисциплине, капитан пообещал, что каждый человек получит разрешение как минимум на двухчасовой отдых на берегу. Люди использовали отведенное им короткое время на суше для того, чтобы прогуляться и впервые уйти друг от друга почти за год плавания. Они охотились на уток, собирали раковины, дразнили морских львов, наблюдали за пингвинами. Некоторые моряки собирали дикую капусту или делали что-нибудь еще, что им нравилось. Маленький скотч-терьер взволнованно визжал и суетился на берегу, пробуя уловить все новые запахи, переполнявшие его нос. В конце концов проделки собаки привлекли к ней внимание стаи чаек, которые со всех сторон налетели на бедного пса, чтобы защитить свои территории от злоумышленника. Повторяющиеся атаки птиц и их громкие крики так напугали бедную собаку, что люди вынуждены были вернуть ее на корабль.

Рогге приказал гидросамолету каждый день подниматься в воздух, опасаясь, что какой-нибудь корабль противника может приблизиться с направления, находящегося вне видимости наблюдательных постов. Булла внимательно исследовал море с той стороны, которая осталась без внимания наблюдательных постов, а заодно исправила некоторые ошибки картографов.

Первый день нового года закончился небольшим праздником, однако капитан не приостанавливал ремонтные работы даже на время тренировочных стрельб, проведенных для уверенности в том, что команда окажется готова к возможным сражениям. Но в конце концов, как раз тогда, когда люди были уже совсем близки к полному изнеможению, водолазы закончили работы с заплатой и с наружной обшивкой корабля.

Ремонт корпуса закончился, но наступило время решать другую трудоемкую задачу. «Атлантису» требовался новый облик. Маскировка под британский корабль без проблем провела крейсер через несколько рискованных ситуаций, однако «Атлантис» в таком облике уже неоднократно видели, и эта маскировка себя изжила. Рогге не без оснований полагал, что отныне она принесет больше неприятностей, чем пользы.

В итоге командир «Атлантиса» взял за образец норвежское судно «Тамесис» — 7256-тонный теплоход, построенный на верфи «Шихау» менее года назад. «Тамесис» еще не был внесен в международные регистры, что давало Рогге дополнительные гарантии от разоблачения.

Снова моряки взялись за свои пилы, лесá и кисти, дабы придать «Атлантису» новый облик. Рабочая команда удалила с верхней надстройки крышу и расширила трубу, чтобы придать кораблю более приземистые очертания. Моряки также передвинули раструбы вентиляторов, укоротили мачты и перекрасили надстройки в другой цвет. Рогге проверил свои обновленные владения и остался доволен сходством корабля с судами линии «Вильгельмсен».

10 января 1941 года, после двадцати шести дней стоянки в заливе Газелле, «Атлантис» медленно выбрал якорь из ледяной воды. Люди закончили ремонт, устранили все протечки, перебрали двигатели, сменили маскировку корабля и наполнили цистерны пресной ледниковой чистой водой. Через несколько часов вспомогательный крейсер успешно выбрался в открытый океан. «Острова отчаяния» исчезли за кормой в сером туманом мареве. Рогге взял курс на север и приказал держать скорость в семь узлов.

Команда очень заволновалась, когда Рогге приказал увеличить скорость корабля до девяти узлов. Но корпус крейсера

хорошо держал напор встречных волн, не давая никаких трещин и протечек — хотя многие с напряжением ждали, что случится, когда капитан начал проводить сложные маневры, испытывая корабль на прочность. Если бы отремонтированный корпус не выдержал, «Атлантис» затонул бы еще прежде, чем смог бы достичь островов Кергелен. Людям пришлось бы оставить его и дрейфовать в ледяной воде южных полярных широт, пока не прибыло бы спасение — если бы на него имелся хоть какой-то шанс. Командир держал постоянные вахты на отремонтированных участках, ожидая сигналов об ослаблении поставленных заплат и креплений. Но таких сигналов не поступало — корабль оказался на удивление крепким! В конце концов Рогге прибег к последнему испытанию — он приказал дать бортовой залп из всех орудий в тот момент, когда корабль шел полным ходом. Грохот залпа потряс крейсер, однако корпус сохранил свою целостность. Испытания убедили Рогге и его экипаж, что «Атлантис» вновь обрел боевую форму.

Рогге послал короткое сообщение в Берлин для Штаба руководства войной на море, запрашивая разрешение опять вернуться на свои охотничьи угодья. Высшее командование Кригсмарине ответило быстро, но отказало Рогге в его просьбе. Эта территория была уже отведена другому рейдеру. Не располагая более никакими руководящими указаниями, капитан Рогге решил рассматривать в качестве нового операционного района Аравийское море. Штурман вычертил курс австралийских судовых маршрутов между Сингапуром и Мозамбикским проливом, и капитан приказал дать полную скорость.

Часы медленно сливались в дни, корабль двигался прочь от холодного южных вод и температура воздуха постепенно начала подниматься. Через какое-то время холодный антарктический воздух остался лишь в памяти моряков. Рейдер снова находился под горячим пламенем тропического солнца, пересекая район наиболее оживленных торговых маршрутов. У Рогге имелись захваченные на «Отомедоне» подробные карты, показывающие все судоходные пути в этом районе. Командир «Атлантиса» точно знал, где следует искать транспорта союзников.

Когда рейдер вышел на морские пути, Рогге опять начал посылать пилота Булла для проведения дальней разведки за горизонтом. Воздушный поиск оказался эффективным, и 23 января 1940 года на полпути между Мадагаскаром и южной оконечностью Индии Булла заметил неизвестное судно. Он вернулся с подробным описанием цели. Еще не приземлившись, пилот сообщил Рогге, что неопознанное судно идет параллельным курсом приблизительно в шестидесяти милях к северу от «Атлантика». Самолет был поднят на борт вспомогательного крейсера и «Атлантик» на всех парах помчался к новой цели.

Британцам было трудно определить точно, куда двигались и где действовали немецкие рейдеры. Это происходило главным образом потому, что «Атлантик» и «Пингвин» работали в одной географической области, с некоторым наложением своих «охотничьих угодий». Британское Адмиралтейство полагало их объединенную работу заслугой одного рейдера. Оба корабля, как могли, пытались поддерживать это мнение, проводя скоординированные действия, ставящие своей целью создать максимально запутанную и совершенно непредсказуемую картину действий единственного корабля. Когда англичанам казалось, что они вычислили район действий рейдера и определили его примерное местонахождение, второй корабль мог нанести удар в совершенно другом месте, дезориентировать противника и в итоге сбросить британский флот со следа обоих рейдеров.

После того, как Булла обнаружил цель, «Атлантик» на полной скорости двинулся на север — к Аденскому заливу, месту пересечения наиболее оживленных морских трасс. Вскоре Рогге и сам заметил плотное черное облако дыма, поднимающегося над горизонтом. Черный дым говорил о том, что цель является старым угольным пароходом, а не новым торговым судном, оснащенным дизельным двигателем.

Командир крейсера приказал своему рулевому повернуть «Атлантик» и позволить неизвестному кораблю уйти. «Атлантик» совершил большую широкую циркуляцию, используя в

качестве ориентира для центра окружности далеко заметный столб дыма. Через несколько часов, оказавшись почти за кормой неизвестного судна, Рогге приказал начать погоню, чтобы медленную настигнуть старую «угольную жаровню».

Но как только с мостика крейсера стали различимы слабые очертания грот-мачты неизвестного судна, оно тоже заметило «Атлантис» и сделало маневр уклонения — повернуло на правый борт. Рогге немедленно повернул свой корабль круто влево, прочь от жертвы, надеясь убедить ее капитана, что он тоже следует приказу избегать любых контактов с другими судами в море.

Казалось, эта уловка сработала. Когда судно заметило, что «Атлантис» изменил направление движения, оно вернулось на свой прежний курс. На расстоянии восемнадцати миль «Атлантис» незаметно повернул на свой первоначальный курс. Рогге решил подождать темноты и лишь тогда лечь на сходящийся курс, одновременно прибавив скорость до максимума. Дни, когда можно было неторопливо подплыть к другому судну, а уж затем поднять свой боевой флаг, безвозвратно канули в прошлое. Все британские торговые суда теперь отлично знали о существовании рейдеров и опасались любого судна, которое проходило мимо них где бы то ни было. Приближение любого судна на расстояние артиллерийского выстрела вызывал бесконечный поток сигналов «SOS».

Рогге держал встреченное судно в пределах видимости вплоть до наступления сумерек. Когда черная тропическая ночь сменила день, он начал действовать. Командир крейсера вызвал экипаж на боевые посты, приказал дать самый полный ход и двинулся пересекающим курсом по направлению к цели. Однако в расчетной точке пересечения «Атлантис» ничего не нашел. Жертва произвела непредвиденное изменение курса. Зная, что ночью больше ничего сделать нельзя, Рогге отпустил с боевых постов половину команды и позволил всем, за исключением вахтенных, идти отдыхать. Он повел «Атлантис» большими зигзагами, стремясь охватить возможно большую территорию, в то время как наблюдатели оставались на своих постах, зорко вглядываясь в ночной океан.

С первым светом Рогге вызвал Булла на мостик и попросил его определить местоположение судна-цели. Булла отреагировал со своим обычным энтузиазмом и отправился готовить самолет к вылету. Через короткое время грузовая стрела сняла гидроплан с палубы и опустила его на воду. Булла запустил двигатель, двинулся прочь от «Атлантика» и через минуту уже был в воздухе.

Вернулся он очень быстро вернулся, посадил самолет и доложил своему капитану следующее. Торговое судно союзников находилось вне пределов видимости с рейдера в двадцати пяти милях к северу. Рогге понял, что должен действовать быстро, иначе рискует войти в зону действий вражеских патрульных самолетов, действующих с баз Южной Африки. Поэтому он решил атаковать вражеское судно, пока Булла будет отвлекать его нападением с воздуха.

Рогге хотел, чтобы Булла набрал очень большую высоту и атаковал вражеский корабль со стороны от солнца. На первом подходе Булла должен был сорвать радиоантенну и устроить общее замешательство, обстреляв палубу и рубку судна. Капитан Рогге отправил четверых матросов на моторном баркасе с запасом топлива и оборудованием для самолета. Этот баркас должен был послужить Булле своеобразной плавучей базой, с которой гидроплан при необходимости мог принять топливо и боеприпасы без возвращения на корабль.

И вновь Булла поднялся с воды — на этот раз загруженный боеприпасами и двумя небольшими бомбами, а также свисающим канатом с прикрепленным к нему крюком. Когда он поднялся достаточно высоко, «Атлантик» на полной скорости направился на север. Атака началась.

Булла вывел свой аппарат между восходящим солнцем и целью; прячась на фоне светила, он атаковал совершенно неожиданно для врага. Первый же заход оказался удачным — крюк зацепил радиоантенну, сорвал ее с креплений и швырнул в море. Команда торгового судна даже не поняла, что случилось, когда Булла сделал заход для следующей атаки. В этот раз пилот сбросил обе бомбы. Два больших взрыва накрыли судно, засыпав палубу осколками и залив ее морской водой. Когда пилот

Булла готовился к следующему заходу, из-за горизонта появился «Атлантис», двигаясь прямо к вражескому судну.

Однако английский капитан Э. Хилл уже сориентировался в обстановке. Старое судно дало самый полный ход и начало производить маневры уклонения. Капитан Хилл приказал своим людям натянуть аварийную антенну, в то время как его второй помощник приготовил пулемет, чтобы защитить свое судно от дальнейших атак с воздуха.

Булла в третий раз провел свой самолет над торговым судном. В этом заходе он обстрелял из пулемета палубные надстройки и рубки. Англичане открыли ответный огонь, однако их противовоздушная оборона оказалась неэффективной, поскольку большинство стрелков укрылись, когда немецкий «Хейнкель-114» прошел над палубой.

«Атлантис» уже показался на горизонте. Когда расстояние между судами уменьшилось, Рогге приказал развернуть флаг Кригсмарине и расчехлить орудия. Сейчас от притворства уже не было никакой пользы.

Булла, у которого закончились боеприпасы, прекратил атаки и повернул к своему катеру снабжения, до которого было двадцать пять миль. «Атлантис» продолжал сближаться с целью, когда радиорубка крейсера доложила, что торговое судно вновь вышло в эфир. Капитану Хиллу и его команде удалось вовремя натянуть аварийную антенну.

Рогге не мог ничего поделать, чтобы остановить радиопередачу. Булла улетел запрашивать, а сам «Атлантис» был все еще вне дальности артиллерийского огня. Английское торговое судно посылало запрос о помощи, непрерывно повторяя его: «QQQ, „Мандасор“, нас атакует рейдер, наши координаты... QQQ, „Мандасор“, нас преследует рейдер».⁴

«Мандасор» продолжал передавать сигналы бедствия, в то время как радисты рейдера пробовали ставить помехи, или перехитрить противника, отстучав ложный сигнал подтверждения от имени британского морского командования. Когда наступил полдень 24 января, «Атлантис» наконец-то сблизился с судном на дистанцию стрельбы. На расстоянии около 7800 метров крейсер круто развернулся правым бортом, при-

вода в действие максимальное количество орудий, и открыл огонь по «Мандасору», который отчаянно делал зигзаги, пытаясь увернуться от снарядов.

Первый залп лег мимо цели. «Мандасор» пытался спастись, все время посылая поток сигналов бедствия. Второй залп рейдера ударил точно в середину судна и заставил радио замолчать. «Атлантик» продолжал преследовать «Мандасор», стреляя по нему, пока «торговец» не лег в дрейф, получив восемь прямых попаданий из шестидесяти одного выпущенного снаряда.

«Мандасор» лежал на воде, как мертвый, в середине судна неистово полыхало пламя. Британская команда использовала относительно неповрежденный нос и кормовую часть, чтобы спустить уцелевшие шлюпки и оставить судно. Германская абордажная команда отправилась, чтобы обследовать горящее судно и помочь людям, находящимся в воде.

Иоганн Генрих Феллер, который был в одном из немецких баркасов, позже так описывал случившееся:

*«Когда Моор, увлеченный своей задачей, — подняться на борт корабля для сбора разведывательной информации — приблизился к уцелевшим англичанам, он внезапно заметил ряд грозных черных плавников, стремительно подбирающихся к пловцам, сгрудившимся около кормы. Немедленно он открыл огонь из пулемета, отгоняя акул прочь».*⁵

Экипаж «Атлантики» вылавливала союзнических матросов из воды, в то время как немецкая абордажная партия двигалась к тонущему судну.

От капитана Хилла Рогге узнал, что 5144-тонный «Мандасор» был теплоходом, построенным двадцать лет назад и принадлежащим «Бруклебенк Компани» из Ливерпуля, с грузом в две тысячи тонн чугуна в чушках, тысячи восьмисот тонн чая и небольшого количества джутового волокна. Судно шло из Калькутты и направлялось в Англию через Дурбан, его команда насчитывала восемьдесят два человека, из них девятнадцать англичан и шестьдесят три индуса. Двое англичан и четверо

индусов погибли при обстреле. Английский капитан объяснил Рогге, что он знал про действия рейдера в этом районе и даже слышал об исчезновении «Отомедона», когда был в Калькутте — однако не думал, что сам может встретиться с вражеским крейсером. Его подозрительность уменьшилась, когда он увидел, что «Атлантис» повернул прочь от «Мандасора» после того, как «Мандасор» отвернул от «Атлантиса». Не в первый раз английский капитан рассказывал такой факт капитану Рогге, поэтому командир «Атлантиса» отметил для себя, что подобную практику надо будет использовать и в дальнейшем.

Абордажная партия сообщила семафором, что на «Мандасоре» имеется большой запас провизии и найден ряд важных документов. Рогге приказал перевезти на рейдер все необходимые вещи, прежде чем люди Феллера подожгут шнуры подрывных зарядов. Абордажная команда начала быстро переправлять с горящего корабля на крейсер стопки важных документов и карт, свежую провизию, ящики с консервами и оставленное англичанами оружие.

Через нескольких часов на судне осталась только команда подрывников Феллера. Вскоре, после четырех часов дня подрывная партия подожгла бикфордовы шнуры зарядов и быстро покинула «Мандасор». В 16:20 из глубины судна прогремел взрыв, и через шесть минут горящая развалина, накренившись, скользнула под воду, оставив после себя только большое количество обломков и плавающий чай.⁶

Рогге приказал машинам «Атлантиса» дать полный ход и повернул назад, чтобы отыскать поджидавшие его баркас и гидросамолет. Сумерки уже ступились, когда наблюдатель заметил вдалеке катер и гидроплан. Рогге, который очень боялся, что не сможет отыскать их в опустившейся на море темноте, почувствовал несказанное облегчение. Тем более расстроился командир рейдера, когда подойдя ближе, обнаружил опрокинутый самолет, баркас с неисправным мотором и измученных морской болезнью матросов.

Когда пилот Булла посадил свой самолет на некотором расстоянии от моторного баркаса, он увидел, что люди в лодке никак не могут запустить двигатель. Булла попытался на малой

скорости подрулить к моторному баркасу по бурному морю, но в ходе этого маневра крыло его машины задело за верхушку большой волны, и у самолета сломалась распорка бипланной коробки. Самолет накренился на одну сторону и все еще работающий двигатель ушел в воду. Булла и его наблюдатель покинули опрокинувшуюся машину и вплавь перебрались на моторный баркас.

Когда они благополучно оказались на баркасе, оказалось, что двигатель упорно не заводится, и все, что могут поделать моряки — это ждать возвращения «Атлантиса» еще до того, как быстро надвигающиеся сумерки стуютятся вокруг. Началось мучительное ожидание, когда маленькая лодка качалась, как пробка, на огромных волнах. Люди очень боялись, что сумерки опустятся прежде, чем «Атлантис» появился на горизонте.

Рейдер поднял людей на борт и Рогге приказал потопить орудийным огнем самолет, теперь не имеющий никакой ценности. Потеря гидросамолета была весьма тягостной, ведь он доказал свою ценность при захвате или потоплении трех вражеских судов. Зрение «Атлантиса» вновь было ограничено пределами видимости с мачт, и рейдер оказался заперт на маленьком участке океана.

Радиостанция Сейшельских островов поймала сигнал бедствия с «Мандасора», однако не смогла расшифровать его. Однако тревога была поднята, поэтому пароход «Танталус» получил приказ изменить курс, чтобы оказаться подальше от опасного района. Британское Адмиралтейство направило четыре крейсера, чтобы отыскать источник таинственных радиопередач.

Но Рогге не ждал, когда начнутся неприятности. Он повел «Атлантис» к северу, чтобы уйти от непосредственной угрозы, и при этом пересечь маршруты танкеров, идущих из Персидского залива.

Четыре дня спустя рейдер снова встретился с противником. Наблюдатель заметил отдаленное облако дыма на горизонте. Когда «Атлантис» подошел ближе, капитан Рогге раз-

глядел очень характерный силуэт судна с тремя мачтами — предположительно это был пассажирский лайнер «Куин Мэри», водоизмещением 83 000 тонн, превращенный англичанами в войсковой транспорт. Команда рейдера возликовала при виде этого огромного приза. Однако к их великому огорчению, Рогге приказал отвернуть в сторону. Когда «Атлантис» уходил от большого лайнера со скоростью в пятнадцать узлов, капитан объяснил своим людям, что у встреченного судна скорость в два раза больше, чем у «Атлантиса», на нем явно имеется тяжелое вооружение, и не исключено, что лайнер прикрит сильным эскортом. Учитывая все это, моряки «Атлантиса» согласились с решением своего капитана избежать боя с этим уникальным кораблем.⁷

Рогге вел поиск длинными ленивыми зигзагами, прочесывая танкерные маршруты, ведущие из Персидского залива. Люди коротали время в безделье, постоянно ожидая очередного вызова на боевые посты. Покой закончился приблизительно в шестистах милях к северу от Мадагаскара, в 6:11 вечера 31 января 1941 года, когда матрос Вилли Фрайвард заметил две тонких вертикальных линии, возвышающиеся над горизонтом. Это были корабельные мачты. Вахтенный офицер вызвал экипаж на боевые посты, заставив Рогге и обер-лейтенанта Каша спешно примчаться на мостик.

Как только капитан Рогге оказался на мостике, он приказал открыть створки орудийных портов и поднять боевой флаг. Каш проложил курс и выяснил скорость встреченного судна — 240 градусов при десяти с половиной узлах. В то время как обер-ефрейтор Георг Штрауфибергер выкрикивал постоянно уменьшавшееся каждые несколько секунд расстояние, Рогге и Каш высчитали курс перехвата — 219 градусов при четырнадцати узлах.

К 7:20 стало уже слишком темно, чтобы увидеть, приближаются ли они к неизвестному кораблю. Рогге оставалось только ждать и гадать, верными ли были вычисления.

Ожидание закончилось в 9:30 вечера, когда из за облачной гряды вышла луна, осветившая судно — оно находилось всего лишь в двух милях от «Атлантиса». Два английских артиллери-

ста тоже заметили приближавшееся к ним немецкое судно и немедленно сообщили о нем своему капитану. Но плохая видимость помешала англичанам увидеть, что приближающееся судно навело на них крупнокалиберные орудия, так что никакой тревоги поднято не было. Английский капитан чуть отвернул в сторону, чтобы увести свое судно с курса, который мог привести к столкновению.

Когда «торговец» резко повернул в сторону и изменил скорость, Рогте понял, что их заметили. Теперь он ожидал, что в любой момент встречное судно начнет передавать сигнал бедствия. Но эфир оставался пуст. В 9:50 цель начала маневр уклонения, круто поворачивая на левый борт и пытаясь стать кормой к своему преследователю, одновременно увеличивая расстояние между двумя судами.

«Атлантис» продолжал приближаться к английскому фрагтовщику еще более трех минут, пока Рогте не приказал открыть огонь. Четыре 150-мм орудия прогремели почти в унисон, осветив небо огромными оранжевыми вспышками. Снаряды пролетели над целью, падая в море и взметая ввысь огромные гейзеры воды. Вечерний воздух наполнился запахом взрывчатки и осколками раскаленного докрасна металла. Рогте приказал осветить цель большими прожекторами рейдера, и Каш дал приказ повторить залп. В ярком свете все отчетливо увидели, как 45-килограммовый снаряд лег прямо в центре типичного английского торгового парохода средних размеров.

После третьего залпа Каша судно противника потеряло управление, и Рогте включил сирену, привлекая к себе внимание. Он приказал сигнальщику на мостике послать сообщение, предлагающее судну остановиться, не использовать радио и назвать свое имя. Как только сигнальщик закончил передавать сообщение, пароход ответил «Атлантису» только одним словом: «S-P-E-Y-B-A-N-K».

Адьютант Моор, главный механик Вилли Лендер и десять вооруженных матросов пересекли короткое расстояние между судами и лодками и подошли к борту «Спейбанка». Моор взобрался на палубу и пока его люди разошлись по кораблю, чтобы собрать пленных, отыскал английских офицеров. Был

произнесен стандартный приказ — тотчас же доставить сюда капитана. Третий помощник пошел за капитаном, вскоре он вернулся и сообщил: «Капитан Морроу сказал, что если вы хотите видеть капитана, то он находится на мостике своего собственного судна». ⁸ Моор решил позволить здравому смыслу возобладать. Вместо того чтобы рассердиться, он спокойно проследовал на мостик корабля, чтобы встретиться с капитаном Морроу.

Рогге решил сохранить «Спейбанк» в качестве приза. Английское судно было захвачено без борьбы и не успев отправить сигнал бедствия, оно было чрезвычайно хорошо снабжено, поскольку вышло из Кохинхины * в Нью-Йорк всего неделю назад. Этот 5154-тонный пароход имел на борту весьма ценный для немецкой военной индустрии груз, в том числе тик, падуб, илезит, марганец и моназит (минерал, содержащий торий). Кроме того, «Спейбанк» принадлежал судовой компании, имевшей шестнадцать других однотипных и почти идентичных судов, что весьма упрощало маскировку.

Рогге назначил лейтенанта Бройерса командовать трофейным судном и определил к нему команду из десяти человек. Немецкая абордажная партия переместила семнадцать моряков «Спейбанка» на «Атлантис», оставив на судне лишь второго помощника вместе с первым и вторым механиками. Также на борту было оставлено сорок матросов-индийцев. В результате на призовом судне собрался комбинированный экипаж из немцев, британцев и индусов, общей численностью в 54 человека.

В каюте Рогге капитан Морроу, уроженец Белфаста, объяснил, что он не принял «Атлантис» за вражеское судно. Он предположил, что приближающийся к «Спейбанку» корабль был просто пассажирским лайнером с не очень внимательным штурманом. Маневры уклонения были предприняты только для того, чтобы избежать столкновения двух кораблей. Морроу как раз собирался приказать второму помощнику К.Р. Эдди послать с кормы сообщение на «Атлантис», предла-

* Местное название Южного Вьетнама.

гающее штурману встречного судна обратить внимание на его курс, — и как раз в этот момент рейдер открыл огонь. А потом Морроу понял, что сопротивление бесполезно, и решил немедленно сдаться.

Два корабля разошлись через пять минут после полудня 1 февраля 1941 года. Бройерс был послан в район отмели Сайя де Малха, расположенной около 10 градусов южной широты и 60 градусов восточной долготы. Здесь призовое судно должно было ждать «Атлантис». Сам Рогге поплыл в поисках новых целей в воды у побережья Восточной Африки.

На следующий день один из наблюдателей «Атлантиса» заметил еще одно судно, следующее на запад. Рогге направил свой корабль параллельным курсом — так чтобы укрываться за горизонтом, пока не выработывает план нападения. В итоге встреченное судно заметило «Атлантис», когда рейдер был на расстоянии более чем в шестнадцать миль от него, и начало передавать радиосообщение: *«32 градуса южной широты, 52 градуса 35 минут западной долготы „Тройлус“ видит что-то подозрительное»*.⁹ Радисты «Атлантиса» напрасно пытались заглушить эту передачу. По регистровым книгам Рогге и другие офицеры на мостике определили, что «Тройлус» был пароходом линии «Блю Фаннел» вместимостью 7421 тонн и являлся систершипом «Отомедона».

Капитан «Тройлус» Р.С. Бреддон упорно добивался от своих наблюдателей максимальной внимательности, они должны были внимательно осматривать море во все стороны от судна. Бдительность постов наблюдения позволило ему заранее обнаружить противника, чего не было на большинстве других, менее осторожных английских торговых судах. «Тройлус» использовал выигрыш во времени, чтобы повернуть назад и оторваться от своего преследователя, он также успел девять раз передать в Коломбо сигнал тревоги.

Рогге решил не преследовать «Тройлус», потому что было практически невозможно подойти на близкое расстояние, нужное для использования артиллерии Каша. Как оказалось, это решение было чрезвычайно удачным. Когда «Тройлус» послал сигнал тревоги, офис британского Адмиралтейства в Коломбо



Капитан-зур-зее Бернхард Рогге, командир «Атлантиса»



«Атлантис» превращается из торгового судна
в военный корабль на верфи «Везер»



«Атлантис» борется с бурным морем



«Атлантис» на стоянке в заливе Газелле на островах Кергелен



Слева направо: обер-ефрейтор Герхарт Шютце, сигнальщик Ганс Бартоломеи, старший сигнальщик Эдуард Грембовски и матрос Вальтер Меелхорн радуются своему первому появлению на шлюпочной палубе «Атлантиса» 16 сентября 1941 года



Рогге просит у капитана Людерса разрешения своим людям подняться на борт «Питона»



Спасенные с «Атлантиса» и «Питона» моряки на боевой рубке субмарины U-129. На переднем плане — обер-лейтенант Зигфрид Лудден и капитан «Питона» Людерс



Шлюпка со спасенными приближается к борту U-129



U-129 готовится принять спасенных моряков



Подводная лодка U-68, нагруженная потерпевшими крушение.
Вид с боевой рубки субмарины U-129



Спасательные шлюпки следуют на буксире за моторным катером
обер-лейтенанта Феллера



Маленькая флотилия шлюпок в море



Ганс Бартоломеи, бывший моряк с «Атлантиса», в 1944 году — уже в должности старшего сигнальщика



Военный знак вспомогательного крейсера с бриллиантами (Kriegsabzeichen für Hilfskreuzer mit Brilliants), которым был награжден капитан-цур-зее Бернхард Роте



Капитан-дур-зее Рогге обходит строй моряков



«Атлантис» у кромки льда в гавани Киля



Вспомогательный крейсер «Виддер» («Судно № 21») в Бергене,
8 мая 1940 года



Теплоход «Штейермарк» на верфи «Германия» в Киле
переоборудуется во вспомогательный крейсер «Корморан»



Вспомогательный крейсер «Михель» («Судно № 28») из «второй волны» германских рейдеров



150-мм орудия на баке «Атлантиса». Пушки укрыты в орудийных портах, образованных сдвижным фальшбортом и временной палубой



Британский танкер «Этелькинг» после обстрела с «Атлантиса», 9 сентября 1940 года



Замаскированное под палубную надстройку 150-мм орудие
рейдера «Виддер»



Шлюпка с экипажем потопленного судна подходит
к борту «Атлантиса»



Один из двух палубных гидропланов «Хейнкель» He.114
с «Атлантиса»



Поврежденный гидроплан «Арадо» поднимают
на борт рейдера «Орион»



Так выглядела комната отдыха моряков
на вспомогательном крейсере «Орион»



Последняя жертва «Атлантиса» — британский пароход «Бальзак».
Хорошо видно кормовое 102-мм орудие



Английский пассажирский лайнер «Вольтер». Переоборудованный во вспомогательный крейсер, он будет потоплен немецким рейдером «Тор» 4 апреля 1941 года



Горит обстрелянный «Атлантисом» норвежский транспорт «Талебран», 2 августа 1940 года



Моряки с потопленного «Атлантиса» на палубе итальянской подводной лодки «Луиджи Торелли». Сен-Назер, 23 декабря 1941 года



Вспомогательный крейсер «Корморан» в океане. Фото сделано с немецкой подводной лодки

развернул крупномасштабную операцию, отправив на поиск рейдера 23 000-тонный авианосец «Формидебл» и 9800-тонный крейсер «Хаукинс», находившиеся неподалеку от побережья Сомали.*

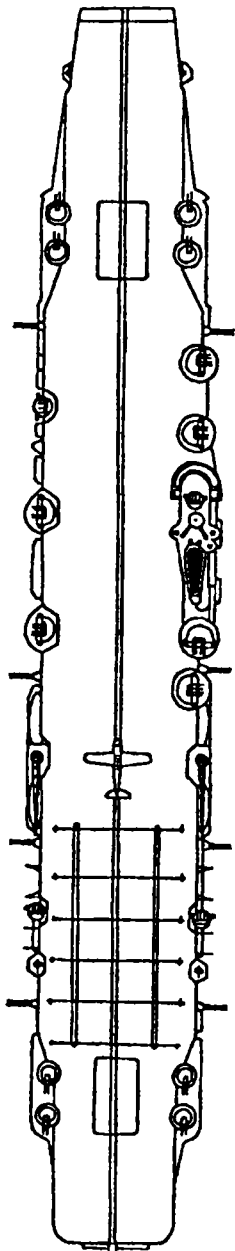
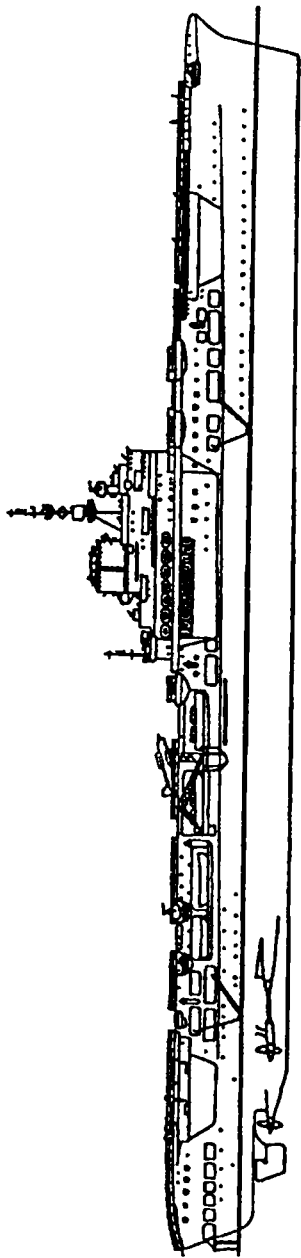
Отряд из двух английских кораблей, получивший кодовое обозначение «Соединение К», быстро отыскал «Тройлус». Убедившись, что судно находится в безопасности, «Соединение К» развернулось и направилось назад к побережью. Если бы военные корабли продолжили поиск, они могли бы легко обнаружить и уничтожить «Атлантис». Это был первый случай с самого начала войны, когда противник почти напал на след рейдера. Только после войны, когда были сопоставлены боевые дневники Королевского флота и Кригсмарине, стало понятно, как близок был «Атлантис» к гибели.

Рогге повел свой корабль на запад, прочь от «Тройлуса», а затем повернул на юг, чтобы сохранять удобное расстояние от африканского побережья. Рейдер продолжал двигаться на юг, когда 2 февраля 1941 года наблюдатель заметил на самой линии горизонта контур танкера. Офицеры «Атлантиса» определили курс и скорость танкера и проложили его примерный маршрут, так чтобы рейдер мог догнать и перехватить судно после наступления сумерек. Рогге хотел захватить танкер без большой крови, если это окажется возможным.

Захват танкера без жертв был трудным делом, потому что попавшие в судно снаряды могли причинить огромные разрушения. Рогге обсудил эту проблему с людьми на мостике, и через час был разработан план захвата танкера, по возможности без стрельбы.

Было решено, что когда корабли сблизятся, с крейсера будет подан радиосигнал по-английски: «Остановитесь, не используйте радио», отстукиваемый по всей ширине радиодиа-

* «Формидебл» после охоты за германскими крейсерами в Южной Атлантике обогнул мыс Доброй Надежды, чтобы через Суэцкий канал пройти в Средиземное море на смену поврежденному авианосцу «Илластриес». По пути авиагруппа «Формидебла» атаковала итальянские базы в Сомали и Эритрее — Кисимайо, Могадишо, Массауа.



Авианосец «Формидебл»

пазона. Предполагалось, что по команде Рогге моряки рейдера поднимут кормовой флаг Кригсмарине и расчехлят орудия, в то же самое время осветив перехваченное судно прожекторами и развернув на борту транспарант с требованием остановиться. Затем артиллеристы дадут предупредительный выстрел из 150-мм орудия поверх голов людей на танкере. Офицеры были уверены, что военный флаг и предупредительный выстрел в сочетании с неожиданным светом прожекторов смогут заставить капитана танкера сдать корабль.

Рогге выслушал этот план, подумал некоторое время, и затем согласился попробовать. Он знал, что экипаж танкера будет чрезвычайно обеспокоен возможностью попадания снарядов в танки с легковоспламеняющимся грузом, поэтому план вполне мог сработать.

Под покровом ночи «Атлантис» быстро сократил расстояние, в то время как команда подготовила флаг и прожекторы. Когда корабль оказался на нужном расстоянии, Рогге отдал приказ снять маскировку «Атлантиса», поднять военный флаг и развернуть баннер. Прожектора на борту рейдера начали освещать сигнал развернутый на палубе транспарант. Затем Рогге приказал Кашу дать предупредительный выстрел.

Орудийный расчет произвел выстрел и сразу поразила трубу танкера, которая выпустила большое облако дыма и пара. Каш проклинал отвернувшуюся удачу и злополучную меткость своих артиллеристов. Рогге направил прожекторы, чтобы осветить палубы танкера как раз в тот момент, когда раздался выстрел и встреченное судно вильнуло в сторону. Экипаж «Атлантиса» наблюдал, как палубы танкера заполнились людьми, охваченными паникой. Люди суматошно бегали взад и вперед, некоторые прыгали в воду, другие пытались спустить шляпки — столь поспешно, что лодки опрокидывались или, перегруженные сверх меры, шли ко дну.

Моор на катере направил свою абордажную партию прямо к середине судна, где до воды спускался трап. Поднявшись на палубу танкера, немецкие моряки оказались прямо в центре безумной паники. Моор не смог сразу найти капитана, поэтому он попытался спросить о его местонахождении у встре-

ченного кочегара-китайца — но испуганный кочегар немедленно заорал, уронил свой маленький вещмешок и прыгнула прямо за борт.

Пока немцы вылавливали из воды команду танкера в составе сорока трех китайцев и девяти норвежцев, Моор продолжал свои поиски на палубе. Лишь добравшись до радиорубки он выяснил название корабля — «Кетти Бреvig». Танкер шел из Бахрейна в Лоренсу-Маркиш. В каюте капитана Эринга Моллера Моор сделал исключительное открытие. Фрагменты документы свидетельствовали, что танкер вместимостью 7031 регистровых тонн был нагружен 4031 тонной солярки и 6370 тоннами другого ценного топлива.

Моор отправился на палубу и семафором сообщил о своем открытии на «Атлантис». Рогге немедленно послал ответный сигнал — он хочет сохранить корабль как приз.¹⁰ Дизельное топливо было именно тем, в чем крайне нуждался «Атлантис». К тому же Рогге знал, что эта неожиданная удача может здорово помочь и другим немецким и итальянским кораблям в этом районе — все рейдеры «Оси» крайне нуждались в пополнении сильно уменьшившихся запасов топлива.

Когда немецкая ремонтная команда оказалась на «Кетти Бреvig», она обнаружила, что снаряд «Атлантиса» перебил главную трубу паропровода. Как правило, такое повреждение было несложно отремонтировать — просто требовалось осушить бойлеры, позволить выйти пару, а потом залатать продырявленную трубу. Однако норвежский механик объяснил, что на «Кетти Бреvig» как водяная помпа бойлера, так и помпа, качающая топливо, приводились в движение паром из котла, который они обслуживали. Система была полностью замкнутой и взаимозависимой. Если пару позволить выйти, то не будет никакой возможности повторно запустить машину. Норвежец добавил, что для дачи хода «Кетти» было нужно, чтобы при разведении паров с берега подавали пар под давлением. Немцы, озадаченные таким странным устройством старого корабля, построенного 23 года назад, принялись соображать, как про-

известии ремонт паропровода, одновременно сохраняя котел под парами, чтобы не остановилось судовое оборудование.

После начала работы ремонтники информировали капитана Рогге, что призовое судно сможет вновь обрести мореходные качества через сутки. Уже после войны обер-лейтенант-цур-зее Иоганн Генрих Феллер, назначенный Рогге командиром танкера «Кетти Бревиг», описывал, как его люди обошли эту проблему:

«Осколки от нашего злосчастного снаряда продырявили главную паровую трубу. Мы попытались перекрыть ее, однако главный вентиль оказался слишком близко от дыры, и вырывающийся пар делал его совершенно недоступным. Я посоветовался с норвежскими офицерами, а потом наш старший механик прибыл с «Атлантиса» с металлическим бандажом, чтобы наложить его на разрушенную трубу. Только в два часа утра мы добились успеха — вентиль оказался закрыт. Это была неприятная и очень медленная работа. Мы должны были обернуться во влажные одеяла, чтобы приблизиться к этой штуке, а затем использовать железную полосу, прикрепив ее между спицами колеса и шаг за шагом поднимая рычагом задвижку. Жара была колоссальная, и мы почти валялись с ног. Однако в конце концов мы поставили этот бандаж и старший механик вернулся на рейдер, чтобы сообщить, что задача выполнена.

„Вы сможете сделать так, чтобы она двигалась?“ — спросил капитан Рогге.

Через мегафон я ответил: „Да“.

„Хорошо — донесся до нас голос Рогге. — Мы вернемся завтра в десять часов утра!“ А затем «Атлантис» растворился в ночной темноте».¹¹

Как только поток пара был остановлен, ремонтная бригада сосредоточила свои усилия на осмотре машины и отладке ее основных частей — это было необходимо, чтобы завтра днем норвежский танкер уже мог идти полным ходом. К тому времени, когда на следующее утро «Атлантис» вернулся, механики уже

соорудили для поврежденной паровой трубы безопасный запасной рукав. Феллер удостоверился, что котлы оставались достаточно горячими, чтобы можно было поддерживать необходимое давление пара — пусть для этого даже пришлось отправить в топку деревянную мебель. Ремонтная бригада вернулась на «Атлантис», и Феллер приказал команде поднять давление в котлах до полного, чтобы проверить качество ремонтных работ.

Исправленная труба оказалась достаточно прочной, чтобы выдерживать давление пара на полной мощности, и Рогге приказал второму помощнику, третьему механику, стюардам и 32 китайцам из команды танкера вернуться на «Кетти Бревиг». Они вернулись к своим обязанностям под присмотром призывной команды. Обер-лейтенант Феллер, назначенный командиром судна, отправился и повел свой призыв к назначенной точке randevu, в то время как «Атлантис» ушел на северо-запад чтобы продолжить охоту.

Через день после ухода «Атлантиса» Феллер оказался в опасной близости к англичанам. Наблюдатели «Кетти Бревиг» заметил военные корабли справа по борту танкера. Феллер, демонстрируя повиновение инструкциям британского Адмиралтейства, исправно отвернул в сторону. Тем не менее, один из британских крейсеров покинул остальных и направился к «Кетти Бревиг». Феллер продолжал поворачивать свое судно, чтобы выдерживать курс в 90 градусов по отношению к приближающемуся британскому кораблю.

Вскоре куда более быстрый британский крейсер был уже в 4500 метрах от призового танкера. Феллер предупредил команду быть готовыми в любой момент по команде взорвать танкер и спустить шлюпки. Но в самый последний момент, когда на борту «Кетти Бревиг» все уже было готово к взрыву, британский крейсер полностью развернулся бортом, демонстрируя свои впечатляющие орудия и бронированную защиту. На призовом корабле ясно увидели флаг королевского военно-морского флота.

5 февраля Рогге послал краткое сообщение в Берлин, в котором сообщал SKL, что он потопил или захватил корабли,

суммарный тоннаж которых составлял на настоящий день 110 000 тонн. В ней он также обрисовал дальнейший план операций «Атлантиса».

Вечером того же дня капитан Рогге решил послать Штабу руководства войной на море более содержательное сообщение. Вторая радиограмма содержала более подробное описание последних двух судов, захваченных «Атлантисом», и спрашивала разрешения отправить «Спейбанк» домой в качестве приза. Рогге также предложил устроить ему встречу с рейдером «Корморан» и крейсером «Адмирал Шеер», чтобы дать кораблям возможность заправиться из захваченного танкера. Он закончил доклад, сообщив, что «Атлантис» полностью боеспособен и готов продолжать операции в назначенном районе, пока не получит другой приказ.

В ответ SKL приказал Рогге встретиться с судном снабжения «Танненфельс» и итальянской подводной лодкой «Перла» в условленной точке «Нелке». У обоих указанных кораблей было очень мало топлива и провизии, поскольку они вынуждены были срочно уходить из портов Сомали, находившихся под угрозой британского наступления. Высшее морское командование также дало Рогге разрешение встретиться с «Кормораном» и «Адмиралом Шеером», предупредив, чтобы «Шеер» не заправлялся дизельным топливом с «Кетти Бревиг». Рогге приказал заправить «Шеер» из своих цистерн, а затем наполнить танки «Атлантиса» дизельным топливом типа 32.6 AP1 с «Кетти Бревиг».

8 февраля «Атлантис», как и планировалось, встретился со «Спейбанком». Ночью, когда Рогге пополнял свои хранилища из запасов «Спейбанка», на горизонте появился еще один его приз — «Кетти Бревиг». Последнее судно из собравшейся флотилии, снабженец «Танненфельс» вместимостью 7480 регистровых тонн, подошел сюда около полудня 10 февраля.¹²

«Танненфельс» опоздал на три дня, потому что штурман проложил неправильный курс и пропустил место встречи. Когда ошибка была обнаружена, «Танненфельс» помчался на правильное место и нашел «Атлантис» и его два призовых судна в нетерпеливом ожидании. Корабль, прибывший с опозданием, высоко сидел в воде и демонстрировал корпус, загрязнив-

шийся за многие месяцы стоянки в порту.¹³ «Танненфельс» также привез чудесный сюрприз для людей «Атлантиса» — на нем были лейтенант Деннель и его призовая команда с «Дурмитора». Деннель и его люди сумели добраться до немецкого судна, пока оно находилось в сомалийском порту.

Лейтенант Деннель доложил своему капитану о плавании «Дурмитора» и только здесь Рогге наконец-то узнал о всех трудностях, которое «Дурмитору» довелось пережить за время путешествия к берегам Сомали. Командир крейсера похвалил Деннеля за его твердость и умение справляться с проблемами, он согласился с тем, что призовая команда и пленные не без основания окрестили «Дурмитор» «адским судном».

Суда маленькой флотилии, оказавшейся под командованием Рогге, покоились в тихих водах Индийского океана при почти полном безветрии, ожидая пополнения запасов. Каждое испытывало недостаток в припасах и снаряжении, однако индивидуальные потребности судов существенно различались. Прежде всего Рогге должен был определить потребности каждого судна, и затем распределить имеющиеся запасы по приоритетам, согласно нуждам и задачам каждого рейдера. Чтобы поделить все справедливо, капитан Рогге собрал сведения о материальных запасах каждого судна, а затем устроил совещание с их офицерами и сравнил то, что имелось у них борту с тем, что им требовалось для продолжения деятельности.

Идея состояла в том, чтобы снабдить каждое судно настолько полно, насколько было возможно, и при этом гарантировать справедливое распределение среди четырех судов всех имеющихся ресурсов — продовольствия, топлива, воды, карт, навигационных приборов и сигнального оборудования, а также аккумуляторов, линей, канатов, шлюпок и многих других предметов. Составленный в итоге план должен был гарантировать, что каждое судно сможет действовать самостоятельно в течение максимально долгого периода.

Снабдить морское судно в требуемом масштабе — это долгий и трудоемкий процесс даже в порту, в море же он превратился в сущий кошмар, страшный сон любого снабженца. Потребности каждого судна казались безграничными, и разработ-

ка плана по обмену запасами между четырьмя судами стала весьма напряженной. Но несмотря на трудности, уже через 24 часа люди приступили к исполнению поэтапного плана распределения припасов и снаряжения. Первый этап операции заключался в возвращении призовой команды Феллера с «Кетти Бревиг» — с тем, чтобы переместить туда недавно вернувшегося лейтенанта Деннеля и его экипаж. Деннель и его люди были более опытны в управлении призовым судном и лучше подходили для того, чтобы действовать на захваченном «торговце». Кроме того, Феллер как подрывник являлся совершенно необходимым на «Атлантисе», и Рогге не хотел остаться без него.

Затем шлюпки перевезли с «Атлантиса» на «Танненфельс» 103 пленных, освободив Рогге и его экипаж от этого груза. Когда пленные были перемещены, началась работа по перераспределению провизии. Моторные лодки и катера сновали между судами почти непрерывно — с первого на второй, со второго на третий.

Наконец в среду 12 февраля каждый корабль принял все требуемые припасы и оборудование, распределив это на борту. Рогге позволил командам хорошенько отдохнуть ночью, однако предупредил, что на следующее утро объявит офицерам призовых судов свой план дальнейших действий. На следующий день после того, как каждый командир доложил о ситуации у себя на борту и готовности к плаванию, «Атлантис» и его маленькая флотилия двинулась прочь по спокойным и безлюдным водам. Они направились на юг — навстречу незабываемому свиданию.

Глава 8.

НЕМЕЦКИЙ ЛИНКОР И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНЦИДЕНТ

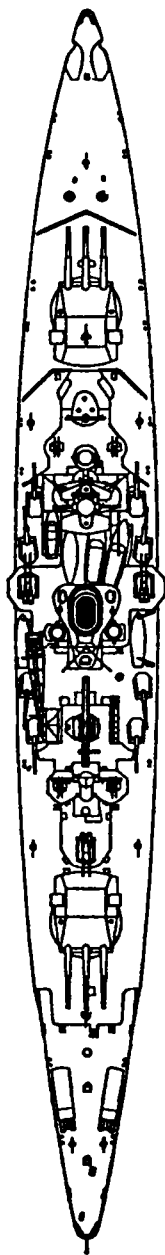
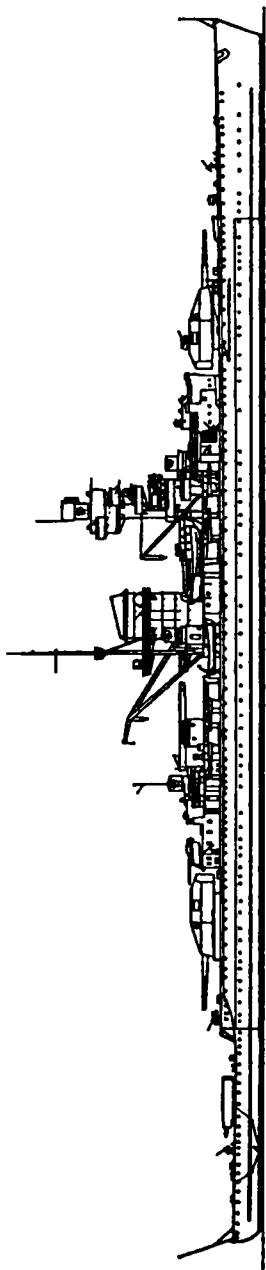
Как и ожидалось, погода постоянно ухудшалась, пока маленькая флотилия шла на юг. Рогге не сообщил команде, что они вот-вот встретятся с немецким кораблем. В полдень 14

февраля наблюдатель увидел отдаленное судно, движущееся через серое штормовое море. Рогге понимающе усмехнулся Моору, но продолжал молчать. Через десять минут экипаж открыто забеспокоился, поскольку люди поняли, что «Атлантис» встретился с мощным и быстроходным кораблем. Впередсмотрящие раз за разом сообщали на мостик: «Военный корабль слева по носу», и с нетерпением ожидали ответа от командира. Моряки ждали приказа повернуть на боевой курс и открыть огонь. Беспокойство палубной команды не проходило, пока «Атлантис» приближался к неизвестному кораблю.

Но эта напряженность превратилась в бурное ликование, когда матросы смогли разглядеть важный отличительный признак корабля — две трехорудийные башни, характерные только для немецких «карманных линкоров». Лишь тогда моряки поняли, что встретились с германским военным кораблем «Адмирал Шеер». ¹ Корабль имел великолепный вид, прекрасный и зловещий одновременно. Последовавшая встреча линейного корабля, вспомогательного крейсера, корабля снабжения и двух захваченных призовых судов стала самым большим сбором немецких военных кораблей за пределами европейских вод за всю вторую мировую войну.

Когда заметно потрепанный «Атлантис» оказался около чистого и блестящего 13 660-тонного «Шеера», большое бронированное судно просигнало приветствие и предложение двум капитанам встретиться, как только уляжется шторм. Но Рогге не собираться ждать. Несмотря на ужасную погоду, он был готов нанести визит вежливости капитану «Шеера» прямо сейчас. Рогге и Моор использовали один из специальных мореходных норвежских катеров, чтобы проделать путь по взбаламученному морю среди потоков дождя и оказаться у капитана-цур-зее Теодора Кранке.

Этот визит стал для Рогге первой встречей с равным ему по должности германским командиром с тех самых пор, как вспомогательный крейсер покинул порт. Позднее командир «Атлантиса» писал, что он испытал нечто вроде живительной передышки, говоря открыто и свободно с равным по положе-



2. Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер»

нию офицером. На этой первой встрече два капитана решили отвести свои корабли в спокойные воды, прежде чем пытаться обменяться топливом и провизией. Рогге вышел на палубу «Шеера», тщательно рассчитал прыжок в катер, немилосердно швыряемый волнами, и сказал своим людям, что они возвращаются. Его блестящий выход был немного омрачен, когда на пути к «Атлантису» Рогге понял, что он оставил своего адъютанта на борту «Шеера». А вот Моор отнюдь не оказался несчастлив из-за того, что его забыли. На самом деле он был вполне доволен тем, что ему представилась возможность провести ночь в относительной роскоши гостевой каюты на просторном боевом корабле.

Когда солнце начало садиться, пять кораблей отбыли прочь, чтобы найти спокойные воды в районе около пятисот миль к северо-западу от Маврикия. В ходе этого плавания «Кетти Бревиг» отстала и в конечном счете совсем пропала из вида. Остальные четыре судна прибыли в назначенный район без приключений, но им пришлось ждать медлительный танкер, который прибыл только через два дня.

Тем временем люди «Атлантиса» нанесли визит на «Шеер». Поход в гости стал чудесным переживанием для людей с рейдера. Лишь второй раз с тех пор, как они покинули порт, моряки крейсера смогли обменяться новостями, узнать подробности произошедшего дома и последние известия о ходе войны из самых первых рук. Не все эти новости были хорошими. Шифровальщик и радист Генрих Вейземен получил официальное уведомление о том, что его старший брат погиб почти года назад — 14 мая 1940 года в битве при Седане. Но когда Рогге разрешил обменяться почтой, и груды посланной с «Атлантиса» почты переправили на «Адмирал Шеер», моральный дух людей заметно повысился.

С прибытием «Кетти» работа на кораблях заметно ускорилась. Главный механик «Шеера» проверил топливо в бункерах «Кетти Бревиг» и остался вполне доволен его качеством. Командиры кораблей проигнорировали инструкции SKL и перекачали 1200 тонн дизельного топлива с «Кетти» прямо на линкор. Когда «Шеер» заполнил свои танки, топливо перека-

чали и на «Танненфельс». Рогге удерживал «Танненфельс» при своей группе на тот случай, если на борту «Шеера» окажутся пленные. Как только он получил подтверждение, что на «Шеере» нет никаких пленных, командир «Атлантиса» отослал «Танненфельс» к побережью Франции, переведя на него пятерых матросов, чтобы охранять 103 пленника, которых он переправил сюда раньше.²

«Атлантис» заправился топливом, и Рогге снова встретился с капитаном «Шеера», чтобы обсудить районы будущих операций и направления действий. Оба командира согласились, что «Шееру» лучше вести поиски в районе к юго-западу от Сейшельских островов. «Атлантис» уже проводил там патрулирование и поднял немалую тревогу в этих местах. Было бы слишком опасно для маленького рейдера опять возвращаться сюда, рискуя столкнуться с рыскающим в поисках неуловимого врага британским крейсером. Зато «Шеер» имел отличные шансы в артиллерийском сражении с любым британским крейсером, так что Кранке согласился патрулировать этот сектор. «Атлантис» мог двигаться к новому району патрулирования — юго-восточнее, по направлению к архипелагу Чагос. Рогге и Кранке составили план следующей встречи 25 февраля, чтобы обменяться опытом и проанализировать свои методы действий.

Из запасов захваченного добра люди «Атлантиса» подарили каждому человеку на «Шеере» по авторучке. Экипаж «Шеера» ответил подарком в виде 150 000 свежих яиц, взятых на недавно захваченном британском рефрижераторном корабле «Дюкеса», который вез груз из миллиона яиц. Экипаж рейдера, который не видел свежих яиц уже много месяцев, не мог и помыслить о лучшем подарке.

Когда дозаправка и обмен продовольствием завершились, двухдневная встреча пришла к концу. Корабли направились в разные стороны, каждый пожелал другим удачи миганием огней и звуками сирен. «Атлантис» и его спутник «Спейбанк» двинулись в новый район патрулирования, «Кетти Бревиг» отправилась на уединенную позицию около отмели Сайя де Малла, а «Шеер» поплыл на юг.³

Когда немецкий военный корабль исчез за горизонтом, вместе с ним пропало и чувство безопасности, которое порождали его радары и большие орудия. Один матрос признался Рогте, что с тех пор, как они оставили Германию, он спал спокойно только в те ночи, когда «Шеер» был около «Атлантиса». Рогте сказал молодому матросу, что он сделал этим заявлением настоящий комплимент «Атлантису».

Итак, «Атлантис» стремился в поисках новой цели вместе с «Спейбанком», следующим параллельным курсом на расстоянии в три мили. Присутствие призового судна более чем вдвое увеличивало район поисков. Для того, чтобы «Спейбанк» мог сообщить об увиденном «Атлантису», был разработан специальный набор сигналов.

Когда капитан призового судна «Спейбанк» лейтенант Бройерс не был занят управлением, он экспериментировал, пытаясь выследить вражеские суда, используя их радиопередачи к качеству ориентиров для пеленгации. Рогте не верил, что такое возможно при отсутствии специального сверхточного оборудования, однако Бройерс доказал, что его командир неправ. 20 февраля «Спейбанк» заметил средних размеров танкер и отплыл за горизонт, используя свой радиоприемник, чтобы обнаружить противника и оставаться с ним в контакте в течение всей погони. Капитан Рогте приказал «Спейбанку» отойти на безопасное расстояние, пока «Атлантис» не возьмет на себя преследование.

После подготовки к бою и осторожного приближения к цели в течение семи часов Рогте был уверен, что операция будет короткой и несложной. Когда свет дня медленно угасал, танкер внезапно включил свои огни. Наблюдатель также заметил два других огня, расположенных совсем низко у воды рядом с судном-жертвой. Немецкий сигнальщик послал сигнал, запрашивающий судно о его имени.

Ответ пришел немедленно. Судно оказалось французским флотским танкером, принадлежащим правительству Виши. Танкер назывался «Лот» и шел в сопровождении двух подвод-

ных лодок типа «Редутабль» — 1379-тонной субмарины «Пегасе» и 1384-тонной «Монге». Германское морское командование заранее предупреждало Рогге о французских кораблях, плывущих из Диего-Суареса в Дакар с полного разрешения германских властей. Капитан приказал команде покинуть боевые посты, но продолжал двигаться на сближение с французами для проверки.

Пока «Атлантис» сокращал расстояние, наблюдатели заметили несколько маленьких шлюпок, быстро маневрировавших позади французского корабля. Рогге предположил, что это могли быть торпедные катера, приближавшиеся к французскому кораблю. Поскольку вокруг оказалось слишком уж много кораблей, немецкий капитан решил не приближаться к французам далее. Он флажками передал «Лоту» сигналы «Bon voyage!» и «Vive la France!», а затем и быстро покинул район, чтобы начать патрулирование в другом месте.*

На следующее утро «Спейбанк» доложил о другом контакте. «Атлантис» лег на новый курс и снова начал преследование неизвестного судна. После девяти часов прокладки курса и подготовки к бою крейсер наконец-то приблизился к неизвестному судну на расстояние артиллерийского выстрела. За мгновение до того, как Рогге отдал приказ расчехлить орудия, судно дало сигнал о том, что претендует на статус нейтрального. Рогге немедленно приостановил подготовку к атаке. Вскоре Моор подтвердил это — встреченное судно оказалось 9476-тонным японским сухогрузом «Африка-мару», принадлежащем торговой линии «Сиосен» из Осаки. Моряки получили распоряжение покинуть боевые посты.

Потерпев вторую неудачу в этом районе патрулирования, Рогге направил «Атлантис» на запад от шестидесятого меридиана — туда, где было назначено второе запланированное рандеву с «Шеером». «Атлантис» шел четыре дня без происшествий, прежде чем достиг места встречи. Ко всеобщему удивлению,

* На этот момент французские колонии уже подверглись нескольким атакам со стороны Британии, и вишистская Франция фактически стала союзником Германии.

«Шеера» на месте встречи не оказалось, однако вместо него здесь был недавно захваченный приз — британский сухогруз «Адвокат» вместимостью 6994 тонн. От команды призового судна Рогге узнал, что «Шеер» вынужден скрываться он британской оперативной группы, севшей на след «карманному линкору». Группа, о местонахождении которой теперь нужно было беспокоиться и самому Рогге, включала в себя авианосец, пять крейсеров и вооруженное торговое судно — вспомогательный крейсер.

Рогге также узнал, что капитан Кранке направил на «Адвокат» в качестве призовой команды худших из своих людей. Он был знаком с практикой помещения нарушителей дисциплины на призовые суда, однако оказался просто потрясен, узнав о масштабах разгильдяйства этой команды. Немецкие моряки позволяли британской команде свободно передвигаться на судне, в то время как сами бездельничали на палубе со своими пистолетами.

Отправившийся на призовое судно Феллер не преуспел в своих попытках навести порядок. Когда Моор вступил на борт «Адвоката» и попытался побудить моряков к действиям, его попросту игнорировали. Наконец Рогге вмешался и отправил главного заводилу и зачинщика беспорядков на три дня на гауптвахту. Действия капитана «Атлантика» довели дисциплину в призовой команде до того уровня, который Рогге счел достаточным, чтобы позволить «Адвокату» 27 февраля отправиться в Бордо. Впрочем, капитан Рогге сказал Моору, что у него имеются серьезные сомнения в том, что призовое судно вообще когда-нибудь достигнет побережья Франции. Однако «Адвокат» прибыл в Бордо безо происшествий два месяца спустя, 29 апреля.⁴

«Атлантик» и «Спейбанк» продолжали патрулирование, однако суда противника казались неуловимыми. Люди скуцали от недостатка деятельности. Жалобы на продовольствие начали доходить и до мостика. Команда сидела на постоянной диете из яиц — начиная с момента получения подарка от «Шеера» несколькими неделями раньше. Яичница, яйца пашотт, вареные, сырые и приготовленные всеми другими мыслимы-

ми способами. Кто-то подсчитал, что каждый человек на борту съедал по шесть яиц каждый день, и так две недели подряд. От команды не поступило никаких возражений, когда в середине марта пришел приказ бросить оставшиеся яйца за борт!

21 марта Рогге передал на «Спейбанк» приказ — встретиться с «Атлантисом» на позиции чуть севернее Маврикия. Когда два корабля сошлись несколько часов спустя, Рогге заменил командовавшего «Спейбанком» менее опытного лейтенанта Бройерса на бывшего первого помощника с «Танненфельса», 38-летнего торгового моряка Пауля Шнейдевинда. Рогге не хотел больше рисковать потерей «Спейбанка» и его ценного груза, поэтому он отправил Шнейдевинда и его команду из 12 немцев (семеро с «Атлантиса» и пятеро с «Танненфельса»), Брайтона (английского второго механика) и сорока индусов в Бордо этим же вечером.

Два месяца спустя, 12 мая 1941 года «Спейбанк» пришвартовался во французском порту. Немецкое морское командование быстро переоборудовало судно в минный заградитель, переименовав его в «Догтербанк» и занеся в число военных кораблей. Штаб руководства войной на море призвал Шнейдевинда как морского резервиста на действительную военную службу и поставил его командовать «Догтербанком». Шнейдевинд оказался прекрасным моряком и выдающимся командиром, он выполнил множество опасных заданий, заслужив за время командования кораблем ряд воинских отличий.⁵

Команда Рогге уменьшилась еще больше, когда немецкое командование прислало Рогге сообщение, приказывая ему отправить «Кетти Бревиг» на позицию к австралийскому побережью, где танкер должен был встретиться с немецким кораблем «Кобург». Германское адмиралтейство планировало использовать эти два судна для обеспечения действий рейдера «Пингвин», занимавшегося минными постановками у берегов Австралии. Рогге немедленно отправил «Кетти» на позицию, которую определил SKL.

Но когда «Кобург» и «Кетти Бревиг» прибыли в назначенное место, они нашли там лишь два поджидавших их британских крейсера. Дело в том, что используя захваченные доку-

менты и свою изумительную разведывательную сеть, британцы начали постепенно взламывать и читать некоторые из наиболее употребляемых немецких морских кодов, включая коды судов снабжения. Определив, куда будут направлены призовые суда, используемые для снабжения рейдеров, британское Адмиралтейство послало австралийские крейсера «Канберра» и «Линдер» устроить немцам западню. 4 марта 1941 года самолет с «Канберры» заметил два немецких судна, после чего заговорили большие орудия крейсеров. «Кобург» был поражен огнем тяжелых снарядов и начал тонуть. Когда команда «Кетти» осознала, что нет возможности скрыться, она открыла кингстоны и затопила танкер.⁶ Лейтенант Деннель и его люди были захвачены в плен.

К еще большему раздражению Рогге, SKL предписало «Атлантису» вместо боевого патрулирования заняться вспомогательными действиями. Высшее морское командование приказало рейдеру встретиться с итальянской подводной лодкой «Перла» и заправить ее топливом, когда она отправится домой в Красное море*. Но когда «Атлантис» прибыл в назначенный район, то не нашел там подводной лодки. Рогге бесцельно кружил по морю несколько часов, пока лодка не начала радиопередачу, дав «Атлантису» координаты места встречи в 120 милях от назначенной точки. Рогге был взбешен этой передачей, которая могла раскрыть место встречи всем — как друзьям, так и врагам. Любой корабль союзников, находящийся в этом районе, имел возможность устроить засаду для обоих судов — немецкого и итальянского.

Позднее выяснилось, что неувязка произошла по вине итальянского морского штаба, который неправильно передал координаты подводной лодки.

Когда 8 марта 1941 года «Атлантис» встретился с «Перлой» приблизительно в 200 милях от мыса Дофин, Рогге обнаружил субмарину в ужасном состоянии, медленно идущую на одном

* До захвата англичанами Сомали и Эритреи в мае 1941 года часть итальянского подводного флота базировалась на порты Массая и Могадишо и действовала в Индийском океане.

только работающем двигателе. Единственной навигационной картой, которой располагала лодка, была грубая настенная карта, нарисованная вручную. На субмарине оставалось крайне мало продовольствия и топлива, а ее команда из 41 человека совершенно разуверилась во всем и напрочь лишилась боевого духа.

Итальянское высшее морское командование отправило маленькую 855-тонную прибрежную лодку действовать в Красном море. Достигнув места своего назначения, «Перла» была быстро обнаружена противником и заперта в гавани Массауа. Команда субмарины пришлось выдерживать почти непрерывные воздушные атаки британских самолетов, и лодка несколько раз едва избежала тяжелых повреждений.

Рогге передал на субмарину 70 тонн топлива, снабдил ее продовольствием, надлежащими картами, ликером, сигаретами и многими другими полезными и приятными вещами.

В ходе пополнения запасов командир итальянской субмарины тенъенте ди вазлло Бруно Напп доверительно рассказал Рогге, что он погружался и подбирался к каждому встреченному кораблю, даже невзирая на то, что мог подвергнуться нападению. Рогге приватно переговорил с итальянским командиром в течение достаточно долгого времени и сумел убедить его работать совместно с «Атлантисом». Два корабля могли бы патрулировать район вокруг Южной Африки до 8 апреля — субмарина в прибрежных водах, а рейдер — в открытом море.

Рогге серьезно беспокоился, будет ли капитан Напп действовать в соответствии с этим соглашением, однако даже в ином случае он все равно планировал самостоятельно закончить свои обговоренные действия. Опасения Рогге подтвердились, когда он получил радиограмму от SKL, сообщавшую, что «Перла» вернулась на базу итальянских субмарин в Бордо, и была встречена там с почестями.⁷ За благородную и отважную службу «Перлы» ее командир был награжден «Медалья ди Бронцо аль Валор Милитар» и персональной аудиенцией у самого дуче.⁸ Впрочем, 25 сентября 1941 года итальянское правительство наградило также и Бернхарда Рогге — за «любезную помощь и товарищество, проявленные по отношению к итальянскому военному кораблю».⁹

«Атлантис» продолжал идти на юго-запад по Индийскому океану, не обнаруживая ни единой цели. В последний раз рейдер добился успеха 2 февраля, когда он захватил «Кетти Бревиг». Какое-то время команда радовалась жаркому солнцу и спокойному морю, однако вскоре наступила скука. Тропическая жара и бездействие начали порождать мелкие споры и конфликты. Рогге пытался сплотить и подбодрить своих людей, однако даже капитан и его офицеры начали страдать от палящего солнца и длительного периода бездействия.

В последний день марта 1941 года «Атлантис» отметил годовщину своего пребывания в море. Вице-адмирал Редер отправил рейдеру поздравление и наградил всю команду корабля «Железными крестами» второго класса. В своем сообщении командующий также уполномочил Рогге присудить особые награды самым достойным — они должны были получить «Железные кресты» первого класса.

В течение всего первого дня апреля «Атлантис» плыл вперед и назад по океану, находясь восточнее Дурбана. Ранее это был район в высшей степени оживленных морских торговых трасс — пока британцы не перевели все свои торговые суда на более безопасные маршруты, удаленные от зоны действия немецких рейдеров. Наблюдатели не видели ничего вплоть до пятого числа, когда остроглазый парень, находившийся на мачте, не заметил столб дыма прямо по курсу рейдера.

После короткой беспокойной паузы «Атлантис» повернул, чтобы лечь на курс перехвата. Тем временем неизвестное судно продолжало свой путь и послушно позволило «Атлантису» приблизиться. Рогге просигналил ему приказ лечь в дрейф. Большое судно ничего не ответило, однако быстро выполнило приказ. Вооруженная абордажная команда погрузилась на катер и отправилась на остановленное судно для осмотра. Очень скоро она просемафорила на «Атлантис», что остановленный транспорт принадлежит французскому правительству Виши, называется «Шенансо» и имеет вместимость 14 825 тонн. Судно было построено 29 лет назад и принадлежало линии «Мессажери Маритимес», оно перевозило отряд сенегальских стрел-

ков из Мадагаскара. Рогге отозвал свою абордажную команду и позволил судну двигаться дальше.

Три раза подряд «Атлантис» подходил к встреченному судну, сбрасывал маску торгового корабля — а затем позволял судну продолжать путь. Такое стечение обстоятельств очень беспокоило Рогге. Команды этих судов вполне могли рассказать кому угодно о встрече с немецким пиратским кораблем, и таким образом известия об «Атлантисе» рано или поздно дойдут до британской разведки.

Очевидно, в SKL думали точно также, поскольку Штаб руководства войной на море приказал «Атлантису» перенести свои действия в Атлантический океан. Рейдер покинул Индийский океан 8 апреля 1941 года. Огибая мыс Доброй Надежды, Рогге направил свой корабль далеко на юг, надеясь избежать британских патрулей. Возможно, что этот проложенный далеко к югу маршрут и несколько дней туманной погоды, счастливо совпавшей с переходом, спасли «Атлантис» от гибели — ведь британцы уже были предупреждены о том, что немецкий рейдер собирался обогнуть южную оконечность Африки.

Либо наблюдатели «Атлантиса» упустили прошедшее мимо судно, либо один из встреченных французских транспортов уже разстрезвонил информацию о рейдере, но англичане знали о предположительном местоположении «Атлантиса». Когда рейдер огибал мыс Доброй Надежды, британцы активно искали его в районе. Только решение Рогге уйти далеко на юг, известная доля удачи и ограниченная видимость в течение всего похода спасла рейдер от почти верного уничтожения.

Рогге немало размышлял о плавании и подытожил опыт действий своего корабля в судовом журнале. Начиная с самой первой атаки «Атлантис» захватил либо потопил 16 вражеских судов, взяв в плен 919 человек. При этом рейдер стал причиной относительно малого количества смертей — погибло всего 33 человека. Рогге был удовлетворен тем, что его корабль разрушил военные планы англичан и серьезно помешал их морской торговле. «Атлантис» и горстка подобных ему немецких рейдеров пустили ко дну немало жизненно важного оборудования и снаряжения, вынудили британцев изменить

свои морские трассы. Противник отправил в отдаленный район океана линейные корабли, он вынужден был вооружать торговые суда и усиливать их экипажи моряками военного флота. Действия рейдеров задерживали доставку военных грузов, привели в расстройство систему морского страхования, нарушали регулярность судоходства почтового сообщения — словом, причинили немало неприятностей торговому флоту противника.

Также капитан «Атлантика» отметил, что поддерживать старые рыцарские традиции рейдерской войны становилось все труднее и труднее. Все время «Атлантика» пытался прекратить стрельбу как можно быстрее, оказывал помощь раненым и спасал уцелевших. Но современная техника и то, что британское Адмиралтейство настаивало на сопротивлении торговых кораблей, вынудили Рогге постепенно изменять стиль нападений — от предупредительных выстрелов по курсу судна к залпам прямо по нему безо всякого предупреждения, рассчитанным на то, чтобы подорвать моральный дух команды. Сам капитан не одобрял более разрушительный метод нападения, но у него не было другого выбора, если он хотел продолжать свою назначенную миссию, не рискуя чрезмерно своим кораблем и командой.*

SKL выделил «Атлантику» район патрулирования в средней части Атлантики, приблизительно в тысяче трехстах милях к востоку от побережья Южной Америки. Здесь рейдер

* Война — это всегда риск для военнослужащих. Большинство военных преступлений совершается именно с этой целью — увеличить опасность для некомбатантов для того, чтобы снизить риск для своих солдат. С точки зрения боевой эффективности действия Рогге были вполне логичны и оправданы. Однако из книги хорошо видно, что как только соблюдение призывающего права стало подвергать рейдер дополнительному риску, командир вспомогательного крейсера сразу же перестал им следовать. Добавим, что международное морское право не считает гражданских моряков комбатантами (то есть участниками боевых действий), а поэтому их задержание и объявление военнопленными с самого начала не укладывалось в рамки «рыцарственного поведения», хотя и было необходимо для соблюдения тайны.

должен был встретиться с немецкими кораблями снабжения «Альстеруфер», «Дрезден» и «Бабитонга», а также кораблем снабжения подводных лодок «Нордмарк» и рейдером «Корморан» — «Судном № 41».

Но когда «Атлантис» прибыл на место встречи, здесь его ждал только «Дрезден». Рогте встретился с его командиром, бравым и кривоногим капитаном Вальтером Джагером и ощутил, что что-то здесь неладно. «Дрезден», бывший лайнер Северогерманского Ллойда, должен был снабдить «Атлантис» свежими фруктами и овощами, в которых люди крейсера отчаянно нуждались. Однако капитан Джагер сконфуженно сообщил Рогте, что у него нет свежей еды.

Оказалось, что по каким-то причинам германский военный атташе в Бразилии приказал переправить все свежее продовольствие на «Бабитонгу». Когда оба капитана — Джагер и капитан «Бабитонги» объяснили ему, что «Бабитонга» не имеет холодильников достаточной вместимости, чтобы хранить свежую еду, атташе приказал двум капитанам исполнять его приказы, или они столкнутся с неприятностями.

Рогте был разгневан столь тупым идиотизмом. Здоровье его команды ухудшалось, так как витаминные капсулы, имевшиеся в аптечке судна, постепенно начали терять эффективность. Команда крайне нуждалась в свежих продуктах, и вот теперь опять оказалась обделена — что еще раз продемонстрировало некомпетентность берлинского штаба и неэффективность его действий. Рогте счел действия германского атташе преступными, что и отметил в своем судовом журнале.

«Дрезден» обеспечил «Атлантис» всем, чем смог — помидорами, свежей водой, смазочными материалами и древесиной. Как только команды закончили перемещение грузов, капитан Рогте приказал Джагеру оставаться в этом районе, пока «Атлантис» не сможет найти «Корморан» и не узнает, имеет ли этот рейдер каких-нибудь пленных, чтобы передать их на «Дрезден».

Когда «Атлантис» в три часа после полудня 17 апреля расстался с «Дрезденом», Рогте и не предполагал, что вскоре попадет в центр международного инцидента — а также что его

собственный корабль будет нуждаться в камерах для пленных «Дрездена».

Через четыре часа после расставания с «Дрезденом» «Атлантис» заметил на юго-востоке довольно большое судно. Оно двигалось почти полностью затемненным, однако сверкающий лунный свет прекрасно обрисовывал на небосклоне его необычный силуэт с четырьмя мачтами. Только однажды Рогге видел такой корабль — во время посещения Англии в 1937 году, в составе команды, представлявшей германский флот на гонках шестиметровых яхт, которые были частью церемонии коронации короля Георга VI. После гонок Рогге поинтересовался у британских офицеров, может ли он нанести визит в королевский военно-морской колледж в Дартмуте. Английский офицер с готовностью сделал одолжение, устроив для Рогге персональную поездку туда. Во время пребывания в Дартмуте Рогге заметил несколько странно выглядящих четырехмачтовых кораблей и спросил сопровождающего о них. Британский офицер сообщил Рогге, что это «Бибби» — трехпалубный четырехмачтовый лайнер. Несколько таких судов были мобилизованы в качестве быстроходных транспортов еще во время Первой мировой войны, и Королевский военно-морской флот до сих пор сохраняет их в таком качестве — как транспорты для быстрой переброски войск.

Прошло четыре года, но капитан Рогге был уверен — он видит один из тех самых английских лайнеров. Корабль отвернул от «Атлантиса» и начал идти очень беспорядочными зигзагами, быстро и нерегулярно поворачивая из стороны в сторону, что было нехарактерно для хорошо обученных команд английских торговых судов. Рогге заподозрил, что встреченное судно является вооруженным вспомогательным крейсером с экипажем из профессиональных моряков Королевского флота, которые сейчас пытаются представить свой корабль испуганным торговым судном.

«Атлантис» лег на курс преследования и теперь держался позади неизвестного судна, не упуская его из виду. Рогге планировал продолжать сближение до рассвета и атаковать противника без предупреждения. Если это на самом деле был замаскированный крейсер, немецкий командир не хотел да-

вать ему шансов организовать сопротивление. В любом случае было необходимо воспрепятствовать попыткам корабля отправить сообщение по радио. Новый район патрулирования «Атлантиса» был меньше, более узким и гораздо более тяжелым для патрулирования, и любой сигнал тревоги мог немедленно навлечь на «Атлантис» серьезную опасность.

Когда «Атлантис» приблизился, лайнер «Бибби» действительно вышел в эфир и потребовал от приближающегося корабля назвать себя. Опасаясь, что следующее сообщение судна будет сигналом «SOS», Рогге приказал расчехлить орудия и открыл огонь с расстояния в 8400 метров. Первый залп был дан в 5:55 утра, снаряды легли с недолетом примерно в двадцать метров, но точно по линии мостика судна противника. Второй залп упал с перелетом, определив пристрелочную дистанцию для артиллеристов. Всего немцы выпустили 55 снарядов, добившись девяти попаданий. Один из первых снарядов поразил радиорубку, другой попал в машинное отделение, два пробиты борт у ватерлинии, а остальные пять взорвались в палубной надстройке.

Корабль повернулся к «Атлантису» бортом, включил свои огни и спустил оставшийся в котлах пар. Рогге заподозрил неладное, когда спасательные шлюпки начали торопливо спускаться вниз, переворачиваться и тонуть в суматохе бегства. Несколько шлюпок перевернулись, некоторые криво болтались на шлюпбалках, а другие болтались на волне, имея на борту лишь одного или двух пассажиров. Крутом пронзительно кричали охваченные паникой люди.

Лучшее описание этой эвакуации было оставлено Чарльзом В. Мэрфи, американским журналистом, который оказался на борту тонущего судна:

«Говорят, что команда спустила шлюпки очень быстро и в полном порядке. Но забывают упомянуть, что как только сами моряки оказались в безопасности на шлюпках, их поведение стало отвратительным. Они кричали и ревели во всю мощь своих легких, они пытались быстро грести от места гибели корабля, когда шлюпки не были заполнены даже наполовину.

*Поскольку мы не могли понять их, а они — нас, мы пережили ужасные минуты, пытаясь управлять шлюпками».*¹⁰

Когда солнце начало уходить за горизонт, лайнер уже имел большой крен на левый борт, а затем равномерно осел в воде на 12 футов ниже ватерлинии. Моор и Феллер спустились в отдельную шлюпку, намереваясь помочь вернуть спасательные шлюпки в изначальное положение, — и были потрясены, обнаружив в лодках только охваченных паникой членов команды, в то время как испуганные пассажиры умоляли о помощи с корабля и из окружающей воды.

Немецкий экипаж спустил несколько больших моторных катеров, чтобы собрать пассажиров, болтающихся в холодном море, и снять тех, кто толпился на борту тонущего судна.

Когда Моор поднялся на борт медленно погружавшегося лайнера, он нашел капитана Уильяма Грэя Смита. Смит сообщил Мору, что судно имело на борту 202 пассажира, включая 73 женщин и 35 детей. В списке пассажиров были представители множества национальностей: 138 американцев, 26 канадцев, 25 англичан, 5 южноафриканцев, 4 бельгийца, 2 грека, 1 итальянец и один норвежец. Многие пассажиры являлись миссионерами или священниками, остальные были добровольцами-водителями санитарных машин, репортерами или бизнесменами, плывущими со своими семьями. Команда лайнера состояла из 129 человек — в основном египтян и суданцев, англичан было всего двое — капитан Смит и мистер Бернс, главный механик.

10 человек было ранено в ходе обстрела, из них трое очень серьезно. У Франко Виковани, американского водителя санитарной машины, рухнувшим бимсом и падающими обломками была сломана правая лодыжка и левое бедро. Нед Лафингхаус, табачный коммерсант, был серьезно ранен в голову осколком снаряда. Доктор Роберт Старлинг, английский хиромант, получил мучительную рану правого бедра.

Лейтенант Моор немедленно передал семафором печальную информацию на «Атлантис». Пока немцы проворно перевозили пассажиров на крейсер и подбирали из моря членов

экипажа тонущего судна, Рогге узнал подробности о своей очередной жертве. Это оказался 8299-тонный пассажирский лайнер «Замзам», принадлежащий нейтральному Египту. Его потопление было большой ошибкой.*

На самом деле Рогге совершенно правильно идентифицировал встреченное судно. Когда-то оно действительно являлось британским военным транспортом «Лейстершир», однако построенный 32 года назад лайнер недавно был продан Египту и переименован в «Замзам». Рогге смотрел вниз с мостика и видел множество людей, промокших, босых, в пижамах и ночных рубашках — бельгийцев, норвежцев, греков, канадцев и американцев, сгрудившихся на баке рейдера «Атлантис» стал похож на переполненный эмигрантский корабль. Капитан Рогге ясно осознал международные последствия этого нападения для Германии — осознал и испугался.

В 1915 году германская подводная лодка потопила британский лайнер «Лузитания» с американцами на борту. Это потопление вызвало международный протест и способствовало вступлению Соединенных Штатов в Первую мировую войну. На «Замземе» присутствовало даже больше нейтральных американцев, чем погибло на «Лузитании». ¹¹ С другой стороны, только трое из пассажиров были серьезно ранены при артиллерийском обстреле. Капитан Рогге вызвал своих офицеров для совещания. Он сказал им, что каждый член команды «Атлантиса» должен проявить себя с наилучшей стороны. С гражданскими пассажирами требуется обращаться с предельным вниманием, учтивостью и великодушием. Рогге хотел ограничить масштаб распространения негативных новостей о событии, и лучшим способом достичь этого было сделать так,

* В годы Второй мировой войны на территории Египта велись боевые действия (Эль-Аламейн), там располагались английские военно-морские базы, но при этом юридически само государство Египет оставалось нейтральным — так же как Китай или Корея в русско-японскую войну. Официально Египет объявил войну странам «Оси» только 24 февраля 1945 года — на следующий день после Турции.

чтобы спасенные говорили об обращении с ними на борту немецкого корабля одно лишь хорошее.

Немцы провели следующие четыре часа, спасая столько личных вещей пассажиров, сколько оказалось возможно. Они переходили на «Замзаме» из одной каюты в другую, вынося охапки одежды и личный багаж. Моряки «Атлантиса» освободили холодильники египетского корабля от таких деликатесов, как омары, утки и гуси, наряду с запасами большого бара. Все это время Моора засыпали множеством вопросов — от «Когда будет чай?» и «Где здесь бар?» до «Где тут кладовая с детским питанием?» Адъютант отвечал на каждый вопрос с невероятным терпением и тактом, пытаясь устроить каждого спасенного как можно удобнее.

После того как «Замзам» был дочиста обобран, Рогге отдал приказ потопить его. После двух часов беготни адъютант Моор проинформировал спасенных о том, что «Замзам» будет потоплен взрывными зарядами, установленными командой рейдера. Одновременно Моор продолжал давать ответы американскому фотографу из журнала «Лайф» Дэвиду И. Шерману, специально разрешив ему фотографировать потопление, и даже показав место, откуда лучше будет снимать гибель судна. «Иногда они умирают элегантно, но всегда по разному» — заметил лейтенант Моор.¹² Рогге надеялся, что позволение Шерману фотографировать жизнь на борту рейдера обеспечит публикацию благоприятного отчета о событиях, связанных с потоплением лайнера, а также вызовет хорошие отзывы о поведении немцев.

Три заряда рванули один за другим. «Замзам» сильно вздрогнул, из раструбов вентиляторов наружу вырвались большие фонтаны воды. Лайнер накренился на левый борт, затем повалился набок, выбрасывая из себя обломки. Через десять минут судно погрузилось в загрязненное море, оставив после себя несколько маленьких клубов пара и небольшое количество плавающих обломков.

Рогге развил полную скорость и кратчайшим путем устремился к «Дрездену». В течение всего плавания Шерман на борту «Атлантиса» использовал свою привилегию фотографировать без ограничений. Он не только составил фоторепортаж о затоплении

«Замзама», но и сфотографировал многие эпизоды жизни на борту рейдера. Но немцы не знали еще об одной фотографии, которая вскоре оказала весьма значительное влияние на судьбу «Атлантиса». В то время, когда Шерман еще сидел в спасательной шлюпке, ожидая, когда его подберут немцы, он успел сделать полный снимок немецкого корабля — во всю длину, ракурсом в три четверти, со стороны правого борта. Очень скоро эта фотография внесет свой вклад в гибель немецкого рейдера.

Когда «Атлантис» двигался на свидание с «Дрезденом», начались жалобы. Многие из спасенных пассажиров возмущались тем, что Рогге совершил неспровоцированное нападение на невооруженный нейтральный корабль, они называли немцев пиратами и преступниками. Рогге встретился с четырьмя представителями пассажиров и положил конец необоснованным обвинениям. Он напомнил пленным, что их корабль шел без огней, соблюдал радиомолчание и перевозил по британскому заданию стратегический груз ценой в три миллиона долларов — нитрит аммония, авиационное топливо, нефть, радиоприемники, сталь и американские грузовики. Все это должно быть направлено британской армии, ведущей боевые действия против Германии. * «Я сожалею о том, что произошло — сказал им Рогге.— Но я могу лишь обещать, что мы сделаем все, что в наших силах, чтобы доставить вас безопасно на берег, но вы должны помнить что это война, и путешествуя по океану, вы приняли на себя большой риск».¹³

На следующее утро «Атлантис» встретился с «Дрезденом» и с 2729-тонным судном снабжения «Альстеруфер» в заранее назначенном районе. Рогге был рад найти сразу два корабля, ожидающих его. «Альстеруфер» имел на борту много очень

* Наличие на борту лайнера военной контрабанды никоим образом не оправдывает нападения, совершенного без предупреждения и предварительного осмотра судна — тем более, что грузовики, судя из авторского описания, были *санитарными*. Впрочем, англичане поступали точно так же — достаточно вспомнить инцидент с «Альмарком», захваченным прямо в норвежских территориальных водах.

необходимых припасов для «Атлантика», а «Дрезден» мог принять экипаж потопленного судна. Как только «Атлантик» оказался возле двух судов и сбавил ход, Рогге собрал совещание командиров всех трех судов. Он повторил свои инструкции насчет хорошего обращения с пленными капитану «Дрездена» Джагеру.

Тем временем экипаж «Атлантика» начал перемещение припасов и пленных между тремя кораблями. «Альстеруфер» привез достаточно предметов снабжения, чтобы обеспечить рейдер продовольствием на таком же уровне, какой имел место при оставлении крейсера Германии более года назад. К своей радости Рогге обнаружил, что ему доставили целых три новеньких цельнометаллических гидросамолета типа Арадо Аг.196а и партию личной почты для команды «Атлантика» — первую, которую моряки получили с начала рейда. Моральный дух команды улучшился, когда новости из писем родных и друзей начали распространяться по кораблю.

Рогге был доволен грузом «Альстеруфера», однако остался не вполне удовлетворен тремя офицерами, которых SKL послал ему взамен прежних. Только один из них полностью удовлетворял строгим военным стандартам, на которые ориентировался командир «Атлантика». Один офицер решил приступить к выполнению своих обязанностей прямо в купальном халате и шлепанцах. В итоге Рогге отправил его обратно на «Альстеруфер». Другой, обер-лейтенант-цур-зее Родинг, был ранен на войне и имел неполный слух. Этот человек оказался в высшей степени деятельным и очень хотел остаться на борту рейдера, но глухота снижала его боевые и служебные качества. Рогге позволил Родингу остаться на крейсере с очень большой неохотой. Зато он полностью одобрил третью замену — лейтенанта-цур-зее Воогге, опытного моряка-профессионала. Назначенные на корабль новые офицеры были еще одним примером того, как высшее морское командование Германии пренебрегало вспомогательными крейсерами, считая их боевым средством второго сорта.

Когда пленные с «Замзама» были переправлены на «Дрезден», Рогге попрощался с ними и еще раз обязал Джагера

следить за их безопасностью. Однако он не разрешил «Дрездену» сразу вернуться в Германию. Воспользовавшись старшинством по званию, Рогге приказал «Дрездену» оставаться на месте, пока «Атлантис» ищет поблизости еще одну цель.

Экипаж «Дрездена» запер всех пленных в трюмах, и держал их там, пока «Атлантис» не отошел на восемь миль, став невидимым с палубы. Как только рейдер скрылся из виду, Джагер позволил пленным выйти наружу. Когда все собрались на палубе, Джагер представился им и принес извинения за все неудобства, которые немцы причинили этим людям. В статье, написанной для журнала «Лайф» после возвращения домой, Чарльз Мэрфи так выразил сущность обращения капитана Джагера к пленным:

«Это может быть долгое путешествие,— сказал он нам,— и вы будете должны сделать сами для себя множество вещей. У меня нет ни пищи, ни жилья, чтобы обеспечить комфорт почти 400 человек, включая мою собственную команду. Вы должны смириться с некоторыми затруднениями, однако я обещаю вам, что мы сделаем для вас все возможное».

Он также предупредил нас: «Я не потерплю никаких предостережений за своей спиной!» Его команда насчитывала только 60 человек, а пленных мужчин на борту было около 230, так что опасения немецкого капитана были вполне понятны — он боялся, что мы можем попытаться захватить корабль. «Мне приказано сражаться, или пытаться бежать, если английский военный корабль перехватит наше судно. Это требуется для вашей же безопасности. В случае неудачного боя я отпущу вас первыми в лодках, и когда вы спокойно отплывете в сторону, потоплю этот корабль. У меня достаточно бомб, уже размещенных так, чтобы затопить его в пару минут. Кроме того, у нас имеется достаточно винтовок и автоматов для боя, есть также и ручные гранаты. Помните об этом, если у вас возникли какие-то безумные идеи».¹⁴

Заклученные не делали попыток переворота, и скоро погрузились в рутину морского быта, поскольку «Дрезден» де-

вать дней кружил на одном месте, ожидая возвращения «Атлантиса».

«26 апреля мы приблизились к рейдеру в последний раз, — вспоминала позднее Ольга Гуттормсон. — Супруге одного из мужчин и нескольким друзьям разрешили подняться на борт и навестить раненых. Однако раненые были все еще слишком слабы, чтобы их можно было перемещать, поэтому они остались на борту судна — когда оно исчезало с наших глаз в последний раз»¹⁵

В ходе этой короткой встречи 26 апреля «Дрезден» выделил двух человек, чтобы пополнить команду «Атлантиса». Первоначально назвавшиеся матросами, Мейер и Мюллер на самом деле оказались морскими офицерами с затопленного крейсера «Граф Шпее», которые притворились матросами из соображений безопасности. Мейер в действительности был лейтенантом Фролихом, награжденным за участие в боях на борту «Графа Шпее». Мюллер оказался лейтенантом Дитманом, прежде он был торговым моряком, а затем — офицером призового судна. Хотя оба этих моряка находились в плавании с августа 1939 года, они предпочли перейти на рейдер и остаться в море, а не возвращаться домой в Германию на борту «Дрездена».

Рогге был рад двум опытным и способным морякам, присоединившимся к его команде. Он отправил тюремное судно «Дрезден» к ближайшему нейтральному порту, где задержанные люди могли быть освобождены. Сам командир «Атлантиса» предложил Канарские острова, однако оставил окончательное решение за Джагером, который должен был сделать выбор, ориентируясь на своих запасах топлива и продовольствия, а также на оперативной обстановке.

«Атлантис» и «Альстеруфер» отправились на свидание с судном снабжения «Нордмарк» — в точку к северу от острова Тристан да Кунья. Через два дня после расставания с «Дрезденом» радист «Атлантиса» принял сообщение от германского высшего морского командования, адресованное «Дрездену». Оно отменяло приказ Рогге и предписывало судну двигаться к

французскому побережью. Джагер без неожиданностей доставил своих подопечных безопасно в Сен-Жан-де-Луз 20 мая 1941 года — через 24 дня после расставания с «Атлантисом». ¹⁶

Немецкие власти обыскали пленных и отобрали у них все, что могло дать хоть какую-то информацию разведке союзников. Конфискованная собственность включала и пленки Дэвида Шермана, которому Рогге и Джагер позволили делать фотографии на борту своих кораблей. Однако немцы пропустили главное — маленький ролик пленки, которую Шерман припрятал в тюбике зубной пасты. Он сохранил спрятанную пленку, когда его репатриировали в Нью-Йорк, через Биарицц, Лиссабон и Бермудские острова.

В начале лета 1941 года большинство американских газет и журналов опубликовали историю о зверском нападении немцев на небооруженный и нейтральный «Замзам». Почти каждая статья включала несколько фотографий Шермана, сделанных на борту немецкого рейдера, замаскированного под робкую овечку. Несмотря на предельно корректное обращение капитана Бернхарда Рогге с пленными и его упорные усилия обеспечить их всем необходимым, эти статьи порочили его и клеймили как мясника. Самым же худшим для немцев было то, что этот инцидент обеспечил союзников четкой фотографией немецкого рейдера, сделанной с носового угла и демонстрирующей корабль в полную длину. Копии этой фотографии были вскоре разосланы по всем разведкам союзников, их получили Королевский флот и британские ВВС.

Глава 9.

ПЕТЛЯ ЗАТЯГИВАЕТСЯ

«Атлантис» и «Альстеруфер» прошли около пятисот миль к северу от острова Тристан да Кунья, прежде чем наконец-то встретились с танкером «Нордмарк». Танкер оставался на позиции в районе 5 градусов северной широты и 31 градуса

западной долготы и ждал другие немецкие корабли.¹ Капитан Грау получил приказ использовать «Нордмарк» для снабжения немецких кораблей, нуждающихся в топливе. Когда «Нордмарк» приблизился к «Атлантису» и «Альстеруферу», Рогге был рад узнать, что танкер доставил не только разнообразные припасы. Квалифицированный штурман «Атлантиса», капитан-лейтенант Пауль Каменц, тоже был на его борту.

После того как Каменц закончил свой доклад в Берлине, его послали во французский порт Лориан. Там он должен был сесть на подводную лодку для возвращения на «Атлантис». Каменц прибыл на подводную лодку U-106 под командованием капитан-лейтенанта Юргена Эстена 26 февраля 1941 года. В течение всего плавания Каменц не был праздным пассажиром, он активно принимал участие в действиях субмарины.² Когда U-106 первый раз встретилась с танкером для пополнения запасов, Каменц остался на борту «Нордмарка» и с нетерпением ждал возможности вернуться на свой корабль.

Суда снабжения и рейдер находились вместе почти неделю, заканчивая мелкий ремонт и текущую профилактику оборудования. Лейтенант Булла, штабс-фельдфебель Борхерт и четыре авиатехника использовали это время, чтобы распаковать ящики с самолетами и заняться сборкой машин. Это оказалось довольно трудной задачей. Лишенные маркировки ящики содержали перемешанные детали и не имели никаких инструкций или руководств по сборке. Пока летчики работали над сборкой самолетов, большинство остальных членов экипажа гостили на других кораблях, чтобы отдохнуть и сменить надоевшую обстановку.

27 апреля «Атлантис» покинул общество «Нордмарка» и «Альстеруфера».³ Незадолго до этого Рогге получил радиограмму от SKL, сообщавшую ему, что маршрут движения танкеров между Ост-Индией и Фритауном слабо охраняется союзниками. Командир «Атлантиса» решил действовать согласно этой информации и двинулся на своем рейдере в восточном направлении, чтобы искать добычу.

Через два дня Рогге сообщил Кюну, что опять пришло время изменить маскировку судна. Пленные с «Замзама» сообщили о нападении на них корабле, и всей мировой прессе уже было

известно, что оно называется «Танезис», а его порт приписки — Тонсберг (по крайней мере, именно это было написано на корабле, атаковавшем египетское судно.

Рогге решил, что «Атлантис» сможет стать станет 9246-тонным голландским теплоходом «Брастаги», построенным 4 года назад и принадлежащим компании «Рюйс & Зонен Роттердамше Ллойд NV». Первый помощник Кюн направил свою рабочую команду действовать. Снова экипаж не покладая рук работал над перекраской и переделкой палубных надстроек «Атлантиса». И вскоре желто-коричневые цвета «Роттердамского Ллойда» сменили серую раскраску «Вильгельмсена».

Утром последнего апрельского дня 1941 года Булла доложил что, «Атлантис» снова располагает действующими самолетами, а Кюн в свою очередь сообщил, что работа по новой маскировке корабля закончена. Схема раскраски была далеко не совершенной. Корпус должен был стать светло-серым, однако условия открытого моря принудили маляров оставить его более темным. Рогге допустил это, учитывая обстоятельства работы и ее срочность. В целом же он был вполне удовлетворен работой людей и позволил им отдохнуть, пока не успокоится волнение на море.

1 мая Рогге послал своих авиаторов, чтобы они исследовали столб дыма на горизонте. Новый самолет пилотировал Борхерт, а Булла на этот раз вылетел с ним как наблюдатель. Хотя летчики снабдили Рогге точными указаниями на местоположение неизвестного судна, «Атлантис» так и не смог догнать цель. Когда гидроплан вернулся к рейдеру, Булла и Борхерт осыпали похвалами свой аппарат. Новый гидросамолет был меньше, быстрееходнее и более маневренен — как в воздухе, так и на воде. Он имел большую мощность, был лучше вооружен и вдобавок ему требовался более короткий разбег для взлета. Рогге был доволен, что самолет «Арадо» прибавился к арсеналу «Атлантиса».

4 мая «Атлантис» наконец встретил «Бабитонгу» — судно снабжения, встреча с которым была намечена еще на середину апреля. 4422-тонный немецкий транспорт был послан из порта Сантос в Бразилии специально для снабжения «Атлан-

тиса», но он оказался неспособен выполнять свою главную задачу, поскольку не мог хранить свежие овощи и пищевые продукты, в которых крайне нуждалась команда Рогге. В результате встреча двух судов была очень короткой: некоторое количество продуктов, которые могут храниться долго, были перемещены на рейдер, после чего Рогге послал «Бабитонгу» в точку с координатами около 30 градусов южной широты и 15 градусов западной долготы — ждать дальнейших инструкций.

Следующие три дня «Атлантис» опять шел по пустынному морю, пока в среду 7 мая 1941 года около полудня наблюдатель не заметил неизвестное судно. Рогге держался за горизонтом до самых сумерек, а затем на полном ходу пошел на сближение и потребовал от встреченного судна лечь в дрейф. Однако цель оказалась 5700-тонным французским пароходом «Лейтенант де ля Тур». «Атлантис» остановил «француза» и абордажная партия долго искала контрабандный груз, однако ничего так и не было найдено, и судну позволили уйти. «Атлантис» избежал боевого столкновения и оставался на первоначальном курсе.

8 мая 1941 года в океане, далеко от «Атлантиса», произошел случай, который затронул весь немецкий военный флот. В этот день подводная лодка U-110 под командованием капитан-лейтенанта Юлиуса Лемпа к югу от Гренландии атаковала конвой «ОВ». Лемп выставил свой перископ слишком высоко в ходе нападения и был сразу же контратакован британскими силами сопровождения. 1360-тонный британский эсминец «Бульдог», эскортный миноносец «Обриэтия» * бывший американский «четырёхтрубный» эсминец «Бродвей» ** смогли серьезно повредить немецкую субмарину и U-110 поднялась на поверхность. Команда немецкой подводной лодки, считая, что ее корабль уже тонет, покинули субмарину, оставив на борту все секретные бумаги и шифровальную машину «Энигма». Быстрые действия абордажной партии Королевского флота во главе с сублейтенантом Дэвидом Бальми позволили захватить подводную

* 925-тонный корвет 1940 года постройки.

** Бывший американский «Хант», переданный Англии осенью 1940 года в числе 50 других старых эсминцев в обмен на военные базы.

лодку* с секретными бумагами, крайне ценной шифровальной машиной и всеми кодовыми книгами, целыми и невредимыми.⁴

Этот случай стал грандиозным успехом английской разведки и внес значительный вклад в потопление многих немецких судов снабжения и боевых кораблей. Оперативный центр британской разведки, располагавшийся в Блетчли-Парке, использовал документы и шифровальную машину с подводной лодки U-110, наряду с ранее полученной информацией, чтобы взломать крайне важный шифр «Гидра» — который использовали все действующие немецкие подводные лодки и их суда снабжения. Через несколько недель после инцидента с U-110 подводные лодки Кригсмарине начали ощущать последствия захвата шифровального оборудования и кодов — хотя немцы пока не знали об удаче противника. Британцы очень осторожно применяли полученную информацию против немецкого флота, дабы не вызвать подозрения слишком заметными успехами и совпадениями, и не подвергнуть риску новое стратегическое преимущество.⁵

Тем временем Рогге, пребывавший в счастливом неведении относительно новых возможностей противника, вел свой корабль в том же направлении до 13 мая, когда он повернул на новый курс, выйдя на фритаунский торговый маршрут. Спустя несколько часов после смены курса, утром 14 числа наблюдатель заметил на горизонте судно. «Атлантис» находился в том же районе, где более года назад нашел свою первую жертву — пароход «Сайнтист». Рогге быстро сократил расстояние до дистанции артиллерийского огня и велел сигнальщику приказать неизвестному судну остановиться. Сигнальщик, со щелканьем открывая и закрывая заслонки прожектора, промигал сигнал. Однако встреченное судно продолжало свой путь, никак не отреагировав на него.

Рогге приказал операторам прожектора осветить мостик цели. Команда британского торгового судна не могла не обратить внимания на яркий луч прожектора, вырвавшийся из темноты их мостик и надстройки, однако они не передавали от-

* На самом деле лодка затонула через два дня при буксировке, всего в 100 милях от берега.

вета и не отреагировали каким-либо другим способом. Рогге приказал Кашу положить один снаряд перед носом цели.

150-мм орудие сверкнуло оранжевой вспышкой, ярко осветив оба судна и море вокруг них, грозовой раскат выстрела нарушил молчание ночи. Орудийный огонь вызвал реакцию торгового судна — хотя не такую, какую ожидал Рогге. Жертва круто изменила курс и увеличила скорость в отчаянной попытке убежать от врага.

Рогге приказал Кашу продолжить стрельбу, чтобы произвести больше впечатления на «торговца». Главный артиллерист приказал своей команде послать еще два 150-мм снаряда, один за другим. Снаряды «Атлантиса» взорвались недалеко от шлюпочной палубы судна, причинив ужасные повреждения корпусу. Палубные надстройки были разрушены, трубы рухнули. Судно быстро потеряло управление и немедленно начало тонуть. Его команда стала спускать спасательные шлюпки и торопливо покидать неистово горящий пароход. Лишь тогда капитан тонущего судна Миллер просигналил атаковавшему его кораблю, сообщив, что все шлюпки уже спущены на воду и команда нуждается в помощи.

Абордажная партия даже не попыталась подняться на борт тонущего английского судна — все ее усилия были направлены на то, чтобы спасти оставшихся в живых. Через тридцать минут после открытия огня «Атлантисом» ярко горящий маяк, дрейфующий на черной воде, угас. Судно кормой ушло под воду, и море снова стало темным.

«Атлантис» снова развил бурную деятельность, пока его команда собирала людей с воды и заботилась о тех пленных, которые нуждались в медицинской помощи. Из разговора с оставшимися в живых Рогге смог узнать, что за жертва ему попала. Судно называлось «Рабаул», это был британский пароход вместимостью 5618 регистровых тонн, принадлежащий компании «У.Р. Карпенгер Оверсиас Шиппинг Компани». На «Рабауле» находилось 54 человека команды и 4 пассажира. Семь человек были убиты и девять ранены в ходе атаки. Старый пароход, построенный в 1916 году, шел из Англии в Кейптаун с грузом угля.⁶

Следующим утром пленные уже были в безопасности, и «Атлантис» снова вышел на морские пути. Хотя топлива в цис-

тернах оставалось еще много, Рогге остановил машины корабля и позволил ему дрейфовать по течению, которое совпадало с направлением торговых путей. Хотя успехи рейдера, находившегося в плавании уже более года, давно превзошли все ожидания SKL, миссия «Атлантиса» заключалась в том, чтобы оставаться в море столь долго, сколь это было возможно — и Рогге был полон решимости неукоснительно продолжать свои усилия.

«Атлантис» медленно дрейфовал вдоль маршрута Кейптаун—Фритаун в течение двух дней, пока 17 мая в 00:10 после полуночи младший штурман Рудольф де Графф и сигнальщик на мостике одновременно не обнаружили два судна, появившиеся из-за горизонта. «Атлантис» был невидим для них на фоне облачного неба, в то время как приближающиеся суда выделялись на спокойной глади моря под сверкающей луной.

Звуки сирен немедленно вызвали Рогге с нижней палубы. Моор спрыгнул со своей койки и помчался, чтобы присоединиться к своему капитану на мостике. Оба офицера напряженно глядели в два затемненных судна, идущих на большой скорости прямо наперерез «Атлантису». Тот факт, что два судна плыли вместе, встревожил Рогге. Они могли оказаться военными кораблями, или же это был транспорт с очень важным грузом под эскортом военного корабля. Ни один из этих вариантов не был для «Атлантиса» хорошим. Рогге приказал запустить машины, особенно подчеркнув слово «медленно». Если бы двигатели были запущены слишком быстро, то султан жара мог бы выстрелить из трубы вверх и выдать присутствие «Атлантиса» приближающимся судам.

Через несколько минут двигатели ожили, не устроив фейерверка. «Атлантис» постепенно прибавил ход, и Рогге повел корабль, развернувшись правым бортом к неизвестным судам. Примерно в это время Моор разглядел характерную пирамидальную надстройку военного корабля. Перед «Атлантисом» оказались боевые корабли британского флота!

Рогге приказал подготовить орудия и торпедные аппараты, очень надеясь, что они не будут использованы — поскольку шансов на победу в открытом бою у рейдера не было никаких. Когда «Атлантис» медленно изменил курс, военные ко-

рабли продолжали продвигаться на четырнадцать узлов, постепенно сокращая расстояние. Медленно, почти неощутимо Рогге начал поворачивать корабль кормой к противнику, чтобы показывать врагу как можно меньший силуэт.

Менее чем за два часа после первого сигнала об обнаружении противника «Атлантис» начал удаляться от военных кораблей, все время держась к ним кормой. Рогге сделал все, что мог, и теперь он должен был ждать и смотреть, что сделают британцы. Каждый человек на борту рейдера напряженно ждал. Был ли «Атлантис» замечен? Почему англичане не подают никаких сигналов? Когда военные корабли открывают огонь? Планируют ли они неожиданное нападение?

Рогге по-прежнему приказывал двигаться так, чтобы минимально демонстрировать силуэт своего корабля. Люди на «Атлантисе» напряженно наблюдали, как первый вражеский корабль пересекает их курс менее чем в 6400 метрах за кормой. Это был линкор «Нельсон» — корабль в 33 950 тонн, вооруженный девятью 406-мм орудиями главного калибра и противоминной батареей из двенадцати 150-мм вспомогательных орудий. Каждый человек на борту рейдера знал, что один выстрел из огромного орудия линкора разнесет «Атлантис» на куски, так что не останется и следа. Люди на рейдере могли ясно видеть белый бурун у форштевня военного корабля, когда «Нельсон» пересек их кильватерный след. Линкор прошел мимо «Атлантиса» и продолжал свой путь, а за ним немедленно проследовал авианосец!

Другим кораблем в повстречавшейся «Атлантису» эскадре был авианосец «Игл» с армадой из семидесяти самолетов. Этот корабль имел 260 метров в длину и водоизмещение в 38 490 тонн,* он оставлял огромный пенистый след, и поднятая им волна быстро достигла кормы «Атлантиса». Люди зача-

* Авианосец «Игл» имел стандартное водоизмещение около 23 000 тонн и длину в 200 метров, его авиагруппа состояла всего лишь из 25 самолетов. В ходе войны у англичан не имелось авианосцев с указанными автором характеристиками, зато они очень похожи на ТГХ американского авианосца «Лексингтон». Очевидно, автор по ошибке перелистнул не ту страницу справочника.

рованно наблюдали, как два левиафана прошли совсем недалеко от рейдера. Но каким-то чудом избежав столкновения, крейсер продолжил свой путь. Через несколько часов два чудовищных корабля скрылись за горизонтом. Их недавнее присутствие выдавали только тонкие черточки высоких мачт и палубных надстроек.

Рогге объявил команде, что английские военные корабли не видны даже в сильнейшие бинокли. Люди зааплодировали, а затем взорвались нервным смехом. Они были в безопасности! И сразу за этим дымовая труба «Атлантиса» изрыгнула огромный клуб ярко-красного пламени, который взлетел высоко в воздух, подобно сигналу бедствия, призывающему военные корабли назад.

Следом за клубом пламени из трубы вырвался сноп тлеющих красных искр. Их медленно сносило вниз и назад, вокруг «Атлантиса» и на поверхность моря, они освещали рейдер как праздничная иллюминация не довоенном круизном корабле.

Рогге был в бешенстве. Он немедленно приказал Кильхорну остановить двигатели и определить, что случилось. Если бы англичане заметили этот фейерверк, «Атлантис» оказался бы обречен — однако снова фортуна улыбнулась немецкому рейдеру. Вражеские корабли не увидели огня. Наблюдатель «Атлантиса» настороженно осматривал горизонт, пока последние признаки двух огромных кораблей противника окончательно не исчезли из вида.

Кильхорн и его люди произвели тщательный осмотр двигателей и выхлопных труб, и в конце концов отыскали причину огненного выхлопа. Небольшая коррозия в выхлопной системе привела к засорению ее хлопьями несгоревшего топлива, вот их-то и выбросило из трубы. Кильхорн доложил о результатах обследования командиру и попросил разрешения на повторный запуск двигателя. Рогге согласился, и «Атлантис» дал ход, взяв курс на юго-юго-запад, подальше от противника. Капитан очень опасался опять оказаться на пути следования военных кораблей. Он не был уверен, что другие английские линейные корабли не двинутся за первыми двумя в том же направлении.

Следующий день был воскресеньем, и Рогге устроил специальное богослужение, чтобы возблагодарить господу за счастливое избавление от опасности. Вся команда вознесла молитву, и позднее Рогге писал, что этот эпизод стал одним из самых запоминающихся и волнующих событий в течение всего плавания.

День 21 мая принес новое переживание. Корабль Рогге, снова обнаружив цель, ожидал сумерек, чтобы предпринять атаку. Вскоре после полуночи двадцать второго мая артиллерийская команда Каша дала предупредительный выстрел перед носом неизвестного корабля. Пароход быстро лег в дрейф и абордажная команда прибыла на его борт для проверки. Увы, судно оказалось 5548-тонным греческим пароходом «Мастер Элиас Кулукундис», шедшим с грузом для нейтральной Швеции. Абордажная команда не нашла на судне контрабандного товара, и Рогге позволил ему плыть дальше — после того, как капитан дал письменное обещание, что он не будет использовать свое радио.

23 мая наблюдатель доложил о другом судне. Капитан Рогге снова дождался сумерек и приблизился к нему. Неизвестная цель сразу же включила все свои огни, осветив знаки нейтрального судна. Несмотря на близкое расстояние в три тысячи метров, офицеры на мостике рейдера должны были напрячь зрение, чтобы разглядеть, не прячутся ли на палубе встречного судна скрытые орудия. Когда в конце концов было решено, что корабль действительно нейтральный, Рогге позволил ему двинуться дальше без досмотра. Позднее ночью в радиорубке «Атлантика» перехватили сообщение с этого судна — оно оказалось американским пароходом «Чарльз Х. Крамп». Радиист судна вызывал Кейптаун. Станция Кейптауна не ответила, но Рогге решил, что оставаться на маршруте из Кейптауна во Фритаун стало небезопасно.

Поздно утром 24 мая Рогге опять послал свой самолет для ведения воздушной разведки за горизонтом. Довольно быстро самолет вернулся, покачав крыльями, что означало контакт. Самолет быстро улетел обратно, и «Атлантика» отправился в ту же сторону, чтобы определить курс нового обнаруженного

судна и после наступления сумерек подойти к нему на дистанцию орудийного огня.

«Атлантис» быстро приблизился и приготовился к атаке. Встреченное судно имела отчетливо различимое орудие на корме — отличительный признак британского «торговца». Капитан приказал Кашу стрелять по радиорубке и попасть в нее с первого же залпа. Первые снаряды поразили середину корабля и его палубные надстройки, они разрушили радиорубку и вызвали огромный пожар в центре судна. Второй залп лег мимо цели, поскольку судно союзников отвернуло и попыталось ударить.

Каш сделал еще десять выстрелов, и почти все они поразили цель. Разрывы снарядов вызвали на судне пожар, его мачты рухнули, труба развалилась, значительная часть надводного корпуса оказалась буквально срезана, а руль заклинило во время поворота, отчего жертва легла в циркуляцию. Огонь пожара был столь ярким, что Рогге приказал потопить корабль торпедами, чтобы как можно скорее избавиться от него. Через несколько секунд после приказа командира была выпущена первая торпеда; отмечая свой путь белым следом, она рванулась к цели. Тем временем «торговец» продолжал крутую циркуляцию и оказался на курсе столкновения с «Атлантисом».

Первая торпеда сбилась с пути во время стремительного броска к цели, она описала круг и, сопровождаемая белым пенистым следом, помчалась обратно — по направлению к немецкому рейдеру. Капитан Рогге позднее писал в своем боевом дневнике, что «Атлантис» *«оказался в незавидном положении, так как на него одновременно двигались и горящий корабль, идущий со скоростью в пять узлов, и циркулирующая торпеда»*.⁷

Моряки рейдера пустили вторую торпеду, которая также сбилась с курса и прошла далеко от цели. Когда Каш приказал выстрелить еще одного «угря», первая торпеда пронеслась прямо под носом у «Атлантиса». Третья торпеда прошла нужным курсом и с адским грохотом ударила в центр торгового судна. Судно остановилось и через девять минут после взрыва торпеды затонуло.⁸

Усилия по спасению его экипажа были долгими и утомительными. Из соображений безопасности спасательные шлюпки не использовали фонари. Спасатели нашли тридцать три уцелевших британских матроса по маленьким красным огонькам на их спасательных жилетах.

После этого выяснилось, что британский пароход «Трафальгар», зафрахтованный военным ведомством, шел из Нью-порта и Милфорд-хэйвена в Александрию с грузом угля, двумя самолетами и рядом прочих товаров. Он имел вместимость 4530 тонн, принадлежал «Глен Компани» из Глазго и имел экипаж в 45 человек. Двенадцать человек погибли при обстреле или пошли ко дну вместе с судном, которое не успело передать сигнал бедствия только потому, что первый же залп уничтожил радиорубку.

Как только пленные оказались в безопасности, Рогге приказал взять курс в район, где ждала «Бабитонга» — надеясь скоро встретиться с ней и переместить пленных. В ходе плаванья адъютант Моор, который часто слушал зарубежное радио, чтобы собирать информацию о положении на театрах военных действий и новости из дома, поймал три сообщения Би-Би-Си, которые произвели сильное впечатление на команду «Атлантика». Первая передача сообщала, что немецкий линкор «Бисмарк» обстрелял и потопил гордость Королевского флота — линейный корабль «Худ».⁹ Спаслось только трое из 1419 человек команды британского корабля.

Люди были потрясены столь большой победой, однако гибель столь многих моряков, независимо от их принадлежности к лагерю противника, опечалила людей и привела их в уныние.

Затем была передача от Би-Би-Си, сообщавшая, что «Бисмарк» был пойман в ловушку и потоплен большим соединением английских военных кораблей.¹⁰ Известие о гибели самого большого германского линкора было крайне тяжелым. Страна потеряла частицу своей гордости, а Кригсмарине лишились одного из самых сильных боевых единиц. Люди почувствовали, что петля войны еще туже затянулась вокруг их горла.

Последней плохой новостью стало еще одно сообщением Би-Би-Си. Оно извещало, что британский крейсер «Корнуолл»

настиг в Индийском океане рейдер «Пингвин» — «Судно № 33», и потопил его после жестокого артиллерийского боя. Эта новость лично затронула каждого человека. Полгода назад «Атлантис» провел два дня вместе с этим рейдером, и каждый человек с «Атлантиса» обрел друзей на борту «Пингвина». Из 254 матросов, 67 унтер-офицеров и 18 офицеров рейдера уцелело только 47 матросов, 10 унтер-офицеров и 3 офицера. Командир рейдера капитан-цур-зее Крюдер пошел на дно вместе со своим кораблем. Очень легко было вообразить «Атлантис» на месте «Пингвина».

Эти три новости заставили каждого моряка задуматься о цене войны. Вся команда рейдера оставались предана своей присяге, она и дальше была готова сражаться под руководством своих командиров — однако люди были вымотаны почти постоянной тревогой, вечно нависающая опасность гибели порождала страх, который постепенно нарастал.

Затем радист получил секретное сообщение от высшего германского морского командования. SKL предупреждал, что британцы могут определить местоположение корабля по его радиосигналам. Это был факт, о котором Рогге уже знал, поскольку некоторое время назад лейтенант Бройерс разъяснил ему, что в принципе это возможно. Бройерс сам использовал радиопередачи противника для того, чтобы обнаружить «Спей-банк», а позднее он использовал свою аппаратуру, чтобы найти французский танкер «Лот». Эта новость имела и положительную сторону — по крайней мере, морской штаб уже не будет постоянно требовать от рейдера пространных докладов о его состоянии и координатах.

«Атлантис» встретился с «Бабитонгой» в назначенном месте и передал на нее пленных. «Бабитонга» в свою очередь отправилась в дальнейший путь, чтобы перегрузить пленных на подводную лодку, снабжающую судно снабжения «Эссо Гамбург». Затем она вернулась, чтобы продолжить поддержку «Атлантиса».

Тем временем Рогге решил оставаться на месте — чтобы закончить перекраску корабля, привести в порядок маскировку, а также завершить ремонт и профилактику обоих двигателей. Кюн задействовал в этих работах почти всех своих людей.

Когда «Бабитонга» вернулась, работы еще были не закончены, и Рогге послал судно снабжения ждать его в другой условленной точке в центральной Атлантике.

Тем временем SKL приказал Рогге двигаться дальше на север, чтобы прочесать северную часть торгового маршрута из Кейптауна во Фритаун и попытаться перехватить суда, которые поворачивали отсюда на запад к Южной Америке. В конце месяца «Атлантис» должен был покинуть район возле Фритауна и двинуться обратно на юг — для встречи с другим рейдером. SKL сообщил позицию, где «Атлантису» предписывалось в первую неделю июня устроить рандеву с «Судном № 36» — вспомогательным крейсером «Орион».

Рогге не особенно был доволен новым приказом, который приводил его корабль еще ближе к «осиному гнезду» Атлантического океана. К тому же положение немцев серьезно ухудшилось. С потерей «Бисмарка» высвобождались крупные британские корабельные силы, которые могли быть переброшены для охоты за немецким рейдером.

Тот факт, что Германия не имела никаких морских баз или портов за пределами Северного и Балтийского морей, являлся ахиллесовой пятой Кригсмарине. Немцы должны были полагаться на очень уязвимый флот судов снабжения, поддерживающие их «карманные линкоры», большие крейсера, рейдеры и субмарины, снабжавший их продовольствием, боеприпасами и топливом. Теперь, когда «Бисмарк» больше не отвлекал британцев, немецкие линии снабжения были в серьезной опасности.

11 июня рабочая команда закончила плановый ремонт и «Атлантис» отправился на север к новому району патрулирования. Пять дней спустя, 16 июня 1941 года, он побил рекорд рейдера «Вольф» по длительности пребывания в море, поставленный во время Первой мировой войны. Прошло уже 445 дней с того момента, когда «Атлантис» покинул Германию, и его команда уже имела больше непрерывно проведенных в море календарных дней, чем команда любого другого рейдера в истории морских войн.

В течение первой недели июня 1941 года британцы действительно доказали свою способность читать шифр «Гидра»,

начав серию хорошо организованных атак по уязвимой и чрезмерно растянутой сети немецких кораблей в океане. Британская разведка читала закодированные инструкции немецким субмаринам и наводила на вражеские лодки боевые корабли с близлежащих баз. Эти хорошо скоординированные действия отметили начало конца для немецких подводных лодок, судов снабжения и крейсеров в далеких водах Южной Атлантики и Индийского океана.

Поскольку британцы могли направлять против немецких кораблей превосходящие силы, германские усилия разрушить союзническую морскую торговлю были обречены. Британское наступление завершилось потоплением 9 немецких судов снабжения, при этом все было проделано так ловко, что не вызвало подозрений у берлинского Штаба руководства войной на море.¹¹ Всегда имелись благовидные объяснения случайных английских удач, и немцы даже не подумали подвергнуть сомнению надежность их морских кодов.

Рогге понимал, что ход войны изменился. С каждым прошедшим днем его миссия становилась все более опасной и более сложной. Трудности и риск, сопровождающие действия рейдера, увеличились также и по причинам, не зависящим от успехов британской разведки. Первая трудность была связана с районом действий других немецких рейдеров. «Корморан» («Судно № 41»), действовал в Бенгальском заливе, между Цейлоном и Суматрой. «Комет» («Судно № 45») оперировал возле западного побережья Австралии, а «Орион» («Судно № 36») рейдерствовал в Коралловом море к востоку от Австралии. Такое разделение означало, что в непосредственной близости от «Атлантиса» не было никаких вспомогательных крейсеров, чтобы смутить врага и помочь скрыть следы рейдера. Операционные зоны четырех рейдеров теперь стали отдельными и весьма очевидными для британского военно-морского штаба. Королевский флот мог сосредоточить свое внимание на любой из областей и выследить любое судно в любое время.

Другой проблемой Рогге было отсутствие целей. Большинство торговых путей союзников теперь было реорганизовано, там организовывались конвои, к которым вспомогательный

крейсер просто не мог приблизиться. Обстановка складывалась явно не в пользу «Атлантика». Однако одиночные торговые суда иногда еще попадались, и Рогге надеялся их обнаружить.

Несмотря ни на что, 17 июня 1941 года пилоты с «Атлантика», производя разведку, заметили со своих самолетов сразу пять различных судов. Как раз перед наступлением темноты «Атлантик» сделал первый предупредительный выстрел. Снаряд упал перед носом вражеского судна, которое оказалось 4762-тонным британским пароходом «Тоттенхэм», построенным всего год назад. Прежде чем Рогге смог предотвратить выход судна в эфир, «Тоттенхэм» успешно передал свои координаты и сообщил о нападении торгового рейдера. Этот сигнал приняли две береговые станции — в Уолфиш-Бее и на острове Вознесения.¹² Затем английский корабль открыл по «Атлантику» огонь из своего орудия.

Рогге не испытывал удовольствия, расстреливая суда, которые были значительно слабее его корабля — но он не мог рисковать даже небольшими повреждениями рейдера. «Атлантик» ответил шквальным артиллерийским огнем и стрелял по «Тоттенхэму», пока тот не потерял управление и не затонул. Немцы подняли из воды 22 человека, включая капитана Вудкока и главного механика Эдварда Нолана.

Когда немцы разместили пленных в трюме и приготовились двигаться дальше, капитан Вудкок сообщил, что пропало 17 людей из его команды. Он настаивал, чтобы немцы продолжили их поиск. Капитан Рогге отвечал, что продолжение поисков не подлежит обсуждению, поскольку они находились всего лишь в 250 милях от острова Вознесения, и «Тоттенхэм» успел послать по радио сигнал о помощи. Рогге отправил капитана Вудкока на нижнюю палубу, и «Атлантик» оставил район боя, не предпринимая дальнейших поисков.

Через девять недель, 22 августа 1941 года, Рогге был обвинен в смерти семнадцати пропавших моряков, когда появились сообщения о том, что полузатопленная спасательная шлюпка с «Тоттенхэма» была обнаружена пустой неподалеку от Рио-де-Жанейро. На самом деле эти обвинения были несправедливыми. Шлюпка была полузатопленной и необитаемой, потому

что второй помощник «Тоттенхэм» Д.В. Камерон и 16 других матросов покинули ее, когда их подняли на борт английского судна. Люди решили избежать плена и использовать свой шанс в открытом море. Располагая только небольшим количеством воды, сгущенного молока и галет, английские моряки держали курс к берегам Бразилии, отстоящим от них на тысячу миль, подгоняемые пассатом и придерживаясь устойчивого экваториального течения. Их обнаружило и подобрало английское судно «Махронда» одиннадцать дней спустя.

В своей книге о немецких рейдерах Второй мировой войны Август Мюнтенхалер сообщает, что это спасение было в высшей степени счастливым случаем. С «Махронды» ночью заметили тусклый свет фонаря на шлюпке, однако капитан, предполагая что это может быть подводная лодка, прождал до рассвета. Естественно, что при покидании шлюпки Камерон вытащил из нее затычки, как это сделал бы на его месте любой опытный моряк — ведь болтаясь на воде, любое брошенное плавсредство представляет собой опасность для судоходства. Тем не менее, полузатопленная лодка оставалась на поверхности, и в конце концов была вынесена течениями к берегам Бразилии.¹³

После потопления «Тоттенхэма» Рогге повернул свой корабль на юго-запад и плыл так, пока над горизонтом не вырос силуэт другого вооруженного судна средних размеров. Рогге следовал своей обычной тактике — держаться на достаточном расстоянии, пока не наступит темнота, рассчитать курс вражеского судна, а затем быстро подойти на дистанцию огня и обстрелять его. Когда рейдер оказался на расстоянии всего в 8200 метрах от противника, жертва попыталась дать в эфир призыв о помощи. Однако радист «Атлантика» смог заглушить этот сигнал сообщением, отправленным на полной мощности радиопередатчика: *«Надеюсь встретиться в следующую пятницу, люблю и целую, Эвелин»*.¹⁴

Тем временем британское судно повернуло на обратный курс, набрало полную скорость и начало зигзагами уходить. «Атлантик» бросился в погоню, и Каш заставил своих артиллеристов вести непрерывный огонь. Судно союзников резко маневриро-

вало на полной скорости, стараясь увернуться от падающих снарядов «Атлантиса», и делало это с некоторым успехом — только четыре из ста выстрелов, сделанных немцами, достигли цели.

После сорока выстрелов у одного из стрелявших с юта орудий вышел из строя механизм наката — система так перегрелась от частой стрельбы, что ее заклинило и ствол отказался возвращаться в нормальное положение после выстрела. Артиллеристам пришлось охлаждать свое орудие заборной водой и вручную накатывать его после отдачи. Они смогли выстрелить только один или два раза, после чего ствол снова заклинило. Рогге уже собрался прекратить погоню, когда британское судно неожиданно сдалось.

Немецкая абордажная команда прибыла на «торговца», чтобы собрать полезную информацию и забрать пленных, а затем поспешно покинула судно. Это оказался теплоход «Бальзак», принадлежащий линии «Лэмпорт и Холт». Он был построен 21 год назад, имел вместимость 5372 регистровых тонны и шел из Рангуна в Ливерпуль с грузом в 42 тонны риса. Команда судна насчитывала 51 человека, из которых 47 были спасены и доставлены на «Атлантис» абордажной командой.

Рогге даже не стал тратить время на потопление судна¹⁵ — радист сообщил, что эфир наполнен почти постоянным потоком тревожных передач. Некоторые из них легко читались, но большинство были закодированы шифром, использовавшимся в Королевском флоте. Рогге решил, что этот район стал слишком опасным для дальнейших операций.

Поломка орудия свидетельствовала о том, что корабль находился в море слишком долго. Плавание утомило и людей, и механизмы. Капитан Рогге решил дать своей команде и своему кораблю короткую передышку. Он повел «Атлантис» на юго-юго-восток — в район, свободный от любых судоходных маршрутов. Здесь капитан задержал рейдер до 1 июля 1941 года, дав людям возможность произвести мелкий ремонт оборудования и хоть немного отдохнуть. После долгого пребывания в спокойных водах «Атлантис» намеревался встретиться с «Орионом» приблизительно в трехстах милях к северу от круглого острова Тристан-да-Кунья.

Рейдер «Орион» под командованием капитана-цур-зее Курта Вейхера оставил Индийский океан и не предпринимал никаких действий в течение восьми месяцев. 1 июля 1941 года в 7:07 утра «Орион» появился перед наблюдателем как тень на горизонте. Рогге не осмеливался подойти поближе, пока оба корабля не обменялись правильными, заранее назначенными опознавательными сигналами. Лишь когда сигнальщик подтвердил, что побитое штормами судно является «Орионом», Рогге повел свой корабль на сближение.

Команды рейдеров выстроились вдоль поручней и громко аплодировали, когда два военных корабля встали борт к борту. Они встретились в первый раз с тех пор, как вместе упражнялись в стрельбе близ немецкого побережья почти 17 месяцев назад.

Высшее немецкое командование приказало Рогге передать Ориону семьсот тонн жидкого топлива — запас, достаточный для путешествия домой. Вейхер, огорченный и сердитый из-за незначительности успехов, хотел оставаться в море и дальше, он попросил Рогге о большем количестве топлива. Но командир «Атлантиса» не мог с этим согласиться. Неэффективные двигатели «Ориона» использовали за одну неделю столько топлива, сколько «Атлантис» тратил за два месяца.*

Несмотря на сильное желание Вейхера продолжить рейдерство, Рогге сохранил твердость и согласился передать ему только семьсот тонн топлива, которые были нужны «Ориону», чтобы добраться до Германии. Если передать больше, то это будет излишняя трата топлива — объяснил Рогге Вейхеру, ведь «Атлантис» на том же количестве горючего сможет патрулировать гораздо дольше. Рогге и без того с большой неохотой ограничивал возможности своего судна столь значительным сокращением топливных запасов, но он не стал говорить об этом Вейхеру.

Когда два корабля встали бок о бок, «Атлантис» получил новое сообщение от SKL. Ему разрешалось, если он того поже-

* Силовая установка «Ориона» действительно была менее экономичной — но вовсе не в восемь раз, как о том пишет автор. При скорости в 10 узлов «Атлантис» потреблял одну тонну топлива на 18,7 мили, а «Орион» — на 8,5 мили.

ает, зайти в порт Дакара. Вскоре среди обнадеженной команды начали бродить слухи, что капитан Рогге всерьез собирается посетить какой-то порт или даже возвращаться в Германию.

Два немецких корабля расстались 6 июля. «Орион», снабженный провизией и топливом, двинулся в западном направлении к побережью Южной Америки. «Атлантис» отправился на юг, к району своего нового назначения в Тихом океане. Рогге знал, что его решение оставаться в море может разочаровать команду, и он созвал людей, чтобы объяснить им свою позицию. Командир сообщил морякам, что погреба «Атлантиса» содержат более 60% боезапаса, цистерны полны топливом, а продовольствием корабль снабжен даже лучше, чем в большинство предыдущих месяцев. Поэтому их долг — остаться в море и сражаться. Рогге планировал отправиться в Тихий океан и продолжать действия до середины зимы. Когда погода в Северной Атлантике станет холодной и штормовой, «Атлантис» повернет домой, прорвется сквозь британскую блокаду и достигнет немецкой территории.

Как Рогге и ожидал, люди были очень разочарованы. Моор описывал свои чувства после этого объявления так: *«Жестокий удар для людей и жестокий удар для меня... [но] наш долг сохранить корабль и беспокоить англичан так успешно, как мы можем»*.¹⁶

Тем не менее, экипаж принял решение своего командира без жалоб. То, что люди не роптали, было даже отмечено Рогге в его боевом журнале. Командир рейдера был доволен тем, что поведение команды оставалось образцовым даже перед лицом столь неутешительных новостей и новых опасностей.

Глава 10.

ТИХИЙ ОКЕАН

После несчастья с «Замзамом», а также учитывая сложившуюся в Южной Атлантике и Индийском океане чрезвычайно опасную обстановку, Рогге решил отправить свой корабль

в Тихий океан — в относительно новые для немецкого рейдера охотничьи угодья. И снова «Атлантис» шел на юг. Рогге надеялся, что перемещение в Тихий океан сможет обеспечить ему лучшие возможности для поиска не снабженных эскортом торговых кораблей, одновременно уменьшая шансы на его обнаружение.

Через три дня после того, как рейдер покинул общество «Ориона» и как раз после того, как штурман сообщил, что корабль пересек сороковую параллель, в небе вокруг судна появилось множество чаек и других морских птиц. Их полет и молниеносное ныряние напомнили людям о суше и о доме; наблюдение за птицами стало желанным развлечением среди скучного порядка жизни на корабле.

Вскоре на горизонте показались вулканические скалы острова Гоух. «Атлантис» продолжал двигаться к юго-востоку и маленькие островки остались за кормой. Птицы тоже остались позади вместе с сушей, и «Атлантис» вновь оказался в одиночестве, компанией ему были только море и небеса.

Люди опять надели свои клеенчатые непромокаемые плащи, когда «Атлантис» стремительно нырнул в штормовые воды «ревущих сороковых». Этот район имел среди моряков дурную славу из-за своих почти постоянных штормов, бурь и непогоды. Подтверждая свою репутацию, сороковые широты обрушили на рейдер сильные ветры, холодные брызги морской воды и высокие волны, гигантские белые гребни которых перекатывались через борт каждые несколько секунд. Волны трясли «Атлантис» и швыряли его, подобно игрушечному кораблю в ванной.

И опять качество ремонтных работ заставило волноваться всю команду. «Атлантис» под действием волн снова и снова опрокидывался то на нос, то на корму. Натиск качки и всюду проникающая сырость собрали обильный урожай жертв и с команды, и с корабля. Движения судна, непредсказуемые и очень резкие, смещали оборудование, захлопывали люки и двери, сбивали с ног и без предупреждения обрушивали на моряков целые водопады морской воды. Лазарет был переполнен. Два врача еще не видели пациентов в таком количестве, с каким столкнула их эта ужасная погода. Медики тщательно обрабаты-

вали каждую рану, начиная от сломанных пальцев и перебитых костей, и до самых незначительных порезов и потертостей.

Но зато в штормовых южных водах «Атлантис» был в безопасности от врагов. Торговые суда не стремились плавать этими маршрутами, поэтому военные корабли противника не патрулировали здешние воды, не имея на то особых причин. Рогте решил, что он может без опаски отослать немецкому адмиралтейству подробный рапорт, чтобы известить Штаб руководства войной на море о переменах в обстоятельствах плавания.

Радист более ста раз пытался отослать SKL эту радиограмму, на так и не получил подтверждения о ее приеме. SKL не отвечал, однако это сделало радио Южной Африки. Британцы не смогли расшифровать послание, но они определили, что это немецкий код. Кроме того, союзники знали специальный «шифр-100», который использовался исключительно германскими торговыми рейдерами и их кораблями снабжения.

Перехватив радиограмму с «Атлантиса», британское Адмиралтейство открытым текстом направило сообщение всем кораблям на юге Индийского океана, предупреждая их о присутствии немецкого рейдера в районе островов Кергелен. Эта радиограмма подтвердила убеждение Рогте, что британские радиостанции могут легко обнаруживать вражеские суда даже по их кратковременному выходу в эфир. Поэтому командир «Атлантиса» решил в будущем ограничить число радиопередач, угрожающих выполнению его миссии, и делать их настолько короткими, насколько это возможно.

«Атлантис» в третий раз обогнул мыс Доброй Надежды, пройдя даже дальше, чем во время предыдущих проходов — почти в трехстах милях от оконечности Африканского континента. Обойдя южную оконечность Африки, Рогте направил свое судно на восток — к Тихому океану.

Когда «Атлантис» проходил севернее острова Принс-Эдуард, погода начала заметно портиться. Кораблю приходилось сражаться с очень высокими волнами, а также с пронизывающим холодом. Сила шторма увеличилась до 11 баллов по шкале Бофорта — это уже был разбушевавшийся ураган. Рогте приказал остановить машины и лечь в дрейф. Это было единственно

верным решением — корабль не мог держать курс, противодействуя неистовому ветру и взбесившемуся морю. Команде оставалось только направлять судно поперек волн и надеяться, что оно останется пригодным для плавания, когда шторм утихнет.

Рогге освободил моряков от наблюдения за горизонтом и другой необязательной службы, и люди оставались в своих неудобных душных кубриках, проклиная ужасную погоду. Невозможно было даже как следует уснуть — ужасная качка и тряска постоянно вырывала людей из сна, поэтому и отсутствие вахт не позволяло как следует отдохнуть. Лишь крайняя усталость и полное истощение сил в конце концов погружало моряков в короткий прерывистый сон.

Двигатели «Атлантиса» оставались в бездействии несколько дней, пока корабль переждал яростный ураган. Но в конце концов шторм сошел на нет, и Рогге немедленно приказал полностью осмотреть судно. Доклады были утешительными. Корабль избежал серьезных повреждений и был полностью боеспособен. Мотористы запустили дизеля и быстро дали ход. Рейдер продолжил свой путь в Тихий океан.

Неподалеку от острова Крозе команда «Атлантиса» отпраздновала их пятисотый день, проведенный в море. Рогге кратко поздравил экипаж, а затем приказал первому помощнику Кюну подготовить корабль для строгой проверки. Люди недоумевали — ведь они буквально отшлифовали и протерли каждую деталь судна. Моряки не могли понять, почему капитан Рогге решил ужесточить режим и устроить строгую проверку уже опытной и проверенной команде.

Тем не менее, Рогге знал, что проверка была жизненно важной частью системы поддержания порядка и дисциплины на борту корабля. Проверки, как он говорил позже, *«помогают повышению индивидуальной заботы о выполнении своего долга и способствуют здоровой уверенности в себе и самоуважению — идет ли речь о мытье кают или об уходе за кораблем. На самом деле одежда человека и его манера себя держать всегда отражает его внутреннюю позицию»*.¹

По окончании времени, отведенного на подготовку к проверке, вахтенный офицер приказал очистить нижнюю палу-

бу — и проверка началась. Люди стояли, выстроившись в ряд и одетые в полную форму. Рогге и Моор вышли в отутюженных мундирах, прикрепив к ним все свои награды — сначала капитан, а затем адъютант, который записывал любое отклонение от нормы, замеченное командиром. По завершении личной проверки персонала Рогге распустил команду, чтобы люди заняли свои посты, в то время как сам он начал осмотр корабельного оборудования, двигателей и других механизмов. Когда тщательная проверка была завершена, Рогге объявил, что он доволен видом команды и эксплуатационным состоянием корабля. Несмотря на шторм и долгое плавание, и то и другое аккуратно поддерживалось в полном военном порядке. И действительно, внешний вид крейсера и его экипажа был просто поразительным, учитывая пятьсот дней, проведенных в море.

«Атлантис» продолжал оставаться в безлюдных водах Южной части Индийского океана весь следующий месяц. Рогге отвел свой корабль далеко на юг, сделав широкий обход вокруг Австралии и Новой Зеландии, а затем повернул на север. Теперь рейдер находился в южной части Тихого океана. Однажды команда заметила альбатроса, парившего высоко над кораблем — первый раз в течение всего долгого плавания. Появление огромной птицы вызвало переполох. Большинство людей выскочили на палубу, чтобы посмотреть на нее — парившую без всяких усилий высоко над кораблем на почти неподвижных крыльях. Вскоре альбатрос начал кружить вокруг мачт и труб «Атлантиса». Люди в удивлении смотрели, как птица оказывается все ближе и ближе, пока она не пролетела прямо над палубой. Когда в очередной раз альбатрос спустился совсем низко, несколько энергичных матросов ухитрились поймать его и уложить на палубу. Несколько мужчин держали птицу неподвижно, в то время как другие измеряли ее и сфотографировали ее удивительные крылья размахом в добрых три метра. Возбуждение закончилось, когда люди поняли, что птице не место на корабле. Они выпустили альбатроса, который улетел невредимый, покружил вокруг корабля и скользнул прочь.

«Атлантис» достиг района оживленных пароходных линий 25 августа 1941 года. Наблюдатели зорко смотрели за

морем, пока «Атлантис» курсировал в водах, где торговые суда обычно проходили каждый день. Однако шли дни, а море оставалось пустынным. Лишь через 80 дней после того, как «Атлантис» уничтожил свою последнюю жертву, и через 66 дней после того, как он расстался с «Орионом», рейдер наконец-то обнаружил новое судно противника.

10 сентября 1941 года, через два часа после захода солнца, впередсмотрящий заметил затемненное судно, появившееся из полосы шквала. «Атлантис» двигался строго на восток и находился в семистах милях севернее острова Кермадек, примерно на полпути между Новой Зеландией и островами Общества. Судно находилось на траверзе «Атлантиса» и следовало противоположным курсом, его силуэт безошибочно выдавал английского «торговца». Рогте скомандовал боевую тревогу, развернул корабль, приказал увеличить скорость и начал преследование.

Когда «Атлантис» приблизился, судно союзников начало передавать предупреждение о рейдере, выстукивая поток непрерывных сигналов тревоги. Оно назвало себя «Сильваплана», сообщало, что к нему приближается неизвестный корабль, и правильно передавало свои координаты. Радист на «Атлантисе» отреагировал сразу же, выйдя в эфир и попытавшись заглушить передачу — но обнаружил, что его аппаратура слегка барахлит.

Все сообщения ««Сильвапланы»» шли в незашифрованном виде. Несмотря на то, что вражеское судно передавало сигнал тревоги, Рогте все еще хотел захватить его без применения силы. Он сказал Кашу, чтобы тот подождал со стрельбой и велел сигнальщику послать на «Сильваплану» приказ — остановить машины и прекратить радиопередачу. «Сильваплана» немедленно подчинилась и легла в дрейф, позволив Рогте захватить очередную жертву, не выпустив ни одного снаряда.²

Немецкая абордажная команда отправилась на «Сильваплану» и использовала ее собственную радиостанцию, чтобы отменить посланное сообщение о рейдере. Береговые станции признали отбой — но с явной неохотой, которая причинила Рогте некоторое беспокойство. Через двенадцать часов британские береговые станции попросили «Сильваплану» послать новое сообщение, отменяющее передачу о появлении рейде-

ра. Но на этот раз они запросили кодированный ответ. Немецкая команда не смогла ответить, потому что капитан «Сильвапаны» Нильс Станж Нильсен успел уничтожить все кодовые книги, прежде чем немцы вошли на борт.

Однопалубный норвежский теплоход «Сильваплана» имел вместимость 4793 регистровых тонны и принадлежал линии «Генри Чуди & Эйтцен Танкредереи». Он шел из Сингапура в Нью-Йорк с грузом в четыреста тонн каучука-сырца и 100 000 фунтов кофе — и пятидесяти ящиков с декоративными деревянными изображениями божества с острова Бали. Кроме того, на судне имелось много кожи, специй, воска и ванили, а также большой груз тикового дерева, размещенный прямо на палубе. Обыскивая каюту капитана, Моор обнаружил документ с ценной информацией — это была карта, на которой оказался прочерчен самый последний маршрут судна.

Рогте предпочел сохранить свой трофей в качестве приза. «Сильваплане» было всего два года, это был хороший быстроходный теплоход, на борту которого имелся ценный груз. Рогте рассчитывал снабдить судно топливом и послать его во Францию, но запасы «Атлантика» не позволяли снабдить провизией оба корабля. Вместо этого капитан Рогте послал свой трофей к точке будущего свидания, приблизительно в четырехстах милях южнее острова Тубуси. «Сильваплана» должна была ожидать там, пока Рогте пойдет на «Атлантике» в северо-западном направлении — в надежде захватить какое-нибудь судно, которое сможет снабдить его необходимым топливом и продовольствием.

После нескольких дней бесплодных поисков Рогте повел рейдер на юг для встречи с «Сильвапланой» — чтобы подойти к точке randevu с заранее условленной стороны. Первым делом требовалось поменять часть балластного песка с «Атлантика» на ценный каучук-сырец из трюмов «Сильвапланы». Команда освободила от балласта часть трюма и переместила туда 120 тонн каучука-сырца. Это было мучительно медленное занятие, однако являлась слишком ценным и дефицитным товаром, ее наличие в трюмах «Атлантика» сделает возможное возвращение домой еще более триумфальным.

Рогге рассчитывал снова получить снабжение примерно в конце сентября — от немецкого судна снабжения «Мюнстерланд», которому было приказано встретиться с «Атлантисом», потому что он действовал в том же районе. «Мюнстерланд» вышел из японского порта Иокагама 25 августа 1941 года и сейчас находился довольно близко к рейдеру. Рогге планировал встретиться с «Мюнстерландом» и снабдить провизией оба судна — свое и «Сильваплану». Когда это будет сделано, он мог бы отправить приз во Францию и продолжать свой поиск, не беспокоясь о топливе и провизии. Рогге послал «Сильваплану» на другую позицию ожидания, назначенную возле банки Орн, и повел «Атлантис» в восточном направлении для свидания с «Мюнстерландом».

Перегрузка «Сильвапланы» могла бы пройти легче, если бы Рогге оставил судно при себе — в таком случае трофейный теплоход после встречи со снабженцем имел возможность принять топливо и припасы прямо с «Мюнстерланда», а затем продолжать свой путь. Однако Рогге выбрал более безопасный образ действий. Британцам гораздо легче было обнаружить большую группу немецких судов, чем все эти суда поодиночке.

Рогге вел свой корабль короткими зигзагами, прочесывая взад и вперед торговый маршрут из Новой Зеландии в Панаму. Здесь он находился вплоть до 21 сентября 1941 года, а затем проследовал в условленную точку рандеву. Когда «Атлантис» прибыл в назначенное место, Рогге был удивлен, найдя там вместо снабженца ожидавший его другой немецкий рейдер.

«Мюнстерланд», который был послан Рогге в этот район, сбился с курса и задержался в пути из-за тайфуна, поэтому вовремя не пришел. Зато вместо него появился вспомогательный крейсер «Комет» — «Судно № 45», ранее действовавший в восточной части Тихого океана близ входа в Панамский канал. Его сопровождало судно снабжения «Кота Нопан» — трофейный голландский танкер, построенный десять лет назад.

Когда «Атлантис» приблизился к двум другим немецким кораблям, Моор напомнил своему командиру, что капитан «Комета» имел адмиральское звание. Рогге поблагодарил своего адъютанта за предупреждение, предотвратившее серьез-

ное нарушение морского этикета, а затем попросил его подготовить корабль к достойной встрече адмирала.

К тому моменту, когда «Атлантис» лег в дрейф, рейдер уже был полностью подготовлен к встрече адмирала. Контр-адмирала Роберта Эйсена с сопровождающими его лицами приветствовали салютом из орудий, все офицеры «Комета» были приняты на борту с подобающей торжественностью и строгим соблюдением этикета. Немецкий вспомогательный крейсер в далеком океане проводил прием, будто находился в германском порту. Это было поистине фантастическое событие для этих мест!

Встреча Рогге с контр-адмиралом Эйссеном была сердечной и даже дружественной — до тех пор, пока «Мюнстерланд» под командой капитана Эбеля не присоединился к ним два дня спустя. Когда судно снабжения прибыло на место randevu, контр-адмирал Эйссен потребовал, чтобы его корабль получил долю из всего, что было предназначено «Атлантису».

Рогге, который был только капитаном первого ранга, не мог отменить приказ адмирала, поэтому он попытался переубедить Эйсена, аргументируя свою позицию строгими фактами и объективным сравнением двух рейдеров.

Для того, чтобы доказать свою точку зрения, Рогге привлек офицеров-медиков, записи которых фиксировали ежедневную потребность среднего члена экипажа в витаминах, минеральных веществах и основной пище. Затем Рогге сравнил статистику снабжения с теми цифрами, которые были прописаны в медицинских нормах, и стал излагать свои аргументы. За 540 дней, проведенных в открытом море, «Атлантис» ни разу не получал свежих овощей. Напротив, «Комет» в последние пять месяцев часто снабжался особыми партиями свежих овощей, хотя провел в плавании лишь 430 дней.

Рогге пошел даже дальше и проанализировал частоту, с которой у двух команд в рационе появлялись самые обычные продукты. Одним из примеров, которые он использовал, был картофель — основной компонент большинства немецких блюд. Люди Рогге ели картофельные блюда только 16 раз, причем большинство из них — в первые четыре месяца плавания. Ко-

манда «Комета» ела картофель 45 раз, в самый последний раз — всего за три дня до встречи.

Факты, изложенные Рогге, и представленная им статистика в сочетании с докладами врачей были бесспорными. Адмирал неохотно согласился и позволил Рогге наполнить склады своего корабля без препятствий — с одним-единственным исключением. Когда началось распределение пива, предназначенного «Атлантису», адмирал сослался на свой ранг и приказал «Мюнстерланду» передать на его корабль всю долю пива, предназначенную для «Атлантиса». Рогге не мог доказать, что пиво было критически важным элементом в рационе для его экипажа. Оно было роскошью, которая не требовалась людям для поддержания жизни. Более того, «Комет» находился на пути в Германию, и контр-адмирал Эйссен хотел устроить праздник для своей команды в честь возвращения домой.³

Как только два командира согласовали план распределения продовольствия, Рогге начал работу по пополнению запасов своего судна. Он обнаружил, что трюмы «Мюнстерланда» содержат все, что могло потребоваться действующему кораблю в открытом море. Недаром за это отвечал сам немецкий военно-морской атташе в Токио вице-адмирал Пауль Веннекер. В прошлом Веннекер был командиром «Лютцова», военного корабля водоизмещением 12 500 тонн и длиной 185,7 метра и прекрасно понимал, какого типа снабжение требуется военному кораблю, чтобы вынести долгое патрулирование в открытом море.

В итоге команда полностью загрузила «Атлантис» всеми припасами, свежими овощами и топливом. Затем Рогге переместил на другие корабли находившихся у него 64 пленных — всех, кроме одного, все еще остававшегося на «Атлантисе». «Комет» приняла на борт офицеров, а матросы из экипажей судов союзников и цветные моряки и рабочие перешли на «Кота Нопан».

Пока экипажи переправляли припасы с корабля на корабль, Рогге обсудил с контр-адмиралом Эйссенем свой план вернуться в Германию этой зимой. Теоретически, заново снабженный провизией «Атлантис» мог остаться в море еще на

один год. Но Рогге знал, что никто из его людей не выдержит этого года. Он сказал адмиралу, что корабль и экипаж, несмотря на прекрасное боевое настроение, на самом деле не смогут долго патрулировать дальше, не получив заслуженного отдыха. Капитан Рогге решил, что он повернет «Атлантис» в Германию еще до Рождества 1941 года.

По его плану «Атлантис» должен был действовать в Тихом океане до 19 октября, а затем вернуться в Южную Атлантику. Достигнув безлюдной и пустынной южной части Атлантики, «Атлантис» сможет остановиться здесь на десять дней, чтобы перебрать двигатели корабля. Затем он предполагал поохотиться в Южной Атлантике дней десять, прежде чем повернуть на север и направиться домой. Прибытие в Киль было запланировано приблизительно на время новолуния 20 декабря 1941 года. Рогге вызвал адъютанта Моора и изложил ему свой план, а затем отпустил офицера, чтобы он сообщил команде хорошие новости.

24 сентября корабли расстались. «Комет» двинулся вместе с «Кота Нопан» в Европу, «Атлантис» и «Мюнстерланд» отправились на юг, чтобы встретиться с «Сильваплайной» и пополнить ее склады. Боевой дух был на высоте, люди испытывали радостное предвкушение путешествия домой. Все пребывали в приподнятом настроении, люди воодушевлялись мыслью о пути в Германию. «Домой в Германию!» — это была самая популярная фраза на корабле, вне зависимости от того, о чем шла речь.

«Атлантис» и следующее за ним судно снабжения встретились с «Сильваплайной» в назначенном месте, где норвежский трофейный корабль уже поджидал их, согласно отданному ранее распоряжению Рогге. Как только корабли сошлись поближе и остановились, Рогге послал экипаж переправлять необходимые припасы на норвежский корабль. Получившие новый заряд оптимизма и надежды, воодушевленные люди завершили перемещение грузов быстро и безупречно — на высшем уровне, без единой ошибки.

27 сентября Рогге отослал снабженное топливом и провизией трофейное судно в Бордо. На следующий день он отпус-

тил «Мюнстерланд», послав его назад в Японию — ждать другие немецкие корабли, которые нуждались бы в снабжении.

Плавание «Сильвапланы» в Европу немного затянулось из-за проблем с двигателем и столкновением с ураганом близ мыса Доброй Надежды, но в конечном итоге призовое судно и его команда во главе с лейтенантом Диттманом, а также тридцать два человека пленных благополучно прибыли в Бордо 17 ноября 1941 года.⁴

Тем временем Рогге проложил курс корабля, ориентируясь на данные захваченной на «Сильваплане» карты и предполагая, что этот его новый курс совпадает с теми маршрутами, которые британское Адмиралтейство рекомендовало торговым судам. Однако было вполне возможно, что карта подразумевала другое — показать торговым кораблям путь, которым не надо следовать, чтобы не подвергнуться опасности нападения. Если это было так, то Рогге по-крупному ошибся!

В продолжение двух недель «Атлантис» шел вдоль маршрута с карты «Сильвапланы», делая широкие размашистые зигзаги, — но не увидев и намека на присутствие других судов. Рогге был разочарован. Утром, когда море позволяло, он посылал Буллу в воздух, чтобы проводить дальний поиск. Результаты наблюдений вперёдсмотрящих и данные воздушной разведки были одинаковыми — никто ничего не видел. Вскходившее каждый день солнце не приносило ничего, кроме неотступной жары и скуки. Уныние и вялость иногда скрашивала случайная летучая рыба, всплывшая на поверхность манта или разразившаяся гроза.

В конце концов Рогге решил закончить мучительно бесполезный поиск. *«В итоге я решил уйти под прикрытие одного из островов, — писал он позже. — Там, укрывшись от тяжелых волн, мы смогли бы чаще использовать гидросамолет, чтобы увеличить радиус наших поисков».*⁵ Рогге вызвал Мора из его каюты и сообщил адъютанту, что он хочет идти к маленькому островку, где он сможет встать на якорь и провести расширенную рекогносцировку — в то же время дав людям увольнительную на берег, на теплый тропический остров. Моор горячо поддержал план своего командира и охотно начал искать на своих картах подходящий атолл.

После долгих поисков по карте Моор выбрал почти необитаемый атолл под названием Вана-Вана, расположенный на 20 градусах 72 минутах южной широты и 139 градусах 82 минутах западной долготы. Моор и Рогге обсудили отличительные черты этого кораллового островка в архипелаге Туамоту. Выбранный атолл представлял собой маленькое песчаное полукольцо, поросшее пальмами, а вовсе не покрытый буйной растительностью тропический остров, но он был наименее обитаемым и наименее посещаемым из всей группы островов Туамоту. Вана-Вана также был единственным атоллом, на котором не обосновались европейские миссионеры. Эти факторы делали остров наиболее безопасным местом для остановки. Рогге велел Моору подготовить корабль для стоянки возле острова. Лейтенант Моор известил команду, что их ждет краткосрочная высадка на песчаный пляже теплого тропического острова, и «Атлантик» под приветственные крики экипажа взял курс на Вану-Вану. Все моряки были рады грядущей высадке на идиллическом острове в южной части Тихого океана — а также тому, что будут дома к Рождеству.

Когда «Атлантик» приблизился к месту намеченной стоянки, Рогге послал гидросамолет для дополнительной разведки. Булла и Борхерт взлетели с воды у борта корабля и совершили короткий разведывательный полет над маленьким кольцом из коралла и песка, поросшим редкими пальмами. Затем они вернулись на рейдер с подробным докладом. Летчики заметили на острове маленькое поселение из нескольких хижин, крытых пальмовыми листьями, а также церковь на песчаном берегу. Яркая белая линия прибоя четко разделяла синее море и темную зелень деревьев маленького островка. Кольцо песка и рифов образовывало замкнутую спокойную лагуну, представляя собой естественную защищенную стоянку.

После получения доклада авиаторов Рогге послал на остров Моора и Феллера для более подробного обследования. Позднее Моор писал, что все на борту страстно желали присоединиться к партии, направлявшейся на берег, и никто не хотел оставаться на корабле. Два офицера взяли маленький надувной плотик, чтобы подойти к берегу через линию рифов. Ог-

ромные волны прибоя, с грохотом разбивающиеся о рифы, и довольно сильное обратное течение долго мешали людям приблизиться к берегу. Но яростно гребущие моряки в конце концов преуспели — пусть и не слишком впечатляюще, но они все же прошли через рифы кормой вперед.

Десантная партия осмотрела берег и обследовала хижины, где обнаружилось нескольких твякующих щенков и горшок все еще теплой еды. Можно было предположить, что местные жители скрылись в зарослях, когда увидели причаливший к берегу десант. Немцы решили оставить аборигенам несколько подарков как демонстрацию их добрых намерений. Моряки положили на землю несколько ножей и пачек сигарет, а затем вернулись на «Атлантис», чтобы сообщить капитану о своих находках.

После этих докладов Рогге решил, что может без опаски бросить якорь в лагуне и перевезти свою команду на остров. В четверг 10 октября капитан Рогге медленно провел «Атлантис» сквозь проход в рифах и оказался в большой круглой лагуне. Ее спокойные воды были достаточно глубокими, чтобы корабль мог подойти к берегу на полсотни метров, прежде чем бросить якорь. Как только они твердо встали на якорь, Рогге приказал всем свободным членам экипажа собраться на палубе и объявил порядок пребывания на берегу. Он разделил команду на две вахты, которые должны были отдыхать по очереди. Каждый пост на корабле должен был оставаться под присмотром, но обслуживаться на минимальном уровне. Исключение было сделано только для подразделения летчиков. Капитан приказал Балку и Борхерту делать три разведывательных полета в день. Пока команда использовала свободное время для отдыха, летчики и техники должны были обихаживать самолет и летать на нем.

Капитан сделал строгое предупреждение относительно посещения берега. Все люди, собирающиеся на берег должны быть полностью одеты в соответствии с уставом Кригсмарине — белая тропическая форма и пробковый шлем. Рогге хотел, чтобы экипаж даже здесь поддерживал честь и репутацию германского флота. Люди быстро начали распаковывать форму и готовиться к первому за 10 месяцев посещению суши.

Подарки, оставленные десантом, произвели хорошее впечатление на местных обитателей. Когда первая партия моряков, отпущенных в увольнительную, вышла из лодки на берег в своих элегантных отутюженных кителях и шортах, староста деревни и двадцать человек аборигенов встретили их крайне тепло. Вскоре между кораблем и берегом был протянут линь, по которому можно было быстро подтягивать к берегу маленькие надувные плоты с людьми.

Каждый человек радовался возможности пройтись по твердой земле. Прошло уже десять месяцев с тех пор, как они в последний раз имели такую возможность, но это была стоянка на холодном и негостеприимном острове Кергелен.

Дружелюбное население атолла Вана-Вана с симпатией приняло путешественников, угостив их своей едой и оказывая другие знаки внимания. Люди отдыхали, плавали в лагуне, валялись на белом песке, ели кокосовые орехи и другие тропические деликатесы, радуясь изменениям в диете. Экипаж даже устроил небольшую торговлю, обменяв немного корабельной муки на пятьсот кокосовых орехов. Местные жители радовались хлебу точно так же, как и матросы были довольными пятью сотнями кокосов. В течение короткой стоянки немецкие врачи лечили островитян от ужасной глазной инфекции, которая беспокоила почти каждого из местных жителей.

За следующие 48 часов пилот Булла произвел шесть разведывательных полетов, пока корабль стоял на якоре, — но не обнаружил в море ничего существенного. А затем Рогге приказал сниматься с якоря. Он очень не хотел прерывать отдых, продлившийся всего лишь два дня, однако рейдер должен был выполнять свою задачу.

«Атлантис» выбрал якорь и снова оказался в беспокойных водах открытого океана. Двигаясь на восток и немного на юг, рейдер вскоре добрался до острова Питкерн, где в далеком 1790 году высадился Кристиан Флетчер и другие бунтовщики с британского корабля «Баунти». Питкерн и три соседних острова — Оэно, Дьюси и Хендерсон — крайне интересовали Рогге. Увы, капитану пришлось пренебречь интересом к истории Питкерна и желанием посетить знаменитый остров, и рейдер

продолжал двигаться на юго-восток. Но через сотню миль прямо на его пути появился остров Хендерсон, и вот тут капитан Рогге не смог проигнорировать очередную достопримечательность. Он решил сделать стоянку и исследовать остров.

Рогге снова поставил «Атлантис» на якорь и послал на берег разведывательный отряд. Остров Хендерсон был негостеприимным вулканическим образованием, едва ли имевшим в округности три мили. Он состоял из узкого, почти несуществующего пляжа, густых джунглей и отвесных скал, торчащих едва ли не из самой воды. Маленькая десантная партия не обнаружила на острове никаких обитателей. Моор позднее писал, что он был удивлен, не найдя здесь даже насекомых. Плотная, почти непроходимая растительность поразила моряков — лишь в одном месте лейтенант Моор смог углубиться шагов на 20 в густой подлесок и забраться на дерево, чтобы осмотреть берег.

Однако десантная партия нашла подтверждение того, что на острове уже бывали посетители. Одним из таких свидетельств была старая доска, выцветшая и избитая непогодой, надпись на которой самоуверенно утверждала: «Этот остров принадлежит королю Георгу V». Надпись, датированная 1931 годом, подтверждала претензии Англии на остров. Однако ничего такого, что представляло бы интерес для «Атлантиса», на острове не обнаружилось, а последние следы посещения его людьми были десятилетней давности. Не найдя на острове Хендерсон чего-нибудь ценного, Рогге решил, что настало время направиться домой.

В субботу 18 октября 1941 года «Атлантис» выбрал якорь и отправился в путь, который в воображении команды уже рисовался как несложное плавание к родным берегам. «Атлантис» двигался на юго-восток, по направлению к мысу Горн. В течение последующих дней он не заметил никаких других судов, несмотря на то, что гидросамолет регулярно отправлялся на разведку. Однако моряки рейдера не были разочарованы отсутствием происшествий. Теперь их главной заботой было безопасное возвращение в Германию. Тем не менее, капитан Рогге был настроен решительно и по-прежнему собирался

проводить поисковые операции — до тех пор, пока корабль не достигнет контролируемых Германией вод. И если люди молча надеялись, что ни один корабль не пересечет путь «Атлантика», они хранили это про себя.

29 октября крейсер оставил воды Тихого океана. Путь вокруг оконечности Южной Америки, через южную часть пролива Дрейка, был выбран Рогге, чтобы избежать патрулей британского Королевского флота. «Атлантика» прошел чуть севернее Шетландских островов и углубился в холодные и туманные антарктические воды. Уже после войны Рогге так описывал эти события: *«Мы прошли мимо мыса Горн на расстоянии в 95 миль от берега, погода была необыкновенно холодной, снег сменял туман, но и не было ничего похожего на ревущее бурное море, так живо описанное во многих книгах»*.⁶ От Шетландских островов Рогге повернул свой корабль на север и приказал прибавить скорость. Путешествие домой в Германию началось!

Южная Атлантика была очень опасным районом для «Атлантика». Сравнительно узкое пространство между Южной Америкой и Африкой непрерывно патрулировалось британскими военными кораблями. Повернуть на север означало увеличить опасность, однако это также означало, что корабль направляется домой. Капитан Рогге известил SKL, что его корабль имеет значительный избыток топлива, которое он мог бы передать действующим здесь немецким подводным лодкам.

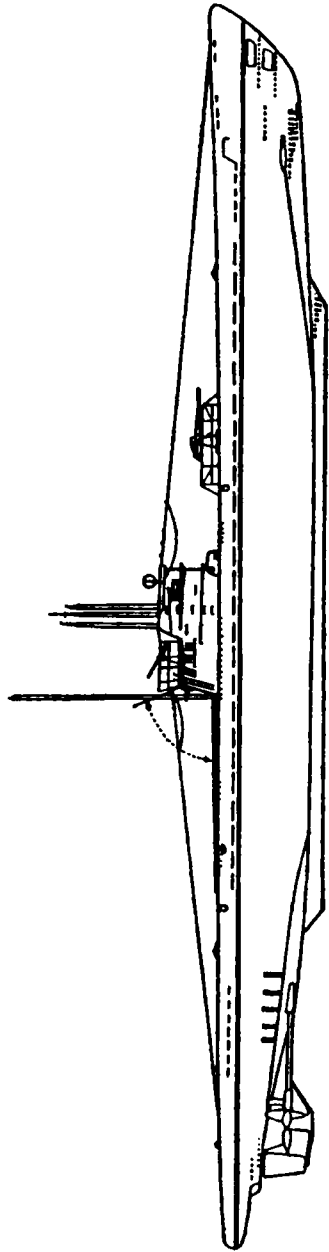
В последний день октября команда «Атлантика» отметила маленьким праздником свой шестисотый день, проведенный в море. Однако для большинства экипажа праздник пришелся на следующий день. Около 8 ноября, примерно в то время, когда «Атлантика» закончил свое кругосветное путешествие вокруг земного шара, командир крейсера получил от SKL новый приказ. Морской оперативный штаб принял предложение Рогге передать избыточное топливо подводной лодке, которая в этом нуждалась.

Радиограмма приказывала Рогге встретиться с подводной лодкой U-68 и снабдить ее топливом, она содержала зашифрованные координаты точки рандеву, условно именованной-

ся «Цветочной точкой Лили-десять». Еще через месяц рейдер должен был встретиться с субмариной U-126 и также снабдить ее топливом. Готовность Рогге поделиться своим избыточным запасом топлива привела к тому, что его корабль задерживался с возвращением Германию. Эти новости разочаровали экипаж, однако люди понимали, что оперативные нужды других военных кораблей важнее их желания поскорее вернуться домой. Отдавая лишнее топливо и прочие припасы подводным лодкам, «Атлантис» делал еще один вклад в военные усилия Германии.

Рогге вместе со штурманом Каменцем развернули карту и начали прокладывать курс к первой точке раандеву, назначенной Штабом руководства войной на море. Капитан был крайне потрясен, узнав, что германское адмиралтейство выбрало для встречи с субмариной крайне оживленный район Атлантики, где проходил судоходный маршрут от Фритауна к мысу Доброй Надежды! Рогге не хотел появляться в этом месте, где слишком велик был шанс наткнуться на британский патруль. Капитан послал SKL краткое сообщение: «Посылать нас в этот район равносильно требованию самоубийства»⁷. Корветенкапитан Карл-Фридрих Мертен, командир подводной лодки U-68 и давний друг Рогге тоже высказался по поводу этой радиограммы. Его мнение состояло из единственного слова: «Согласен».⁸ Высшее морское командование одумалось и назначило новое место свидания — в точке на 530 миль юго-западнее острова Святой Елены. Новое место тоже было довольно опасным, но все же не столь оживленным, как предыдущее.

Когда 13 ноября 1941 года 1540-тонная субмарина U-68, принадлежащая к серии IXС, встретила с «Атлантисом», погода была такой штормовой, что не позволила даже перекачать топливо. Рогге и Мертен решили задержать перегрузку и передвинуться на восемьдесят миль севернее, чтобы попытаться найти чистое небо и спокойное море. Когда два корабля снова встретились позднее, Камену заметил, что новое место встречи было тем же самым, где «Атлантис» встретился с «Дрезденом» и «Нордмарком» шесть месяцев назад. Передача топ-



Немецкая крейсерская подводная лодка IXС серии

лива, продовольствия и свежей пресной воды с «Атлантика» на U-68 началась без промедления. Корветен-капитан Мертен прибыл на борт «Атлантика», чтобы нанести визит капитану-цур-зее Рогге — старшему по званию офицеру — и своему давнему другу.

Рогге и Мертен вместе ходили на гоночной яхте еще до войны. Два старых товарища встретились в офицерской каюткомпании «Атлантика» для небольшой откровенной беседы за бокалом вина. Рогге признался командиру лодки, что полученные от SKL инструкции, предписывающие «Атлантику» встретиться с подводной лодкой именно в этом районе, находились за пределами того, что он считал безопасным. Когда Рогге добровольно предложил заняться снабжением субмарин, он думал, что это произойдет раз или два, и не предполагал, что Штаб руководства войной на море превратит его корабль в плавучую базу для подводных лодок. Он сказал Мертену, что не уверен в надежности кодов, которыми пользуются субмарины и очень беспокоится, как бы «Атлантик» не был перехвачен военными патрулями союзников прямо рядом с управляемой субмариной, находящейся на поверхности моря. Мертен ответил, что он читал инструкцию SKL и разделяет тревогу своего друга.

Экипажи кораблей завершили перегрузку всего необходимого в рекордно короткое время. Каждая доступная пара рук с «Атлантика» помогала в работе. Рогге подозревал, что его люди тоже обеспокоены опасностью операции и стремятся как можно скорее покончить со всеми делами, которые задерживали их продвижение к Германии.

Вечером 16 ноября работы подошли к концу и U-68 рассталась с «Атлантиком», почти полностью заполненная провизией и топливом. Субмарина отправилась действовать близ побережья Анголы, недалеко от устья реки Конго, в то время как «Атлантик» двинулся на запад. На следующее утро капитан Рогге приказал Кюну изменить маскировку корабля — так, чтобы из него получился голландский теплоход «Полифемус». Люди жаловались друг другу на дополнительную работу, устроенную так близко к концу путешествия, однако уже до

захода солнца рейдер снова изменил свои очертания, раскраску и флаг.

У Рогге имелось несколько свободных дней, прежде чем он должен был двигаться к месту очередной встречи. Поэтому капитан «Атлантиса» дал Кильхорну целый день для ремонта и профилактики двигателей, а затем послал Буллу осмотреть море за горизонтом. Первый день поисков оказался бесплодным, однако на следующий день Булла и Борхерт вернулись к кораблю из полета, покачивая крыльями, — это означало контакт.

Рогге объявил на «Атлантисе» боевую тревогу и максимально увеличил скорость, развернувшись в указанном пилотами направлении. Вскоре наблюдатели рейдера заметили на горизонте тонкую линию мачты. Рогге еще раз скорректировал курс и скорость, чтобы подойти на дистанцию артиллерийской стрельбы вскоре после наступления сумерек. После захода солнца рейдер, как и планировалось, сблизился с целью, которая неожиданно включила все освещение. И снова Рогге обнаружил, что преследовал нейтральное судно. Он немедленно остановил погоню, отпустил своих людей с боевых постов и повернул на другой курс, чтобы поискать кого-нибудь еще.

С первыми лучами солнца Рогге снова приказал поднять в воздух гидросамолет Ag-196а. Разведчик вернулся через час, подавая уже известный знак — покачивание крыльями, что означало обнаружение судна. Булла покругил над рейдером и пошел на посадку, в то время как «Атлантис» развернулся, прикрывая садящийся самолет от ветра и волн — обычно это позволяло приводнить машину абсолютно безопасно. Гидроплан зашел на посадку как по учебнику. Однако волны все-таки оказались необычайно высокими, они перехлестывали через поплавки самолета и заливали воздухозаборник. Мотор чихнул и резко остановился. Рогге приказал немедленно поднять с воды поврежденный самолет, чтобы сейчас же преследовать новую цель.

Когда кран вытащил самолет из воды, «Атлантис» на полной скорости двинулся в сторону неизвестного судна. К середине дня наблюдатели заметили цель, Рогге лег на сходящийся курс и приказал Кильхорну держать максимальный ход. Ар-

тиллеристы приготовили свои орудия, пока «Атлантис» сокращал оставшееся до цели расстояние.

Когда неизвестное судно заметило, что его догоняют, оно прибавило ход и вскоре начало отрываться от своего преследователя. Рогге попытался изменить курс, чтобы сократить дистанцию, но это не помогло — судно противника продолжало увеличивать разрыв, пока командир «Атлантиса» не понял, что погоня будет бесплодной. Цель просто была слишком быстроходной, чтобы рейдер смог ее поймать. Рогге прекратил погоню и отвернул на север, размышляя о том, что быстроходность современных торговых судов стала еще одним примером того, как эффективные новые технологии могут положить конец действиям рейдеров.

«Атлантис» продолжал поиск в течение целого дня, а тем временем механики снимали двигатель самолета и заменяли ему компрессор. Ремонтные работы продолжались и на следующий день, когда погода стала слишком плохой, чтобы послать самолет на разведку. Сильный ветер и высокие волны не утихали до раннего утра 21 ноября, когда гидроплан снова смог взлететь.

Булла поднялся с воды и вновь отправился на поиск идущих без эскорта торговых судов союзников. Он вернулся, когда топливо уже подходило к концу, но сообщить летчику было абсолютно нечего. К тому же Булла при посадке снизился чересчур резко, так что самолет сильно ударился о волны. Поплавки быстро наполнились водой и машина опрокинулась.

Этот вылет стал для Буллы последним. Грузовая стрела подцепила затонувший гидроплан, а моторный катер поднял из воды летчика Буллу и его штурмана, но отныне «Атлантису» пришлось действовать уже без разведывательного самолета. Потеря машины стала сильным ударом по безопасности рейдера. Рогге хотел использовать гидроплан для обнаружения опасности на большом расстоянии, пока очередная субмарина заполняется топливом — а такая встреча планировалась на следующий день. Однако механики заявили, что нет никакой возможности распаковать и собрать оставшийся самолет всего за одну ночь.

С самолетом или без него, но Рогге должен был встать на курс к месту randevу. Капитан попросил своего штурмана обозначить на карте путь до условленного пункта. Каменцу взял секстан, транспортир и линейку и начал делать вычисления. Через несколько минут он определил местоположение рейдера — в точке около 4 градусов южной широты и 18 градусов западной долготы, в опасной близости от оживленных морских путей в очень узкой части Атлантики.

Точка встречи находилась на северо-востоке от острова Вознесения, почти прямо на севере и недалеко от места, где «Атлантис» пять месяцев назад потопил «Тоттенхем». Когда капитан-лейтенант Пауль Каменцу взял свой карандаш и аккуратно поставил на своей навигационной карте маленький черный крестик, чтобы отметить место randevу, он не предполагал, что помечает точку, где «Атлантис» найдет себе могилу.

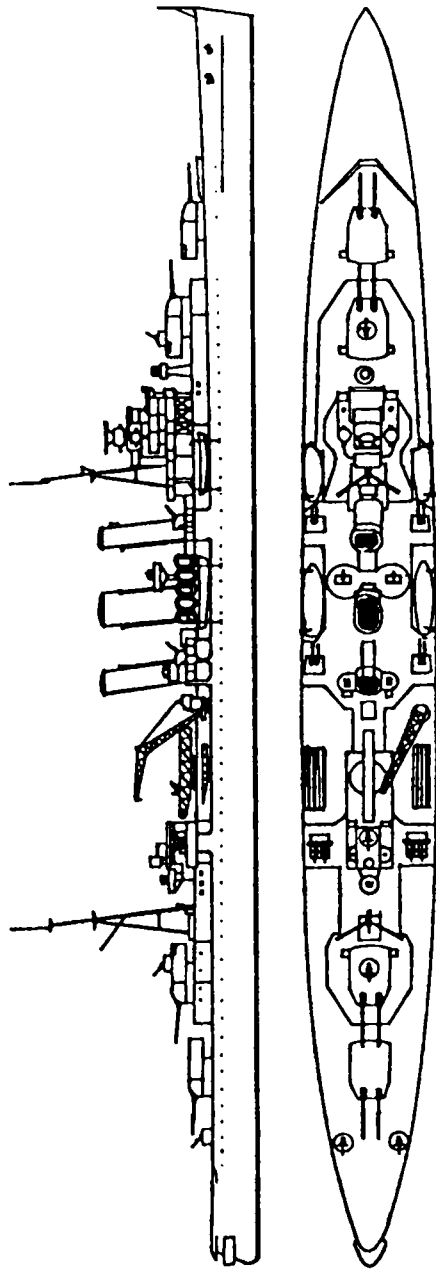
Глава 11.

ГИБЕЛЬ «АТЛАНТИСА»

Приказ, предписывающий «Атлантису» на время стать судном снабжения подводных лодок, оказался для корабля смертным приговором. Британский флот был хорошо осведомлен как об этом приказе, так и о намерениях немецких субмарин. Каждый день Королевский флот получал своевременную и точную информацию благодаря взломанному немецкому морскому коду, иногда британцы расшифровывали радиопередачи противника быстрее, чем немцы. В своей книге «Разведка особого назначения» Патрик Бизли * отмечает, что к середине мая материалы, захваченные на немецкой субмарине, уже оказались на «Б.П.» (то есть в Блетчли-Парке) и моментально стали использоваться. Поток декодированной информации о действиях подводных лодок хлынул в ОИС (Оперативный разведывательный центр).¹

* Русский перевод — изд-во «Прогресс», 1981.

Тяжелый крейсер «Дорсетшир»



Командующий британскими береговыми силами южной Атлантики, адмирал Эдджернон Уиллис, отвечающий за разведку в этом районе, выделил поисковый отряд, названный «3-й оперативной группой». Командование этой группой осуществлял кэптен Э.У.С. Эгер, находившийся на борту тяжелого крейсера «Дорсетшир» (класса «Каунти»), который одновременно отвечал за радиопеленгацию, поиск и уничтожение судов снабжения подводных лодок. Конечно же, адмирал Уиллис находил и топил суда снабжения значительно чаще, чем субмарины, — однако эти действия фактически имели тот же эффект, что и потопление субмарин. Без снабжения подводные лодки должны были в конце концов прекратить свои операции и вернуться на базы.

Британцы также хорошо знали, где искать противника. Они не только обладали полной информацией о немцах благодаря дешифрованным германским радиограммам, но и прекрасно знали Южную Атлантику. Кэптен Эгер позднее писал:

*«Наши патрули были сосредоточены в районе спокойных вод, где немцы рассчитывали встретиться с судами снабжения и где они искали убежища. Так получилось, что в огромном океане имелся некий определенный район, где погодные условия были относительно спокойными по сравнению с другими местами. Знания, накопленные за годы сбора метеорологических данных, а также наличие прекрасных океанских карт, — все это вместе позволяло вычислять места, которые немцы выберут для встреч, получения снабжения топливом и боеприпасами, и мы были особенно бдительны в этих особенных местах».*²

Эгер и Рогге не встретились в это время и в этом месте, но их путям было предначертано пересечься в будущем. «Атлантик» задержался в назначенном месте, ожидая прибытия подводной лодки. Рассвет субботы 22 ноября 1941 года принес спокойное море и очень ясное небо. Никто на борту рейдера не заметил в небесах маленькую точку, которая пронеслась над их головами и скрылась за горизонтом. Это был гидросамолет.

молет «Уолрус», взлетевший с находившегося неподалеку британского военного корабля. Пилот установил, что лежащий в дрейфе корабль был на 4 градусах 21 минуте южной широты и 18 градусах 50 минутах западной долготы, и вернулся на свой корабль с этой информацией. «Хозяин» самолета, британский крейсер, повернул в указанном направлении и со скоростью 25 узлов направился для осмотра неизвестного судна, находящегося на расстоянии примерно в 40 миль от него.

Вскоре после того, как встало солнце, растопившее утреннюю дымку, наблюдатель на мостике «Атлантиса» прервал утреннюю тишину радостным сообщением — в море появилась подводная лодка U-126. Еще до того, как длинная субмарина серии IX водоизмещением в 1540 тонн оказалась рядом, экипаж рейдера заметил бородатых мужчин, махавших и кричавших им с тесного мостика, расположенного на рубке субмарины. U-126 подошла поближе и легла в дрейф недалеко от кормы «Атлантиса». Экипаж крейсера протянул через корму топливные шланги и послал на лодку моторный катер, чтобы доставить туда рукава и тросы. Палубная команда подводной лодки приняла шланги, связавшие два корабля вместе, и просигналила на «Атлантис», чтобы оттуда начали перекачку топлива.

Два корабля в унисон покачивались на волнах, пока топливные шланги перегоняли дизельное топливо на субмарину. Адъютант Моор стоял на палубе рейдера и отметил контраст между двумя военными кораблями. Огромный «Атлантис» с широкой кормой величественно вырастал из воды, отбрасывая на волны длинную и столь же величественную тень. Субмарина по сравнению с ним едва возвышалась над поверхностью. Ее узкий цилиндрический корпус, казалось, был частью гладких перекачивающихся волн. Узкая и высокая боевая рубка субмарины отбрасывала на воду столь же узкую тень. Оба корабля были охотниками, но сколь непохоже они выглядели!

Командир субмарины капитан-лейтенант Эрнст Бауэр и семь человек из его экипажа перебрались на «Атлантис» во время одного из челночных рейдов моторной лодки между кораблями. Капитан Рогге встретил Бауэра на палубе и, по его словам, *«пригласил его в свою каюту, где поджидал специально*

приготовленный завтрак. Белая скатерть, светлый просторный салон, довоенная ветчина с вареными яйцами и белая отутюженная одежда — все в лучших традициях старого доброго „Северогерманского Ллойда“»³

Рогте горел желанием из первых рук услышать мировые новости и особенно последние известия о ходе войны. Он был поглощен разговором, когда в салоне появился Кильхорн и прервал мирную беседу своим докладом о серьезной проблеме с двигателем № 3 левого борта. У дизеля заело клапан и он нуждался в замене. Кильхорн спрашивал разрешения капитана на то, чтобы разобрать двигатель и начать ремонт. Рогте согласился и приказал своему главному механику немедленно начать ремонтные работы.

Бауэр и Рогте продолжили разговор, в то время как на рейдер прибывали другие члены экипажа субмарины, чтобы принять горячую ванну, — редкую для подводника роскошь.

Внезапно в 8:16 утра тишину прервали громкий возбужденный крик наблюдателя. Затем на мачте взвился сигнал «красный на 20 градусах», и все взоры обратились к возникшему на горизонте трехтрубному кораблю. Корабль быстро приближался, вырастая в размерах. Британец!

Хорошо натренированные люди действовали быстро и без колебаний. Экипаж рейдера прекратил перекачку топлива, перекрыл топливные шланги и быстро втянул их через корму. Люди разбежались по своим боевым постам, а субмарина начала погружение.

Палуба U-126 очистилась за секунды и под завывание сирен начала исчезать в водовороте пузырей и пены. Капитан Рогте поспешил из своей каюты на мостик и приказал запустить рабочие двигатели на полную мощность. Он также послал вестового с приказом Кашу как можно быстрее собрать и ввести в действие третий дизель. Капитан-лейтенант Бауэр выскочил на палубу «Атлантика» как раз в тот момент, когда его субмарина погружалась в море под командованием молодого первого помощника, обер-лейтенанта-цур-зее Курта Нойберга. Бауэр стоял около корабельной стрелы, проклиная свой корабль, погружившийся без него.

Рогге привел «Атлантис» в крутой поворот, действуя одним рабочим двигателем. Он хотел показать приближающемуся кораблю свою корму, чтобы скрыть характерный силуэт вспомогательного крейсера и представлять минимальную возможную цель для вражеского огня. Этот поворот также поставил «Атлантис» между подводной лодкой и английским кораблем.

Капитан Рогге внимательно рассматривал приближающийся корабль. Уже в 8:19 он опознал британский тяжелый крейсер типа «Лондон». В 1936 году немецкий крейсер «Карлсруэ» с обер-лейтенантом Рогге на борту в ходе кругосветного путешествия оказался в Гонконге стоящим на якоре рядом с «Дорсетширом» — британским крейсером класса «Каунти». Рогге как первый помощник командира «Карлсруэ» нанес визит на британский корабль.

Теперь же, рассматривал приближающийся военный корабль, он понял что он оказался под прицелом орудий однотипного с «Дорсетширом» крейсера, и при этом сам находится в такой позиции, которая не позволяет открыть орудийный огонь.

Корабль, который теперь шел 17-узловым ходом, но пока что находился на расстоянии, недостижимом для орудий «Атлантиса», являлся кораблем Его Величества «Девоншир». Этот тяжелый крейсер, построенный 12 лет назад, имел водоизмещение 9750 тонн, и по своим боевым качествам намного превосходил «Атлантис» — вспомогательный военный корабль. «Девоншир» располагал восемью 203-мм орудиями и батареей 100-мм пушек, большим количеством зенитных артиллерийских установок и прочим вооружением, предназначенным как для нападения, так и для обороны. Корабль противника мог вести огонь из своих 203-мм орудий, даже не приближаясь на дистанцию стрельбы 150-мм пушек «Атлантиса».* К тому же

* Башенные орудия образца 1927 года на крейсерах типа «Каунти» при максимальном возвышении в 70 градусов имели дальность стрельбы до 26,6 километров. Палубные артиллерийские установки образца 1934 и 1936 годов, стоявшие на немецких вспомогательных крейсерах, стреляли на 19–20 километров при возвышении 40 градусов.

Рогге не мог от него даже убежать — турбины Парсонса обеспечивали британскому крейсеру скорость свыше 32 узлов — более чем на 14 узлов больше, чем максимальная скорость «Атлантика». Капитан Рогге, понимая сложность ситуации, послал всем подразделениям приказ, требующий от людей надеть спасательные жилеты.

Рогге и офицеры на мостике наблюдали в бинокли, как английский корабль снова выпускает катапультный самолет-разведчик «Уолрус». Вскоре надоедливый маленький гидроплан опять кружил вокруг «Атлантика». Самолет жужжал, подлетев совсем близко, все время изучая и фотографируя подозрительное судно. Некоторые моряки на палубе начали выкрикивать угрозы и доставать автоматы, чтобы начать стрелять по самолету. Рогге успокоил людей и напомнил им, что не следует выгаскивать оружие. Их единственным шансом выжить было убедить британцев в том, что «Атлантика» — голландское торговое судно.

К несчастью, длинный змееподобный шланг, тянувшийся за кораблем, хорошо заметные пятна нефти на воде и сигарообразный темный силуэт погружающейся субмарины, отчетливо видный в утреннем свете сквозь прозрачную воду — все это свидетельствовало о том, что обнаруженное англичанами судно не являлось безобидным «торговцем». Рогге не был удивлен, когда увидел, что самолет послал сигнал «Девонширу».

Гидроплан сообщил на крейсер о присутствии подводной лодки. Тем временем капитан Рогге понял, что сейчас единственным шансом на спасение было остановиться и дать U-126 возможность выйти в торпедную атаку.

Когда самолет известил капитана Р.Д. Оливера о том, что в море присутствует еще и субмарина, капитан решил открыть огонь по все еще неопознанному кораблю. В 8:37 утра 203-мм орудия «Девоншира» выпустили в сторону рейдера два снаряда. Эти выстрелы преследовали две цели. Первый выстрел был напоминанием Рогге о том, что его корабль находится в пределах досягаемости могущественных орудий крейсера, а вторым выстрелом англичане хотели спровоцировать «Атлантика» на ответный огонь. Оливер надеялся, что его стрельба вынудит экипаж покинуть корабль без боя, оставив его

неповрежденным. Британский капитан хотел избежать кровопролития, поскольку предполагал, что перед ним находится германское вспомогательное судно, на котором могут находиться британские пленные.

Но Рогге продолжал действовать так, как ему предписывала маскировка. Первый английский снаряд упал с недолетом, а второй поднял огромный фонтан воды буквально у борта «Атлантиса». Командир рейдера понимал, что означают эти взрывы. За прошедшие восемнадцать месяцев он сам много раз посылал такие же предупреждения остановленным судам. Разрывы снарядов показали Рогге, что его корабль взят в вилку. Он приказал остановить машины и повернуться бортом к британскому крейсеру.

Сигнальщик размахивал флажками, передал сигнал: «Я останавливаюсь». Другой матрос, используя трофейный сигнальный фонарь, промигал название судна: «Полифем». Капитан Рогге приказал своему радисту послать фальшивый сигнал бедствия стандартного британского образца. Радист рейдера тотчас же вышел в эфир, отстучав сигнал тревоги: «RRR... „Полифемус“ ... RRR... *Неопознанный корабль приказывает мне остановиться... RRR... „Полифемус“*»...⁴

Тактика Рогге позволила выгадать немного времени. Капитан Оливер был смущен просьбами о помощи. Он отнюдь не хотел стрелять в безоружного «торговца». Даже подозрительное присутствие немецкой субмарины вовсе не обязательно означало, что встреченное судно было немецким снабженцем. Возможно, что подводная лодка сама хотела остановить фрагтовщика или атаковать его. Оливер принял решение сначала идентифицировать цель, а уж затем нападать. Он еще раз запросил у британского Адмиралтейства информации о том, где сейчас находится голландское торговое судно «Полифемус». Пока британские морские власти выясняли расположение «Полифемуса», Оливер держал свой корабль на дистанции в 14 тысяч метров и непрерывно менял свой курс и скорость, чтобы затруднить субмарине начало торпедной атаки.

Капитан Рогге сообщил своим людям, что англичане очень скоро смогут выяснить местонахождение настоящего «Поли-

фемуса», и это положит конец ожиданию. Единственная надежда спасти рейдер заключалась в поддержании маскировки до того момента, когда субмарина сможет атаковать крейсер. К несчастью, большая дистанция и маневры британского крейсера не оставили подводной лодке возможность занять удобное положение для торпедной атаки.

Тем временем капитан Оливер пытался разобраться в ситуации. Несмотря на все попытки Рогге замаскироваться, британский командир слабо верил в подлинность «голландца». Тот факт, что корабль посылал сигнал тревоги группой из трех букв «RRR», а не новой измененной группой из четырех букв «RRRR», вызывало подозрения Оливера. Приказ об изменении буквенной группы был отдан совсем недавно — для того, чтобы отсеивать фальшивые радиосообщения противника, сделанные от имени кораблей союзников. Немцы не знали об этих изменениях, что оказалось существенным изъяном в их голландской маскировке.

Время «Атлантика» быстро истекло. «Девоншир» послал флажное сообщение, приказывающее судну оставаться на месте, затем большим морским прожектором просигналил кодированное сообщение. Сигнальщик «Атлантика» понятия не имел об этом коде, поэтому британский запрос остался без ответа.

Все это время английский гидроплан продолжал изводить рейдер. Пилот кружил над судном совсем низко, а наблюдатель сравнивал изображения известных немецких рейдеров с кораблем, находившимся прямо под ним. В распоряжении англичан имелись превосходные снимки «Атлантика» (тогда выступавшего как «Тамесис»), сделанные американским фотографом Дэвидом Шерманом. Шерман находился на лайнере «Замзаме», перехваченном и потопленном «Атлантисом». Его фотографию опубликовал журнал Лайф в номере от 23 июня 1941 года, позднее она распространялась по всем отделениям разведки союзников. Самолет доложил Оливеру, что неизвестное судно является тем же самым кораблем, что и на фотографии, добавив, что форма его кормы почти идентична корме лже-«Тамесиса».

Британский капитан сопоставил полученные от наблюдателей сведения с другой имевшейся у него информацией и

решил, что подозрительное судно по всем параметрам соответствует германскому рейдеру.

А в 9:34 британское командование во Фритауне ответило на запрос «Девоншира». Береговая станция отправила подтверждение тому, что судно, стоящее под дулами орудий Оливера, является самозванцем. Через минуту орудийные башни крейсера испустили большой клуб дыма и оранжевого пламени. «Девоншир» открыл огонь на поражение. Для «Атлантиса» не осталось никакой возможности скрыться.

Первые два залпа легли мимо цели, они лишь осыпали «Атлантис» раскаленными осколками и залили палубу тоннами бурлящей воды. Обер-лейтенанта Каш умолял своего командира позволить ему расчехлить орудия и открыть ответный огонь — хотя бы ради поддержания боевой чести. Капитан Рогге повторил свой приказ сохранять орудия закрытыми и продолжать придерживаться маскировки. Он приказал дать максимальную скорость и круто повернуть на правый борт в последней отчаянной попытке ускользнуть.

Когда рейдер развернулся и обратился в бегство, снаряды Девоншира наконец-то попали в цель. Первый снаряд ударил в крышку трюмного люка, разрушив ее и вызвав несколько пожаров. Следующие снаряды повредили важные электрические и механические коммуникации. Электрическое управление рулем вышло из строя, и Рогге приказал перейти на ручное управление. Он поворачивал руль то вправо, то влево, пытаясь уклониться от уничтожающего огня, но он не мог избежать снарядов крейсера, находящегося в десяти милях позади.

Рогге продолжал вести свой корабль в общем направлении на юго-юго-запад, когда два 203-мм снаряда обрушились сверху на кормовую рубку и торпедный отсек. Но командир рейдера еще пытался сыграть в рискованную игру, продолжая идти прочь и надеясь подвести крейсер под удар затаившейся субмарины.

Пока вражеский крейсер держался на большой дистанции, Рогге приказал поставить дымовую завесу и снизить скорость на полтора узла. Ядовито-белые клубы дыма смешались с темно-серым дымом от горящих надстроек «Атлантиса»,

почти скрыв корабль от нападающего. Утратив возможность видеть свою цель, «Девоншир» использовал для управления огнем имевшийся у него радар, но в конце концов Оливер был вынужден прекратить стрельбу до тех пор, пока снова не сможет ясно различить цель.

Рогге воспользовался замедленным ходом корабля, чтобы как можно дольше удерживать его под прикрытием дымовой завесы. Он не мог дольше рисковать жизнью своего экипажа. Крейсер настигал «Атлантис» и дальнейшее сопротивление искалеченного рейдера было бесплодными. В конце концов капитан отдал приказ: «Всем заняться спасательными шлюпками и покинуть корабль».⁵

Пока Рогге держал «Атлантис» в зоне дымовой завесы, люди быстро спустили лодки на воду. Каждый член экипажа спокойно дожидался своей очереди, чтобы покинуть любимый корабль. Позднее Рогге писал, что поведение людей в этой ситуации было достойным подражания. Его экипаж осуществил приказ об эвакуации быстро и хладнокровно, как если бы это были тренировочные занятия. Если бы дым не укрывал рейдер от орудийного огня «Девоншира», люди «Атлантиса», стиснутые леерными ограждениями на узком пространстве палубы были бы буквально перемолоты ливнем снарядных разрывов.

Когда в 9:43 дым рассеялся и «Девоншир» снова открыл огонь, почти вся немецкая команда уже покинула пораженный корабль. Новый залп разнес палубные люки номер четыре и пять, обратил в дымящиеся развалины шлюпочную палубу и район мостика. Из людей на корабле оставались только капитан Рогге, лейтенант Моор, второй штурман Вильгельм Пигорс и лейтенант Феллер с маленькой подрывной командой. Когда Феллер и его люди отправились в трюм разместить там заряды, Моор кинулся в свою каюту за фотоаппаратом. Он хотел сделать последнюю фотографию «Атлантиса», когда он будет тонуть.

Адъютанту пришлось лавировать среди вздрагивающих дымящихся развалин, которые еще недавно были палубными надстройками, трапами и коридорами. Пересекая корабль, он по-

скользнулся и упал на палубу, скользкую от крови. Продолжая двигаться вперед, Моор увидел, что практически все палубные надстройки уже разрушены. Палуба горела во многих местах, из люков и пробоин вырывался черный дым, застилавший путь; его клубы обволакивали остатки сломанных мачт и рухнувшего рангоута.

Моор добрался до своей каюты и схватил камеру как раз в тот момент, когда еще один огромный снаряд ударил в цель, сотрясая «Атлантис» неистовым взрывом. Адъютант торопливо выскочил на открытую палубу и добрался до борта как раз когда прогремел следующий взрыв, сбивая с ног оставшихся на палубе людей. Обстрел нанес рейдеру огромные повреждения. «Атлантис» начал тяжело крениться на левый борт и медленно погружаться кормой вперед.

Феллер и его люди выбрались из задымленного прохода, ведущего во внутренние помещения корабля — и вскоре после этого первый заряд громыхнул из глубины трюма. Закончив свою работу на борту судна, Феллер приказал людям спускаться в воду.

Штурман Пигорс громко крикнул капитану, призывая его прыгать за борт, однако Рогге оставался стоять на мостике, мрачно оглядывая свой вздрагивающий и горящий корабль. Стволы орудий, с которых была сорвана маскировка, теперь торчали в разные стороны, вокруг них горели чехлы и маскировочные фашины, часть оборудования была уже уничтожена взрывами. Казалось, внимание капитана было сфокусировано на чем-то далеком, когда Пигорс приблизился к нему и закричал: «Мой капитан, бессмысленно оставаться на борту и идти на дно вместе с кораблем! Вы сделали все, что могли сделать». Он указал на людей в воде внизу и сказал «Командир, там люди, они все еще нуждаются в вас».⁶

Рогге ответил Пигорсу, чтобы тот прыгал через борт и оставил его одного. Однако опытный старый офицер запаса посмотрел на своего командира и отказался — добавив, что если Рогге пойдет на дно вместе со своим кораблем, то он собирается идти вместе с капитаном. Эта угроза вернула командира «Атлантиса» к реальности и убедила его оставить судно. Его эки-

паж, даже оставшись без корабля, все еще нуждался в своем командире.

Капитан Рогге смотрел, как Моор перелез через леера на подветренной стороне и прыгнул в воду. Рогге спросил Пигорса, не остался ли кто-нибудь на борту, и тот ответил, что последние люди из команды уже находятся в воде. Тогда Рогге сказал своему второму штурману, что сейчас пришло время им обоим покинуть корабль. Два человека спустились вниз на покосившуюся палубу горящего корабля и прыгнули в воду. Отплыв на безопасное расстояние, они увидели, как сразу несколько снарядов попали в разбитый корабль, который медленно опускался в воду все ниже и ниже.

Когда шлюпочная палуба корабля погрузилась до уровня моря, в одном из люков появилась фигура. Радист, обер-функефрейтор Хайнц Мюллер, оставался на своем посту до тех пор, пока не осознал, что корабль тонет вместе с ним. Он немного замешкался на краю палубы, а затем шагнул в воду.

Обстрел прекратился в 9:56. «Девоншир» выпустил по немецкому кораблю тридцать залпов. В 10:02 на «Атлантисе» с ужасным грохотом взорвались погреба боезапаса. Люди, борющиеся с волнами и подбрасываемые на воде, а также те, которые уже были в шлюпках, увидели, как их гордый корабль медленно уходит все глубже и глубже в воду. Через двенадцать минут из утробы судна раздался новый мощный взрыв. «Атлантис» содрогнулся и начал быстро тонуть вперед кормой.

В 10:16 форштевень немецкого военного корабля поднимался из воды, демонстрируя уродливые шрамы, оставленные гранитной скалой на островах Кергелен. Затем нос быстро скользнул вниз с громким свистом уходящего воздуха и корабль наконец-то исчез с поверхности моря.⁷ Немецкий рейдер так и не ответил на огонь «Девоншира» и не поднял боевого флага. Рогге до последнего стремился поддерживать маскировку торгового судна.

Люди прокричали своему кораблю троекратное «ура», а затем обратили свое внимание на военный корабль, будучи в полной уверенности, что британцы подплывут к спасшимся и возьмут их на борт.

Капитан Оливер искренне пытался ограничить потери во время обстрела. Он приказал своим артиллеристам установить взрыватели на максимальное замедление — это позволило снарядам проникать перед взрывом глубоко в недра корабля. Таким образом, судну наносился значительный ущерб, но снаряды не взрывались на палубе, где толпились люди.

Но несмотря на такое беспокойство о сохранении жизни, капитан Оливер все же не стал подбирать с воды уцелевших. Любая попытка организовать их спасение подвергала его корабль риску торпедной атаки с подводной лодки, чье местоположение все еще было неизвестно. Командир «Девоншира» не хотел повторять трагический инцидент с «Абукиром» в сентябре 1914 года.

Во время Первой мировой войны британский крейсер «Абукир», шедший вместе с двумя другими однотипными кораблями, был торпедирован и потоплен немецкой подводной лодкой. Когда два других корабля остановились, чтобы подобрать спасшихся с «Абукира» людей, они тоже были торпедированы и потоплены.* Здесь обстоятельства были иными, но наличие поблизости вражеской субмарины требовало предельной осторожности. Поэтому Оливер решил не подбирать уцелевших моряков. «Девоншир» развернулся и ушел в северо-западном направлении. В 10:40 крейсер остановился, чтобы подобрать с воды свой гидросамолет, а затем исчез за горизонтом.⁸

Немецкие моряки остались болтаться на воде, думая каждый о своем. Роте корил себя за случившуюся трагедию. Его решение до конца сохранять маскировку и не стрелять из орудий отняло у «Атлантиса» славу героически погибшего в бою. Командир рейдера очень хотел открыть ответный огонь, но бой с английским крейсером мог повлечь лишь огромные потери в экипаже, и не причинил бы серьезного ущерба вра-

* Имеется в виду гибель британских броненосных крейсеров «Абукир», «Кресси» и «Хог» (из 7-й крейсерской эскадры адмирала Кэмпбелла), в течение нескольких часов потопленных немецкой подводной лодкой U-9 в Северном море у побережья Бельгии 22 сентября 1914 года. При этом погибло почти полторы тысячи человек

жескому кораблю. Рогге выбрал единственный путь действий, который позволил его экипажу уцелеть и остаться в боевой готовности.

Глава 12.

ДВАЖДЫ ПОТОПЛЕННЫЕ И ДВАЖДЫ СПАСЕННЫЕ

Когда британский военный корабль ушел прочь, на воде осталось около 350 спасшихся. Они находились в лодках и на спасательных плотках, либо плыли, держась за плавающие обломки посреди мусора, оставленного «Атлантисом». Взрывом раскололо корабельный сейф, рассыпав по поверхности моря секретные бумаги Кригсмарине. Люди потратили больше тридцати минут, вылавливая из воды документы, которые они могли найти.

Минут через сорок после покидания судна кто-то начал кричать: «Акулы! Акулы!» И действительно, среди лодок и плотов появились характерные спинные плавники акул, тут и там снующие меж плавающих обломков. Рыбы скользили там и тут среди тех, кто был на шлюпках и плотках, и тех, кто плавал. Люди отчаянно отпихивали и отталкивали акул. К счастью, акулы в основном заинтересовались телами тех, кто погиб от орудийного огня. Хищники брызгались и вертелись в воде, разрывая плавающие тела, однако живых они не тронули.

Среди спасшихся людей оказались офицеры и экипаж «Атлантиса», а также капитан-лейтенант Бауэр и семеро других моряков с подводной лодки U-126, которые были на рейдере, когда началось нападение, а также один оставшийся пленный — американец Франко Виковари. В ходе обстрела Замзама этот представитель нейтрального государства получил несколько ран обеих ног, и ему требовалась постоянный медицинский уход. Когда все прочие пленные и задержанные были эвакуированы на «Дрезден», Виковари еще не был готов для путешествия и остался на борту «Атлантиса». В своей статье,

написанной после войны, Виковари пишет, что он находился в корабельном госпитале, читая «Спасение» Джозефа Конрада, когда началась атака. Сначала он планировал воспользоваться замешательством, вызванным обстрелом, и убить столько немцев, сколько сможет. Однако в палату вошел доктор Рейл, пожелал пациенту всего доброго, пожал руку и сопроводил его в спасательную шлюпку, так что американец не смог заставить себя действовать.¹

Спасшихся начало относить все дальше друг от друга, пока Рогге не вскарабкался в спасательную шлюпку, встал во весь рост и начал созывать людей, чтобы собрать их вокруг своей шлюпки, в то время как боцман дудел в боцманскую дудку сигнал сбора. Призыв Рогге был замечен экипажем, люди в лодках начали грести веслами, а спасавшиеся вплавь поодиночке или вместе подплывали к своему капитану.

Когда команда собралась вокруг Рогге, на поверхности наконец-то появилась U-126. Лейтенант Нойберт открыл люк субмарины, рассчитывая, что его будут приветствовать как ангела-спасителя. Вместо этого молодой офицер оказался лицом к лицу с разъяренным командиром. Бауэр потребовал, чтобы ему объяснили, почему Нойберт не атаковал крейсер. Первый помощник доложил, что ушел на перископную глубину и развернулся, чтобы преследовать «Девоншир» — но сильные взрывы вокруг субмарины заставили его предположить, что он сам атакован. Молодой офицер ошибочно решил, что первый залп «Девоншира» по «Атлантису» был взрывом глубоководных бомб и являлся атакой по его подводной лодке. Он увел U-126 на глубину в сотню метров и оставался там, лишив себя тем самым всякой возможности наступательных действий против британского крейсера.

В конце концов Рогге пришел на выручку молодому человеку. Он сказал Бауэру, что крейсер сохранял очень выгодную оборонительную позицию, которая делала торпедную атаку в любом случае неосуществимой.

Когда Рогге собрал свою команду, он получил последний привет, посланный с затонувшего корабля. Целый и невредимый катер выскочил из глубины на поверхность воды, как

выстреленный из пушки. Катер ушел на дно вместе с «Атлантисом», но оказался не закреплен на палубе, поэтому образовавшаяся под его перевернутым корпусом воздушная пробка в конце концов вытолкнула плавсредство на поверхность. Рогге послал людей выловить только что всплывший металлический катер и вернуться с ним в точку сбора.

Было уже почти полдень, когда все люди собрались вокруг капитана Рогге. Он подсчитал собравшихся вместе людей и имеющиеся плавсредства. Всего в наличии оказалось несколько надувных плотов, три стальных катера, две моторные лодки и множество связанных вместе обломков.

Капитан провел пересчет по головам и переключку. Моор тоже пристально смотрел на лица людей, выискивая тех, кто служил непосредственно ему. Одного человека не хватало. Не было рулевого обер-ефрейтора Вилли Кроофи и около полудюжины палубных матросов.²

Переключка выяснила, что от огня крейсера погиб Кроофи и еще трое — обер-боцманмат Антон Деттенхофер, обер-механиксмат Хорст Герстенхауер и обер-ефрейтор Иоганн Шафер. Пятый человек пропал уже после окончания артиллерийской стрельбы — радиста обер-функ-ефрейтора Хайнца Мюллера заметили прыгающим с корабля, когда тот начал тонуть, но больше его никто не видел. Еще было множество людей, раненых в ходе артиллерийского обстрела, включая капитан-лейтенанта Кюна. Два доктора и четверо медбратьев исполняли свой долг среди плотов, лодок и плавающих обломков — они обрабатывали раны, начиная с царапин и осколочных ранений, и кончая контузиями, перебитыми конечностями и сломанными костями.

Капитан Рогге перешел на субмарину и обсудил свои дальнейшие действия с Бауэром. Требовалось каким-то образом доставить потерпевших кораблекрушение людей на сушу. Двое офицеров договорились, что субмарина будет буксировать спасательные шлюпки к ближайшему берегу. После исключения большинства предложений офицеры оставили два пункта назначения. Первым и самым близким пунктом был Фритаун — английская военно-морская база на западном побережье Аф-

рики, вторым — Пернамбуко в Бразилии, на самой восточной части Южной Америки. Но до бразильского побережья было более чем 950 миль открытого моря.

Если лодки пойдут во Фритаун, люди должны будут сдаться противнику и просидеть остаток войны в плену. Но все желали бороться, чтобы избежать плена и скрытно вернуться в Германию. Поэтому Фритаун не привлекал Рогге ни в каком случае. Он не хотел плыть в британский порт и сдавать своих людей противнику. Но и высадиться тайно, а потом скрываться на побережье Африки казалось невозможным, учитывая численность людей и расстояние, которое они должны преодолеть.

Рогге напомнил о плачевном состоянии двоих офицеров с «Графа Шпее» после того, когда они долгое время пробыли в бегах. Два человека вынесли несколько адских месяцев, скрываясь с минимумом еды, они были вынуждены долго таиться, прежде чем им удалось попасть на борт судна снабжения «Дрезден». Рогге решительно отказался от идеи плыть во Фритаун и решил проделать гораздо более долгое путешествие к берегам Бразилии. Он покинул подводную лодку, отправился к своему экипажу и изложил свой план.

После окончания совещания капитан перечислил все, что нужно было для выполнения плана. Разработанная им схема требовала, чтобы подводная лодка буксировала людей в направлении к Бразилии, на это должно было уйти двенадцать дней. В течение следующих четырех часов Бауэр послал сообщение адмиралу Карлу Деницу, начальнику Командования подводными силами (Befehlshaber der Unterseeboote, или попросту BdU), известив его о том, что вспомогательный крейсер «Атлантис» потоплен английским 10 000-тонным крейсером, и что подводная лодка U-126 буксирует шлюпки со спасенными к берегам Южной Америки. В докладе Бауэра также добавлялось, что субмарина успела хотя бы частично пополнить свои запасы топлива.

Рогге равномерно распределил своих людей на лодках, моряки «Атлантиса» завели на субмарину буксирные тросы. В 4:00 22 ноября 1941 года U-126 направилась на запад, к побережью Бразилии. Небо было ясным, погода — превосходной,

поэтому субмарина и тянувшийся за ней пестрый шлейф из лодок двигались со скоростью в шесть-семь узлов.

Немцам очень повезло, что они смогли двигаться так быстро. Британское Адмиралтейство послало к месту гибели «Атлантиса» два военных корабля — корветы «Эстер» и «Маргерит», которые должны были подобрать с воды немецкую команду. Но когда корветы прибыли в намеченное место, они обнаружили лишь пустынное море.

Когда сообщение U-126 достигло VdU, гросс-адмирал Дениц* действовал быстро. *«Когда мы получили новости об этом инциденте,— писал он позднее в своих мемуарах,— я сразу приказал двум действующим подводным лодкам, U-124 и U-129, которые находились в Центральной Атлантике, следовать на место катастрофы и оказать помощь в буксировании спасательных шлюпок „Атлантиса“».*³

Хотя Рогге знал, что помощь уже в пути, он не рассчитывал на ее прибытие. Он планировал проделать все путешествие на буксире только U-126. Бывший командир «Атлантиса» разместил на борту субмарины раненых и тех, кто имел ценную специальность — в общей сложности 55 человек. Десять офицеров, 6 главных старшин, 16 унтер-офицеров и 23 матроса втиснулись в каждый свободный уголок и закоулок, более чем удвоив состав команды субмарины и сильно понизив ее боеспособность.

Другая группа людей находилась в шлюпках, буксируемых подводной лодкой. Аварийная инструкция предписывала срочно обрубить буксирные канаты и позволить субмарине свободно погрузиться, если в том возникнет нужда. Четыре стальных катера и пять резиновых плотов оказались перегружены почти до отказа, их борта едва возвышались над поверхностью воды. Каждая шлюпка или плот были поставлен под командование офицера. К примеру, лодка Моора по штату имела вместимость в сорок человек, но несла шестьдесят моряков.

52 человека, которым не нашлось места на лодке или на плоту, получили спасательные жилеты и устроились прямо на

* Карл Дениц был произведен в гросс-адмиралы только полтора года спустя — в 1943 году.

палубе субмарины. Случись подводной лодке погрузиться, эти 52 человека, должны были оказаться в воде и плыть к ближайшей шлюпке. Менее всего были загружены два моторных катера — Рогге предполагал использовать их как «посыльные суда», чтобы привозить провизию и другие необходимые вещи с подводной лодки на лодки, идущие на буксире.

В первый раз за почти два года, проведенных в море, люди «Атлантиса» страстно желали, чтобы ни один клуб дыма или верхушка мачты не появились на горизонте. Их продвижение было по-черепашьи медленным. Иногда U-126 могла развивать скорость в семь узлов, но редко была способна поддерживать ее достаточно долго. Волны швыряли катера из стороны в сторону, регулярно обрывая тросы, и каждый раз подводная лодка должна была возвращаться назад, ожидая, пока моторные катера подберут концы этих буксиров и заведут их обратно на тяжело перегруженные лодки. Такие остановки случались очень часто.

Но где бы ни разместились спасенные — на палубе субмарины или на моторном баркасе, большинство из них ютились в ужасной тесноте. В течение первого дня плавания им достались только крошечные порции из уцелевшего рациона для спасательных шлюпок. Дневная порция каждого человека состояла из маленького кусочка черствой галеты и небольшого количества долго хранившейся воды. Через некоторое время к их несчастьям добавилось жаркое солнце. С безоблачного неба отвесно вниз падали палящие лучи, нагревая металл лодок до нестерпимой температуры, буквально обжигая каждый кусочек незащищенной кожи. Только у немногих счастливицев оказалась обувь, защищавшая ноги. Те, у кого не было обуви, разрывали одежду, чтобы обмотать тряпками ступни и уберечь их от раскаленного металла. Позднее Моор писал, что люди пытались спастись от этих мучений сном. Но за каждую такую передышку приходилось платить при пробуждении, когда мышцы, долго пребывавшие в неподвижности, страшно сводило судорогами. Рогге установил список ротации, который позволил людям по очереди передвигаться с лодок на палубу субмарины, однако избежать некомфортабельных условий, неудобства и тесноты все равно было невозможно.

Когда дневной свет начал тускнеть, люди обрадовались наступлению ночи. Однако радость эта продолжалась недолго. Когда солнце исчезло за горизонтом, температура воздуха упала и обожженные люди задрожали в туманном холоде ночи. Функ-ефрейтор Иоганн Мейер в своих воспоминаниях еще преуменьшил эти страдания: *«Поскольку мы находились близко к экватору, то все имели на себе минимум одежды... В дневное время солнце палило немилосердно, а ночью было ужасно холодно»*.⁴ К тому же вечер принес команде плохие новости и душевную боль. Несмотря на все усилия врачей еще двое человек — обер-функ-ефрейтор Эрнст Фельхнер и обер-боцман-мат Эмиль Бурле умерли от ран, полученных во время артиллерийского обстрела.

Следующий восход продолжил жестокую пытку. Глаза и губы людей начали распухать и трескаться. Их одежда, загрузившая и спекшаяся от соли, натирала кожу до крови. В полдень Рогге и Бауэр с помощью оставшихся навигационных приборов вычислили свои координаты. Они с радостью обнаружили, что караван покрыл за первый день пути более 150 миль. Это открытие означало, что путешествие может занять меньше времени — только пять дней, а не первоначально предполагавшиеся двенадцать.

Объявление этих хороших новостей вызвало слабые возгласы одобрения крайне измученных людей. Гораздо больше их подбодрила чудесная еда, приготовленная коком U-126. Трудолюбивый повар постарался накормить потрясающей горячей пищей всю комбинированную команду, в целом насчитывавшую более 400 человек — и экипаж «Атлантиса», и людей на U-126. И все это он сотворил, используя несколько квадратных футов крошечного пространства лодочного камбуза и две электрические плиты. Матросы субмарины на моторных лодках и маленьких катерах с «Атлантиса» доставляли еду людям в плавующих на буксире лодках.

Рвущиеся буксирные тросы постоянно требовали внимания. Люди ремонтировали и чинили тросы до тех пор, пока они уже не стали ни к чему не пригодными. К сожалению, на субмарине имелось ограниченное число буксирных канатов,

поэтому Рогге следил, чтобы каждый починенный трос был использован снова и снова, пока он целиком не превращался в лохмотья. Капитан был очень обеспокоен тем, что запас тросов может закончиться прежде чем шляпки достигнут места назначения. Однако вечер второго дня принес новости, крайне обрадовавшие Рогге.

U-126 получила от BdU радиограмму, сообщавшую Бауэру и Рогге о том, что немецкое морское командование направило на помощь спасенным судно снабжения и три подводные лодки. Настроение моряков значительно поднялось, когда они услышали, что помощь уже в пути.

Большие палубные надстройки 3664-тонного судна снабжения подводных лодок «Питон» появились на горизонте уже на следующий день. Тяжкие испытания 74-часового плавания на буксире у субмарины подошли к концу!

«Питон» был превосходным спасательным кораблем, когда-то принадлежавшим к пассажирской линии, — с просторными складами для провизии, множеством кают и очень большим свободным пространством. До войны «Питон» ходил на каботажных линиях «Африканской фруктовой компании» из Гамбурга. Спасательный корабль был хорошо снабжен свежей пищей и имел полные цистерны топлива, поскольку вышел из Франции меньше месяца назад.

«Питон» подошел близко к U-126 и лег в дрейф, а затем с помощью своей огромной грузовой стрелы быстро поднял уцелевших людей с «Атлантиса» себе на палубу. Когда Рогге оказался на борту судна, он отдал морской салют командиру «Питона» и по-уставному сообщил: «Докладываю, что я и команда вспомогательного крейсера «Атлантис» прибыли на борт судна „Питон“»⁵ Командир «Питона» ответил, что рад принять моряков рейдера как своих гостей. Когда потерпевшие крушение люди оказались на борту, они настояли на том, чтобы стрелы «Питона» подняли на борт и их металлические моторные катера. На вопрос, зачем это нужно, пожилой унтер-офицер «Атлантиса» просто ответил: «Вы этого никогда не поймете».

Через час после прибытия «Питона» находившихся на U-126 людей «Атлантиса» также переместили на борт снабжен-

ца. Команда судна снабжения проводила людей «Атлантиса» на нижнюю палубу, дала им возможность принять душ или ванну, а затем снабдила одеждой, сообразно с нуждами спасенных. Рогге и офицеры имели возможность выбрать себе помещения из числа свободных кают. По иронии судьбы выбранная Рогге каюта оказалась той же самой, которую он занимал пятью годами раньше, когда плавал в Англию для участия в коронации Георга VI.

Когда Рогге и несколько офицеров пришли на бак судна, чтобы проверить, как разместилась их команда, они обнаружили что пространство бака было слишком маленьким и тесным, чтобы разместить людей с удобствами. Рогге предложил им перейти на свободное пространство в трюме и отправил офицера организовать все необходимые приготовления. За короткое время команда перенесла свои матрасы вниз, в открытый трюм.

Люди были восхищены огромным пространством, они испытывали настоящее блаженство после трех дней, проведенных сидя на корточках или даже друг на друге. В первый раз с тех пор, как погиб их боевой корабль, они могли отдохнуть, вытянувшись во весь рост, и без тревожений заснуть. Однако сначала голодные желудки потянули их на камбуз. Коки «Питона» устроили большую и обильную трапезу для голодных матросов с «Атлантиса». Люди праздновали свое спасение, уничтожая одну порцию за другой. Рогге описал это лучше всех: *«Подобно волкам, мы накинулись на эту еду — первую настоящую еду за много дней. Она была восхитительна на вкус, мы запивали ее бренди и кофе»*.⁶

Пока спасенная команда рейдера мылась и ела, U-126 заправилась из танков «Питона» и пополнила запас провизии, которую поглотили 350 дополнительных ртов в течение трехдневного путешествия. В понедельник 24 ноября, перед самым наступлением сумерек подводная лодка двинулась прочь, направляясь к берегам Франции.⁷ Позднее этим же вечером «Питон» тоже отправился на север. Уже после того, как судно снабжения взяло курс домой, его радист поймал сообщение с находящейся недалеко подводной лодки. U-124 докладывала

о потоплении ею британского крейсера в девятистах милях западнее Фритауна, недалеко от скалы Сен-Пол.⁸

Теперь команда «Атлантиса» превратилась в обычных пассажиров. Хотя у моряков отныне не было никаких судовых обязанностей, некоторые люди помогали впередсмотрящим наблюдать за морем. Наблюдатели рейдера обладали более острыми глазами, чем моряки новой и неопытной команды судна снабжения. Однако основная часть экипажа «Атлантиса» служила простым балластом — люди сидели тут и там, ходили за едой и спали.

Рогге, боевой капитан военного корабля, теперь был простым пассажиром — по крайней мере, до тех пор, пока не вернется в воды, находящиеся под контролем Германии. Хотя он не имел официального положения на «Питоне», капитан-цур-зее проводил много времени на мостике, изучая путевые карты и судовой журнал. В свободное время Рогге вспоминал о столкновении «Атлантиса» с британским военным кораблем и размышлял о вещах, которые он мог бы сделать по-другому. Хотя он принял сознательное решение держать свои орудия зачехленными и до конца скрывать свою принадлежность от противника, Рогге был не вполне доволен своим выбором. 25 ноября он открыл боевой дневник «Атлантиса» и внес в него самую последнюю запись о действиях корабля:

*«После успешного выполнения всех заданий, и после того, как мы прошли 102 000 миль за 622 дня, проведенные нами в море, «Атлантис» был обнаружен и потоплен — в тот момент, когда он уже собирался направиться домой, и во время проведения операции снабжения, которая не была включена в наши обязанности... Горечь от потери нашего корабля еще более усиливается, когда мы вспоминаем, что вынуждены были покинуть его без боя».*⁹

В среду 28 ноября 1941 года «Питон» получил сразу два сообщения. Первое сообщение положило конец самобичеванию Рогге и доставило ему некоторое утешение относительно

потери его корабля. Радиограмма содержала персональное послание гросс-адмирала Редера к бывшему командиру «Атлантиса», которое гласило: *«Я одобряю ваше решение сохранить ваш экипаж и до конца выдерживать маскировку при встрече с противником, когда у вас не было шансов оказать сопротивление»*.¹⁰ Вторая радиограмма приказывала «Питону» повернуть назад, прочь от берегов Франции — направив его для снабжения топливом нескольких подводных лодок, находившихся на расстоянии около 1700 морских миль места гибели «Атлантиса». Снова команда «Атлантиса» оказалась плывущей прочь от Германии по приказу высшего морского командования.

Указанная распоряжением SKL позиция находилась между условными точками «Розе» и «Данделион». Приказ предписывал «Питону» в два разных дня встретить в этом месте четыре субмарины и снабдить их всем необходимым.

В первую очередь «Питон» должен был встретиться 30 ноября с субмариной U-68 под командованием корветен-капитана Мертенса и с лодкой UA под командованием корветен-капитана Эккерманна. Затем судно снабжения должно было 4 декабря ждать прибытия субмарины U-124 (IXB серии) под командованием Йохана Мора и субмарины U-129 (IXC серии) под командованием капитан-лейтенанта Николаи.

Первой «Питон» встретил U-68. Как и планировалось, это произошло примерно в семистах милях южнее острова Святой Елены, в воскресенье 30 ноября 1941 года, при медленно нарастающей зыби. Патрулирование Мертена около юго-восточного побережья Африки было успешным, и он снова нуждался в продовольствии и топливе. Всего лишь две недели прошли с тех пор, как командир субмарины был гостем на «Атлантисе», но в этот раз Рогге и Мертен встретились как гости капитана другого судна.

А вот субмарина UA задерживалась — она прибыла только после рассвета 1 декабря. Офицеры трех кораблей устроили совещание и решили, что переходить в другое место не имеет смысла. Прогноз погоды сообщал, что безопасный район к северу был слишком штормовым для того, чтобы экипажи могли перетрузить торпеды.

Было принято решение оставаться на месте, и операция снабжения началась. Люди заполнили палубу коробками с продовольствием и ящиками со снаряжением, готовя все это к перегрузке на подводные лодки. С «Питона» были протянуты длинные гибкие шланги, чтобы снабдить топливом жаждущие его подводные лодки, а тем временем грузовые стрелы вынимали из трюмов тяжелые торпеды. Эта картина более напоминала типичную сцену в торговом порту, нежели операцию, проводимую в открытом штормовом море. А тем временем люди из экипажа «Атлантиса» бездельничали на нижней палубе или бродили по шлюпочной палубе, пока вокруг них кипела работа.

Оживленная деятельность резко прервалась в 3:30 дня, когда один из самых зорких членов команды «Атлантиса» заметил трехтрубный корабль, приближающийся со скоростью в девятнадцать миль. Зеленые и неопытные наблюдатели «Питона» — даже те из них, кто сидел в «вороньем гнезде» на марсовой площадке, не заметили появившихся мачт, пока люди с рейдера не предупредили их. Операция снабжения была остановлена звоном колоколов громкого боя. Люди на палубе мгновенно перекрыли топливные шланги, застопорили стрелы, расчехлили шлюпки и подготовились к эвакуации.

Через несколько минут наблюдатели уже смогли отчетливо идентифицировать появившийся корабль как британский крейсер. Две подводные лодки отдали швартовы и отсоединили шланги, соединяющие их с «Питоном». Лодка Мертенса была первой, отошедшей от борта судна снабжения, даже несмотря на то, что ее команда передавала торпеду вниз сквозь открытый люк палубы, когда зазвучала сирена тревоги. Экипаж субмарины поспешно втиснул торпеду в подводную лодку и скрылся под палубой, а лодка начала торопливое погружение.

Поскольку лодка находилась в разгаре перегрузочных работ, то она оказалась не подготовлена к экстренному погружению и не дифференцирована. В своей книге «Морские волки» Вольфганг Франк писал, что U-68 «встала на нос и рухнула вниз, подобно камню». ¹¹ Субмарина быстро проскочила свою максимальную оперативную глубину, прежде чем команда, действовавшая с лихорадочной поспешностью, смогла взять

корабль под контроль и начала медленно возвращать его обратно к поверхности. Субмарина была спасена, однако при этом потеряла ориентировку и утратила возможность выйти в атаку.

Погружение УА было много менее драматичным. Корветен-капитан Экерман провел все необходимые операции, и лодка медленно исчезла под пенящимися волнами.

Тем временем командир «Питона» корветен-капитан Людерс приказал дать полный ход и развернул свое судно на северо-восток. Попытка сразу же дать полную мощность привела к тому, что холодные двигатели «Питона» выбросили столб черного дыма, вместе с которым труба извергла фонтан ярких искр. Максимальная скорость немецкого корабля снабжения составляла 14 узлов — менее, чем половину от полной скорости крейсера. Это делало бегство совершенно безнадежным, но Людерс надеялся выманить вражеский корабль под удар двух субмарин.

Крейсер противника ответил на попытки «Питона» скрыться увеличением своей скорости и развернулся на курс перехвата. Рогге отчетливо разглядел, что вражеский корабль являлся британским тяжелым крейсером класса «Каунти». Чуть позже он понял, что вражеский корабль крайне похож на крейсер, который ранее потопил «Атлантис». Это был 9950-тонный корабль Его Величества «Дорсетшир», построенный 12 лет назад — поистине ужасный противник.

Капитан Э.У.С. Эгер, командир крейсера «Дорсетшир», заметил огромное пятно топлива на воде и несколько маленьких шлюпок, снующих поблизости от неизвестного судна. Для Эгера все это означало, что встреченное судно являлось либо транспортом союзников, остановившимся, чтобы подобрать людей с потопленного судна, либо немецким снабженцем, передающим топливо и боеприпасы на подводную лодку. «Дорсетшир» просигналил неизвестному кораблю и приказал ему назвать себя...

Корветен-капитан Людерс распорядился игнорировать сигналы крейсера, а рулевому велел продолжать выдерживать курс бегства. Теперь единственной надеждой «Питона» на спасе-

ние были две подводные лодки. Курс, который выбрал Людерс, заставлял противника пройти на дистанции торпедной стрельбы немецких субмарин, но никакие торпеды не спасли бы «Питон» от орудий британского крейсера.

U-68 оказалась не в состоянии вступить в бой с неприятелем из-за проблем, возникших при аварийном погружении. Британский корабль атаковала лишь субмарина UA. Корветен-капитан Эккерманн вывел свою лодку на боевой курс и выпустил пять торпед двумя отдельными веерными залпами — но, увы, со слишком большой дистанции.¹² Чрезмерное расстояние и ошибка в вычислениях, вызванная неправильным определением скорости крейсера, привели к тому, что торпеды прошли мимо цели.

Крейсер продолжал приближаться, пока не подошел на расстояние в 11 миль. Затем он дал залп. Снаряды легли по обеим сторонам от «Питона». Эти взрывы дали понять Аюдерсу, что его судно находится на дистанции прямого огня главных орудий противника и уже попало в «вилку». У капитана Людерса не было выбора. Он повернул свой корабль кормой к английскому крейсеру, лег в дрейф и приказал людям покинуть корабль, затопив его.

Моторный катер «Атлантиса» стал первой лодкой, заполненной людьми и опущенной на воду. Экипаж «Питона», который сначала упрямылся, не желая брать на борт лишние плавсредства, теперь высоко оценил предусмотрительность экипажа «Атлантиса», требовавшего, чтобы катер подняли на борт. В результате моторный баркас был закреплен на палубе, полностью загружен провизией и готов к использованию. Поэтому он оказался загружен и переправлен через борт первым.

Затем «Питон» спустил собственные спасательные шлюпки. В добавление к их стандартным аварийным рационам на эти лодки был погружен дополнительный запас пищи и воды — из припасов, предназначенных для субмарин. Все это лежало на корме, готовое к перегрузке, когда на горизонте появился вражеский крейсер. Вдобавок люди «Атлантиса», памятуя о проведенных в море холодных ночах, прежде чем покинуть корабль поспешили в кладовые и запаслись там теплой одеждой.

Когда эвакуация с «Питона» была закончена примерно на три четверти, некий моряк, думая, что он защитит этим команду, включил генератор дыма на корме. Скоро густое белое облако закрыло всю корму корабля. Опытные ветераны с «Атлантиса» начали ругаться и закричали этому человеку, чтобы он остановил генератор дыма. Дымовая завеса могла только спровоцировать английский огонь. Если на крейсере не увидят людей, покидающих корабль, оттуда, скорее всего, продолжат стрелять. Напуганный матрос выключил машину, и дым быстро развеялся. Однако командир «Дорсетшира» Эгер не прекратил огонь.

Десять катеров и спасательных шлюпок тянули на буксире резиновые плоты, уходя прочь от «Питона». На борту судна остался только корветен-капитан Людерс, лейтенант-цур-зее Феллер и маленькая подрывная партия. Командир судна уничтожил секретные бумаги, в то время как люди поливали бензином палубы и зажигали огонь. На нижней палубе людьми Феллера были установлены взрывные заряды. Когда все их обязанности были выполнены, моряки собрались на баке и разместились в последней спасательной лодке.

Эгер, наблюдавший эту эвакуацию с расстояния около восьми миль, отметил превосходный порядок, в котором команда покидала корабль. Эта процедура казалась хорошо отрепетированным действием, производимым на военных маневрах, а не обычными суматошными движениями паникующей команды торгового судна. Капитан Эгер также отметил, что встреченное судно внешне не похоже на обычного «торговца». Эти два факта в сочетании с большим пятном нефти, расплывающимся вокруг жертвы, заставили его заподозрить ловушку, и он решил не подходить слишком близко к тонущему судну для спасения уцелевших. Эгер совершенно правильно определил, что обстрелянное им судно было немецким транспортом — возможно, предназначенным для снабжения подводных лодок. Он также решил, что чересчур большой экипаж содержал резерв для пополнения команд субмарин, действующих в этом районе. Эгер оставил «Дорсетшир» на безопасном расстоянии и продолжал маневрировать, меняя скорость от 8 до 21 узлов, чтобы защититься от контратак подводных лодок.

В 5:51 наблюдатели Дорсетшира заметили огонь на мостике «Питона» и на баке судна. Огонь быстро распространялся, пока не поглотил целиком палубу и не взметнулся ввысь до самых труб. Черно-серый столб густого дыма вырос вертикально из мертвого корабля, застывшего на воде. В 6:05 глухой сильный удар сотряс «Питон» — это в трюмах взорвались подрывные заряды. Корабль медленно кренился на левый борт, пока не перевернулся полностью и не обратил свой киль к небесам. В 6:21 1 декабря 1941 года «Питон» исчез с поверхности воды, оставив 414 человек плавать в переполненных лодках и на семи резиновых плотках.

Крейсер «Дорсетшир» изменил курс, чтобы избежать атаки подводных лодок — британский капитан был уверен, что они поджидают его в засаде неподалеку от уцелевших людей.¹³ После того, как военный корабль исчез из вида, подводные лодки появились на поверхности. Первой возникла ЦА. Эккерманн проплыл рядом со шлюпкой, в которой находился Рогге и сразу же сообщил о трудностях атаки на крейсер из-за его непредсказуемых поворотов и меняющейся скорости.

Затем по соседству на поверхности появилась U-68. У Мертена тоже было, что рассказать. Он уже начал было описывать, как его лодка провалилась в бездну, когда один из наблюдателей на рубке субмарины закричал: «Тревога! Самолет в поле зрения!» Гидросамолет «Уолрус» быстро появился с юга, где исчез «Дорсетшир». Обе подводные лодки быстро очистили свои палубы и снова ушли под воду.

Люди «Атлантиса» и «Питона» покачивались в своих шлюпках, посылая проклятия надоедливому гидросамолету. Лодки танцевали на волнах, а гидросамолет медленно кружил над ними, внимательно рассматривая сцену внизу. Люди в лодках ждали, думая, что самолет сбросит бомбы или начнет расстреливать лодки из пулемета. Однако самолет не напал. Он сделал несколько кругов, облетел район гибели «Питона», а затем удалился прочь по направлению к своему кораблю.

Снова Рогге взял на себя заботу о команде и собрал людей вокруг своей лодки. Прошло некоторое время, пока все 18 спасательных средств не собрались вместе и офицеры осуществи-

ли переключку спасшихся. Тем временем на поверхности появились перископы подводных лодок — подводники тщательно осмотрели окружающую водную поверхность, чтобы быть уверенными в безопасности своих кораблей. К тому времени, когда обе подводные лодки возникли на поверхности, Рогге убедился, что все люди в наличии. Экипажи судов эвакуировались с «Питона», не потеряв ни одного человека.

Когда субмарины УА и U-68 приблизились к группе спасательных шлюпок, Рогге перешел на U-68 и созвал для встречи капитанов обеих подводных лодок. Корветен-капитан Эккерманн с УА немедленно начал утверждать свое право командовать всей экспедицией, поскольку он был самым старшим по званию и стажу из командующих действующими кораблями.

Капитан-шур-зее Рогге и корветен-капитан Мертен с ним не согласились. Рогге напомнил Эккерманну, что является полным капитаном и независимо от командования кораблем превосходит всех присутствующих по званию. Мертен добавил, что Берлин несомненно будет возражать против верховенства Эккерманна, поскольку оно нарушает существующие приоритеты и традиции. После нескольких минут дискуссии Эккерманн уступил право командования Рогге. U-68 стала флагманским кораблем, потому что Рогге оказался на этой субмарине.

Разрешив вопрос о командовании, трое капитанов согласились, что подводные лодки должны тянуть на буксире спасательные шлюпки, как это делала U-126 после гибели «Атлантиса». Каждая из субмарин могла взять на борт по сто человек и буксировать по пять груженных спасательных шлюпок, а также разместить на своей палубе заполненные людьми надувные плоты. Поздно ночью 1 декабря обе субмарины начали движение к дружественным берегам, находящимся от них на расстоянии более чем в четверть окружности земного шара.

Когда подводные лодки двинулись на северо-запад со скоростью около 6 узлов, Рогге и Мертен послали сообщение в SKL, информируя адмирала Деница о последних событиях.¹⁴ Вскоре после того как караван отправился в путь, офицеры «Атланти-

са» разработали график, по которому производилось перемещение людей из внутренних помещений субмарины на спасательные лодки и из спасательных лодок на надувные плоты, находившиеся на палубах субмарин. Находящиеся на плотях должны были быть одеты в спасательные жилеты и держаться друг за друга в случае внезапного погружения. Люди перемещались между тремя пунктами через регулярные интервалы, чтобы каждый человек получал равные условия.

Моторный катер под командованием Феллера шел на своем собственном двигателе, он сновал между субмаринами и спасательными шлюпками, распределяя припасы и обеспечивая связь. Феллер и его маленькая команда почти постоянно были чем-то заняты: весь день под безжалостным экваториальным солнцем они снабжали людей водой, а в течение холодной ночи доставляли им горячую еду, суп и кофе. Феллер также использовал свой катер, чтобы заводить на шлюпки буксирные тросы, которые то и дело рвались. Это позволило продолжать буксирование почти непрерывно, с минимальными остановками. При появлении любого постороннего люди в спасательных шлюпках должны были обрубить тросы, а моряки на плотях — быть готовыми оказаться на воде, когда подводные лодки быстро уйдут на глубину. Люди несколько раз отработывали эти маневры, чтобы не оказаться неподготовленными к настоящей аварийной ситуации.

На рассвете следующего дня высшее немецкое морское командование было извещено о гибели «Питона». Когда эта информация достигла адмирала Деница, он приказал лодкам U-124 и U-129 немедленно отправиться навстречу UA и U-68 чтобы помочь этим субмаринам в спасении уцелевших команд. Обе подводные лодки изменили курс и направились к новому месту назначения. Теперь уже четверем подводным охотникам было приказано отложить поиски врага и заняться спасением людей с «Атлантиса» и «Питона».

Впоследствии Рогге писал, что когда бы он ни смотрел на караван спасательных шлюпок, он непременно возвращался к мысли о том, как предусмотрительно было оставить на палубе «Питона» лодки «Атлантиса», полностью снабженные ре-

зервным запасом провизии. Эти шлюпки, несомненно, оказались очень полезны при спасении более четырехсот немецких моряков, одного скотч-терьера и одного пленного американца.

В полдень 2 декабря Эккерманн сообщил свои координаты, при этом попросив U-124 и U-120 нейтрализовать подслушивающие станции противника на Африканском континенте.¹⁵ Тотчас же U-124 и U-129 начали давать в эфир поток пустопорожней радиоболтовни, под прикрытием которой лодка Эккерманна несколько раз подряд передала информацию о своем местоположении. Более опытный командир U-68 Мертен выходил в эфир гораздо осторожнее и реже, но он тоже сообщил в Берлин свои уточненные координаты.

Рогге беспокоился, что многочисленные радиogramмы с подводных лодок могут насторожить британцев и помогут им определить местоположение кораблей вне зависимости от координат, которые те сообщают. Радист «Атлантика» очень часто использовал такие передачи, чтобы напасть на след судов противника, и Рогге знал, что британцы используют подобные же методы. Однако Рогге хранил свое беспокойство при себе, пока Эккерманн не отправил очередное сообщение о своих координатах вкупе с запросом к U-124 относительно ее позиции! К счастью, Йохан Моор с U-124 ответил только на первоначальный запрос Деница, да и то очень коротко: «*Marinequadrat F T 83.113 cbm. Moor*».¹⁶ Очевидно, что он тоже прекрасно представлял себе опасность излишней радиоболтовни. В итоге Рогге выразил свое беспокойство командирам обоих субмарин, находившихся в его подчинении, и приказал им в будущем ограничить радиопередачи.

После полудня 2 декабря 1941 года корветен-капитан Мертен, исследуя горизонт вокруг своей лодки, увидел вдалеке вражеское торговое судно. Первым его желанием было сыграть боевую тревогу и броситься в погоню, но Мертен напомнил себе, что сейчас его первейшая обязанность — спасти моряков, потерпевших крушение. Не без внутреннего сопротивления Мертен позволил вражескому кораблю исчезнуть из вида целым и невредимым.

Корветен-капитан Эккерманн исполнял свои обязанности менее внимательно. На следующее утро он продемонстрировал еще один пример своего честолюбия и неуважения к авторитетам — когда, несмотря на протесты Рогге, бросил спасательные шлюпки и плоты для того, чтобы атаковать еще одно торговое судно. Когда ЦА вернулась после безуспешной атаки, Рогге отчитал Эккерманна за то, что тот подверг опасности такое количество людей. Однако командир ЦА яростно защищал свои действия. Поскольку он все еще командовал действующим военным кораблем, объяснял Эккерманн, то просто обязан был атаковать замеченные вражеские суда. Рогге не был с ним согласен, особенно в свете последнего распоряжения SKL, однако не смог оспорить логику Эккерманна.

3 декабря принесло очень приятные новости. Все матросы повернулись на крик наблюдателя, когда он взволнованно объявил, что видит подводную лодку, приближающуюся с носовых углов! Это была U-129 под командованием капитан-лейтенанта Николаса Клаузена. Без всякой задержки U-129 легла в дрейф рядом со спасательной флотилией и начала принимать к себе на борт людей. Лодка Клаузена смогла разместить в отсеках капитана Людерса и почти всю команду «Питона», кроме троих человек. Она располагала небольшим количеством топлива, так что Рогге приказал субмарине оставаться с другими лодками и сопровождать их в порт.

Присоединение к спасательной операции еще одной субмарины помогло несколько разгрузить переполненные лодки, но людям все еще было тесно и неудобно. Но третий день сидевшие на корточках моряки пребывали в состоянии, которое Рогге назвал «бессонная кома». Адьютант, сам испытывший подобные страдания, описывал их так: *«Все были измучены жарой, у всех в глазах стояла мука, которая исчезала только с появлением ясных звезд, возвещавших о наступлении прохлады»*.¹⁷

Три подводные лодки продолжали двигаться на север, буксируя флотилию спасательных средств. Они не получали никаких известий от U-124, что заставило Рогге подозревать о ги-

бели субмарины Моора. Приходилось думать о возвращении в Германию всего на трех подводных лодках. Однако капитан Рогге понимал, что команда не может и дальше находиться в незащищенных спасательных шлюпках. Его люди благословляли спокойную воду и попутные течения во время первой половины их путешествия, но теперь, когда они продвинулись дальше на север, погода все больше и больше портилась. В более северных водах люди уже не могли быть в безопасности, находясь в открытых шлюпках — особенно если караван неожиданно будет обнаружен вражескими кораблями или самолетами.

После долгого совещания и тщательного перераспределения спасенных, Рогге удалось отыскать на трех подводных лодках место для всех людей, находившихся в большинстве буксируемых шлюпок. Теперь на поверхности океана остались только три спасательные шлюпки, моторный катер Феллера и два больших стальных катера — один шел на буксире УА, другой на буксире U-68. Новое размещение заметно улучшило положение большинства людей, но Рогге не мог быть спокоен, пока он не устроит всех людей внутри субмарин.

5 декабря лодки находились в 240 милях к северо-востоку от Сан-Пауло на восточном побережье Бразилии и все еще ожидали прибытия четвертой субмарины. Это место было близко к точке, в которой U-124 несколькими днями ранее потопила британский крейсер «Дьюнедин».¹⁸ Капитан Рогге сделал вывод, что U-124 вряд ли могла находиться дальше к северу. Возможно, она была потоплена противником, но все хотели надеяться, что субмарина всего лишь ошиблась при определении координат, либо задержалась по какой-то другой причине.

Хотя Рогге сомневался в том, что подводная лодка появится, он решил остаться в этом районе до полудня следующего дня.¹⁹ Пока караван пребывал в ожидании, Рогге постарался перепланировать распределение людей по субмаринам так, чтобы в отсеки лодок поместились все. Но это оказалось ненужным. Как раз перед рассветом появилась четвертая лодка — U-124, под командованием капитан-лейтенант Йохана Моора. По пути к месту встречи она заметила одинокое тор-

говое судно, остановила и захватила его, что и послужило причиной опоздания ко времени встречи подводных лодок.*

После того как U-124 легла в дрейф, Моор с удовольствием отрапортовал, что U-124 прибыла для выполнения своего долга согласно приказу, и объявил, что его корабль готов оказать помощь в спасении людей. Сразу же люди, оставшиеся в спасательных шлюпках, покинули свои лодки и катера и перешли на новоприбывшую субмарину. Рогге сделал Моору суровый выговор за задержку, причинившую его людям столько страданий — две дополнительные ночи в открытых лодках. Когда Рогге делал этот выговор, Моор стоял по стойке смирно и отвечал простым «Ауе, ауе, Sir» — «Да, да, сэръ». Но на самом деле он не признал своих ошибок и не выказывал никакого сожаления о задержке.²⁰

Моор и понятия не имел, что его опоздание станет поводом для столь серьезного беспокойства. Он объяснил, что он не слышал никаких сообщений о спасательной операции и лишь исполнял приказы своего командующего, отправившего лодку на юг, но не снявшего с нее обязанности атаковать все попадающиеся на пути цели.

После размещения людей Рогге собрал командиров всех четырех подводных лодок, чтобы разработать планы безопасного возвращения в дружественный порт. Корветен-капитан Эккерманн снова воспротивился руководству Рогге и отказался выполнять его распоряжения. Хотя лодка UA имела почти полный запас топлива и провизии, Эккерманн объявил, что ничем не может поделиться с U-124, у которой положение с едой и горючим стало критическим. Командир UA собирался плыть во Францию один и на скорости в 14 узлов. Рогге, столкнувшись с почти параноидальным неповиновением Эккермана и не имея реальной возможности отдавать ему приказы,

* 3 декабря 1941 года подводная лодка U-124 заметила и остановила неизвестное судно, которое оказалось американским пароходом «Сэгедак». При досмотре судна немцы обнаружили на нем груз, который можно было квалифицировать как военную контрабанду, что дало им право потопить американца.

вынужден был отпустить непокорного корветен-капитана действовать по собственной инициативе.

ЦА отправилась во Францию ночью 5 декабря — в одиночку и по маршруту, проложенному лично Эккерманном. U-129 также имела полные цистерны топлива, поэтому и она отправилась к французским берегам самостоятельно. U-68 имела ограниченное количество топлива, но тем не менее Мертен добровольно уступил U-124 еще 50 тонн горючего. После завершения перекачки топлива в течение всей ночи с 5 на 6 декабря U-68 и U-124 с рассветом двинулись на север вместе. Таким образом, днем 6 декабря 1941 года все четыре подводные лодки были на пути к оккупированному германскими войсками побережью Франции, каждая из них была тяжело нагружена людьми со вспомогательного крейсера «Атлантис» и судна снабжения «Питон».

Глава 13. ДОМОЙ В ГЕРМАНИЮ

И снова люди с Атлантиса начали свое путешествие домой. В тесные отсеки каждой из субмарин втиснулось еще по сотне людей сверх штатной численности экипажа. Даже при нормальных условиях команды немецких подводных лодок находились в очень стесненных условиях. Обычно только половина людей могли есть или спать одновременно. А с добавлением спасенных получилось так, что одну-единственную койку, обычно предназначенную для двоих, делили восемь или девять человек. Каждый человек, приписанный к койке, имел девятно-то минут на то, чтобы вздремнуть в горизонтальном положении, прежде чем его вытащат, чтобы он встал и втиснулся в какую-нибудь нишу или закуток корабельного пространства, где можно было попытаться вздремнуть стоя, — до тех пор, пока не придет время перемещаться снова. Надводные моряки «Атлантиса» и «Питона», привычные к открытому морю,

скоро возненавидели замкнутые условия субмарины, вызывающие у них клаустрофобию.

Недостаток пространства был не единственным фактором, порождающим у людей дискомфорт. Немецкие подводные лодки не имели систем обогрева или охлаждения жилых помещений команды, так что температура внутри корабля была весьма близка к температуре воды снаружи. В тропиках температура внутри субмарины иногда достигала 100 градусов по Фаренгейту, а в холодных водах команда ощущала ледяное дыхание стальной обшивки и очень низких забортовых температур.

Подводникам также не пришелся по вкусу дискомфорт, причиненный добавочными обитателями. Спасательная операция заставила субмарины прекратить поиск легких целей. Многие из подводников возмущались обстоятельствами, которые отвлекали их от выполнения боевых задач — охотиться на корабли союзников. Адъютант «Атлантики» Моор позднее писал так: *«Наше прибытие поставило перед подводниками ряд серьезных проблем, и прикидываться, что все относилось к нам исключительно с дружеским теплом и сердечным участием, означает более чем обманываться»*.¹

Непомерная теснота значительно снижала боеспособность подводных лодок. Дополнительные люди едва помещались во всех доступных помещениях, не оставляя пространства для торпедистов и артиллеристов, чтобы те могли эффективно действовать в боевых обстоятельствах. Дополнительный вес создавал трудности в управлении лодками, мешая осуществлять дифферентовку и маневрировать под водой, и это тоже снижало эффективность оперативных действий.

Несмотря на все эти проблемы и ужасные условия обитания, субмарины продолжали неуклонно продвигаться к берегам Франции. Спасенные моряки испытывали крайние лишения, а команды субмарин выполняли свой долг и поддерживали лодки в боеспособном состоянии, чтобы скорее прийти на германскую территорию.

В первый же день плавания на лодках перехватили радиопередачу союзников, сообщающую об их действиях. Как от-

мечали Вольфганг Франк и Бернхарт Рогге в книге «Германский рейдер „Атлантис“», 7 декабря радиостанция Сленкоп передала британскому Адмиралтейству сообщение о потоплении «Питона» и добавила следующее предупреждение всем кораблям: «...*Есть предположение, что уцелевшие люди с корабля, который был потоплен в точке 17 градусов 53 минуты южной широты и 3 градуса 55 минут западной долготы, уплыли в пятнадцати шлюпках, они вполне могут быть вооружены. Возможно, шлюпки держатся вместе и сопровождаются одной или несколькими подводными лодками. Если вы заметите их, то опасайтесь подводных лодок и сразу же дайте знать о встрече.*»²

Это сообщение не заставило командиров подводных лодок изменить способ плавания, но привело к увеличению бдительности.

Вскоре за сообщением со Сленкопа эфир внезапно наполнился массой радиосообщений. Из многочисленной словесной шелухи не сразу можно было выделить главную новость — японский флот атаковал американскую военно-морскую базу в Перл-Харборе на Гавайских островах. Когда эти известия начали циркулировать на лодках, все люди — и подводники, и надводные моряки, одинаково осознали, что война обрела совершенно иные масштабы. На следующий день немецкое морское командование информировало субмарины о том, что Германия и Соединенные Штаты Америки находятся в состоянии войны.*

Находившийся на борту U-68 адъютант Моор немедленно поднялся в боевую рубку, чтобы найти мистера Виковари. Американский подданный, спасенный с потопленного «Замзема», сидел на маленькой деревянной скамье в рубке — это было единственное место на борту, где он мог вытянуть свои все еще загипсованные и не сгибающиеся ноги. Только несколько человек имели право посещать это место субмарины, потому что

* На самом деле Германия объявила войну Соединенным Штатам только 11 декабря 1941 года — через четыре дня после нападения японцев на Перл-Харбор.

небольшой люк ограничивал возможность быстро спуститься вниз большому количеству людей. В случае срочного погружения Виковари имел специальное разрешение от корветен-капитана Мертена из-за своего ранения. Адьютант Моор с сожалением известил американца о состоянии войны между их странами. Он сообщил Виковари об изменении его статуса — со статуса временно задержанного на статус военнопленного.*

Вступление Соединенных Штатов в войну не оказало немедленного эффекта на людей, набившихся в отсеки подводных лодок. Стремление к минимальному комфорту и выживанию оставалось их главной заботой, и решение этих простых задач требовало огромного мастерства. Даже на то, чтобы накормить людей, требовались гигантские усилия. В тесных камбузах, используя маломощные электрические плиты и два или три больших чана, рассчитанных на приготовление еды для 50–60 человек, коки подводных лодок как-то умудрялись приготовить достаточное количество пищи для полутора сотен ртов. Что еще более удивительно — при этом они ухитрялись готовить еще и разнообразные привлекательные блюда, такие как гуляш, макароны, вареные овощи, суп и тушеное мясо. Эта еда обеспечивала страдающим людям хотя бы тень комфорта, нечто, чего можно ожидать и что будет поддерживать их силы в течение долгих дней плавания.

12 декабря 1941 года четыре доверху набитых субмарины со спасенными моряками получили хорошие новости. Шифровка из BdU приказывала им двигаться к Островам Зеленого Мыса и встретиться там с итальянскими подводными лодками. Итальянские корабли должны были забрать половину спасенных экипажей. Между 13 и 17 декабря немецкие подлодки поодиночке, одна за другой, прибыли в указанную точку рандеву. Итальянские субмарины действительно были здесь, каждая из них приняла на борт от 50 или 70 человек, существенно облегчив бремя немецких лодок.

* В оригинале книги — «prisoner of war». Автор вновь не сообщает нам, на основании каких международных норм «рыцарственные» подручные Рогге могли объявить военнопленным *гражданское* лицо.

Пятьдесят из 104 спасенных, теснившихся в отсеках УА, были перемещены на «Луиджи Торелли» — 1036-тонную итальянскую субмарину типа «Маркони», построенную 23 года назад. Этой лодкой командовал очень уважаемый капитано ди корветта Антонио де Джаиакомо.³ Семьдесят моряков с борта У-68, включая адъютанта Моора, перешли на «Энрико Таццоли» — 1365-тонную крейсерскую лодку типа «Кальви», построенную 6 лет назад, которой командовал капитано ди корветта Фециа ди Коссато.

Капитан Рогге остался на борту У-68, здесь же находился и корабельный боевой журнал «Атлантика». Моор сохранил копию журнала и записей в нем, чтобы гарантировать, что история «Атлантика» достигнет Германии, даже если У-68 будет потоплена на пути домой.

Моор нашел условия обитания на итальянской субмарине гораздо лучшими, чем на У-68. Он счел, что лодка «Энрико Таццоли» устроена весьма комфортабельно при хорошей боевой эффективности. Очень компетентная команда выглядела преданной своему командиру. Не имея никаких обязанностей на борту итальянской субмарины, Моор в основном проводил время в корабельной библиотеке, где имелся значительный выбор книг несколько рискованного содержания, или расслабляясь со спиртным из хорошо оборудованного бара.*

У-129 передал 70 человек спасенных на 1325-тонную субмарину «Джузеппе Финци». Эта подводная лодка принадлежала к типу «Кальви» и была построена шесть лет назад, ею командовал капитано ди корветта Уго Джудиче. Четвертая итальянская субмарина, «Пьетро Кальви» под командованием капитано ди корветта Эмилио Оливьери приняла 70 моряков с У-124.

414 человек, распределенных по восьми разным субмаринам, отправились к оккупированным немцами Сен-Назеру несколькими различными курсами. В основном субмарины двигались в одиночестве и под водой. Это было особенно необ-

* Вряд ли на итальянской лодке имелся настоящий бар, но вот цистерна с вином на ней действительно полагалась по штату.

ходимо, когда они вошли в опасные воды Северной Атлантики и утаубились в тщательно патрулируемый противником Бискайский залив, известный как «Британский пруд». Различные курсы и скорости развели лодки достаточно далеко друг от друга. Тем не менее, все они двигались в одном направлении и время от времени даже замечали одна другую. Эти встречи служили поводом для небольших праздников и даже коротких гонок.

Однажды УА поймала передачу с борта подводной лодки U-123.⁴ Две субмарины связались с помощью сигнальщиков, поднявшихся с флажками на их боевые рубки. УА сообщила: *«Плохое море, никаких самолетов»* — это означало, что никаких вражеских самолетов не видно, они не летают из-за погоды. Команир U-123 Рейнхарт Хардеген, ответил: *«Вас поняла. Отличная погодка. Счастливого Рождества!»*⁵

В конце концов все четыре субмарины встретились в устье Жиронды⁶, и вышли на последний участок маршрута — эта река вела их к безопасному убежищу в Сен-Назере. Итальянская «Торелли» стала первой лодкой, благополучно отдавшей швартовы у причала в гавани Сен-Назера. Правда, путешествие «Торелли» не обошлось без инцидентов — 22 декабря при пересечении Бискайского залива она наткнулась на британский конвой, идущий в Гибралтар. Субмарина быстро погрузилась, но все же подверглась атаке глубинными бомбами. Она успешно ушла от преследователей и в конечном итоге продолжила свой путь. Иоганн Майер, матрос с «Атлантиса», позднее так описывал это событие: *«За день до прибытия к берегам Франции мы наткнулись на сопровождение конвоя. После погружения нас бомбили [глубинными бомбами] но Господь хранил наши души, и мы победили»*.⁷ «Торелли» прибыла в базу после полудня 23 декабря, она была немного повреждена, но полностью сохранила боеспособность.⁸

Тем же вечером в главном посту субмарины «Таццоли» прозвучал сигнал: «Все по местам!» Офицеры гуртом выскочили из кают компании, оставив Моора в одиночестве. Не желая пропустить интересное событие, адъютант Моор направился на командный пункт, чтобы увидеть, что означает вся эта суета.

Он заметил, что медлительные расслабленные движения итальянцев, к которым он привык, сменились быстрыми и краткими действиями, приказы и отчеты звучали сухо и отрывисто. Было очевидно, что субмарина готовилась к бою. Наконец офицер на мостике шепнул Мору, что они легли на боевой курс и маневрируют, чтобы выйти в торпедную атаку на неизвестное торговое судно.

Пока итальянский командир разглядывал свою предполагаемую цель в перископ, корабельный врач подошел к Моору с бутылкой шампанского и предложил отпраздновать предстоящую победу субмарины. Когда Моор согласился принять участие в столь раннем праздновании, торговое судно включило бортовые огни. Капитано ди корветта Коссато еще какое-то время рассматривал свою цель, а потом идентифицировал ее как нейтральное судно и прекратил атаку. Впоследствии выяснилось, что цель была испанским торговым судном. Коссато любезно позволил Моору посмотреть в перископ. Немецкий офицер поблагодарил своего хозяина, но позднее признавал, что не смог бы распознать то, что увидел сквозь линзы. Тем временем капитан Коссато приказал штурману еще раз проложить курс в порт. Моор и врач решили все равно отпраздновать событие с шампанским.

В день Рождества в порт прибыли вторая, третья и четвертая лодки. УА и У-68 некоторое время соревновались в скорости, пока У-68 в конце концов не победила, прибыв в Сен-Назер несколькими часами раньше, чем УА.⁹ Обе немецкие субмарины пришли чуть позднее «Тауццоли».¹⁰ Через два дня прибыли пятая и шестая лодки — У-129 и «Пьетро Кальви».¹¹ Седьмая субмарина, «Джузеппе Финци», вошла в порт 28 декабря, за ней 29 декабря базы достигла восьмая и последняя лодка — У-124.¹²

С каждой прибывающей лодкой новая порция изможденных людей — разутых, изголодавшихся и одетых в изорванные остатки формы — оккупировали отель «Натес», который морские власти реквизируют специально для того, чтобы поселить в нем людей с «Атлантика». Новоприбывшие моряки наперегонки стремились занять комнаты, они выстраивали

длинные очереди в ванную, к парикмахеру и за пивом. Моряки обедали в элегантной главной столовой отеля, не спеша поглощая солидные порции пищи, расставленные на огромных столах, украшенных хрусталем и китайским фарфором, устланных белыми льняными скатертями. Но самым лучшим казалось другое — здесь было, где развернуться...

Рогге привел своих людей домой. За без малого два года плавания, несмотря на все трудности и лишения, был установлен изумительный военный рекорд. Вспомогательный крейсер «Атлантис» потопил 16 вражеских кораблей и захватил 6 других, лишив союзников в общей сложности 145 697 регистровых тонн тоннажа и огромного количества военных материалов. Экипаж находился в плавании 655 дней, это было новым рекордом. Под руководством Рогге команда «Атлантиса» обогнула Землю, проделав путь длиной в 100 000 миль, еще 1000 миль она прошла на шлюпках и последние 5000 миль проплыла в субмаринах, прежде чем благополучно достигнуть берегов Франции.

С прибытием 29 декабря последней субмарины вся команда снова собралась целиком. Рогге собрал своих людей в местной церкви, где прочел им выдержки из судового журнала и показал гору почты, накопившуюся за то время, пока люди были в море. В завершение этой встречи Рогге объявил, что дает людям два дня свободного времени.

Усталые моряки потратили эти два дня отдыха на сон, еду и простое наслаждение всем, что происходило вокруг. Твердая суша под ногами, запах земли, лай собак и пение птиц, передвижение по деревянным полам, ощущение свежего и чистого белья, которое было на них надето, — это было главным, на других ощущениях люди просто не могли сосредоточиться. Они крайне нуждались в этих двух днях свободы, чтобы снова привыкнуть к жизни на суше. Им нравилась роскошь обстановки, но они находились в тропиках так долго, что отель казался им слишком холодным, а сквозняки — ужасными.

Когда закончился период отдыха, Рогге приказал своим людям надеть новую форму и собраться на железнодорожном вокзале. В канун Нового Года весь экипаж корабля погрузился

в специальный поезд — в вагон первого класса, следующий до Берлина.

По прибытии на Берлинский вокзал Рогге прошел в конец платформы, где росло недавно посаженое небольшое деревце. Капитан наклонился, смахнул снег, зачерпнул горсть земли и пропустил ее между пальцами. Вспоминая этот момент, он позднее писал, что столь символический жест вырвался у него, потому что *«я так много раз думал, что никогда больше не увижу ее [немецкую землю] снова»*.¹³

В Берлине команда собралась в отеле «Кайзерхоф» для официальной торжественной встречи с гросс-адмиралом Редером. Для этой встречи каждый моряк с Атлантики надел все свои награды. Капитан-дур-зее Рогге в дополнение к «Рыцарском кресту» получил «Дубовые листья». Он также был награжден специальным крейсерским военным знаком, который по размеру был чуть больше тех, что получил остальной экипаж. Знак Рогге был сделан на 90 % из чистого серебра, позолочен и содержал 15 маленьких бриллиантов, украшающих центральный герб — свастику, символизирующую Третий Рейх. Командующий Кригсмарине, гросс-адмирал доктор Эрих Редер специально санкционировал вручение этого знака, символизирующего выдающиеся заслуги Рогге и его неоценимый вклад в германские военные усилия.¹⁴

После приема Бернхард Рогге и его экипаж расстались. В числе первых документов, полученных каждым, было разрешение на почти двухмесячный отпуск. Второй документ содержал предписание явиться после отпуска в особые морские казармы в Вильгельмсхафене. Команда официально прекратила свое существование, когда Рогге отдал последний приказ экипажу вспомогательного крейсера: «Экипаж распущен!» Люди медленно разошлись и отправились каждый своим путем, чтобы насладиться заслуженным отпускным временем.

Когда период отпуска закончился, друзья собрались в Вильгельмсхафене, чтобы получить новые назначения. Еще до получения новых направлений все моряки получили повышение в чинах. Каждый из младших офицеров был повышен в звании, а все рядовые были назначены старшинами. Когда церемония

повышения в чинах была закончена, людям были вручены предписания, и их отправили продолжать службу в различных подразделениях военно-морского флота.

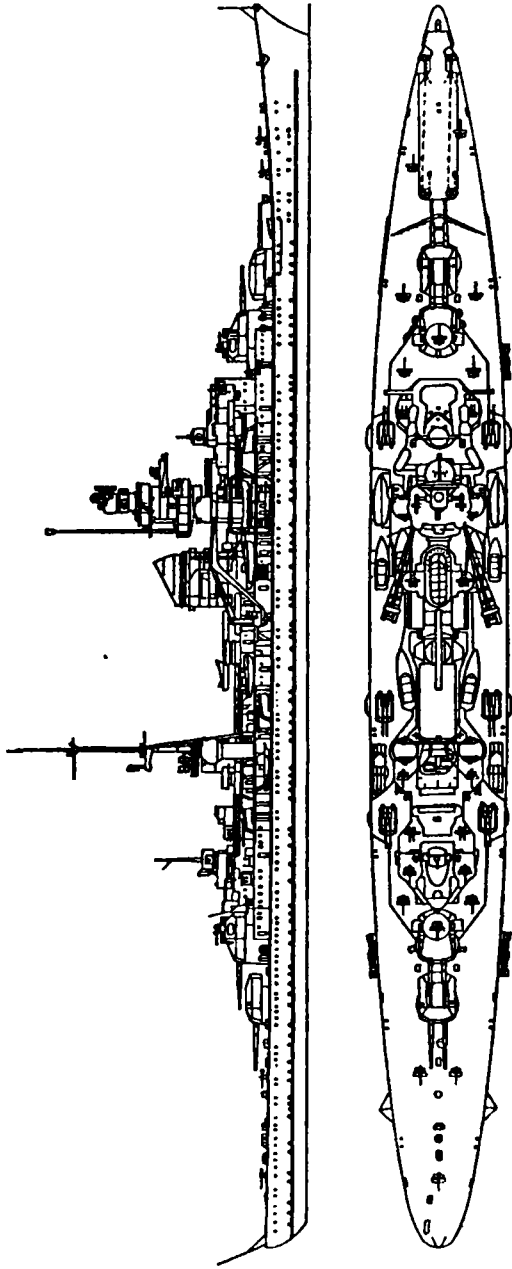
Глава 14. ПОСЛЕ «АТЛАНТИСА»

Когда все награды были вручены и команда распущена, Штаб руководства войной на море приказал Рогге оставаться в Берлине и написать исчерпывающий отчет о действиях рейдера и методологии его успешных операций. Капитан Рогге поместил на бумагу свои личные соображения и весь опыт, накопленный им в ходе длительного плавания. Его объемистый и исчерпывающий доклад охватил все аспекты рейдерства — начиная с отбора людей и заготовки продовольствия и вплоть до описания боевой тактики и способов контроля за настроениями команды. Верховное командование Кригсмарине предполагало использовать доклад Рогге как руководство для подготовки офицеров и матросов других вспомогательных крейсеров и рейдеров, которые оно надеялось отправить в море. Увы, светлые денечки рейдеров уже прошли.

Когда Рогге завершил свой письменный проект, прошло четыре месяца с момента возвращения в Германию. 15 апреля 1942 года бывший командир «Атлантиса» получил назначение на новую должность, на этот раз береговую. Он стал начальником штаба морского обучения в Киле.

Примерно через год, 1 марта 1943 года, высшее командование Кригсмарине произвело Рогге в адмиральский чин — он стал контр-адмиралом. В качестве инспектора SKL по морским учебным заведениям Рогге отвечал за отбор и подготовку кандидатов в морские офицеры. Он оставался на этом посту до 24 сентября 1944 года.

После того как Рогге оставил должность инспектора в департаменте морских учебных заведений, он стал руководить



Тяжелый крейсер «Принц Ойген»

тренировочными программами надводного флота и командующим морской группой на Балтике. Поскольку тренировки надводного флота постоянно сокращались и необходимости руководить ими почти не было, Рогте сконцентрировал свое внимание на руководстве боевыми группами на Балтике. 1 марта 1945 года он был произведен в вице-адмиралы и стал руководителем «Оперативной группы Рогте». Флагманом этой группы был тяжелый крейсер «Принц Ойген» (типа «Блюхер») под командованием капитана-цур-зее Рейнике. Оперативная группа также включала два «карманных линкора» — «Лютцов» и «Адмирал Шеер» водоизмещением по 10 000 тонн.

Эта группа представляла бы значительную морскую силу в открытом море, однако Кригсмарине с самого начала слишком долго ограничивала действия соединения и запрещала ему проведение значительных военных операций в открытом море. Эскадра Рогте была отправлена бомбардировать русские позиции вдоль немецкого побережья Балтики в попытке помочь окруженным здесь частям германской армии и замедлить русское наступление.

Попытки замедлить бешеные русские атаки усилиями флота сами по себе требовали большого напряжения сил. В марте и апреле «Принц Ойген» выпустил при обстрелах берега 4871 203-миллиметровый снаряд и более двух с половиной тысяч 105-миллиметровых снарядов. Несмотря на заградительный огонь и отчаянные попытки вермахта удержать оборону, советская армия в конечном счете оттеснила немецкие подразделения к самому морю. В начале апреля положение стало столь тяжелым, что гросс-адмирал Дениц передал все немецкие надводные военные корабли в Балтике под командование адмирала Конрада Энгельгарта и приказал ему воздерживаться от военных действий и как можно более активно эвакуировать немецких солдат и беженцев из прибрежных районов. Мощные немецкие боевые корабли превратились в гигантские транспорты, все их внимание было обращено на спасение как можно большего количества людей.

Из сообщений разведки ОКМ стояло известно, что союзники планируют утвердить линию по Одере и Нейсе в качестве

политической границы Германии, если немцы закончат войну и капитулируют без всяких условий. Это могло оставить миллионы немецких граждан и сотни тысяч германских солдат на восточной стороне, под советским террором. Зная об этом, германское командование решило эвакуировать немецких солдат и гражданских лиц из Восточной Пруссии и Померании.

SKL приказал всем судам на Балтике, которые еще держались на плаву, сосредоточиться на эвакуации всех, кого еще было можно вывезти. Каждое имеющееся в наличии торговое судно, все пригодные военные корабли и даже некоторые подводные лодки сновали по морю, вывозя людей из Данцига, Гдыни, Хели, Пиллау и других балтийских городов в немецкие порты Западной Балтики или на побережье Дании.

Когда апрель подошел к концу, Ротге и «Принц Ойген» продолжали участвовать в одной из самых больших спасательных операций в морской истории. Остатки храброго немецкого военно-морского флота с минимальными потерями смогли перевезти из балтийских портов северо-восточной Германии и Литвы * более полумиллиона солдат и около двух миллионов беженцев.

Кригсмарине продолжали предпринимать отчаянные усилия даже после того, как всему миру было объявлено о капитуляции Германии. Как бы там ни было, условия капитуляции позволили тысячам беженцев уйти на запад. «Помощь в эвакуации с востока должна продолжаться». Чарльз В. Кобергер отмечает, что: *«Дениц в конце концов согласился капитулировать безо всяких условий всеми оставшимися немецкими вооруженными силами. В их состав входили и те, кто все еще противостоял Красной армии на востоке. Капитуляция считалась свершившейся, начиная 01:00 9 мая по восточно-европейскому времени».*¹

«Принц Ойген» находился в Копенгагене, передавая беженцев на другие корабли, когда приказ о капитуляции Германии вступил в силу. Из-за налагаемых условиями капитуля-

* Так у автора. Очевидно, имеется в виду эвакуация немецких войск группы армий «Курляндия», блокированных на территории Латвии.

ции ограничений «Принц Ойген» не мог покинуть порт и продолжить усилия по эвакуации. В 4:00 7 мая 1945 года Рогте издал свой последний приказ во Второй мировой войне и отдал капитану Рейнике распоряжение спустить корабельный боевой флаг. «Принц Ойген» оставался пришвартованным на месте стоянки и ждал прибытия Королевского флота.

Британские крейсера «Девоншир» и «Дидо» прибыли на следующий день,* чтобы взять контроль над немецкими военными кораблями. В 5:00 Рогте и Рейнике формально сдали корабль Королевскому флоту.

Хельмут «Тедди» Рауман, матрос с «Принца Ойгена», позднее вспоминал капитуляцию так:

*«Мы были на корме тяжелого крейсера «Принц Ойген» — наш командир, первый помощник и мы сами. Лицом к нам стоял командир британского крейсера «Дидо» и его офицеры. Наш корабль был взят под контроль королевского флота с тихивой британской церемонностью. Немецкий флаг и вымпел были спущены вниз еще раньше по приказу нашего командира, при этом присутствовала вся команда крейсера. Боевой флаг был заменен вымпелом, случайно выбранным из международного набора флажных сигналов — им оказался флаг, означающий литеру «S». Наш корабль потерял свое имя».*³

Победители приказали Рогте проследить, чтобы Рейнике оставляя «Принц Ойген» стоять без движения, пока союзники не определят для него итоговое место дислокации. Рогте и экипаж «Принца Ойгена» оставались на борту корабля — по сути дела, под домашним арестом. Наконец крейсер получил инструкции — оставить Копенгаген и идти в Германию. Под строгим эскортом британских крейсеров «Девоншир» и «Дидо» «Принц Ойген» покинул Данию 24 мая 1945 года и через два дня прибыл в Вильгельмсхафен. Здесь вице-адмирал Рогте с

* Утром 8 мая в Копенгаген прибыл только крейсер «Дидо». «Девоншир» пришел сюда лишь 13 мая 1945 года.

достоинством сдал свой флагманский корабль и команду портовым властям союзников. Затем, действуя по приказу британского окружного командования, он официально издал приказ о роспуске экипажа с 28 мая 1945 года.⁴

Британские оккупационные силы учтиво попросили Рогге оставаться на месте до тех пор, пока не будет принято решение относительно его статуса. Рогге подчинился просьбе и нашел себе прибежище в казарме. Он информировал оккупационные власти о своем местоположении и стал ждать дальнейших инструкций. 7 июля 1945 года британские оккупационные власти вызвали Рогге и переместили его в Хайлиген-Гольштейн, где он попал в лагерь для интернированных.

Вскоре после прибытия в лагерь Рогге узнал, что его военная карьера официально закончилась. Как раз накануне его прибытия командование союзников издало односторонний приказ, который официально прекращал деятельность любых немецких военных структур. Это постановление сделало Германию оккупированным государством под управлением союзнических сил. Все интернированные лица ждали, когда победители вынесут решение об их поведении и роли во время войны.

Действия Рогге во время войны были признаны законными и согласующимися с международным правом. В итоге он был оправдан властями союзников и освобожден из заключения 14 сентября 1945 года.

Хотя он больше не являлся морским офицером, последующая деятельность Бернхарда Рогге тоже оказалась связана с морем. Следующие 12 лет он работал в различных морских торговых компаниях в качестве эксперта и менеджера. Когда руководство Северо-Атлантического Договора решило, что Германии можно возродить свои вооруженные силы, Рогге стал одним из первых офицеров, призванных на немецкую военную службу.

Вновь произведенный в контр-адмиралы, 1 июня 1957 года Рогге вступил в Бундесмарине — военно-морские силы Федеративной Республики Германия. Его первым назначением была должность командующего 1-м военным районом, охватывающим Шлезвиг-Гольштейн и Гамбург. Способности Рогге быс-

тро завоевали уважение его начальников в НАТО, и скоро обязанности контр-адмирала были расширены. Он стал командующим всеми наземными, воздушными и морскими силами НАТО в Северной Германии. Рогге служил в этой должности вплоть до своего увольнения с флота 31 марта 1962 года.*

Бернхарт Рогге и его вторая жена Элспет (Элизабет) переехали в прекрасный дом, стоящий на берегу большого пруда в пригороде Гамбурга — Рейбеке. Однако Рогге все еще не мог отделить себя от моря. В отставке он продолжал выполнять функции советника руководства торговой судовой линии Гамбург-Атлантика, был консультантом сил гражданской обороны и сохранил пост президента Германской морской ассоциации.

В 1955 году Рогге опубликовал на английском языке книгу «Под десятью флагами» — его отчет о времени, проведенном на борту «Атлантиса». Книга была очень хорошо принята во всем мире и даже экранизирована на студии «Парамаунт» Дино де Лаурентисом — фильм «Под десятью флагами» оказался весьма успешным в прокате. В 1968 году Рогге переиздал свои воспоминания, более детально рассказав в них о плавании в Германию, теперь книга называлась «Судно № 16. Рейс вспомогательного крейсера „Атлантис“ по семи морям». Находясь в отставке, Рогге несколько раз устраивал себе каникулы, плавая по океанам на частных судах или путешествуя на морских лайнерах.

29 июня 1982 года вице-адмирал в отставке Бернхард Рогге, один из самых успешных морских офицеров в истории, сорок пятый кавалер «Рыцарского креста» и девятый моряк, получивший «Дубовые листья» к «Рыцарскому кресту», умер в Гамбурге в возрасте 83 лет.

* Столь быстрое увольнение отдел еще не старого и весьма перспективного военачальника, к тому же фактически стоявшего у истоков создания Бундесмарине, выглядит довольно странным. Не исключено, что кто-то припомнил адмиралу захват «Атлантисом» нейтрального югославского судна «Дурмитор» и расстрел египетского лайнера «Замзам», которые вполне подходили под определение военных преступлений, — после чего Рогге во избежании скандала тихо убрал в отставку.

ПРИМЕЧАНИЯ

Глава 1. Бернхард Ротге

- ¹ Commentaries, vol. I, book I, chap. 13, section 418, 1765.
- ² Крейсер «Фрейя» был спущен на воду 27 апреля 1897 года, в начале Первой мировой войны он использовался как корабль береговой обороны. В 1915 году морское ведомство перевело «Фрейю» во Фленсбург и стало использовать этот старый корабль в качестве учебного. 25 января 1920 года крейсер был разоружен и передан под плавучую казарму, а через год сдан на слом.
- ³ Линейный крейсер «Мольтке» капитулировал в конце войны. Сорок три офицера и тысяча десять матросов оставались интернированными на корабле в Скапа-Флоу с 25 ноября 1918 года и по 21 июня 1919 года, когда в 1:10 экипаж затопил судно. Большой и неповоротливый корпус крейсера был поднят со дна в 1929 году и сдан на слом.
- ⁴ «Штральзунд» имел экипаж из 18 офицеров и 336 матросов. Корабль пережил войну, но 10 марта 1920 года был выведен из состава германского флота и 3 августа того же года передан Франции

в качестве трофея. Колокол «Штральзунда» сейчас демонстрируется в морском мемориале «Лабое» в Германии.

- ⁵ Этот крейсер первоначально строился на верфи «Шихау» в Данциге по русскому заказу как «Муравьев-Амурский». В 1914 году корабль был конфискован Германией и вступил в состав ее флота как легкий крейсер «Пиллау». В ходе Первой мировой войны корабль служил разведчиком при 2-й разведывательной группе и принял участие в битве при Ютланде. Крейсер пережил войну, но 5 ноября 1919 года был выведен из состава флота. 20 июля 1920 года он был передан Италии в качестве трофея и переименован в «Бари». Потоплен американской авиацией в Ливорно 28 июня 1943 года.
- ⁶ Декларация отречения Вильгельма II звучала так:
Настоящим я раз и навсегда отрекаюсь от притязаний на трон Пруссии и связанный с ним императорский трон Германии. Одновременно я освобождаю всех государственных чиновников Германской империи и Пруссии, в том числе офицеров, офицеров запаса, военнослужащих флота и прусской армии, а также войск объединенных земель Германии, от присяги верности, которую они принесли мне как их императору, королю и главнокомандующему. Я ожидаю от них, что пока происходит восстановление прежнего порядка в Германской империи, они будут оказывать помощь силам, действующим сейчас в Германии, защищая германский народ от угрожающей ему опасности анархии, голода и иностранного владычества. Подписано нашей собственной рукой и скреплено имперской печатью. Америкенген, 28 ноября 1918 года.
- ⁷ Charles S Thomas. *The German Navy in the Nazi Era* (Annapolis Naval Institute Press, 1990), 27. Слова адмирала Людвига фон Рейтер цитируются по: *Scapa Flow: Das Grab der deutschen Flotte*, 2d rev. ed (Leipzig, 1920), 94–95.
- ⁸ *Ibid.*, 26.
- ⁹ «Аркона», девятый крейсер типа «Газелле», был спущен на воду в 1903 году и почти все время пребывал на активной морской службе — вплоть до 1942 года, когда он был поставлен на прикол в качестве плавучей зенитной батареи и радарной станции.

Корабль прослужил в строю обе войны и был разобран на металл в 1946 году.

- ¹⁰ Крейсер «Амазоне» был спущен на воду 6 октября 1900 года, в 1921—1923 годах его переоборудовали и модернизировали. Корабль служил в составе Рейхсмарине, пока не был выведен из боевого состава в последний день марта 1931 года. В дальнейшем он был поставлен на приколе в Киле и служил плавучей казармой. В конце Второй мировой войны ржавеющая громадина служила прибежищем бездомным ветеранам. Старый крейсер был окончательно разобран в Гамбурге в 1954 году.
- ¹¹ «Шлезвиг-Гольштейн» числился линейным корабль Рейхсмарине, в Кригсмарине он был переклассифицирован в учебные корабли. Бывший броненосец был потоплен британской авиацией в Готенхафене за семь дней до Рождества 1944 году. Судно было окончательно разобрано в 1947 году, его колокол демонстрируется в военном музее в Дрездене.
- ¹² Учебное судно «Ниобе» опрокинулась и затонуло во время шторма 26 июля 1932 года. Из людей, находившихся на борту, спаслись капитан и еще пятьдесят человек, шестьдесят девять человек (тридцать три матроса и тридцать шесть кадетов) утонули. Какое-то время судном командовал капитан фон Люкнер, прославившийся во время Первой мировой войны.
- ¹³ Крейсер «Эмден», построенный в 1925 году, был назван по имени известного рейдера, погибшего во время Первой мировой войны, корабль носил большой «Железный крест» в честь своего тезки. «Эмдену» довелось сражаться во время Второй мировой войны, в итоге он был затоплен 3 мая 1945 года в заливе Хейкендорфер.
- ¹⁴ Крейсер «Карlsruэ» (типа «Кенигсберг») вступил в боевой строй Кригсмарине после тренировочного плавания в 1936 году. 9 апреля 1940 года он был сильно поврежден торпедой британской субмарины «Труант», при этом погибло одиннадцать членов экипажа. Через три часа командир «Карlsruэ» приказал покинуть корабль. Судно было потоплено торпедами с германского мино-

носца «Ягуар» в точке с координатами 58 градусов 4 минуты северной широты и 8 градусов 4 минуты восточной долготы, недалеко от норвежского порта Кристиансанда.

- ¹⁵ «Горх Фок» был затоплен в последние месяцы Второй мировой войны близ Штральзунда. Впоследствии корабль был захвачен в качестве трофея русскими, в 1948 году переименован в «Товарищу» и передан Херсонской морской школе на Украине. Корабль, приписанный к Одессе, сейчас плавает с 180 кадетами и 66 офицерами, не считая команды.
- ¹⁶ «Альберт Лео Шлагетер» имел водоизмещение 1784 тонн и нес 19 132 квадратных фута парусов, его грот-мачта возвышалась над ватерлинией на 44,5 метра (146 футов). Корабль уцелел во время Второй мировой войны и в конечном счете оказался в португальском флоте в качестве учебного судна «Сагрес II». В настоящее время он дважды в год выходит в тренировочное плавание с экипажем из 29 офицеров, 131 матросов и 9 кадетов.
- ¹⁷ Wolfgang Frank and Bernhard Rogge. *The German Raider Atlantis* (New York: Ballantine Books, 1956), 1.
- ¹⁸ «С самого основания компании политикой „Ганзы“ — и ее гордостью — являлось оснащение своих кораблей самым новейшим оборудованием и использование наиболее современных технологий судостроения для того, чтобы ее суда были лучшими в своем классе». (Leonard Gray, *85 Years of Shipping under the Maltese Cross, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa 1881—1966: Portrait of a Major German Shipping Company*. [Kendal, U.K.: World Ship Society, 1967], 3).
- ¹⁹ Arthur V. Sellwood. *Dynamite for Hire The Story of Hem Febler* (London: T. Werner Laune, 1956), 98.

Глава 2. Овечка превратилась в волка

- ¹ Bernhard Rogge. «Leadership on Board the Raider *Atlantis*». *U.S. Naval Institute Proceedings*, 80 (February 1963): 43

- ² Рогге придерживался традиционной для германских военных моряков аполитичности, и поэтому при отборе команды восторженные сторонники идеалов нацистской партии были им отклонены. В своей книге: «Германский флот в эпоху нацизма», (*The German Navy in the Nazi Era* Annapolis Naval Institute Press, 1990), Чарльз С.Томас отмечает малоубедительность поддержки капитаном Рогге идей национал-социализма, ссылаясь на его выступление «*Voraussetzungen für den Offiersberuf. Ausarbeitung für die Inspektion des Bildungswesens der Marine, 1942*». В этом выступлении Рогге описывает идеалы партии такими словами: «преимущество общего блага перед индивидуальным благом» и «все за одного и один за всех». Далее Томас продолжает: «В том же обращении Рогге даже называет старейших национал-социалистов „тупыми индивидуалистами“ и „напыщенными ослами“ и сожалеет о том, что „НД“ (Гитлерюгенд) — болезнь, крайне распространенная среди молодых немцев» (209).
- ³ Личное письмо автору от Иоганна Мейера, Бад-Зегеберг, 16 августа 1996 года.
- ⁴ Взыскательное внимание Рогге к деталям можно увидеть на примере того, как он тщательно анализировал и скрупулезно выяснял, что будет важным для команды корабля во время пребывания на море. Люди отбирали и одобряли каждую книгу, чтобы быть уверенными, что библиотека охватит максимально широкий спектр интересов команды. Тематика выбранных книг простирались от исторических и культурологических трудов, а также научно-популярной литературы технического и гуманитарного направления, до современной беллетристики, юмористических книг и классической литературы. Позднее, когда были захвачены несколько судов противника, в библиотеку были добавлены иностранные издания, чтобы пленные тоже могли пользоваться ею.
- ⁵ Rogge, «Leadership», 42.
- ⁶ Sellwood, *Dynamite for Hire*, 103.
- ⁷ Линейный корабль «Шлезия» водоизмещением 14 800 тонн был спущен на воду 28 мая 1905 года, он участвовал в Ютландском

сражении Первой мировой войны. С 1918 по 1940 год он использовался как учебное судно и судно береговой обороны. В июле 1940 года «Шлезииен» был выведен из состава флота и с этого момента использовался как блокшив в Готенхафене. В начале 1941 года он был возвращен на военную службу с сокращенной командой и далее использовался в качестве ледокола, а также участвовал в тральных операциях и других вспомогательных действиях флота вплоть до 1945 года. В апреле 1945 года «Шлезииен» участвовал в битве за Готенхафен, затем он перешел в Свинемюнде, приняв на борт раненых. 3 мая 1945 года «Шлезииен» подорвался на mine возле Зинновица (неподалеку от Свинемюнде) и на следующий день был затоплен командой. Между 1949 и 1956 годами останки корабля были взорваны и разобраны на металл.

⁸ Rogge, «Leadership», 42–43, 47.

⁹ См. «Руководство по международному праву» Георга Шварценбергера (Schwarzenberger, Georg A. *Manual of International Law*. 5th ed. New York: Praeger, 1967, p. 208): «Появилось очевидное правило, в соответствии с которым использование фальшивых флагов для обмана врага является допустимой военной уловкой. Тем не менее, военный корабль должен поднять боевой флаг собственной страны, прежде чем открыть огонь».

Бардик Х. Бриттин и Лизелотте Б. Уотсон в «Международном праве для морских офицеров» (Brittin, Burdick H., and Liselotte B. Watson. *International Law for Seagoing Officers*. 3d ed. Annapolis: Naval Institute Press, 1972, p. 223) пишут:

«Не является незаконным для морского командующего использовать такие уловки, как ложные цвета или маскировка, чтобы спровоцировать вражеский военный корабль или самолет на какое-либо действие. Тем не менее, прежде чем вступить в действие, командующий должен всегда показывать истинные цвета своего корабля».

¹⁰ Линейный корабль «Гессен» водоизмещением 13 208 тонн принадлежал к типу «Брауншвейг», был построен на немецкой верфи в Киле и спущен на воду 18 сентября 1903 года. Он оказался единственным из четырех кораблей этой серии, сохранившимся в боевом составе флота после 1916 года. 31 марта 1935 года «Гес-

сен» был исключен из состава германских ВМС и 1 апреля 1937 года переклассифицирован в корабль-цель. Старый линкор пережил войну и в 1946 году был передан Советскому Союзу. Советский флот переименовал корабль в «Цель» и поставил его на действующую службу.

- ¹¹ Субмарина U-37 был маленькой 1408-тонной лодкой IXA серии, под командованием Вернера Хартманна, который за время войны потопил 24 судна общей вместимостью 115 616 тонн. 9 мая 1940 года Хартманн был награжден «Рыцарским крестом», а 5 ноября 1944 года — «Дубовыми листьями» к нему. И капитан Хартманн, и его корабль пережили войну, сам Хартманн умер 26 апреля 1963 года. Субмарина, которой командовал Эберхард фон Венден, была потоплена в заливе Зонденбург в точке с координатами 54 градуса 55 минут северной широты и 9 градусов 47 минут восточной долготы.

- ¹² Frank and Rogge, *The German Raider*, 12.

Глава 3. «Атлантик» начинает действовать

- ¹ 14 сентября 1914 года германский вспомогательный крейсер «Кармания», замаскированный под лайнер «Кап Трафальгар» немецкой линии Гамбург — Южная Америка, встретил у острова Тринидад настоящий «Кап Трафальгар», также реквизированный военным флотом и замаскированный под лайнер «Кармания».
- ² August Karl Muggenthaler. *German Raiders of World War II* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1977), 21.
- ³ В то время стандартные передаваемые по радио сигналы опасности в выглядели так «QQQ» — «Ко мне приближается подозрительное судно», «RRR» — «Вижу вражеский военный корабль» и «SSS» — «Ко мне приближается вражеская субмарина».
- ⁴ Вахтенный офицер отметил последнюю позицию «Сайнтиста» на 20 градусов 50 минут южной широты и 4 градусов 30 минут восточной долготы.

- ⁵ Британская Ост-Индская компания начиная с XVII века нанимала азиатских матросов. Хотя они происходили из множества различных стран, в то время все темнокожие азиаты именовались «ласкарами». Предполагается, что этот термин происходит от персидского слова «lashkar», которым британцы называли туземный персонал, обслуживающий армейские лагеря.
- ⁶ Roy Alexander. *Sea Prison and Shore Hell: The Cruise of the Raider Atlantis, from the Diary of John Creagh* (Sydney: Angus and Robertson, 1942), 98–99.

Глава 4. Тайное становится явным

- ¹ Gordon Gumming, «The Agulhas Minefield — Its Discovery and Clearance» [sic].
- ² Frank and Rogge, *The German Raider*, 27.
- ³ Рыболовный траулер «Африкана» был построен 10 лет назад и имел вместимость 308 тонн. Судно было мобилизовано военноморским флотом и переоборудовано в минный тральщик HMSAS «Африкана» (Т 01) оно прослужило до 1964 года, после чего было разобрано на металл. 238-тонная «Наталия» была спущена на воду в 1925 году как китобойное судно. В 1939 году она стала минным тральщиком HMSAS «Наталия» (Т 03). 261-тонный траулер «Аристея», спущенный на воду в 1935 году, во время Второй мировой войны тоже был мобилизован и переоборудован в минный тральщик HMSAS *Aristea* (Т 18). 261-тонный траулер «Крэсюола» был спущен на воду в 1935 году и сдан на слом в 1968 году.
- ⁴ Gumming, «Minefield».
- ⁵ Ко времени первоначального сообщения британский Оперативный разведывательный центр (ОИС) уже определил, что в южных морях действует как минимум один немецкий рейдер. Через несколько месяцев, приблизительно в конце июля 1941 года, ОИС вычислил, что в этом районе находятся как минимум два

рейдера. В это время британское Адмиралтейство создало новое подразделение разведки, специально занимающееся сбором информации о рейдерах. Подразделение занималось выяснением точных характеристик и сбором описаний рейдеров, опрашивая спасшихся моряков, а также анализируя частоту нападений, их время и место. Эта информация непрерывно обновлялась и передавалась судам союзников, военным и торговым.

- ⁶ Я не смог определить, было ли ошибочное сообщение намеренной уловкой контрразведки, или просто ошибкой, вызванной неразберихой войны. В действительности «Аббекерк» был потоплен 24 августа 1942 года торпедой подводной лодки U-604 в точке с координатами 50 градусов 5 минут северной широты и 30 градусов 50 минут западной долготы.
- ⁷ Wolfgang Frank and Bernhard Rogge. *Under Ten Flags*. (London: Weidenfeld and Nicolson, 1955), 40. «Тирранна» успела передать свои координаты — 18 градусов 50 минут южной широты и 67 градусов 50 минут восточной долготы.
- ⁸ Разные источники расходятся в подсчете пострадавших при атаке. Некоторые говорят, что были убиты пятеро, некоторые — что шестеро.
- ⁹ Frank and Rogge, *The German Raider*, 40.
- ¹⁰ Kurt Weyher and Hans Jurgen Ehrhch. *The Black Raider*. Trans. from the German by Paul Dinnage (London: Elek Books, 1955), 75.
- ¹¹ Радиопередачи с британского судна, «Атлантика», американского парохода «Истерн Гайд», а также британской береговой радиостанции в общих чертах были описаны Эдвином П. Хойтом в книге «Рейдер-16» (Edwin P. Hoyt. *Raider 16*. New York: World Publishing Company, 1970, p. 60).
- ¹² Измерения, сделанные на мостике Атлантика, установили место гибели вражеского корабля на полпути между Цейлоном и Суматрой, в точке с координатами 0 градусов 16 минут южной широты и 86 градусов восточной долготы.

Глава 5. Захват «систершипов»

- ¹ Пятая жертва Атлантики исчезла из вида в 5:53 утра 1 августа 1940 года в точке с координатами 30 градусов 30 минут южной широты и 67 градусов восточной долготы.
- ² «Кинг-Сити» затонул в точке с координатами 17 градусов 35 минут южной широты и 65 градусов 28 минут восточной долготы.
- ³ Текст передачи дается по: Frank and Rogge, *The German Raider*, 62—63.
- ⁴ Цитируется по: Alexander, *Sea Prison*, 81. «Этелькинг» затонул в точке с координатами 22 градуса южной широты и 67 градусов 30 минут восточной долготы.
- ⁵ Хотя капитан Рогге и не знал этого, радиопередачу с «Бенарти» смогли поймать несколько британских станций. Рейдер «Пингвин» («Судно № 33») находился вне пределов досягаемости радиостанций «Атлантики» и «Бенарти», но вахтенный журнал «Пингвина» за 10 сентября зафиксировал перехват передач противника, предупреждающих об опасности рейдера «Бенарти» и другие суда.
- ⁶ Моор определил координаты потопления как 18 градусов 40 секунд южной широты и 70 градусов 54 минуты восточной долготы.
- ⁷ Основной текст обмена сообщениями между двумя кораблями приводится по: Frank and Rogge, *The German Raider*, 71.
- ⁸ «Комиссар Рамель» затонул в точке с координатами 28 градусов 25 минут южной широты и 74 градусов 23 минут восточной долготы.
- ⁹ «Тирранна» накренилась на левый борт, опрокинулась и затонула в точке с координатами 45 градусов 19 минут северной широты и 1 градусе 20 минут западной долготы. «Тьюна» была британской субмариной с водоизмещением 1325 тонн и вступила в строй Королевского флота 1 августа 1940 года. Во время потопления субмарина находилась под командованием лейте-

нанта командира М.К. Кевенейджа-Мейнвейринга. Подводная лодка прослужила всю войну, в числе ее боевых походов — высадка десанта в Бордо в декабре 1942 года и потопление немецкой субмарины U-644 со всем экипажем 7 апреля 1944 года к северу от Нарвика в Норвегии. Субмарина была списана и разобрана на металлолом в 1946 году.

- ¹⁰ Зато один сувенир с «Тирранны» сохранился до наших дней. Австралийский матрос, переходя на «Дурмитор», забрал с палубы «Атлантиса» мешок, набитый почтой с «Тиранны», намереваясь использовать его в качестве подстилки. Этот моряк сохранил у себя мешок с почтой и вернулся с ним в Австралию. Сейчас этот почтовый мешок демонстрируется в Сиднейском музее почты.

Глава 6. Адское судно «Дурмитор»

- ¹ Frank and Rogge, *Under Ten Flags*, 84. Офицер на мостике Атлантиса сделал запись о координатах захвата судна — 8 градусов 30 минут южной широты и 101 градус 30 минут восточной долготы.
- ² Многочисленные опубликованные свидетельства о программе увольнения на берег говорят что члены команды, воспользовавшиеся этой увольнительной, не были обязаны находиться в форме и отдавать честь. Но матрос с Атлантиса Иоганн Мейер сообщает: *«Мы должны были носить форму и отдавать честь, мы по-прежнему являлись солдатами, только находящимися в отпуске, и у нас не было гражданской одежды, чтобы носить ее».* (Личное письмо автору, 19 декабря 1999 год).
- ³ «Дурмитор» отбыл с позиции в 12 градусов 75 минут южной широты и 102 градуса восточной долготы.
-
- ⁴ В конце концов итальянцы отправили «Дурмитор» назад в Могадишо. Корабль бездействовал там до февраля 1941 года, когда он был захвачен британским крейсером «Шропшир». Захваченное судно было переименовано в «Рэдвинтер» и стало английским транспортом. В 1946 году британцы вернули судно Югославии, где ему вновь было возвращено имя «Дурмитор». Пароход

- активно использовался в торговом флоте до 1963 года, когда он был сдан на слом в Сплите.
- ⁵ Лейтенант Эмиль Деннель продемонстрировал исключительное искусство кораблевождения, приведя «Дурмитор» в дружественный порт в максимально неблагоприятных обстоятельствах, не потеряв ни одной жизни и избежав насилия.
 - ⁶ Ульрих Моор и Э.В. Селлвуд: «Судно № 16» (Нью-Йорк; Джон Дэй, 1956), 144. «Атлантис» захватил танкер в точке с координатами 5 градусов 35 минут северной широты и 88 градусов 22 минут восточной долготы.
 - ⁷ Последняя позиция «Отомедона», отмеченная в судовом журнале — 4 градуса 18 минут северной широты и 89 градусов 20 минут восточной долготы.
 - ⁸ В судовом журнале «Атлантиса» последняя позиция «Тедди» обозначена как 5 градусов 35 минут северной широты и 88 градусов 22 минут восточной долготы.
 - ⁹ Frank and Rogge, *The German Raider*, 81.
 - ¹⁰ Тимоти Дж. Раньян и Иен М. Коупс отмечают, что «захват принес добычу в виде важной курьерской почты, содержащей среди прочего новые кодовые таблицы для британского Восточного флота и другие оперативные материалы, представлявшие большой интерес для японцев» (Timothy J. Runyan and Jan M. Copes, eds. *To Die Gallantly: The Battle of the Atlantic* [Boulder: Westview Press, 1994], 51).
 - ¹¹ Среди многих документов, переданных японскому правительству, был и план обороны Сингапура. Эта информация оказалась настолько ценной, что японское правительство представило Рогге к награждению самурайским мечом. Японцы удостоили такой награды всего троих немцев — Бернхарда Рогге, рейхсмаршала Германа Геринга и фельдмаршала Эрвина Роммеля.
 - ¹² «Оле Якоб» был зачислен в военный флот Германии как судно снабжения «Бенно». Оно было потоплено бомбами и торпедами

с британских самолетов в Сочельник 1941 года к северо-западу от побережья Испании. «Бенно» в немецком языке означает «маленький Бернхард», то есть судно было названо по имени Ротге.

- ¹³ «Атлантис» мог принимать и расшифровывать сообщения, закодированные шифром «Гидра» — но как правило торговые рейдеры, суда снабжения и прорыватели блокады использовали «Специальный шифр 100» (в Кригсмарине он назывался «Тритон», британцы обозначали его как «Пайн» — «Сосна»). «Специальный шифр 100» оставался секретным в течение всей войны — он так и не был расшифрован противником.
- ¹⁴ Angolia, John R. *On the Field of Honor*. Vol. 2. (San Jose, Calif.: Roger James Bender 1980), 56.
- ¹⁵ Условия на борту «Шторштадта» были более суровыми, чем на «Атлантисе» — в частности, один матрос с «Отомедона» умер от пневмонии во время плавания. «Шторштадт» достиг Бордо 5 февраля 1941 года, уцелевшие пленные были переправлены в лагерь для военнопленных «Фронт Шталаг 221».

Глава 7. Почти фатальная высадка на сушу

- ¹ Oliver E. Allen. *Pacific Navigators*. Seafarers Series (Alexandria, Va.: Time-Life Books, 1980), 96.
- ² В большинстве книг, включая книгу Моора «Atlantis: Kaperfahrt unter 10 Flaggen» называется неправильная дата смерти Херманна — 23 либо 24 декабря.
- ³ Бернхарду Херманну был 21 год. С помощью французского правительства в мае 1965 года его могила была перенесена на другое место. Германская комиссия по военным захоронениям подтверждает, что могила матроса Херманна, расположенная в бухте Порт-Кувре в заливе Газелле, является самым южным погребением немецкого солдата или моряка за всю Вторую мировую войну. Когда Атлантис покинул острова Кергелен в январе 1941

года, команда удалила надпись на могиле и замаскировала ее, чтобы не рассекретить свою миссию.

- 4 Frank and Rogge, *The German Raider*, 102.
- 5 Sellwood, *Dynamite for Hire*, 108.
- 6 Английский наблюдатель сделал запись о последней позиции «Мандасора» — 4 градуса 18 минут южной широты и 61 градус 36 минут восточной долготы.
- 7 Корабль, замеченный «Атлантисом», не был лайнером «Куин Мэри», а являлся 22 281-тонным лайнером «Стратхэйнд», принадлежащий компании «Р&О». Он действительно шел в сопровождении эскорта крейсеров, так как перевозил британские войска.
- 8 Charles Gibson. *The Ship with Five Names* (London: Abelard-Schuman, 1965), 28.
- 9 Muggenthaler, *German Raiders*, 97.
- 10 Координаты захвата судна, отмеченные в судовом журнале Атлантика — 4 градуса 30 минут южной широты и 50 градусов 50 минут восточной долготы.
- 11 Sellwood, *Dynamite for Hire*, 109—110.
- 12 «Танненфельс» был «систершипом» теплохода «Гольденфельс», переоборудованного в рейдер «Атлантис».
- 13 В августе 1939 года «Танненфельс» шел из Индии в Гамбург, когда его командир капитан Штойер получил распоряжение от немецкого морского командования следовать в ближайший нейтральный порт в свете приближающейся войны. Штойер взял курс на Итальянское Сомали и был задержан там итальянскими властями — даже после того, как Италия вступила в войну на немецкой стороне. «Дурмитор» прибыл сюда 23 ноября 1940 года и был точно так же задержан. В беспорядке, проистекшем после начала наступления британской армии на Сомали, «Тан-

ненфельс» смог забрать немецкую призывную команду с «Дурмитора» и ускользнуть из гавани 31 января 1941 года.

Глава 8. Немецкий линкор и международный инцидент

- ¹ Довойны «Адмирал Шеер» классифицировался как «Panzerschiffe», то есть броненосец, хотя неофициально он и два однотипных с ним корабля, «Адмирал граф Шпее» и «Лютцов» именовались «карманными линкорами». В 1940 году высшее командование Кригсмарине переклассифицировало два оставшихся корабля («Шеер» и «Лютцов») в тяжелые крейсера.
- ² «Танненфельс» в сопровождении эскорта благополучно прибыл в устье Жиронды 19 апреля 1941 года.
- ³ Капитан-цур-зее Теодор Кранке пережил войну. «Адмирал Шеер» встретил свой конец 9 апреля 1945 года. В 11:35 в Киле он был поражен пятью бомбами с британских самолетов на входе в узкий ковш верфи «Дойче Верке» и затонул в точке с координатами 54 градуса 20 минут северной широты и 10 градусов 8 минут восточной долготы.
- ⁴ Британское судно «Адвокат» было переименовано в «Нордштерн» и зачислено в состав германского флота. 23 и 24 июля 1944 года «Нордштерн» подвергся бомбардировкам авиации союзников и был потоплен у пирса в Донгесе. пароход был поднят 17 августа 1947 года и разобран на металл.
- ⁵ «Догтербанк» под командованием лейтенанта Пауля Шнейдевинда успешно совершил несколько боевых походов. Он поставил минные поля возле мыса Агульяс, на которых подорвались и затонули пять судов союзников. Когда «Догтербанк» уже был на пути в Германию, 3 марта 1943 года он был замечен субмариной U-43 под командованием капитан-лейтенанта Ханса-Иоахима Швантке. Швантке принял его за идущего без эскорта британского «торговца» и атаковал тремя торпедами, которые попали в середину судна. «Догтербанк» взорвался и быстро затонул в Атлантическом океане западнее Канарских островов в точке с координатами

- 10 градусов 34 минуты северной широты и 10 градусов западной долготы. Спасся только один человек — матрос Фриц Курц. Он находился в лодке один и без сознания, когда через 26 дней был подобран испанским танкером «Кампоамор» в точке с координатами 15 градусов 31 минута северной широты и 51 градус 25 минут западной долготы — в тысяче шестистах милях от места гибели судна. SKL оправдал Швантке и снял с него вину за гибель судна, удалив запись об инциденте из судового журнала субмарины. В итоге всю вину возложили на Шнейдевинда, который застрелился, когда дрейфовал без всякой надежды в спасательной шлюпке.
- 6 «Кетти Бреви́г» пошла ко дну в точке с координатами 4 градуса 50 минут южной широты и 56 градусов восточной долготы.
- 7 После возвращения в Италию «Перла» опять вышла в море и действовала около Бейрута, когда 9 июля 1942 года ее атаковал британский военный корабль. Команда не смогла вовремя увести лодку под воду и «Перла» была захвачена противником.
- 8 Эта медаль приблизительно эквивалентна «Британскому Кресту за Отличную службу» или «Серебряной Звезде» Соединенных Штатов.
- 9 Frank and Rogge, *Under Ten Flags*, 133.
- 10 Charles J. V Murphy, «The German Raider Caught in the Act of Sinking *ZamZam*». *Life*, 23 June 1941, 26 (Чарльз Дж. В. Мерфи: «Германский рейдер застигнут при потоплении „Замзама“» // «Лайф», 23 июня 1941 года, стр. 26).
- 11 «Лузитания» была потоплена 7 мая 1915 года немецкой подводной лодкой U-20 под командованием лейтенанта Вальтера Шви́гера. Из 1959 пассажиров погибло 1195 человек, включая 123 американца.
- 12 Murphy, «The German Raider Caught in the Act of Sinking *ZamZam*», 71.
- 13 Ibid, 72.
- 14 Ibid, 74.

¹⁵ Olga Guttormson, *Ships Will Sail Again* (Minneapolis: Augsburg Publishing House, 1942), 19. На следующей неделе один из пострадавших умер от ран на борту Атлантика.

¹⁶ О прибытии «Дрездена» и «Спейбанка» было доложено Гитлеру, что зафиксировано в стенограмме «Конференции главнокомандующего, руководителей флота и Фюрера в Бергхофе 22 мая 1941 года»:

1. *Ситуация ... (б) Военные действия крейсера в иностранных водах: призовое судно «Спейбанк» доставлено в Бордо 11 мая, на корабле очень ценный груз — 1500 тонн марганца, 300 тонн каучука, а также джут и чай. Судно снабжения «Дрезден» прибыло в гавань в Южной Франции, на борту 140 американцев, среди них женщины и дети, которые были приняты на борт вспомогательного крейсера в ходе захвата египетского парохода. Непростительно, что правительство Соединенных Штатов позволяет американским гражданам, включая женщин и детей, путешествовать на кораблях, принадлежащих воюющим сторонам. Капитан «Дрездена» обращался с американскими пассажирами с большой предупредительностью, так, чтобы не было никакого повода для жалоб с их стороны. [Подписано] Редер.*

Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939—1945 («Конференции с участием фюрера, относительно военных действий морского флота 1939—1945») — Annapolis: Naval Institute Press, 1990, pp.196—200.

Глава 9. Петля затягивается

¹ «Нордмарк» оставался в этом районе океана около шести месяцев и за это время около 45 раз занимался снабжением германских кораблей.

² «Я догнал шедший из Фритауна (Африка) конвой SL-68 и несколько раз атаковал его в течение недели вместе с U-105. В течение этого времени Каменц превосходно исполнял обязанности штурмана совместно с моим младшим навигационным офицером». (Юрген Эстен, Гамбург, личное письмо автору от 29 ноября 2001 года).

- ³ Капитан-лейтенант Каменц оставил на борту «Нордмарк» подарок для капитан-лейтенанта Эстена, доставленный адресату, когда «Нордмарк» встретился с U-106 через три недели. Это были компас, взятый со спасательной шлюпки «Оле Якоба», а также медная пластина, на которой было написано: «Die uberwasserpiraten den Unterwasserpiraten» — «Надводным пиратам от подводных пиратов» (Эстен, личное письмо автору, 29 ноября 2001 год).
- ⁴ Британская разведка была исключительно осторожна и держала захват U-110 в тщательно охраняемой тайне. Даже экипаж подводной лодки, не знал о том, что шифры и коды попали в руки англичан. U-110 затонула при буксировке, однако к этому времени британцы уже сняли с нее полностью исправную шифровальную машину «Энигма» и кодовые таблицы. Эта операция сохранялась в тайне вплоть до 1958 года.
- ⁵ Несмотря на многие факты, свидетельствующие, что британцы могут читать секретные радиogramмы Кригсмарине, Дениц и большинство представителей германского морского командования оставались в твердом убеждении, что немецкие коды невозможно расшифровать.
- ⁶ «Рабаул» закончил свою 25-летнюю морскую карьеру в точке с координатами 19 градусов 30 минут южной широты и 4 градуса 30 минут восточной долготы.
- ⁷ Извлечение из военного дневника «Атлантика», микрофильм. National Archives Records Administration, T-1022/3126.
- ⁸ Корабль затонул в точке с координатами 25 градусов южной широты и 14 градусов восточной долготы.
- ⁹ Британский линейный крейсер «Худ» водоизмещением в 42 210 тонн был потоплен 24 мая 1941 года. Тремя спасшимися с него людьми были В.Дж. Дандас, сигнальщик А.Е.П. Бриггс, и матрос Р.Е. Тильбурн.
- ¹⁰ «Бисмарк» погиб 27 мая 1941 года. Спаслись только 103 человека из экипажа в 2200 человек.

- ¹¹ Одним из потопленных судов был снабженец «Атлантика» — транспорт «Бабитонга». Он погиб 21 июня 1941 года, перехваченный 13 220-тонным британским тяжелым крейсером «Лондон» несколько севернее экватора близ побережья Западной Африки, в точке с координатами 2 градуса 5 минут северной широты и 27 градусов 42 минуты западной долготы. Когда британский крейсер приблизился, капитан «Бабитонги» приказал покинуть корабль.
- ¹² «Тоттенхэм» сообщил о своем местоположении — она находилась на 7 градусах 39 минутах южной широты и 19 градусах 12 минутах западной долготы.
- ¹³ Muggenthaler, *German Raiders*, 107.
- ¹⁴ Frank and Rogge, *The German Raider*, 128.
- ¹⁵ «Бальзак» затонул примерно на 12 градусов южной широты и 29 градусов западной долготы.
- ¹⁶ Mohr and Sellwood, *Ship 16*, 212.

Глава 10. Тихий океан

- ¹ Rogge, «Leadership», 50—51.
- ² «Сильваплана» была захвачена в точке с координатами 26 градусов 16 минут южной широты и на 164 градусов 25 минут западной долготы.
- ³ «Комет» прибыла в гавань Шербурга 26 ноября 1941 года, завершив 512-дневное плавание. Адмирал Эйссен был переведен на береговую службу морским офицером связи при 4-м воздушном флоте, а позднее получил назначение в штаб морских перевозок в Осло. Он пережил войну и вышел в отставку. «Комет», оснащенный новыми орудиями и радаром, вышел в море под командованием капитан-цур-зее Ульриха Брокзиена 7 октября 1942 года. Рейдер был быстро обнаружен противником и атакован пятью эскортными миноносцами типа «Хант», а также во-

семью британскими торпедными катерами. Британский снаряд или торпеда попал в цистерму с авиационным топливом, после чего «Комет» вспыхнул, а затем взорвался и утонул. Это случилось 14 октября в 2:15, весь экипаж судна погиб.

- ⁴ Команда призового судна состояла из 26 норвежцев, четырех шведов, одного датчанина и одного поляка. Корабль был быстро переоборудован, переименован в «Ирене» и впоследствии использовался Кригсмарине как прорыватель блокады. 4 октября 1943 года судно было перехвачено британским кораблем «Адвенчур». Команда поспешно покинула «Ирене», затопив его в точке с координатами 43 градуса 18 минут северной широты и 14 градусов 26 минут западной долготы, чтобы предотвратить захват судна союзниками.
- ⁵ Frank and Rogge, *Under Ten Flags*, 156–157.
- ⁶ Rogge, Bernhard. «The End of the *Atlantis*». *Die Suid-Afrikaanse Kryghistoriese Vereniging Kommando* 6, no. 4 (1955): 8–11.
- ⁷ Mohr, Ulrich, and Arthur V. Sellwood. *Sea Raider Atlantis* (New York: Pinnacle, 1975), 236.
- ⁸ Mohr, *Atlantis*, 236.

Глава 11. Конец Атлантиса

- ¹ Patrick Beesly. *Very Special Intelligence*. (London: Hamish Hamilton, 1975), 88.
- ² A.V.S. Agar, Epilogue to Mohr and Sellwood, *Sea Raider*, 277.
- ³ Mohr and Sellwood, *Sea Raider*, 241.
- ⁴ Функ-ефрейтор Иоганн Мейер, личное письмо автору от 30 мая 1996 года.
- ⁵ «Bernhard Rogge: Der Kaperkapitan vom Hilfskreuzer „Atlantis“», *Der Landser-Großband* 844, no. 2 (1993): 41.

- 6 Wolfgang Frank and Bernhard Rogge. *Schiff 16: Die Kaperfahrten des schweren Hilfskreuzers Atlantis auf den Sieben Weltmeeren* (Munich: Wilhelm Heyne Verlag, 1968), 316–317.
- 7 «Атлантис» затонул в точке с координатами 4 градуса 20 минут южной широты и 18 градусов 35 минут западной долготы.
- 8 Крейсер «Девоншир» пережил войну и использовался как учебный корабль с 1947 по 1953 год. В 1954 году он был сдан на слом в Касмуре, Ньюпорт.

Глава 12. Дважды потопленные и дважды спасенные

- 1 См. номер журнала «*Colliers*» от 29 июля 1944 года.
- 2 Круз был убит взрывом снаряда на лестнице, ведущей на шлюпочную палубу, когда он отошел в сторону, чтобы позволить пройти офицеру. В этот момент он оказался прямо на месте взрыва.
- 3 Karl Doenitz, *Memories: Ten Years and Twenty Days*, trans. R.H. Stevens (New York: World, 1959), 179.
- 4 Иоганн Мейер, личное письмо автору от 10 марта 1996 год.
- 5 Mohr end Sellwud, *Sea Raider*, 255.
- 6 Frank and Rogge, *The German Raider*, 142.
- 7 Капитан-лейтенант Эрнст Бауэр был командиром U-126 в пяти походах, в 1943 году он был переведен на береговую службу. 16 марта 1942 года Бауэр был награжден «Рыцарским крестом», он закончил боевую службу, имея на своем счету в общей сложности 24 британских судна суммарной вместимостью 108 513 тонн. Бауэр пережил войну, служил в Бундесмарине и вышел в отставку в 1972 году в звании капитана-цур-зее. U-126 погибла вместе со всем экипажем 3 июля 1943 года в точке с координатами 46 градусов 2 минут северной широты и 11 градусов 23 минут западной долготы в результате атаки британских самолетов.

⁸ Крейсер имел водоизмещение 4850 тонн и назывался «Дьюнедин», он был построен еще во время Первой мировой войны. U-124 выпустила по крейсеру три торпеды с расстояния более трех миль, когда он шел на скорости 17 узлов. Стюарт Джил писал в военном дневнике «Дьюнедина» (online at <http://www.world-war.co.uk/index.htm> [20 August 2000]):

«Две торпеды ударили с интервалом в секунду одна за другой, примерно в 13:26 по Гринвичу. Первая попала в центр корабля, разрушив главную радиорубку, вторая ударила ближе к корме — возможно, поблизости от офицерских кают. После первого попадания крейсер накренился на правый борт, вторая торпеда причинила еще больший ущерб, разрушив кормовое шестидюймовое орудие и снеся винт правого борта... «Дьюнедин» перевернулся и затонул примерно за семнадцать минут».

Из 400 человек экипажа после гибели корабля уцелело около 150 моряков, державшихся на воде на семи спасательных шлюпках и плавающих обломках корабля. Днем 27 ноября американский пароход «Нишмаха» подобрал из воды 72 человека из числа спасшихся, но когда «Нишмаха» достигла Тринидада, в живых оставались лишь четверо офицеров и шестьдесят три матроса.

⁹ Frank and Rogge, *The German Raider*, 142—143.

¹⁰ Ibid, 143.

¹¹ Wolfgang Frank, *The Sea Wolves: The story of German U-boats at War*, trans. R.O.B. Long (New York: Rinehart, 1955), 138.

¹² Некоторые периодические издания утверждают, что Эккерманн выстрелил тремя торпедами, выпущенными одним залпом. Тем не менее, большинство послевоенных источников соглашаются, что он выпустил пять торпед двумя отдельными залпами.

¹³ Британский крейсер «Дорсетшир» был потоплен вместе с крейсером «Корнуолл» 5 апреля 1942 года к западу от Цейлона японскими палубными самолетами. При потоплении «Дорсетшира» погибло 227 человек команды.

¹⁴ Установленный курс составлял 33 градуса.

- ¹⁵ «Африканская» длина волны была общей рабочей частотой для всех подводных лодок, действующих в Южной Атлантике.
- ¹⁶ E.B. Gasaway. *Grey Wolf, Grey Sea* (New York: Ballantine Books, 1970), 177.
- ¹⁷ Mohr, *Atlantis*, 267.
- ¹⁸ Еще раньше Рогге и командиры подводных лодок перехватили отправленное для BdU донесение U-124, сообщавшее подробности нападения. Оно включало точные координаты места атаки, дату и известие о том, что U-124 использовала только три торпеды: «Дьюнедин», также как «Дорсетшир» и «Девоншир», охотился на суда снабжения подводных лодок.
- ¹⁹ На самом деле командир U-124 отклонился от курса, потому что встретил и остановил американское торговое судно, построенное 23 года назад. Выяснив, что судно перевозит военную контрабанду, Моор затопил его. Подробности об этом случае и его последствиях см. в книге: Blair, Clay. *Hitler's U-boat War: The Hunters, 1939–1942*. Vol. 1 (New York: Random House, 1996), 407. (Клэй Блэйр. Подводная война Гитлера. Охотники. Часть I. М.: АСТ, 2001. Стр. 598.)
- ²⁰ Frank and Rogge, *The German Raider*, 148.

Глава 13. Домой в Германию

- ¹ Mohr and Sellwud, *Sea Raider*, 268.
- ² Frank and Rogge, *The German Raider*, 149.
- ³ Поскольку эта субмарина была лодкой нестандартного экспортного типа, то она перевела только 50 спасенных человек, в то время как другие субмарины освободились от семидесяти человек каждая.
- ⁴ U-123 под командованием капитан-лейтенанта Рейнхарда Хардегена принимала участие в первом из двух крайне успешных боевых патрулей в ходе операции «Паукеншлаг», направленной

против самых уязвимых судоходных маршрутов вдоль восточного побережья Соединенных Штатов.

- ⁵ Текст переговоров между этими двумя подводными лодками зафиксирован в официальном судовом журнале лодки: *Kriegstagbuch, KTB-123, 23 December, 1941*. Он цитируется в книге: Michael Gannon, *Operation Drumbeat* (New York: Harper and Row, 1990), 124.
- ⁶ Это произошло в том же самом месте, где месяцем раньше было потоплено призовое судно «Тирранна».
- ⁷ Иоганн Мейер, личное письмо автору от 10 марта 1996 года.
- ⁸ Антонио ди Джакомо был ранен 16 марта 1943 года, когда «Торелли» была обнаружена на поверхности моря американским морским самолетом «Хеллдайвер», вылетевшим с побережья Бразилии. Двое из членов экипажа были убиты, остальные стоявшие на мостике люди, в том числе и командир лодки, оказались ранены. Субмарина получила тяжелые повреждения, которые вынудили ее к спешному возвращению на базу под командованием старшего помощника командира. Джакомо излечил свои раны и пережил войну. Он совершил пять боевых походов и потопил три торговых судна союзников общим водоизмещением 25 382 тонны. К концу войны он оказался одним из шести наиболее удачливых командиров итальянских субмарин.

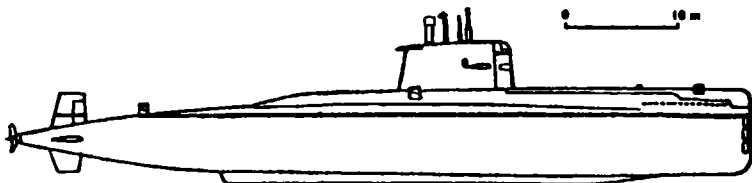
Лодка «Луиджи Торелли» имела очень интересную судьбу. В составе итальянской флотилии «Бетасом» она 5 октября 1940 года прибыла во французский порт Бордо, откуда действовала на позициях в Атлантике. 10 сентября 1943 года, после капитуляции Италии, субмарина была реквизирована германскими властями и вошла в состав Кригсмарине под названием UIT-25. 10 мая 1945 года, после капитуляции Германии она вошла в состав японского Императорского флота и была переименована в I-504. После капитуляции Японии лодка досталась Соединенным Штатам и вскоре была разобрана на металл.
- ⁹ Корветен-капитан Карл-Фридрих Мертен получил «Рыцарский крест» 13 июня 1942 года, а 16 ноября 1942 года стал 14-м морским

офицером, награжденным «Дубовыми листьями» к этому кресту. Мертен пережил войну, на его счету было 29 кораблей, общим водоизмещением 186 000 тонн. Он умер 2 мая 1993 года. Подводная лодка U-68 была потоплена 10 апреля 1944 года американским военным самолетом с базы на Гуадалканале в точке с координатами 33 градуса 24 минуты северной широты и 18 градусов 59 минут западной широты, вместе с ней погибло 56 человек.

Ганс Эккерманн оставил командование лодкой UA 14 февраля 1942 года, чтобы стать во главе 8-й флотилии подводных лодок. Позднее он работал штабным офицером при штабе командования подводных лодок «Норвегия», затем служил в управлении по приему подводных лодок и, наконец, был офицером в штабквартире главного командования береговой обороны. В мае 1945 года фрегатен-капитан Эккерманн был взят под стражу сначала как военнопленный, потом, как «капитулировавшее лицо», он был освобожден 20 июля 1947 года.

Подводная лодка UA изначально строилась для турецкого флота и называлась «Батирай». Она была конфискована немцами и стала одной из наиболее удачливых немецких субмарин — ею было потоплено семь вражеских судов общей вместимостью 40 706 тонн. Субмарина UA была выведена из боевого состава в мае 1944 года в Нейштадте (Гольштейн) и затоплена 3 мая 1945 года в Киле. После войны поднята и сдана на слом.

- ¹⁰ Капитано ди корветта Фециа ди Коссато был чрезвычайно удачливым подводным командиром, он потопил 18 торговых судов противника общей вместимостью 86 438 тонн. «Энрико Таццолли» погибла вместе со всем экипажем в период между 18 и 24 мая 1943 года, когда шла из Франции в Индийский океан. Но



6. Подводная лодка «Фециа ди Коссато»

Феуца ди Коссато в это время не было на корабле. 27 августа 1944 года бывший командир «Таццоли» застрелился, оставив письмо для своей матери, в котором объяснял, что его место — быть рядом вместе со своими моряками, которые погибли в море. Современная итальянская субмарина названа «Феуца ди Коссато» в его честь.

- ¹¹ Капитан-лейтенант Нико Клаузен потопил 24 судна общей вместимостью 74 807 тонн. 13 мая 1942 года он был награжден «Рыцарским крестом» за потопление семи судов (25 613 тонн) в ходе четырех патрулирований на лодке U-129. Клаузен погиб 16 мая 1943 года на борту U-182 вместе со всем экипажем (61 человек), когда в Южной Атлантике его субмарина была атакована глубинными бомбами американских эскадренных миноносцев «Макензи» и «Лэмб».

Командование немецкими подводными силами (BdU) вывело U-129 из боевого состава флота в Лориане 4 июля 1944 года. Месяц спустя, 18 августа 1944 года, лодка была затоплена здесь же своей командой. В 1946 году она была поднята на поверхность и разобрана.

Капитано ди корветта Эмилио Оливьери командовал субмариной «Пьетро Кальви» в ходе двух боевых походов, за это время он потопил пять судов союзников общей вместимостью 29 031 тонн. Он пережил войну и стал пятым в списке самых успешных итальянских подводных командиров. «Пьетро Кальви» была обнаружена охранением конвоя союзников вечером 15 июля 1942 года, когда она маневрировала, чтобы атаковать караван возле Азорских островов. Тяжело поврежденная, субмарина «Кальви» была вынуждена подняться на поверхность, где на нее обрушился шквал артиллерийского и пулеметного огня. Многие из команды погибли и англичане уже были на борту субмарины, когда ее командир Примо Лонгобардо приказал затопить лодку. Это случилось в 2:20 16 июля. Субмарина ушла на дно вместе со своим командиром капитаном Лонгобардо.

- ¹² Капитано ди корветто Уго Гвидиче совершил три успешных похода на «Финци», потопив три судна общей вместимостью 21 496 тонн. Гвидиче вернулся в Италию 18 августа 1942 года, чтобы принять командование тренировочным парусным кораблем «Палинуро».

Он пережил войну. Лодка «Джузеппе Финци» успешно совершила пять боевых походов, потопив четыре судна союзников общей вместимостью 26 222 тонны. Ранее считалось, что лодка участвовала в бою с британским эскортом 20 августа 1944 года. Согласно этим сообщениям, после сражения команда «Финци» затопила сильно поврежденную лодку, чтобы избежать ее захвата противником. Но по современным данным «Финци» перешла под контроль Кригсмарине 9 сентября 1943 года, после того, как Италия подписала перемирие с союзниками. Корабль продолжал находиться под итальянским флагом до 14 октября, когда Италия объявила войну Германии. Немцы захватили подводную лодку и зачислили ее в строй своего флота под названием УПТ-21. Однако позднее они сочли ее непригодной для проведения боевых операций и поместили в крытый док для подводных лодок с целью ремонта и переоборудования. Лодка была потоплена в базе 25 августа 1944 года, чтобы предотвратить ее захват наступающими войсками союзников.

Корветтен-капитан Иоганн (Йохан) Моор потопил 27 судов общей вместимостью в 132 731 тонну. 27 марта 1942 года он был награжден «Рыцарским крестом», а 13 января 1943 года стал 177-м германским офицером, представленным к «Дубовым листьям». Моор погиб, когда U-124 затонула вместе со всем экипажем 2 апреля 1943 года западнее Опорто (Португалия) в точке с координатами 41 градус 2 минуты северной широты и 15 градусов 39 минут западной долготы. Субмарина была атакована глубинными бомбами двух кораблей — британского шлюпа «Блэк Суон» и корвета «Стоункроп».

¹³ Frank and Rogge, *The German Raider*, 150.

¹⁴ Есть только один зафиксированный случай награждения таким знаком — это Бернхард Рогге. Второй знак, вероятно, был предназначен для вручения капитану-цур-зее Эрнсту Феликсу Крюдеру — посмертно, вкупе с награждением Крюдера, погибшего вместе с рейдером «Пингвин», «Дубовыми листьями». Однако в немецких источниках нет подтверждений тому, что церемония награждения состоялась. Для награждения этим знаком был также представлен третий офицер, и есть некоторые свидетельства, что его кандидатура тоже рассматривалась в этой связи. Капитан-цур-зее Хельмут фон Рукешель мог быть награжден таким знаком — но только на

бумаге. Таким образом, Ротге может считаться единственным человеком, который доподлинно получил эту награду.

Глава 14. После «Атлантиса»

- ¹ Charles W Koburger, *Steel Ships, Iron Crosses, and Refugees: The German Navy in the Baltic, 1939— 1945* (New York: Praeger, 1989), 98.
- ² По иронии судьбы, и это особенно касается Ротге, «Девоншир» был именно тем кораблем, который потопил «Атлантис» три с половиной года назад.
- ³ Helmut Raumann, «Memories of USS Prinz Eugen (IX-300): Life as „Employed Enemy Personnel“» in *The Prinz Eugen Project*, online at <<http://www.brandes.de/pg/book/Prinze.htm>> (20 November 2000).
- ⁴ Капитуляция Германии положила конец эпической карьере «Принца Ойгена». Тяжелый крейсер, в свое время сопровождавший «Бисмарк» в его единственном походе, оказался одним из двух крупных германских боевых кораблей, остававшихся на плаву к моменту капитуляции. «Принц Ойген» был передан Соединенным Штатам 14 декабря 1945 года и вошел в состав американского флота как USS Prinz Eugen (IX-300). Новый американский военный корабль отправился в Бостон, на его борту находилась объединенная команда из матросов Кригсмарине и американских моряков (574 матроса и офицера Кригсмарине и 85 военнослужащих американского флота). Крейсер вышел в плавание 13 января 1946 года и прибыл в порт 26 января. В пути кораблю пришлось столкнуться с поломкой всех машин, после чего он двигался на буксире судна сопровождения. Позднее Соединенные Штаты отправили тяжелый крейсер к атолла Бикини и включили его в состав флотилии из семидесяти одного корабля, куда входили американские линкоры «Невада», «Арканзас», «Пенсильвания», а также печально известный флагманский корабль Императорского флота Японии «Нагато» и легендарный американский авианосец «Саратога». Соединенные Штаты собрали эти корабли около атолла Бикини для исследования воздействия

на них надводного и подводного взрывов атомных бомб (Mk3A, Model 1561) в ходе операции «Перекресток».

Первая бомба, «Эйбл», была взорвана в воздухе 1 июля 1946 года, вторая, «Бейкер» — под водой 25 июля 1946 года. «Принц Ойген» без заметных повреждений выдержал оба взрыва бомб, почти идентичных тем, которые были сброшены на Нагасаки. После испытаний он был отбуксирован к атолу Кваджалейн и оставлен там, исключенный из списков флота. 21 сентября «Принц Ойген» получил крен на 35 градусов, а в 12:43 22 декабря 1946 года заслуженный корабль опрокинулся и затонул в лагуне Кваджалейн на рифе Энибуи, в точке с координатами 9 градусов 22 минут северной широты и 167 градусов 9 минут восточной долготы. В августе 1979 года один из гребных винтов крейсера был поднят и передан в морской мемориал в Лабое, Германия.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Письма и интервью

- Allison, Craig, England
Angoliha, Lt. Col. (Ret.) John R., USA
Bartholomay, Hans (*Atlantis* crewman), Canada
Birtwhistle, Keith, England
Bredow, Hans, Germany
Burg, Bryan H., Esq., USA
Cappello-Mambelli, Claudio, Italy
Cooper, Harry, USA
de Graaf, Rudolf (*Atlantis* crewman), Germany
Frailey, Don, USA
Helgason, Gudmundur, Iceland
Huber, William, USA
Keller, Hemnch (*Atlantis* crewman), Germany
Kuhl, Gerhard (*Atlantis* crewman), Germany
McBnde, Graham, Canada
Meyer, Johann (*Atlantis* crewman), Germany
Muller, Wilhelm (*Atlantis* crewman), Australia
Oesten, Jurgen (commanding officer, *U-106*), Germany
Ranien, Adm. (Ret.) Attiho Duiho, Italy
Ranien, Lt. Giampiero, Italy
Reiners, Eberhard (*Atlantis* crewman), Germany

Rieper, Helmuth (*Atlantis* crewman), Germany
 Rieper, Volker, Germany
 Siemers, Hemnch Jr., Germany
 Stephen, Michael, Germany
 Wafimann, Jurgen, Germany
 Wafimann, Wilh (*Atlantis* crewman), Germany
 Weber, Emil (*Atlantis* crewman), Germany
 Wilhamson, Gordon, England
 Wunder, Ludwig (*Atlantis* crewman), Germany
 Zscheile, Martin (*Atlantis* crewman), Germany

2. Электронные ресурсы

- The Avalon Project at the Yale Law School. *Nuremberg Trial Proceedings*. Vol. 13. <<http://www.yale.edu/lawweb/avalon/imt/proc/05-13-46.htm>> (8 March 2000).
- Gill, Stuart. «The War Record of HMS *Dunedin*» <<http://www.world-war.co.uk/index.htm>> (22 August 2000).
- Grummelharrys Marineseite*. «Vizeadmiral Bernhard Rogge». <<http://homet-online.de/home/053032622-00001/rogge.htm>> (23 March 2001).
- Raumann, Helmut. «Memories of USS *Prinz Eugen* (IX-300): Life as „Employed Enemy“ Personnel». «*The Prinz Eugen Project*. <<http://www.brandes.de/pg/book/Prinze.htm>> (2 June 2000).
- Rusbridger, James. «Ultra and the Sinking of the *Automedon*». <<http://www.john/weedon.btinternet.co.uk/nesa-ultra.htm>> (1 May 2001).
- «S.S. *Automedon*: The Ship That Doomed a Colony». <<http://www.forcez-survivors.org.uk/automedon.htm>> (19 March 2001).
- Steinberg, Glenn A. «German Admirals and Generals, 13 March 1943». <<http://gsteinbe.intrasun.tcnj.edu/ww2/officercorps/Navy/rear-admiral.htm>> (23 March 2001).
- Wittenberg, Edward. «The Pirate Ships: German Commerce Raiders, 1939-1942». <<http://www.kriegsmarine.net/raiders.htm>> (1 May 2001).

3. Документы

Австралийский Национальный архив, Мельбурн
 Item 4/341: «Bogus Raider Messages».

- MP15871/1, Item 153: Alfred Holt and Company, Blue Funnel Line correspondence regarding the loss of the steamship *Automedon*. 4 November 1947.
- MP15871/1, Item 153S: «Sinking of *Commissaire Ramel*». Commonwealth of Australia, Director of Naval Intelligence Reports. 26 May 1941 and 14 August 1941.
- MP15871/1, Item 164: «Indian Ocean Raider». Commonwealth of Australia, Director of Naval Intelligence Report. 14 March 1941.
- MP1787/1, Item 164H: «Indian Ocean Raider». Commonwealth of Australia, Director of Naval Intelligence Report. 14 March 1941.
- MP 1787/1, «Raider Descriptions». New Zealand Naval Intelligence. 7 February 1941.
- MP 1787/1, Report of the Destruction of Enemy Raider No. 16.9 July 1948.
- MP 1787/1, Descriptions of Indian Ocean raiders' tactics obtained from merchant seamen rescued at Merka. undated.
- MP1787/1, «German Raider *Tamesis*» Royal Australian Naval Intelligence. 10 November 1941.
- Weekly Intelligence Report: Raider Supplement. Supplement to WIR 64.30 May 1941.
- Weekly Intelligence Report: Raider Supplement 2. Supplement to WIR 138.30 October 1942.
- Weekly Intelligence Report: Raider Supplement 3. Supplement to WIR 181. 27 August 1943.

Публичное хранилище документов, Лондон, Англия

- ADM 234/324: *Battle Summary No. 13: Actions with Enemy Disguised Raiders 1940–1941*. 1942.
- ADM 1/9977: *Raiders: Lessons from the Last War*. 28 November 1939.
- ADM 1/10294: *Operation of Surface Raiders in the Far East; Japanese Cooperation in German Raider Operations, 1940–1941*.
- ADM 1/20004: Publication, as a dispatch, of the report on the destruction of a German raider by the *Devonshire*. 22 November 1941.

Национальный Архив Соединенных Штатов, Вашингтон, О.К.

- T1022, rolls 2,945 and 3,162: war log of *Atlantis*.

T1022, rolls 3130–3131: war log of *Atlantis*, including operational orders and action reports.

RG 165-390/35/9/7, box 456: Interrogation report of Richard Bulla.

RG 165-390/35/10/1, box 466: Interrogation report of Johann Heinrich Fehler.

4. Официальные публикации, истории, дневники, конвенции и военные сводки

Churchill, Winston. Dispatch 2065, annexes A and B. Declassified message from Prime Minister Churchill to President Roosevelt regarding protection of merchant shipping, 23 May 1941.

Fortnightly Summary of Current National Situations (declassified). U.S. Navy, Office of Chief of Naval Operations, Office of Naval Intelligence, Washington, D.C. 1 December 1941.

«German Raider Tactics». Extract from Chief of Naval Operations Bulletin No. 8 (declassified). U.S. Navy, Office of Chief of Naval Operations, Division of Fleet Training, Washington, D.C. 2 January 1942.

Gumming, Gordon. «The Agulhas Minefield — Its Discovery and Clearance [sic]» Undated manuscript. Copy in the author's possession.

Hague VII, Articles 1–12. *Convention Relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships*. 18 October 1907.

United States War Department. *Recognition Pictorial Manual of Naval Vessels, FM 30–50*. Washington, D.C.: Bureau of Aeronautics, Navy Department, 1943.

Waters, Sidney D. *New Zealand in the Second World War: German Raiders in the Pacific*. Wellington, New Zealand: War History Branch, Department of Internal Affairs, 1949.

5. Видеоматериалы

Die Piraten de Diktators: Die erfolgreiche Kaperfahrt des Geisterschiffes Atlantis. Hamburg: WDR Studio, 1999.

6. Книги и периодические издания¹

Alexander, Roy. *Sea Prison and Shore Hell: The Cruise of the Raider Atlantis, from the Diary of John Creagh*. Sydney: Angus and Robertson, 1942.

¹ Звездочкой обозначены книги, издававшиеся на русском языке.

- Allen, Oliver E. *Pacific Navigators*. Seafarers Series. Alexandria, Va: Time-Life Books, 1980.
- Anderson, Eleanor. *Miracle at Sea: The Sinking of the Zamzam and Our Family's Rescue*. Bolivar, Mo: Quiet Waters Publications, 2001.
- Angolia, John R. *On the Field of Honor*. Vol. 2. San Jose, Calif: Roger James Bender Press, 1980.
- Angolia, John R., and Adolf Schlicht. *Die Kriegsmarine Uniforms and Traditions*. Vols. 1, 2, and 3. San Jose, Calif: Roger James Bender Press, 1991, 1991, 1993.
- Ballard, Robert D. *Exploring the Lusitania*. Toronto: Warner/Madison Press, 1995.
- Barnett, Correlli. *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in World War Two*. New York: W. W. Norton, 1991.
- Becker, Rolf O. *Fallen Tarnung! — Feuer frei! Kampf und ende von Schiff 16, dem Hilfskreuzer Atlantis*. SOS Sonderband 19. Munich: Moewig Verlag, 1959.
- Beesly, Patrick. *Very Special Intelligence*. Garden City, N.Y.: Doubleday, 1978.*
- Bekker, Cajus. *The German Navy 1939— 1945*. New York: Dial Press, 1974.
- Bennett, Geoffrey. *Naval Battles of the First World War*. New York: Scribner's, 1968.
- «Bernhard Rogge». *Der Landser-Grofiband* 844, no. 2 (1993): 3— 56.
- Blair, Clay. *Hitler's U-boat War: The Hunters, 1939— 1942*. Vol. 1. New York: Random House, 1996.*
- Borkin, Joseph, and Charles A. Welsh. *Germany's Master Plan*. New York: Duell, Sloan and Pearce, 1943.
- Bragadin, Marc Antonio. *The Italian Navy in World War II*. Annapolis: Naval Institute Press, 1957.*
- Braynard, Frank O. *The Tall Ships of Today in Photographs*. New York: Dover, 1993.
- Brennecke, H. J. *Cruise of the Raider HK-33*. New York: Thomas Y. Crowell, 1954.
- Brennecke, H. J. *Gespensterkreuzer HK33 Hilfskreuzer Pingum auf Kaperfabrt*. Hamm: Koehlers, 1953.
- Brice, Martin. *Axis Blockade Runners of World War II*. Annapolis: Naval Institute Press, 1981.
- Brittin, Burdick H., and Liselotte B. Watson. *International Law for Seagoing Officers*. 3d ed. Annapolis: Naval Institute Press, 1972.

- Chantrain, J. P., R. Pied, and R. Smeets. *The German Sailor in World War Two*. London: Arms and Armour Press, 1990.
- Chatterton, E. Keble. *Britain at War: The Royal Navy from January 1941 to March 1942*. London: Hutchinson, n.d.
- Chesneau, Roger, et al., eds. *Conway's All the World's Fighting Ships 1922–1946*. London: Conway Maritime Press, 1980.
- Church, Jim. «The Sunken Fleet of Bikini Atoll». *Skin Diver* 47 (December 1998): 60–67.
- Churchill, Winston S. *The Grand Alliance*. Boston: Houghton Mifflin, 1951.
- Dickey, George L. Jr. «The End of the Prinz». *U.S. Naval Institute Proceedings* 87 (August 1969): 148–151.
- Doenitz, Karl. *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*. Trans. from the German by R. H. Stevens. New York: World Publishing Company, 1959.*
- Eyssen, Robert. *HKS Komet: Kaperfahrt auf alien Meeren*. Jugenheim: Koehlers Verlagsgesellschaft, 1960.
- Flamigni, Antonio, Alessandro Turrini, and Tullio Marcon. *Sommerngibili Italiani: Cento Anni di Vita tra Storie e Leggenda*. Rome: Rivista Marittima, 1990.
- Fraccaroli, Aldo. Letter to the Editor. *U.S. Naval Institute Proceedings* 76 (December 1950): 1375.
- Frank, Wolfgang. *The Sea Wolves: The Story of German U-boats at War*. Trans. from the German by R.O.B. Long. New York: Rinehart, 1955.*
- Frank, Wolfgang, and Bernhard Rogge. *The German Raider Atlantis*. New York: Ballantine Books, 1956.
- Frank, Wolfgang, and Bernhard Rogge. *Schiff 16: Die Kaperfahrten des schweren Hilfskreuzers Atlantis auf den Sieben Weltmeeren*. Munich: Wilhelm Heyne Verlag, 1968.
- Frank, Wolfgang, and Bernhard Rogge. *Under Ten Flags*. London: Weidenfeld and Nicolson, 1955.
- Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1939–1945*. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.
- Gannon, Michael. *Operation Drumbeat*. New York: Harper and Row, 1990.
- Gasaway, E. Blanchard. *Grey Wolf Grey Sea*. New York: Ballantine Books, 1970.
- Gibson, Charles. *The Ship with Five Names*. London: Abelard-Schuman, 1965.

- Giorgerini, Giorgio. *Almanacco Storico delle Navi Militari Italiane: la Marina e le Sue dal 1861 al 1975*. Rome: Marina Militare, 1978.
- Gray, Leonard. *85 Years of Shipping under the Maltese Cross, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa 1881–1966: Portrait of a Major German Shipping Company*. Kendal, U.K.: World Ship Society, 1967.
- Groner, Erich. *German Warships 1815–1945*. Vol. 1: *Major Surface Vessels*. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.
- Guernsey, Isabel Russell. *Free Trip to Berlin*. Toronto: Macmillan, 1943.
- Guttormson, Olga, and Jane Nelson. *Ships Will Sail Again*. Minneapolis: Augsburg Publishing House, 1942.
- Handbuch für den Verkehr mit den ausländischen Marinen*. Berlin: E. S. Mittler und Sohn Verlag, 1932.
- Hansen, Hans Jiirgen. *The Ships of the German Fleets 1848–1945*. New York: Arco, 1975.
- Herlin, Hans. *The Survivor: The True Story of the Sinking of the Doggerbank*. Trans. from the German by John Brownjohn. London: Leo Cooper, 1994.
- Herwig, Holger H. *The German Naval Officer Corps: A Social and Political History 1890–1918*. Oxford: Oxford University Press, 1973.
- Hickam, Homer H. Jr. *Torpedo Junction*. New York: Random House, 1991.
- Hillgruber, Andreas. *Germany and the Two World Wars*. Trans. from the German by William C. Kirby. Cambridge: Harvard University Press, 1981.
- Hinsley, F. H., E. E. Thomas, C. F. G. Ransom, and R. C. Knight. *British Intelligence in the Second World War*. Vol. 2. New York: Cambridge University Press, 1981.
- Hoehling, A. A. *The Great War at Sea: A History of Naval Action 1914 — 18*. New York: Thomas Y. Crowell, 1965.
- Howard, Michael. *British Intelligence in the Second World War*. Vol. 5. New York: Cambridge University Press, 1990.
- Hoyt, Edwin P. *Count von Luckner: Knight of the Sea*. New York: David McKay, 1969.
- Hoyt, Edwin P. *Kreuzerkrieg*. New York: World Publishing Company, 1968.
- Hoyt, Edwin P. *Raider 16*. New York: World Publishing Company, 1970.

- Hughes, Terry, and John Costello. *The Battle of the Atlantic*. New York: Dial Press, 1977.
- Jane's *Fighting Ships of World War II*. New York: Crescent Books, 1995.
- Janssen, Jens. *Schicksale Deutscher Schiffe Nr. 196. Schiff 16 — Hilfskreuzer Atlantis: 622 Tage ohne Werft und ohne Hafen*. Munich: Arthur Moewig Verlag, 1960.
- Jordan, Roger W. *The World's Merchant Fleets 1939*. Annapolis: Naval Institute Press, 1999.
- Koburger, Charles W. *Steel Ships, Iron Crosses, and Refugees: The German Navy in the Baltic, 1939–1945*. New York: Praeger, 1989.
- Koop, Gerhard. *Emden Bin Name — fünf Schiffe*. Munich: Bernard and Graefe Verlag, 1983.
- Kranke, Theodor. *Pocket Battleship: The Story of the Admiral Scheer*. New York: W. W. Norton, 1958.
- Lewin, Ronald. *Ultra Goes to War*. New York: McGraw-Hill, 1978.
- «Life and Fortune Men among Passengers Rescued as Germans Sink Zamzam». *Life* 10, no. 22 (2 June 1941): 34.
- Littell, Robert. «The Cruise of the Raider Atlantis». In *Secrets and Stories of the War*, 1:58–64. London: Reader's Digest Association, 1963.
- McLachlan, Donald. *Room 39: A Study in Naval Intelligence*. New York: Atheneum, 1968.
- Mielke, Otto. *Hilfskreuzer Orion Rund um den Erdball SOS Sonderband 39*. Munich: Moewig Verlag, 1954.
- Miller, Nathan. *War at Sea: A Naval History of World War II*. New York: Scribner's, 1995.
- Mohr, Ulrich. *Die Kriegsfahrt Des Hilfskreuzers Atlantis: Bilddokumente Einer Kreuzer fahrt in Vier Ozeanen*. Berlin-Schöneberg: Riffarth, 1944.
- Mohr, Ulrich, and Arthur V. Sellwood. *Sea Raider Atlantis*. New York: Pinnacle, 1975.
- Mohr, Ulrich, and Arthur V. Sellwood. *Ship 16*. New York: John Day, 1956.
- Muggenthaler, August Karl. *German Raiders of World War II*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1977.
- Murphy, Charles J. V. «The German Raider Caught in the Act of Sinking ZamZam». *Life* 10, no. 25 (23 June 1941): 21–27, 70–79.
- Oiness, Sylvia M. *Strange Fate of the Zamzam: The Miracle Ship*. Minneapolis: Osterhaus, 1942.

- Pattee, Richard S. «The Cruise of the German Raider *Atlantis*». *U.S. Naval Institute Proceedings* 75 (December 1949): 1322–1333.
- Piekalkiewicz, Janusz. *Sea War 1939–1945*. Dorset, U.K.: Blandford Press, 1987.
- «Prison Ship: Nazi Censor Releases *Life's Zamzam* Pictures». *Life* 11, no. 24 (15 December 1941): 110–117.
- Reit, Seymour. *Masquerade: The Amazing Camouflage Deceptions of World War II*. New York: Hawthorn Books, 1978.
- Rogge, Bernhard. «The End of the *Atlantis*». *Die Suid-Afrikaanse Kryghistoriese Vereniging Kommando* 6, no. 4 (1955): 8–9.
- Rogge, Bernhard. «Leadership on Board the Raider *Atlantis*». *U.S. Naval Institute Proceedings* 80 (February 1963): 40–51.
- Roskill, S. W. *A Merchant Fleet in War: Alfred Holt and Company, 1939–1945*. London: Collins Press, 1962.
- Roskill, S. W. *White Ensign: The British Navy at War 1939 — 1945*. Annapolis: Naval Institute Press, 1960.*
- Ruge, Friedrich. *Der Seekrieg: The German Navy's Story 1939 — 1945*. Trans. from the German by M. G. Saunders. Annapolis: Naval Institute Press, 1957.*
- Runyan, Timothy J., and Jan M. Copes, eds. *To Die Gallantly: The Battle of the Atlantic*. Boulder: Westview Press, 1994.
- Schmalenbach, Paul. *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy 1895–1945*. Trans. from the German by Keith Lewis. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.
- Schmalenbach, Paul S., and James E. Wise Jr. «Prinz Eugen Album». *U.S. Naval Institute Proceedings* 87 (August 1969): 87–102.
- Schwarzenberger, Georg A. *Manual of International Law*. 5th ed. New York: Praeger, 1967.
- Sellwood, Arthur V. *Dynamite for Hire The Story of Hem Fehler*. London: T. Werner Laune, 1956
- Showell, Jak P. Mallmann. *The Getman Navy in World War Two*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.
- Showell, Jak P. Mallmann. *U-boat Command and the Battle of the Atlantic*. St. Catharines, Ontario, and Lewistown, N. Y. Vanwell, 1989
- Swanson, S. Hjalamar, ed. *ZamZam: The Story of a Strange Missionary Odyssey*. Minneapolis Board of Foreign Missions of the Augustana Synod, 1941.
- Thomas, Charles S. *The German Navy in the Nazi Era*. Annapolis Naval Institute Press, 1990.

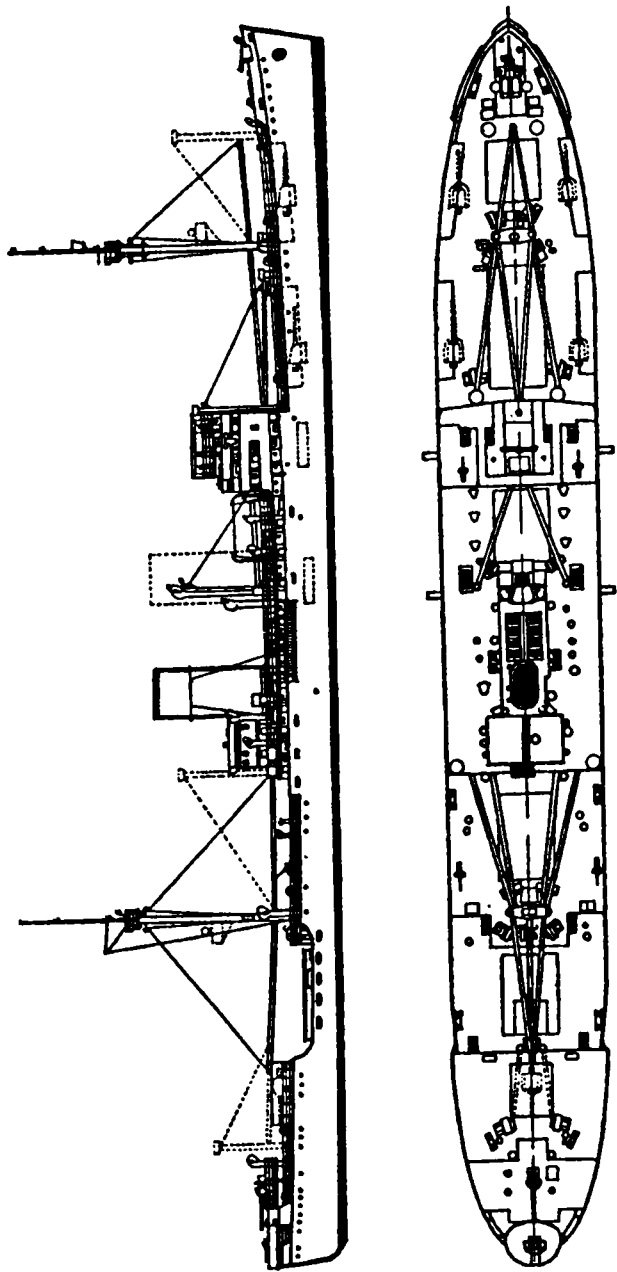
- Van Der Vat, Dan. *The Atlantic Campaign*. New York: Harper and Row, 1988.
- Vicovari, Frank, and Lucian Gary. «I Rode a German Raider». In *One Hundred Best True Stories of World War II*, 793–811. New York: William H. Wise, 1945.
- Von der Porten, Edward P. *The German Navy in World War II*. New York: Thomas Y. Crowell, 1969.*
- Weyher, Kurt, and Hans Jurgen Ehrhch. *The Black Raider*. Trans. from the German by Paul Dinnage. London: Elek Books, 1955.
- Woodward, David *The Secret Raiders* New York: W. W. Norton, 1955.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Рейдер «Атлантис» — корабль, его снаряжение и успехи

Сухогрузный теплоход «Голденфельс» был заложен в 1937 году на верфи «Вулкан» в Бремене по заказу компании «Дойче Дампфшиффартс-Гезельшафт Ганза». Длина судна составляла 155 метров, ширина — 18,7 метра, осадка — 8,7 метра, регистрационная вместимость — 7862 брт. Силовая установка имела один вал, на который с помощью зубчатой передачи работало два шестицилиндровых дизеля общей мощностью 7600 л.с. — это позволяло двигаться экономичным ходом на одном дизеле и при необходимости производить в плавании ремонт другого. Данная схема, а также весьма экономичные двигатели послужили причиной того, что в сентябре 1939 года, вскоре после начала Второй мировой войны «Голденфельс» был выбран для переоборудования во вспомогательный крейсер — наряду с пятью другими новыми дизельными сухогрузами: однотипным 7766-тонным «Канделфельсом», 7021-тонным «Курмарком», 7851-тонным «Ноймарком», 3862-тонным



Вспомогательный крейсер «Атлантис»

«Санта-Крусом», и 3278-тонным «Эмсом»¹. Позднее к этой группе добавился 8736-тонный дизель-электроход «Штейн-марк».

Переоборудование судна заключалось в увеличении емкости топливных цистерн и установке вооружения — шести 150-мм орудий, снятых со старого броненосца «Шлезен» при очередном переоборудовании и снабженных броневыми щитами. Орудия образца 1916 года имели длину 45 калибров и дальность стрельбы на максимальном возвышении около 20 километров, они устанавливались в тех местах, где еще во время строительства были оборудованы специальные подкрепления — обычная практика при постройке больших быстроходных гражданских судов.

Четыре орудия главного калибра размещались в носу судна, скрытно установленные по два на борт под настилом верхней палубы — чтобы вести из них огонь, требовалось поднять прикрывающие орудия щиты. Два орудия установили на юте в диаметральной плоскости корабля, одно за другим, замаскировав фашинами и фальшивыми надстройками. Они могли вести огонь на оба борта, таким образом в бортовом залпе крейсера участвовало четыре орудия.

Кроме этого на носу корабля была установлена 75-мм французская зенитная пушка «Шнейдер-Крезю» длиной в 35 калибров, на корме — спаренный 37-мм зенитный автомат СКС/30, а на палубе в центральной части судна — четыре 20-мм «Эрликона».

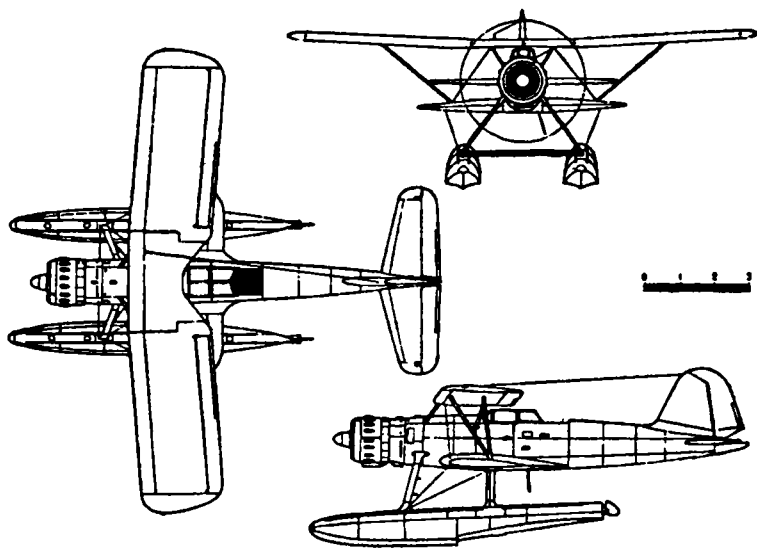
Торпедное вооружение рейдера состояло из четырех однотрубных 533-мм поворотных торпедных аппаратов, установленных по бортам в районе переднего мостика. Кроме того, корабль мог брать на борт 92 мины ЕМС. Штатный боезапас

¹ Этот корабль начал переоборудование несколько позже остальных — только в декабре 1939 года. Первоначально на его место планировался сухогруз «Иллер», однако к началу войны он находился в Мурманске и после некоторых колебаний советские власти отказались от участия в переоборудовании немецкого крейсера.

состоял из 1800 снарядов главного калибра (по 300 на орудие). 4 тысяч 37-мм и 8 тысяч 20-мм патронов.

Водоизмещение переоборудованного вспомогательного крейсера составило 17 600 тонн, максимальная скорость — 16 узлов, запас топлива после переоборудования составил 3200 тонн, а дальность плавания экономическим 10-узловым ходом — 60 тысяч миль, то есть в пять-шесть раз больше, чем у самых автономных турбинных крейсеров того времени. Штатный экипаж насчитывал 20 офицеров (из них 4 призывых) и 356 матросов и старшин.

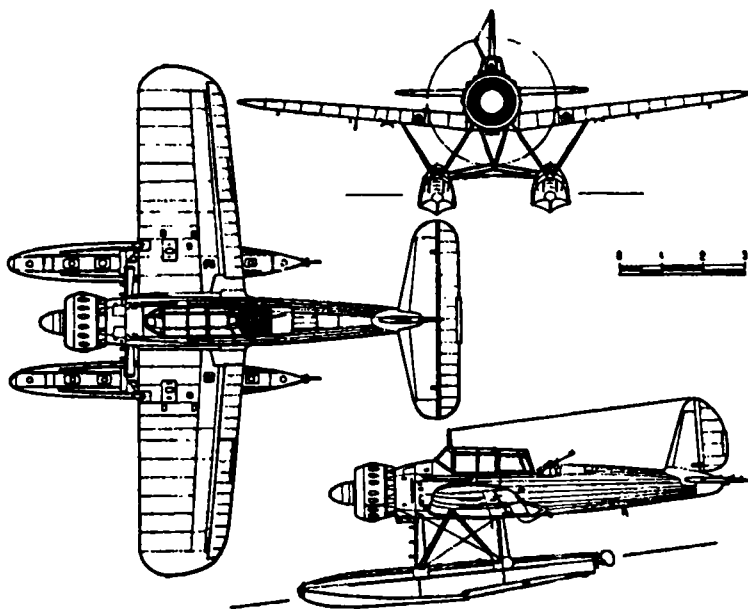
«Атлантис» стал первым вспомогательным крейсером, оснащенным поплавковыми гидросамолетами для ведения дальней разведки. Первоначально это были две машины «Хейнкель» He.114. Биплан He.114A-2, пошедший в серию в 1937 году, имел



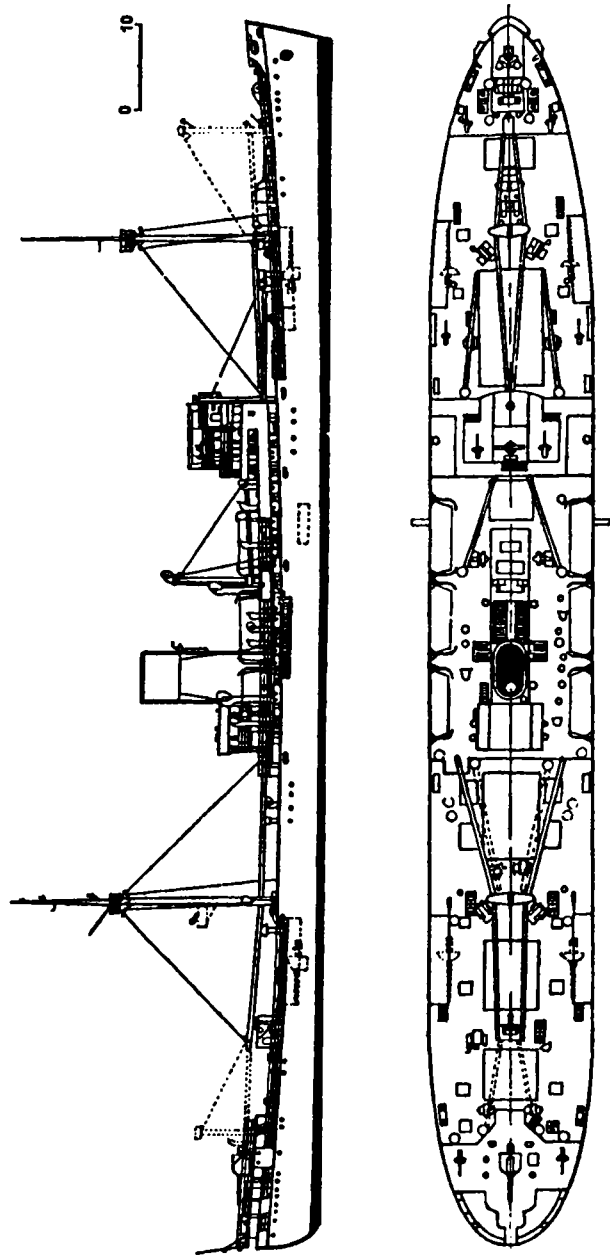
Гидросамолет Хейнкель He.114

длину 11,6 метра, размах крыльев 13,6 метра и полетный вес 3675 кг. Мотор воздушного охлаждения BMW мощностью 960 л.с. обеспечивал ему максимальную скорость 332 км/ч и дальность в 910 км. Экипаж машины состоял из двух человек, самолет был вооружен двумя 7,92-мм пулеметами и мог брать до 100 кг бомб.

В апреле 1941 года судно снабжения «Альстеруфер» доставило на «Атлантик» три новые машины «Арадо» Ag.196. Этот цельнометаллический моноплан с низким расположением крыла был запущен в серию в начале 1939 года, он был немного меньше «Хейнкеля-114» (длина 11, размах крыльев 12,4 метра). При таком же двигателе и немного меньшем порожнем весе самолет имел полетную массу 3730 кг, максимальную скорость 310 км/ч и дальность полета до 1120 км. Вооружение и экипаж машины остались прежними.



Гидросамолет Арадо Ag.196



Вспомогательный крейсер «Пингвин»

На рейдере отсутствовала катапульта, поэтому перед полетом корабельный гидросамолет приходилось опускать на воду грузовой стрелой, а после возвращения — точно так же поднимать с поверхности моря. В результате использовать разведчик можно было только при хорошей погоде и небольшом волнении. Но самое главное — ни тот, ни другой самолет не имел бортовой радиостанции, поэтому летчик мог передавать сообщения на крейсер лишь дедовским способом — условным покачиванием крыльев (или, при крайней необходимости, сбрасывая вымпел с запиской). Более подробный доклад пилот делал лишь после того, как его поднимали на палубу крейсера.

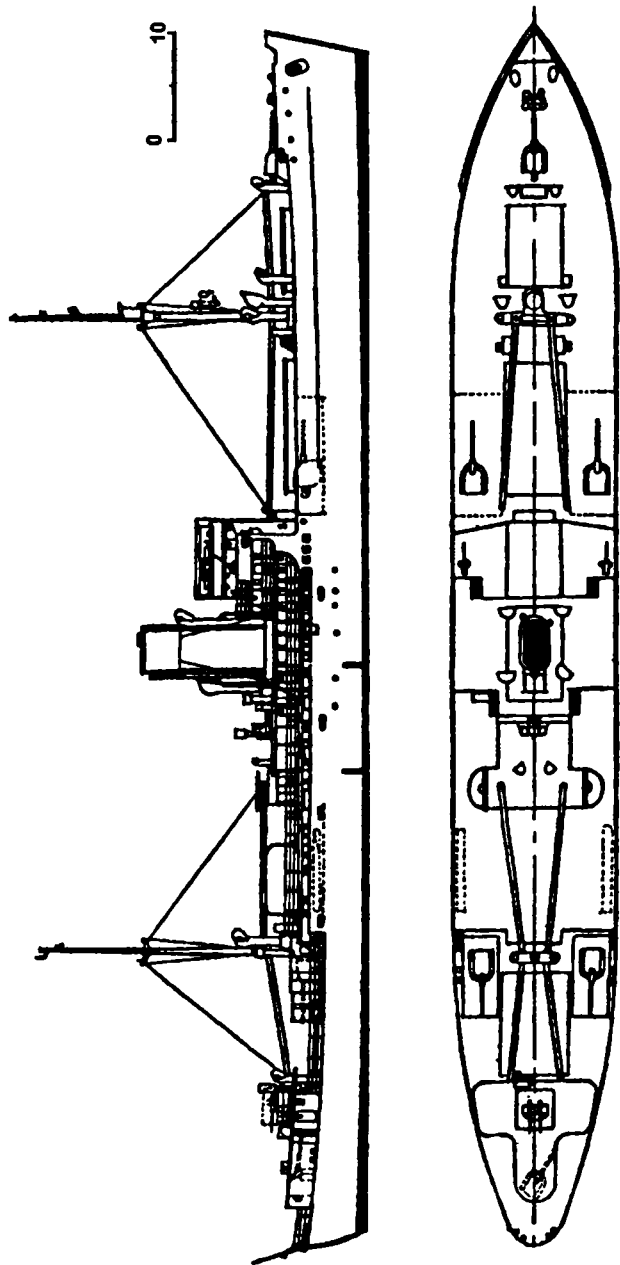
Несмотря на то, что на корабле имелось сначала два, а потом даже три самолета, постоянно использовался только один из них, а остальные находились в резерве. Обычно во время плавания машины хранились в обширных трюмах корабля: рабочая — со сложенными крыльями, остальные — в полностью разобранном виде.

* * *

Потопив и захватив в общей сложности 22 судна общей вместимостью без малого 146 000 тонн, «Атлантис» стал самым знаменитым германским рейдером. Но случилось это не в последнюю очередь благодаря послевоенным мемуарам своего командира и снятому по ним художественному фильму. Однако «Судно № 16» со своими 17 потопленными и 5 захваченными судами было далеко не самым удачливым среди вспомогательных крейсеров Кригсмарине.

Гораздо больших успехов добился рейдер «Пингвин» («Судно № 33») под командованием капитана-цур-зее Крюдера. За почти год плавания его жертвами стали 28 судов общей вместимостью 136 642 брт. В их числе «Пингвином» был захваче-

¹ Впоследствии использовался как судно снабжения и минный заградитель, на его минах погибло три судна.



Вспомогательный крейсер «Гор»

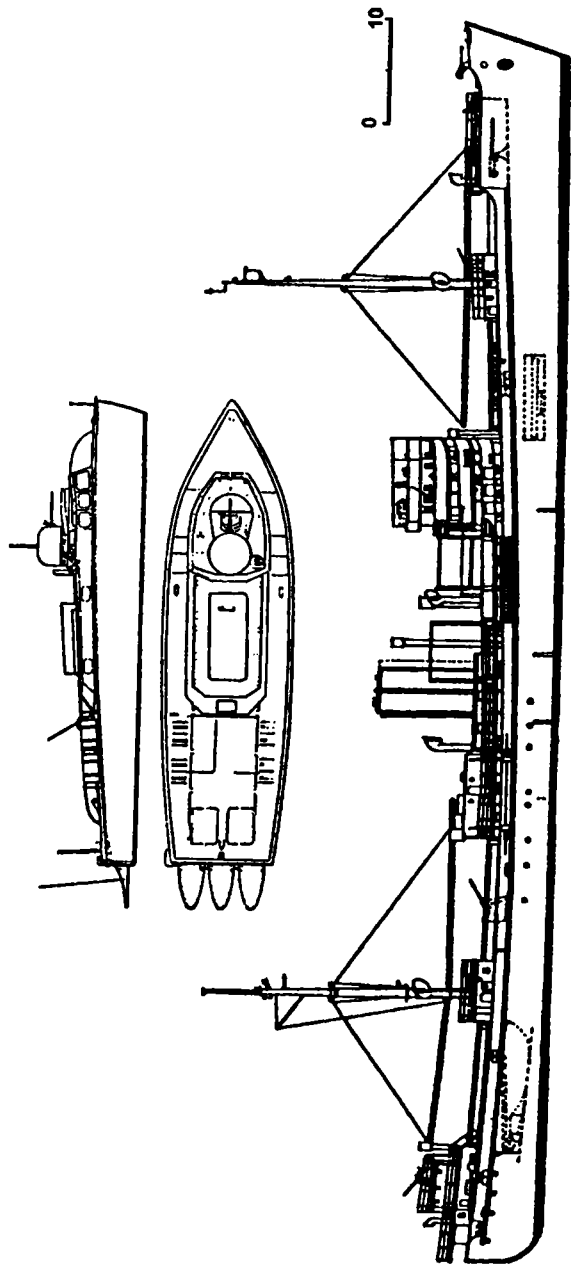
ны танкер «Шторштадт»¹ и три больших китобойных плавбазы (по 12 000 тонн) с одиннадцатью (!) китобойцами — из которых до Германии не дошло только два. Кроме того, на минах, выставленных рейдером, подорвалось пять судов (29 000 брт) и тральщик. Судьба «Пингвина» оказалась схожей с судьбой «Атлантиса» — 8 мая 1941 года он был обнаружен и настигнут тяжелым крейсером «Корнуолл». Но в отличие от Рогге капитан Крюдер не подумал о будущих мемуарах — он приказал открыть огонь и погиб вместе со своим кораблем.

Весьма удачливым был и маленький рейдер «Тор» — «Судно № 10», бывший банановоз, имевший водоизмещение всего 9200 тонн (почти в два раза меньше чем у «Атлантиса» или «Пингвина»). Он дважды выходил в плавание — с 6 июля 1940 года по 31 апреля 1941 года (под командованием капитана-цур-зее Кехлера) и с 27 января по 30 ноября 1942 года (под командованием капитана-цур-зее Гумпиха).

В ходе первого плавания рейдер потопил 12 судов общим тоннажем 96 546 — в том числе превосходящий его по размерам в два с половиной раза британский вспомогательный крейсер «Вольтер». Вообще в этом плавании «Тору» сильно повезло на «коллег»: в двух тяжелых боях он серьезно повредил еще два британских вспомогательных крейсера — «Алькantara» и «Карнарвон Кастл».

В ходе второго рейда «Тор» потопил семь и захватил еще три судна — общим тоннажем 55 587 брт. В сумме боевой результат рейдера составил 152 133 регистровых тонны — тоже больше, чем у «Атлантиса». 9 октября 1942 года рейдер прибыл в японский порт Йокотама, а 30 ноября того же года погиб здесь от несчастного случая — при взрыве транспорта «Укермарк», с которого он в этот момент принимал боеприпасы.

Но одиссея командира «Судна № 10» на этом не закончилась. Капитан Гумпих не был отозван в Германию, а получил под свое командование другой корабль — вспомогательный крейсер «Михель» или «Судно № 28» — бывший польский сухогруз «Бильско» водоизмещением 10 900 тонн. «Михель» вышел в свое первое плавание под командованием фрегаттенкапитана фон Руктешеля 9 марта 1942 года, кроме стандарт-



Вспомогательный крейсер «Михель» и его торпедный катер

ных шести 150-мм орудий он был оснащен двумя самолетами «Арадо-196» и торпедным катером типа LS. Такие катера были спроектированы специально для вооружения океанских рейдеров, они имели длину 12,5 метра, ширину 3,46 метра и водоизмещение 11,5 тонн, оснащались двумя дизелями суммарной мощностью 1700 л.с. и развивали полную скорость хода свыше 40 узлов при максимальной дальности плавания в 300 миль. Катер с экипажем из 6 человек оснащался двумя 450-мм торпедными аппаратами и одной 20-мм автоматической пушкой.

Активно используя это оружие, рейдер добился выдающихся успехов: за год плавания он потопил 16 судов общей вместимостью 104 000 брт — и это в 1942 году, когда контроль союзников за океанскими просторами значительно окреп и усилился. Увы, после войны удачливому капитану фон Руктешелю не повезло. В 1946 году он был осужден как военный преступник, хотя не делал ничего такого, что не делали бы другие командиры немецких вспомогательных крейсеров, в том числе и Бернхард Рогге. Два года спустя Руктешель умер в тюрьме.

В марте 1943 года «Михель» прибыл в Японию, и уже летом вышел в новый поход — на этот раз с новым командиром. Этот рейд был не слишком удачным, американцы уже довольно прочно контролировали всю окружность «оборонительного периметра» Японской империи. Все же крейсеру под командованием Гумпиха удалось потопить три судна (почему-то все — норвежские) общей вместимостью 27 632 тонны. Но при возвращении на базу «Тору» не повезло — в 60 милях от Йокагамы он был торпедирован американской подводной лодкой «Тарпон» и ушел на дно вместе с командиром и большей частью экипажа...

* * *

Следует сказать несколько слов об одном из трофеев «Атлантика» — теплоходе «Спейбанк». Захваченный в Индийском океане 31 января 1941 года, он некоторое время действовал в

паре с «Атлантисом», а затем был направлен во Францию, куда благополучно прибыл 12 мая 1941 года. После этого теплоход был переоборудован во вспомогательный крейсер-минзаг и получил новое название — «Догтербанк» («Судно № 53»).

21 января 1942 года «Догтербанк» под командованием корветтен-капитана Пауля Шнейдевинда, имея на борту 280 мин, вышел из Ла-Паллиса к южной оконечности Африки. Второй рейд в этот же район он совершил в апреле — на минах, поставленных «Догтербанком» в этот раз, подорвалось 4 судна (из которых, правда, затонуло только одно). Далее минный заградитель проследовал в Индийский океан, где принял пленных с рейдера «Михель», а затем отправился в Японию для использования в качестве прорывателя блокады.

15 января 1943 года «Догтербанк» вышел из Батавии, направляясь обратно в Германию с грузом в 7000 тонн натурального каучука и некоторым количеством хинина. 3 марта 1943 года судно было потоплено возле Канарских островов неизвестной подводной лодкой. Проанализировав донесения своих субмарин, немецкое командование сочло, что «Догтербанк» стал жертвой лодки U-43 обер-лейтенанта Швантке — однако по другой версии немецкой лодкой был потоплен британский транспорт «Дьюнедин Стар», а прорыватель блокады пропал без вести.

**Суда, потопленные или захваченные за время рейдерства вспомогательного крейсера «Атлантис»
(с 31 марта 1940 года по 22 ноября 1941 года)**

Судно	Тип	Страна	Тоннаж (брт.)	Дата	Примечания
«Сайгист» (Scientist)	сухогруз	Великобритания	6199	3 мая 1940 года	Потоплен
«Пиррания» (Piranna)	сухогруз	Норвегия	7230	10 июня 1940 года	В качестве prizes отведен в Сомали, затем отправлен во Францию. Потоплен ПА «Тюсона» на подходах к Бордо 23 сентября 1940 года
«Стюарт Велд» (Stuart Veld)	сухогруз	Великобритания	7506	11 июля 1940 года	Потоплен
«Кемпендайн» (Kempendine)	сухогруз	Великобритания	7770	13 июля 1940 года	Потоплен
«Талейран» (Talleyrand)	сухогруз	Норвегия	6732	2 августа 1940 года	Потоплен
«Кинг-Сити» (King City)	сухогруз	Великобритания	4744	24 августа 1940 года	Потоплен
«Этэльвинг» (Atheiking)	танкер	Великобритания	9557	9 сентября 1940 года	Потоплен
«Венария» (Venaria)	сухогруз	Великобритания	5800	10 сентября 1940 года	Потоплен
«Комиссар Рамель» (Commissaire Ramel)	грузопассажирское судно	«Своб. Франция»	10061	20 сентября 1940 года	Потоплен
«Дурмитор» (Durmitor)	сухогруз	Югославия	5623	22 октября 1940 года	Захвачен и отправлен в Сомали с военнопленными
«Тедди» (Teddy)	танкер	Норвегия	6748	9 ноября 1940 года	Захвачен, но позднее затоплен за невозможностью использования
«Оле Яков» (Ole Jakob)	танкер	Норвегия	8306	10 ноября 1940 года	Захвачен и отправлен в Японию
«Атомедон» (Atomedon)	сухогруз	Великобритания	7328	11 ноября 1940 года	Потоплен
«Мандасор» (Mandasar)	сухогруз	Великобритания	5144	24 января 1941 года	Потоплен
«Спейбанко» (Speybank)	сухогруз	Великобритания	5154	31 января 1941 года	Захвачен, переоборудован во вспомогательный крейсер «Доугербан»
«Кетти Бревил» (Ketty Brovig)	танкер	Норвегия	7301	2 февраля 1941 года	Захвачен, использован как танкер снабжения
«Замзам» (Zam Zam)	лайнер	Египет	8299	17 апреля 1941 года	Потоплен
«Рабуал» (Rabaul)	сухогруз	Великобритания	6809	14 мая 1941 года	Потоплен
«Трафальгар» (Trafalgar)	сухогруз	Великобритания	4530	24 мая 1941 года	Потоплен
«Тоттенгем» (Tottenham)	военный транспорт	Великобритания	4762	17 июня 1941 года	Потоплен
«Бальза» (Balzac)	сухогруз	Великобритания	5372	22 июня 1941 года	Брошен в море, позднее затонул
«Сильвапана» (Silvapana)	сухогруз	Норвегия	4793	10 сентября 1941 года	Захвачен как prize, прибыл в Бордо 17 ноября 1941 года

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СРАЖЕНИЕ В ЮЖНОЙ АТЛАНТИКЕ, НОЯБРЬ 1941 ГОДА

После бойни, которую летом 1941 года британские надводные корабли учинили германским судам снабжения, деятельность немецких рейдеров и подводных лодок в Южной Атлантике сильно осложнилась. Только в июне английские крейсера уничтожили к северу от экватора 9 немецких танкеров и транспортов, предназначенных для содействия крейсерским операциям. Часть этих судов была направлена сюда для обеспечения неудачного рейда «Бисмарка» и «Принца Ойгена», часть должна была снабжать топливом и боеприпасами немецкие подводные лодки и вспомогательные крейсера у побережья Африки и в Индийском океана.

Но несмотря на ограниченные возможности дозаправки подводных лодок в открытом море после уничтожения англичанами большинства судов снабжения, Дениц и берлинский штаб Руководства войной на море не отказались от продолжения боевых действий в Южной Атлантике.

В сентябре 1941 года у побережья Западной Африки патрулировали восемь немецких подводных лодок. К концу этого месяца их число сократилось до трех — у берегов Африки остались U-68, U-126 и U-129. Для их снабжения предназначался транспорт «Кота Пенанг». Однако утром 4 октября в 750 милях от побережья Испании, ожидая встречи с подводной лодкой U-129, «Кота Пенанг» был потоплен английским легким крейсером «Кения». Команда судна перешла в спасательные шлюпки, но англичане, опасаясь атак немецких субмарин, не стали поднимать немцев к себе на борт.

В итоге команда «Кота Пенанг» была спасена подошедшей в точку randevу подводной лодкой U-129. Завершив спасательные работы, командир лодки Николас Клаузен связался с Берлином и получил приказ Деница — высадить спасенных в испанском порту Эль-Ферроль, а самому отправиться во французский Аориан. После этого в водах Южной Атлантики остались только две немецкие подводные лодки: U-68 и U-126.

Тем не менее, в октябре обе эти лодки добились некоторого успеха — у берегов Юго-Западной Африки ими было потоплено шесть судов общей вместимостью 35 300 брт, в том числе нейтральный американский сухогруз «Лихай». Поэтому в конце октября 1941 года Штаб руководства войной на море разработал план «Айсбар», по которому в Южную Атлантику должна была направиться большая группа немецких подводных лодок, а для их снабжения привлекались находившиеся в рейдерстве вспомогательные крейсера.

Согласно плану «Айсбар» в воды Южной Атлантики были посланы еще три подводные лодки — U-124, UА, а также U-129, отдых которой в Лориане оказался весьма коротким. Для их снабжения из Франции вместо потопленного «Кота Пенанг» был направлен транспорт «Питон», имевший максимальную скорость 14 узлов.

Тем временем сюда же, обогнув мыс Горн, из Тихого океана вышел немецкий вспомогательный крейсер «Атлантис». Командир крейсера Бернгард Рогге получил неожиданный приказ — перед возвращением во Францию встретиться с нахо-

дядшимися здесь германскими лодками и передать им излишек топлива и продовольствия.

14 ноября «Атлантис» встретился с U-68 в точке с кодовым обозначением «Нарциссе», к западу от острова Святой Елены. Операция прошла благополучно, и на 22 ноября северо-восточнее Святой Елены в точке с координатами 41°12' южной широты и 18°42' западной долготы было назначено свидание с U-126.

Командир германской субмарины Эрнст Бауэр находился на борту «Атлантиса», когда сигнальщики доложили о появлении на горизонте мачт корабля. Было 8:09 утра. Через несколько минут с наблюдательных постов «Атлантиса» уже можно было различить большой корабль. Это был тяжелый крейсер «Девоншир», принадлежащий к британскому Южно-Атлантическому командованию. Он был послан на перехват рейдера и чуть раньше обнаружил «немца» с помощью своего разведывательного гидроплана.

U-126 срочно закончила прием топлива и торопливо ушла под воду. «Атлантис» даже не мог спастись бегством, поскольку один из дизелей был разобран для ремонта клапана. Около часа «Девоншир» по радио выяснял принадлежность неизвестного судна, а затем, убедившись, что перед ним противник, в 9:35 с расстояния в 10 миль открыл огонь. Уже через несколько минут «Атлантис», пораженный тяжелыми восьмидюймовыми снарядами, начал тонуть — впрочем, немцы утверждают, что команда вспомогательного крейсера, убедившись в безнадежности сопротивления, сама открыла кингстоны и затопила судно.

Так или иначе, экипаж «Атлантиса» вместе с оказавшимися на борту судна подводниками перебралась в спасательные шлюпки. Однако, как и в случае с «Кота Пенанг», англичане не стали брать в плен спасшихся немцев. После того, как рейдер скрылся под водой, крейсер «Девоншир» развернулся и полным ходом покинул место боя — англичане опасались внезапной атаки немецких подводных лодок.

И опасались они этого не зря. Получив с «Атлантиса» сигнал бедствия, берлинский Штаб руководства войной на море

передал командирам лодок U-124 и U-129 приказ — немедленно следовать к месту потопления «Атлантика». U-124 в этот момент находилась у побережья Бразилии. По пути к Святой Елене 24 ноября она встретила и потопила 4600-тонный английский легкий крейсер «Дьюнедин» (типа «D» 1919 года постройки), патрулировавший на линии между побережьем Африки и Бразилией. При этом погиб почти весь экипаж крейсера — 29 офицеров и 392 матроса.

В результате недалеко от месте гибели «Атлантика» собралось целых три немецкие подводные лодки — U-124, U-126 и U-129. 24 ноября они встретились с с судном снабжения «Питон» — одним из последних немецких надводных кораблей, все еще остававшимся в водах Южной Атлантики. Командир «Питона» получил приказ — заправить лодки топливом, принять на борт экипаж «Атлантика», а затем отправиться на встречу с лодками «U-A» и «U-68», также снабдив их топливом, продовольствием и боеприпасами.

«Питон» встретился с этими лодками вечером 30 ноября. Заправка топливом и перегрузка боеприпасов заняла всю ночь. Утром, когда лодка UA принимала горючее, а на уже заправленную U-68 перегружали торпеды, на горизонте показался британский тяжелый крейсер «Дорсетшир», запеленговавший немецкое судно снабжения во время его радиопереговоров с U-126. Заметив «англичанина», немецкие лодки спешно погрузились. Но выходить из боя они не собирались, приняв решение атаковать противника из подводного положения. Только это давало «Питону» шанс уцелеть.

Увы, тут немцам не повезло. Атака UA (капитан Эккерман) не удалась — все выпущенные лодкой торпеды прошли мимо цели. На U-68 дела обстояли еще хуже — подводники не успели уложить торпеды как надо, при погружении лодка получила сильный дифферент на нос, капитан субмарины Мертен занялся выравнением своего корабля и просто не сумел выйти в атаку.

Тем временем «Питон» попытался уйти от погони, однако уже через полчаса стало ясно, что спастись от быстроходного крейсера не удастся. После того, как «Дорсетшир» сделал два

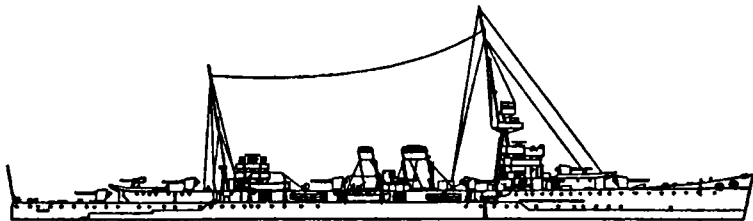
предупредительных выстрела, приказывая противнику остановиться, командир «Питона» приказал спустить шлюпки, взорвать подрывные заряды и затопить судно.

Вновь команда «Атлантика» очутилась на спасательных шлюпках и плотках — на этот раз вместе с экипажем «Питона». Но и на этот раз английский крейсер не стал поднимать людей с воды, поэтому после его ухода лодки УА и У-68 всплыли и начали спасательную операцию. Каждая из них приняла на борт по сто человек, остальные моряки остались в десяти шлюпках — по пять на буксире за каждой лодкой.

Получив известие о новой потере, Дениц отдал командам подводных лодок У-124 и У-129 приказ присоединиться к спасению экипажей «Питона» и «Атлантика». По пути к месту randevу 3 декабря 1941 года лодка У-124 остановила и потопила американский пароход «Сэгедахок». Через четыре дня, 5 декабря 1941 года эти лодки подошли к УА и У-68 и приняли на борт моряков, находившихся в шлюпках.

Половина людей, принятых на борт каждой лодкой, была размещена во внутренних помещениях, а другая — на плотках, закрепленных на верхней палубе. Таким образом, медленно ползущие к северу лодки не могли погружаться и подвергались серьезной опасности. Поэтому немцы обратились за помощью к итальянцам, чьи субмарины в этот момент находились в Центральной Атлантике и у северо-западного побережья Африки.

Точкой randevу был назначен район Островов Зеленого Мыса, куда в период между 16 и 18 декабря подошли четыре итальянские подводные лодки — «Энрико Таццоли», «Пьетро Кальви», «Луиджи Торелли» и «Джузеппе Финци». Здесь «Кальви», «Таццоли» и «Финци» приняли по 70 человек из экипажей «Атлантика» и «Питона», на «Торелли» перешло 50 человек. На пути во Францию лодка «Торелли» была атакована английским эсминцем, однако ей удалось уйти от преследования, хотя и не без повреждений. К концу декабря все восемь немецких и итальянских лодок добрались до берегов Франции.



Английский легкий крейсер «Дьюнедин»

Итогом сражения в Южной Атлантике, растянувшегося на целых две недели, стала гибель двух ценных германских судов — вспомогательного крейсера «Атлантис» и судна снабжения «Питон». Но, что более важно, — после ухода во Францию лодок U-1, U-68, U-124 и U-129 в Южной Атлантике не осталось ни одной немецкой субмарины. Таким образом, британский флот ценой потери одного устаревшего легкого крейсера одержал убедительную победу над немцами, фактически очистив от кораблей противника Южную и Центральную Атлантику. Однако при этом Британия потерял 421 моряка, германские же потери оказались минимальными — из состава команды «Атлантиса» погибло 7 человек, «Питон» же не потерял ни одного моряка.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ДЕЙСТВИЯ «ПЕРВОЙ ВОЛНЫ» НЕМЕЦКИХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ КРЕЙСЕРОВ

(март 1940 — декабрь 1941 года)¹

1. Общая ситуация на океанских коммуникациях Великобритании в 1940 году

Безопасность английских океанских коммуникаций продолжала требовать постоянного внимания и тщательно продуманного распределения сил. В начале 1940 года английские заморские военно-морские командования еще не были полностью вовлечены в борьбу с немецкими подводными лодками, но уже испытывали определенные трудности. Далекое не последней их причиной являлась хроническая нехватка эскортных кораблей, что приводило к задержке судов в портах. Между тем численный состав

¹ В основу настоящего текста положены 4-я, 9-я и 22-я главы I тома работы английского военно-морского историка Стивена Роскилла «Флот и война» (М.: Воениздат, 1967), с исправлениями и дополнениями по ряду других исследований.

конвоев постоянно увеличивался — главным образом вследствие присоединения к ним все большего числа судов нейтральных стран. Для охранения таких конвоев требовалось все больше сил, поэтому на порты формирования и порты прибытия конвоев легла еще большая нагрузка. Все это задерживало морские перевозки.

Немало судов совершало переходы самостоятельно — в основном это были суда, имевшие слишком большую или слишком малую для конвоев скорость хода. В этом отношении наибольший интерес для того периода может представлять скоростной лайнер «Куин Элизабет», впервые вышедший в Нью-Йорк 2 марта. В Нью-Йорке его переоборудовали в войсковой транспорт и в дальнейшем использовали в качестве быстроходного войскового транспорта, — так же как и другие гигантские лайнеры — «Куин Мэри» и «Аквитанию». В подобной роли эти лайнеры впервые выступили при переброске австралийских и новозеландских войск на Ближний и Средний Восток и в Великобританию.

После удовлетворения потребностей основных флотов заморским военно-морским командованиям было передано небольшое число крейсеров, главным образом устаревших типов — в основном «С» и «D», заложенные и частично вступившие в строй еще в годы Первой мировой войны. Эти корабли, наряду с австралийскими и отчасти канадскими, должны были выполнять задачи по охранению океанских конвоев и патрулированию на океанских коммуникациях Империи.

В это же время начали давать положительные результаты и мероприятия Адмиралтейства, предусматривающие восполнение нехватки крейсеров путем переоборудования во вспомогательные крейсера 50 пассажирских лайнеров с достаточно высокой скоростью и дальностью плавания. К февралю 1940 года в строй вошло 46 таких кораблей. Однако к этому времени стали возникать сомнения в целесообразности использования столь больших и ценных судов в роли вспомогательных крейсеров.

В начале января первый лорд Адмиралтейства предложил первому морскому лорду пересмотреть вопрос о необходимости

сти использования вспомогательных крейсеров, которые, по его мнению, требовали слишком больших расходов и забот. Однако штаб ВМС ответил, что они являются «в настоящее время незаменимыми вспомогательными кораблями». К февралю 10 из таких кораблей были выделены эскортному соединению во Фритауне, 4 — эскортному соединению в Галифаксе, около 20 использовалось в составе сил Северного патруля, а остальные 12 находились на Средиземном море, на Тихом и Индийском океанах.

27 апреля 1940 года все торговые суда, за исключением самых быстроходных, получили приказ следовать на восток вокруг мыса Доброй Надежды, а не через Средиземное море и Суэцкий канал. 16 мая этот приказ был подтвержден, и в дальнейшем он оставался в силе вплоть до лета 1943 года, когда после высадки десантов в Северной Африке и Сицилии снова удалось восстановить сквозные коммуникации через Средиземное море.

Таким образом, май 1940 года принес противнику важную победу — англичане лишились возможности пользоваться средиземноморскими коммуникациями. Здесь уместно подробнее остановиться на том значении, которое имело это изменение для морской стратегии Англии. Расстояние от залива Клайд до порта Суэц вокруг мыса Доброй Надежды без серьезных отклонений от кратчайшего маршрута составляет 12 860 миль. Для перехода на Средний Восток и возвращения в Великобританию по этому маршруту конвою требовалось пройти примерно на 20 000 миль больше, чем при переходе туда и обратно через Средиземное море. При этом для сопровождения конвоев на всем пути следования требовались также дополнительные эскортные силы. К тому же для снабжения и доставки подкреплений в Египет и Восточную Африку требовались быстроходные войсковые транспорты и грузовые суда (например, рефрижераторы), а таких судов как раз и не хватало. Требовалось примерно 150 лучших транспортов, чтобы обеспечить ежемесячную отправку одного конвоя в составе 25 судов.

Ситуация еще более ухудшилась, когда в июне 1940 года противник овладел портами и базами на французском побере-

жье Бискайского залива. Было очевидно, что он перебазирует сюда не только подводные лодки, но и крупные боевые корабли для нанесения ударов по атлантическим коммуникациям. Считалось также, что противник может попытаться высадить крупные морские десанты или совершить рейды на такие стратегически важные пункты, как принадлежащие Испании Азорские или Канарские острова. Адмиралтейство хорошо понимало, чем грозила потеря этих островов, и было готово принять решительные меры для их обороны. Впрочем, как выяснилось потом, Германия не собиралась направлять десантные силы на такое удаление от своих баз, считая эту операцию слишком рискованной. А после провала попыток втянуть Испанию в войну и добиться ее участия в атаке Гибралтара желание немцев проводить войсковые операции на этом направлении пропало вовсе.

После падения Франции и блокирования Средиземного моря сильно возросло значение базы Фритаун. Однако одновременно выросли и трудности, стоявшие перед командующим Южно-Атлантической военно-морской станцией адмиралом Лайоном, штаб которого располагался в этой базе. Еще задолго до начала войны Лайон доносил первому морскому лорду, что плохо оборудованный Фритаун мало пригоден для формирования конвоев и дислокации его штаба. Тем не менее базу пришлось использовать именно в этих целях: она имела очень выгодное расположение и была единственной на всем побережье Африки от Гибралтара до Кейптауна. Блокада Средиземного моря означала, что все грузовые суда, шедшие на Средний Восток, шли через операционную зону этой станции, а большинству из них приходилось заходить во Фритаун для пополнения запасов топлива, воды и продовольствия.

Для обеспечения безопасности конвоев на таких длительных переходах базы Метрополии, а также Южно-Атлантическая и Ост-Индская военно-морские станции выделяли крейсерское охранение. Одновременно специально сформированные из быстроходных судов конвои доставляли технику для английской армии в Египте. Первые два таких конвоя — «АР-1» и «АР-2» — совершили переход в Суэц менее чем за пять

неделя. Несмотря на его отчаянные попытки, противник не смог серьезно помешать этим перевозкам.

Силы Южно-Атлантической военно-морской станции включали в это время значительное число крейсеров, хотя и далеко неоднородных по своему составу. В начале июля в состав сил станции входили легкий авианосец «Гермес», гидроавиатранспорт «Альбатрос», три тяжелых крейсера — «Корнуолл», «Кумберленд» и «Дорсетшир», два старых легких крейсера — «Дрэгон» и «Дели», а также три вспомогательных крейсера и два шлюпа. Кроме того, командующему станцией подчинялось соединение эскортных сил во Фритауне в составе семи вспомогательных крейсеров, которые использовались в качестве океанских эскортных кораблей для охранения тихоходных конвоев «SL».

На другой стороне Атлантического океана находились крейсер «Хоукинс» и вспомогательный крейсер «Алькантара», составлявшие Южно-Американский отряд. Эти корабли вели наблюдение за судами, прибывавшими в Рио-де-Жанейро и в порты залива Ла-Плата и выходившими оттуда. Кроме того, на Фритаун базировалось несколько противолодочных траулеров, обеспечивавших оборону базы. В Саймонстауне, Кейптауне и в Порт-Стэнли на Фолклендских островах такую же службу несли малые вспомогательные корабли. Они поступали в некотором количестве в распоряжение заморских военно-морских командований и в какой-то мере улучшили охранение конвоев в их операционных зонах, а также защиту входов в порты от минирования их рейдерами противника. Однако по-прежнему крайне не хватало крейсеров с большой автономностью и дальностью плавания, необходимой для эффективного патрулирования на океанских коммуникациях, и артиллерийским вооружением, достаточно мощным для ведения борьбы с рейдерами противника.

Потребность в эскортных кораблях была очень велика. Использование маршрута вокруг мыса Доброй Надежды (в июле, например, этим маршрутом совершили переход не менее восьми конвоев «SL») и постоянное наблюдение за французскими кораблями в Дакаре исключали возможность фор-

мирования специальных групп для борьбы с рейдерами противника. Адмиралтейство и Южно-Атлантическое командование уже в течение некоторого времени подозревали, что на океанских коммуникациях появился замаскированный рейдер: об этом свидетельствовало таинственное исчезновение судов на переходах. Однако только в конце июля 1940 года удалось установить присутствие в этом районе Атлантики по меньшей мере одного немецкого рейдера. Почти одновременно с получением этих сведений в южных водах Атлантики появилась первая немецкая подводная лодка. 3 августа она потопила судно к юго-востоку от островов Зеленого Мыса.

В начале сентября вместо адмирала Лайона командующим Южно-Атлантической станцией был назначен вице-адмирал Рейке. Кораблей для обеспечения соответствующего охранения по-прежнему не хватало. Интенсивное судоходство и слабое охранение служили хорошей приманкой для подводных лодок. В середине ноября они потопили в районе Фритауна четыре судна. Требовались крупные силы охранения, а в базе имелся лишь шлюп и несколько противолодочных траулеров.

Ответственность за защиту морских коммуникаций в Центральной и Южной Атлантике несла также Американско-Вест-Индская военно-морская станция, командующим которой в апреле 1940 года вместо адмирала Мейрика стал адмирал Чарльз Кеннеди-Первис. В начале года эта станция получила три или четыре старых крейсера типа «С» и «D» и несколько шлюпов. С этими мизерными силами необходимо было обеспечить наблюдение за большим числом немецких торговых судов, укрывавшихся в нейтральных портах Америки, а в случае их выхода с целью прорыва блокады — перехватить их. Но уследить за всеми судами без значительного увеличения крейсерских сил было невозможно. Тем более, что после капитуляции Франции Американско-Вест-Индская станция, как и большая часть других заморских военно-морских командований, получила трудную задачу вести наблюдение за французскими боевыми кораблями в своих районах.

18 июля несколько матросов с двух английских торговых судов, потопленных замаскированным рейдером, добрались

до небольшого острова в Вест-Индии. Они первыми подтвердили присутствие в Центральной Атлантике такого корабля. Командующий запретил выходы в море одиночных судов, дал указания всем конвоям держаться ближе к американскому побережью и направил все свои корабли для патрулирования в проходах между островами Вест-Индии. Через десять дней состоялся бой между вспомогательным крейсером «Алькантара» (1929 год постройки, водоизмещение 22 200 тонн, скорость 22 узла, шесть 152-мм орудий) и рейдером противника — позднее выяснилось, что это был «Тор», обозначенный англичанами как рейдер «Е». «Алькантара» получила тяжелые повреждения и была вынуждена выйти из боя. На поиски рейдера из Фритауна выслали крейсер «Дорсетшир», а из Саймонстауна — крейсер «Кумберленд», но противник умело уклонялся, и обнаружить его столь незначительными силами не удалось.

В отличие от английских вспомогательных крейсеров, в основном переоборудованных из пассажирских лайнеров, немецкие суда этого типа оборудовались из сухогрузов вместимостью от 5 до 9 тысяч регистровых тонн. Их водоизмещение колебалось в широких пределах — от 7500 до 19 000 тонн. Вооружение состояло из шести 150-мм орудий, поворотных торпедных аппаратов (одно-, двух- или трехтрубных, и в ряде случаев — одного-двух самолетов. Два последних рейдера «первой волны», «Комет» и «Корморан» несли на борту по одному торпедному катеру типа «LS».

Все эти суда имели не очень большую скорость хода, но зато обладали большой автономностью благодаря дизельным силовым установкам. Водоизмещение в большинстве случаев составляло 7000—8000 тонн. Они имели большой запас топлива и продовольствия, рассчитанный на длительное плавание, а также ряд искусно выполненных маскировочных приспособлений. На трубах и мачтах монтировались дальномерные приборы; устанавливались ложные трубы и грузовые стрелы, а также ложные фальшборты, палубные надстройки и ложный палубный груз; в море часто производилась перекраска этих судов.

Для продления времени активной деятельности рейдеров к ним высылались суда снабжения — танкеры и сухогрузные транспорты, которые прорывались из своих портов или выходили из нейтральных гаваней, где укрывались с начала войны. Встречи происходили в открытом океане или на рейдах отдаленных островов, где появление кораблей противника было маловероятным. Там происходила заправка топливом и пополнение всеми видами запасов. В качестве дополнительных источников пополнения запасов рейдеры использовали также захваченные суда, в особенности если это были танкеры с топливом. Суда снабжения обслуживали как боевые корабли-рейдеры противника, так и вспомогательные рейдеры, а когда на дальних коммуникациях появились немецкие подводные лодки, суда снабжения и сами рейдеры часто встречались с ними и пополняли их запасы в открытом море. Поэтому борьба с рейдерами велась также и путем обнаружения и уничтожения их судов снабжения. Однако меры по уничтожению этих судов начали приносить удовлетворительные результаты лишь много месяцев спустя.

На Атлантике встречи с судами снабжения всегда происходили в открытом море, а на Тихом океане для этого обычно использовались якорные стоянки у Маршалловых, Каролинских или Марианских островов, причем все происходило с ведома японских властей. Хотя Япония старалась открыто не демонстрировать поддержку немцев, но тайно осуществляла снабжение их рейдеров и сквозь пальцы смотрела на их стоянки на своих подмандатных территориях. Другим отдаленным островом, который использовался немцами для таких же целей, являлось французское владение Кергелен в южной части Индийского океана.

Эти тщательно спланированные и скоординированные мероприятия по снабжению дали вспомогательным крейсерам-рейдерам возможность совершать весьма продолжительные плавания. Например, первое и единственное плавание вспомогательного крейсера «Орион» (рейдер «А») продолжалось 510 дней, в течение которых он прошел более 112 000 миль, а вспомогательный рейдер «Комет» (рейдер «В») возвратился в Бордо лишь после 15-месячного пребывания в море.

Все вспомогательные крейсера-рейдеры противника использовали одни и те же тактические приемы сближения с намеченной жертвой. Они избегали артиллерийской перестрелки на больших дистанциях и полагались на внезапные удары с целью уничтожения противника до того, как он сможет причинить вред рейдеру. Сразу же после установления национальной принадлежности судна принимались меры к тому, чтобы лишить его возможности донести о встрече с рейдером по радио. Если требования рейдера выполнялись, экипажу приказывали оставить судно, которое затем уничтожалось или захватывалось. Если же на судне включался радиопередатчик, рейдер немедленно открывал огонь и стремился не допустить передачи оповещения об опасности.

Первые три вспомогательных крейсера-рейдера вступили в строй в конце 1939 года, еще три — в первой половине 1940 года. В Германии эти шесть кораблей называли «первой волной». Пять кораблей «второй волны» спешно переоборудовались. Первый вспомогательный рейдер «второй волны» («Корморан» — рейдер «G») вышел в море в конце 1940 года. Всего на океанских просторах действовало девять таких кораблей; остальные или получили серьезные повреждения при попытке выйти в море («Того» — рейдер «K») или были переоборудованы, но в море ни разу не выходили (два рейдера). Только вспомогательный рейдер «Тор» (рейдер «E») совершил два успешных выхода в море; «Комет» (рейдер «B») был потоплен в Ла-Манше при попытке выйти в море на второе патрулирование. Итальянцы направили в море лишь один вспомогательный рейдер — «Рамб-1», который не добился никакого успеха за свою короткую службу. Японцы выслали три таких корабля, но особых результатов не добились. Поэтому потери, понесенные союзным судоходством от вспомогательных рейдеров противника, приходится почти полностью на долю немецких рейдеров.

Как правило, выход рейдеров производился в два этапа. На первом вспомогательный крейсер переходил из германских

портов в порты Норвегии, а затем уже выходил в открытое море. Первым вышел из Германии (31 марта 1940 года) «Атлантис» (рейдер «С»). За ним 6 апреля вышел «Орион» (рейдер «А»), а 6 мая — «Виддер» (рейдер «D»). В июне вышли два рейдера — «Тор» (рейдер «Е») и «Пингвин» (рейдер «F»). «Комет» (рейдер «В») вышел из Бергена 4 июля. Последний вспомогательный крейсер этой волны, «Корморан» (рейдер «G»), был переоборудован только в 1940 году и вышел из Германии значительно позднее — 3 декабря. 13 декабря он преодолел Датский пролив и очутился в открытом океане.

Таким образом, к середине 1940 года, когда потребность британцев в боевых кораблях была очень велика и когда еще не были восполнены потери и устранены повреждения, полученные кораблями у побережья Норвегии и в Ла-Манше, перед Адмиралтейством встала серьезная проблема — обнаружить, опознать и обезвредить по меньшей мере шесть рейдеров.

К концу года немецкие вспомогательные крейсера потопили 54 торговых судна общим тоннажем 366 644 тонны. Благодаря умелому использованию вспомогательных рейдеров, частой смене способов маскировки, тщательно продуманным тактическим приемам и мерам по нарушению радиосвязи германскому командованию иногда удавалось в течение некоторого времени держать Адмиралтейство в неведении относительно местонахождения рейдеров. По этой причине исчезновение судов нередко рассматривалось как результат действий немецких подводных лодок или приписывалось обычным стихийным бедствиям на море.

Однако к середине мая подозрения Адмиралтейства, что в водах Южной Атлантики появился по меньшей мере один рейдер, подкрепились обнаружением в районе мыса Агульяс (Игольный) мин, поставленных вспомогательным рейдером «Атлантис».

Однако со времени последних месяцев 1939 года, когда для поиска «карманного» линейного корабля «Адмирал граф Шпее» сформировали несколько мощных поисково-ударных групп, возможности английского флота значительно изменились. Из-за новых неотложных задач, вставших перед флотом,

он уже не располагал в океане столь значительными силами. Только в конце ноября 1940 года, когда стало известно о выходе в море «карманного линкора» «Адмирал Шеер», Адмиралтейство приступило к формированию новых поисково-ударных групп для патрулирования в Южной Атлантике. Однако ни одна из трех сформированных для этой цели групп не имела запланированного полного состава. Но тем временем немецкие надводные рейдеры нанесли британскому судоходству довольно существенные потери.

2. Действия германских торговых рейдеров в 1940 году

«Атлантис» (рейдер «С») вышел из Килия 11 марта 1940 года и до конца месяца занимался боевой подготовкой и последними приготовлениями к рейдерству. 31 марта он покинул германские территориальные воды и направился на север вдоль норвежского побережья. В это время он выдавал себя за русское торговое судно, идущее в Мурманск. Пройдя далеко на север, он повернул на запад и 7 апреля прошел через Датский пролив, не встретив ни одного английского патрульного корабля. В следующие дни он обнаружил в Северной Атлантике несколько судов, но не атаковал их. Приказ, полученный командиром рейдера, гласил, что его основная задача — нарушать морские коммуникации внезапными появлениями на океанских просторах, а не просто топить возможно большее число судов. 7 апреля ему приказали следовать в Южную Атлантику для перехвата судов в районе между Кейптауном и Фритауном. Тем самым немецкое командование хотело заставить противника ослабить силы в Северном море в самый напряженный период Норвежской кампании.

Во время перехода на юг «Атлантис» выдавал себя за японское судно. Играв эту роль, 3 мая в районе $19^{\circ}53'$ ю. ш. и $3^{\circ}46'$ в. д. потопил английское судно «Сайентист» — свою первую жертву. Затем он направился на юг для постановки минных заграждений в районе уже упоминавшегося мыса Агульяс. После этого он перешел в Индийский океан и вновь сменил маски-

ровку. На этот раз он выдавал себя за голландский грузовой пароход.

10 июня, следуя от берегов Австралии в западном направлении, «Атлантис» внезапно атаковал и захватил норвежский танкер «Тиранна». В дальнейшем танкер с призовой командой на борту совершал плавание вместе с рейдером. В начале августа танкер отправили в один из портов Западной Франции, но его потопила английская подводная лодка «Тьюна» в районе устья реки Жиронда, уже на подходе к порту. Тем временем «Атлантис» уклонился к северу на морские пути, ведущие к Цейлону. Здесь 11 июля он захватил и потопил английское судно «Сити оф Багдад», в прошлом немецкое призовое судно. Двумя днями позже рейдер потопил еще одно английское судно, после чего вернулся на морские пути, ведущие в Австралию. В августе он потопил два судна, причем атаки (преимущественно ночью) были произведены настолько внезапно, что ни одно из этих судов не смогло передать радиосообщение об атаке.

В сентябре «Атлантис» продолжал свою пиратскую деятельность. 9 сентября в районе $22^{\circ}13'$ ю. ш. и $67^{\circ}20'$ в. д. он встретил английское судно «Этелкинг», которому удалось передать радиодонесение о появлении рейдера. Рейдер подверг «Этелкинг» интенсивному артиллерийскому обстрелу. На следующий день было захвачено другое английское судно — «Бернарти», также сообщившее о местонахождении рейдера.

Ночью 20 сентября «Атлантис» внезапно атаковал большое французское судно «Комиссар Рамель», шедшее по маршруту Фримантл — Кейптаун — Англия. После этого командир рейдера решил оставить район морских путей, ведущих в Австралию. О его присутствии в этом районе уже было известно из нескольких донесений; кроме того, в этих водах уже действовал другой вспомогательный рейдер — «Пингвин» (рейдер «F»). К этому времени «Атлантис» находился в море уже шесть месяцев, прошел примерно 32 000 миль и потопил или захватил девять судов общим тоннажем около 66 000 тонн. Командир рейдера решил на некоторое время отказаться от активной деятельности, занять выжидательную позицию в рай-

оне 22° ю. ш. и 84° в. д., а в дальнейшем выйти на подходы к Зондскому проливу между Явой и Суматрой. 22 октября рейдер захватил югославское судно «Дурмитор» и направил его в качестве приза в Итальянское Сомали.

Следующий месяц принес добычу побогаче. Были захвачены два груженных норвежских танкера — «Тедди» и «Оле Якоб». В дальнейшем оба танкера использовались для пополнения запасов топлива самого рейдера. Вскоре рейдер атаковал и потопил английское судно «Отомедон». Затем рейдер встретился с двумя захваченными норвежскими танкерами, забрал у обоих топливо, потопил «Тедди», а второй танкер — «Оле Якоб» — направил в Японию с призывной командой, в задачу которой входило отослать в Германию захваченные секретные документы.

Взяв курс на юго-запад, рейдер в начале декабря в точке с координатами 34°47' ю. ш. и 59°55' в. д. встретился с вспомогательным рейдером «Пингвин» и одним из судов снабжения. Передав пленных на судно снабжения, он направился к острову Кергелен для ремонта. На остров Кергелен он прибыл 14 декабря, где наскочил на мель и получил некоторые повреждения в корпусе. К этому времени он потопил или захватил 13 судов общим тоннажем около 94 000 тонн и теперь готовился к новому рейдерству.

6 апреля 1940 года в море вышло судно «Орион» (рейдер «А»). Его максимальная скорость хода не превышала 14 узлов, т. е. была меньше скорости большинства судов, которые противник использовал для решения такого рода задач.

Выйдя в Северную Атлантику, 24 апреля «Орион» встретил свою первую жертву — английское судно «Хэксби». Пополнив запасы топлива с танкера, высланного с Канарских островов, он обогнул мыс Горн и в ночь на 14 июня выставил 228 мин в районе новозеландского порта Окленд. На этих минах подорвалось и затонуло английское судно «Ниагара», на борту которого находились слитки золота на сумму 2,5 млн. фунтов стерлингов.

В дальнейшем «Орион» получил приказ перейти и Тихий океан и действовать на коммуникациях, ведущих из Австра-



Атлантика

лии в Панаму. 19 июня он захватил норвежское судно «Тропик Си» и отправил его в качестве призового судна во Францию; на конечном участке перехода судно перехватила английская подводная лодка. На борту судна находились военнопленные с «Хэксби», поэтому уже через четыре месяца после выхода «Ориона» в море Адмиралтейство получило точные разведывательные сведения о его действиях. После непродолжительного пребывания в Коралловом море «Орион» перешел в Тасманово море и там 20 августа атаковал английское судно «Туракина», которому удалось донести о нападении рейдера. Немедленно был организован поиск силами новозеландского крейсера «Ахиллес» и авиации, но рейдер к этому времени уже перешел в воды к югу от Австралии. Здесь его заметил самолет австралийских ВВС, но не сумели опознать.

В октябре «Орион» перешел в район принадлежащих Японии Маршалловых островов, где встретился с двумя судами снабжения и «Кометом» (рейдер «В»), перешедшим в Тихий океан Северным морским путем с помощью русских ледоколов (это стоило Германии 950 000 марок). В течение некоторого времени оба рейдера действовали совместно. 27 ноября они перехватили и потопили английский лайнер «Рэнджитейн» вскоре после его выхода из Окленда. Британский легкий крейсер «Ахиллес» и береговая авиация вновь предприняли бесплодный поиск, а рейдеры тем временем перешли на север для выполнения давно задуманного рейда на остров Науру. Атака была осуществлена в ночь на 8 декабря, немцам удалось потопить четыре судна общим тоннажем 21 000 тонн. Затем рейдеры ушли к Японским островам для пополнения запасов. На остров Эмирау они высадили более 500 пленных, которые вскоре были обнаружены и спасены. Из Японии «Орион» вернулся на Маршалловы острова, где пополнил запасы топлива с судов снабжения. К этому времени он уже находился в море 268 дней и нуждался в ремонте. Поэтому 12 января 1941 года он ушел на Марианские острова и оставался там вместе с двумя судами снабжения четыре недели.

27 декабря 1940 года «Комет» (рейдер «В») совершил новый налет на остров Науру, где уничтожил нефтехранилища и фосфатный завод. В дальнейшем он перешел далеко на юг от Новой Зеландии в Индийский океан для встречи у острова Кергелен в начале марта 1941 года с «Пингвином» (рейдер «F») и с судном снабжения.

До конца года «Комет» не добился сколько-нибудь существенных результатов. Его плавание продолжалось почти до конца ноября 1941 года, но без особого успеха. Вместе с «Орионом» он потопил семь судов общим тоннажем около 43 000 тонн.

Третьим кораблем «первой волны» был «Виддер» (рейдер «D»), который прошел через Датский пролив 19 мая и длительное время находился в Северной Атлантике. В июне он потопил английский и захватил норвежский танкеры примерно на середине пути между Островами Зеленого Мыса и Вест-Индией. В следующем месяце к западу от этого района он потопил еще два судна — «Дэвизиэн» и «Кинг Джон». С 4 августа по 2 сентября «Виддер» действовал между Бермудскими и Канарскими островами и потопил пять судов, из них два танкера. 21 августа он расстрелял британский пароход «Англо-Саксон», с которого спаслись только два человека. Затем «Виддер» вновь ушел на юг, и 8 сентября в Центральной Атлантике потопил нейтральное греческое судно «Антониос Хандрис». После этого он встретился с танкером «Ойрофельд» и судном снабжения «Рекум», а затем повернул к берегам Франции из-за поломки машин. Последнюю часть пути рейдеру пришлось проделать на буксире итальянского транспорта «Капитане Пауле Лемерле», в Брест он прибыл 31 октября. По сравнению с другими рейдерами «Виддер» находился в море сравнительно недолго. Он потопил или захватил 10 судов общим тоннажем 58 645 тонн.

Четвертый корабль «первой волны» — «Тор» (рейдер «E») вышел из Германии в середине июля тем же путем, что и «Виддер». Длительное время он находился в Атлантике, где потопил шесть судов. После этого контр-адмирал Харвуд, который держал флаг на крейсере «Хоукинс», направил в район

острова Тринидаде вспомогательный крейсер «Алькантара», а со своими силами патрулировал между Рио-де-Жанейро и заливом реки Ла-Плата. 28 июля в точке $24^{\circ}39'$ ю. ш. и $33^{\circ}07'$ з. д. (вблизи острова Тринидаде) «Алькантара» встретила с немецким вспомогательным крейсером. Произошел тяжелый артиллерийский бой, в ходе которого британский крейсер был серьезно поврежден и отправился на ремонт. Получив донесение о бое рейдера со вспомогательным крейсером «Алькантара», Адмиралтейство предприняло энергичные меры по увеличению дальности стрельбы артиллерийских установок вспомогательных крейсеров и усилению их боевой мощи. Но провести эти усовершенствования в короткие сроки было невозможно.

Повреждения рейдера были незначительными. Он перешел в спокойные воды Южной Атлантики и примерно на параллели 37° ю. ш. самостоятельно провел ремонт и пополнил запасы с одного из судов снабжения. В сентябре и октябре «Тор» продолжал патрулирование в Центральной и Южной Атлантике и потопил еще два судна. 5 декабря в районе восточного побережья Южной Америки ($30^{\circ}52'$ ю. ш. и $42^{\circ}53'$ з. д.) он встретил вспомогательный крейсер «Карнарвон Кастл». И опять повторилась история с «Алькантарой» — большое, но легковооруженное английское судно уступало противнику по дальности стрельбы и потому получило серьезные повреждения (37 погибших, 82 раненых, ремонт до декабря 1941 года). А немецкий рейдер снова почти не пострадал.

Таким образом, многомесячные поиски рейдеров английскими кораблями принесли разочарывающие результаты. Получив донесение о бое вспомогательного крейсера «Карнарвон Кастл», Пегрэм, который в конце августа сменил Харвуда, тотчас же вышел на борту легкого крейсера «Энтерпрайз» на север на поиски рейдера. 9 декабря к нему присоединился тяжелый крейсер «Кумберленд», а еще через неделю в этот район прибыл из метрополии легкий крейсер «Ньюкасл». Таким образом, в районе интенсивного судоходства, где когда-то действовал и был уничтожен «Адмирал граф Шпее», вновь сосредоточились силы, способные вести борьбу с кораблем такого же класса. Поскольку было известно, что одностип-

ный со «Шпее» «Адмирал Шеер» находится где-то в море, Пегрэм держал свои корабли в районе Рио-де-Жанейро или в районе залива реки Ла-Плата. Однако «Адмирал Шеер» до конца года находился севернее, а рейдер «Тор» спокойно ушел из района боя для проведения ремонта. До конца года он не участвовал больше в боевых действиях.

Вскоре в Атлантику через Датский пролив вышел и пятый корабль «первой волны» — крейсер «Пингвин» (рейдер «F»). Он прошел пролив между 24 и 30 июня и также первоначально действовал в Атлантике, где в июле потопил одно торговое судно. В следующем месяце он перешел в южную часть Индийского океана и медленно двигался в восточном направлении вдоль морского пути, идущего из Австралии к мысу Доброй Надежды. Между 26 августа и 7 октября «Пингвин» потопил или захватил шесть судов, из них четыре танкера. Один из его призов, норвежский танкер «Сторстад», переоборудовали во вспомогательный минный заградитель и переименовали в «Пассат». В конце октября и начале ноября он совместно с рейдером выставил большое число мин на подходах к портам Австралии, острову Тасмания и в Бассовом проливе. Затем оба корабля отошли на запад, где рейдер захватил еще четыре приза. Три из них оказались английскими рефрижераторными судами. К концу года «Пингвин» перешел далеко на юг для поиска в Антарктике китобойных судов союзников.

Шестым, и последним, кораблем «первой волны» был «Комет» (рейдер «B»), о боевых действиях которого уже говорилось в связи с рассмотрением действий «Ориона» (рейдер «A»). Тем временем из Германии вышел последний корабль 1940 года — «Корморан» (рейдер «G»). В середине декабря он незамеченным прошел через Датский пролив и направился на юг, в Центральную Атлантику, но до конца года он не добился никакого успеха.

Итак, первые девять месяцев рейдерских действий, начатых в первых числах апреля выходом «Ориона» и «Атлантиса», ознаменовались значительным успехом немцев — и, если не считать захвата нескольких судов снабжения, полным провалом англичан.

3. Действия германских тяжелых кораблей на британских коммуникациях в 1940 году

Между тем в дополнение к находившимся в море шести вспомогательным рейдерам в октябре 1940 года противник планировал направить на морские коммуникации в Атлантику тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», «карманный» линейный корабль «Адмирал Шеер», а также линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» после устранения повреждений, полученных ими в ходе Норвежской кампании.

Первым в море вышел «Адмирал Хиппер». Он направился в Сен-Назер, где должен был базироваться, но у него обнаружили неполадки в машинах, и он возвратился в Германию. О выходе крейсера в море Адмиралтейству стало известно 28 сентября из анализа данных радиоперехвата, и адмирал Форбс направил из Розайта и Скапа-Флоу крупные силы для его перехвата. Однако никакого корабля противника обнаружено не было. 27 октября «Адмирал Шеер» вышел из Брунсбюттеля в море (карта 13). В Лондоне его выход из Северного моря в Атлантику через Датский пролив остался незамеченным. Первое донесение о действиях этого корабля на морских коммуникациях получили 5 ноября, когда он атаковал конвой, шедший из Галифакса.

«Адмирал Шеер» прошел через Датский пролив 31 октября, в тот самый день, когда вспомогательный рейдер «Виддер» (рейдер «D») входил в Брест, заканчивая свое первое плавание. 5 ноября «Адмирал Шеер» потопил свою первую жертву — английское судно «Мопан», которое самостоятельно совершало переход и не смогло передать донесение о встрече с рейдером. Такое донесение помогло бы спасти шедший из Галифакса в метрополию конвой «НХ-84», состоявший из 37 судов и охранявшийся лишь одним вспомогательным крейсером «Джервис Бей». С этим конвоем «карманный» линейный корабль встретился в точке 52°45' с. ш. и 32°13' с. д. вечером 5 ноября. Суда конвоя рассредоточились и начали ставить ды-

мовую завесу, а вспомогательный крейсер вступил в неравный бой с противником. Благодаря действиям крейсера «Джервис Бей» англичанам удалось выиграть время и спасти конвой — было потоплено лишь пять судов.

Сразу же после получения радиограммы от «Джервис Бея» Адмиралтейство и командующий Флотом Метрополии приняли меры для поиска рейдера и временно изменили маршруты следования судов. По мнению адмирала Форбса, корабль противника, если он вышел в море на короткий промежуток времени, должен был вскоре возвратиться в базу северным путем или перейти в какой-нибудь французский порт. Но если он намеревался вести длительные действия на английских коммуникациях, он должен был в дальнейшем следовать в южном направлении.

Флот Метрополии мог перехватить его только в первом случае, поэтому командующий направил из Скапа-Флоу на подходы к Бресту и Лориану линейные крейсера «Худ» и «Рипалс», 15-ю эскадру крейсеров в составе трех кораблей, а также шесть эскадренных миноносцев. Сам же он с линейными кораблями «Нельсон» и «Родней» вышел для патрулирования в проходе между Исландией и Фарерскими островами. Однако во изменение распоряжений командующего Адмиралтейство направило часть кораблей из состава линейных сил в район последнего известного места нахождения рейдера, а линейный корабль «Родней» выделило для охранения конвоев, следующих в метрополию.

Но эти поиски оказались напрасными. «Адмирал Шеер» вышел в длительное плавание и сразу же направился на юг в Центральную Атлантику. Его внезапное появление на маршруте следования конвоев из Галифакса привело к гибели пяти судов из состава конвоя и дезорганизации всей системы атлантических коммуникаций. Следующие два конвоя из Галифакса и один конвой с Бермудских островов возвратились назад. Выход многих судов был задержан, и порты формирования конвоев оказались переполненными. Нормальное движение конвоев в Северной Атлантике возобновилось лишь 17 ноября, с выходом в море конвоя «НХ-89».

После встречи с судном снабжения в районе 22°00' с. ш. и 46°20' з. д. «Адмирал Шеер» направился к Вест-Индии и 24 ноября к юго-востоку от Бермудских островов потопил английское судно «Порт Хобарт». Судно послало донесение о рейдере, но в нем не указывался его тип — был ли это боевой корабль или вспомогательный рейдер. Донесение заставило «карманный линкор» отойти на восток, в сторону островов Зеленого Мыса, но не помогло разобраться в обстановке ни Адмиралтейству, ни штабам заморских военно-морских командований, которые пытались перехватить рейдер.

24 ноября Адмиралтейство приказало сформировать три корабельные группы для поиска нескольких вспомогательных крейсеров и «карманного линкора», которые, по имеющимся данным, в то время находились в море. Соединению «К», состоявшему из нового авианосца «Формидебл» и крейсеров «Бервик» и «Норфолк», предстояло направиться из метрополии в район Фритауна. Однако обстановка сложилась так, что это соединение смогло прибыть в указанный район лишь в начале 1941 года, а крейсер «Бервик» вообще не вошел в состав соединения. Легкий авианосец «Гермес» и крейсер типа «D» были направлены в район острова Святой Елены, а крейсера «Кумберленд» и «Ньюкасл» вошли в состав южноамериканской дивизии крейсеров. Тем временем в целях предосторожности адмирал Рейке приказал всем судам, идущим в районы Южной Атлантики и обратно, держаться к востоку от островов Зеленого Мыса.

«Адмирал Шеер» причинил англичанам массу неприятностей. 1 декабря он потопил примерно в 900 милях к западу от Батерста еще одно английское судно — «Трайбсмен», а затем вышел на коммуникации между Пернамбуко и Азорскими островами. 14 декабря, после встречи с танкером «Норд-марк» к северу от экватора, «карманный линкор» вышел на коммуникации между Фритауном и портами Южной Америки. Днем 18 декабря он захватил английское судно «Дьюкеса», груженное продовольствием, и преднамеренно дал ему возможность передать донесение, чтобы отвлечь внимание от тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер», который далеко на севере только начал

свой первый выход в Атлантику. Хитрость противника удалась. Адмирал Рейке направил крейсера «Нептуне» и «Дорсетшир» к западу от Фритауна, а легкий авианосец «Гермес», эскадренный миноносец «Дрэгон» и вспомогательный крейсер «Претория Кастр» встретились в районе острова Святой Елены и начали поиск к северо-востоку от острова.

Адмиралтейство приказало также соединению «К», направлявшемуся во Фритаун, пройти западнее Азорских островов. Но ячейки в сети, которую оно старалось поставить вокруг рейдера, были слишком большими, и тот без труда ускользнул. Для перехвата рейдера требовалось пять-шесть корабельных групп, а для формирования сил такого состава времени просто не хватало.

В рождество, когда «Адмирал Хиппер» атаковал войсковой конвой, шедший на Средний Восток, упомянутые силы перенацелили на борьбу с новой угрозой, а далеко на юге «Адмирал Шеер» вместе с грузовым судном «Дьюкеса» встретился с рейдером «Тор» и двумя судами снабжения. В это же время немецкие подводные лодки возобновили боевые действия в районе Фритауна и в течение последних 10 дней года потопили три судна. Немецкий штаб ВМС решил воспользоваться отвлечением английских сил, что, по его мнению, должно было произойти в результате действий «карманного» линейного корабля «Адмирал Шеер», и направил в море тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер».

29 ноября воздушная фоторазведка установила присутствие крейсера в Брунсбюттеле, но этому не придали значения, и разведка не была усилена. Немецкий крейсер покинул базу на следующий день и незаметно прошел прибрежными водами на север. Дождавшись плохой погоды, когда полеты авиации прекратились, он в ночь на 7 декабря прошел Датский пролив. Крейсер шел в Атлантику примерно тем же маршрутом, что и «Адмирал Шеер», а через несколько дней этим же путем в Атлантику направился вспомогательный рейдер «Корморан» (рейдер «G»). 8 января «Адмирал Шеер», пополнив запасы топлива, направился на коммуникации, проходящие между Кейптауном и Фритауном.

Задачи тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» отличались от задач, поставленных перед «карманным» линейным кораблем. Крейсеру приказали атаковать конвои, а не суда, следовавшие самостоятельно. Поэтому он дважды пытался установить маршрут британских конвоев, шедших из Галифакса, но никаких судов не обнаружил, так как находился слишком далеко к югу. Затем он вышел на коммуникации, ведущие в Сьерра-Леоне, но и там поиск оказался безуспешным. Наконец в канун рождества в 700 милях к западу от мыса Финистерре «Хиппер» обнаружил войсковой конвой «W-SA», состоявший из 20 судов и следовавший в южном направлении на Средний Восток. Согласно приказам Адмиралтейства этот конвой имел мощное охранение, в состав которого входили крейсера «Бервик», «Бонавенчер» и «Дьюнедин», а также авианосец «Фьюриес» — одновременно он доставлял самолеты в Такоради, откуда им предстояло совершить перелет в Египет.

«Адмирал Хиппер» следовал за конвоем всю ночь, а в рождество на рассвете сблизился с ним для нанесения удара. Однако силам охранения удалось отвлечь огонь на себя, при этом «Бервик» получил четыре попадания 203-мм снарядов. По счастью, первый из них, выведя из строя кормовую башню, не взорвался, а последний, попав под углом, не пробил 114-мм броневой пояс. Из торговых судов лишь два были легко повреждены огнем 105-мм универсальной артиллерии «Хиппера». В конце концов бой прекратился и корабли разошлись в условиях очень плохой видимости.

«Адмирал Хиппер» повреждений не получил, но повернул к берегам Франции. На пути домой 25 декабря он потопил британский пароход «Джамна» (6078 брт) и 27 декабря 1940 года прибыл в Брест. Это был первый крупный немецкий корабль, воспользовавшийся французским портом. Рейд «Адмирала Хиппера» показал, что из-за малой автономности боевые крейсера специальной постройки менее пригодны для действий на коммуникациях противника, нежели торговые рейдеры.

Как только Адмиралтейству стало известно о действиях «Хиппера», крейсер «Найяд», который накануне был сменен

в составе охранения конвоя крейсером «Бервик», получил приказ вернуться для усиления охранения конвоя. Крейсер «Кения» был направлен из Плимута для встречи двух других конвоев, следовавших из Сьерра-Леоне и приближавшихся к месту боя, а «Рипалс» и крейсер «Нигерия» вышли из Скапа-Флоу для защиты двух атлантических конвоев, которые находились в западной части Атлантики. Северные подходы также находились под наблюдением кораблей флота метрополии на случай возвращения противника в базу северным путем. В последующие дни на подходах к Бресту патрулировали также самолеты Берегового командования. Впрочем, истребители противника не позволяли английским самолетам приблизиться к берегу, а так как «Адмирал Хиппер» подошел к Бресту неожиданно и с юга, он вошел в порт незамеченным. Фактически его обнаружили там лишь 4 января, хотя суда, находившиеся в Бресте, подверглись бомбардировке двумя днями раньше.

После обнаружения крейсера в доке по нему был нанесен сильный удар самолетами Берегового и Бомбардировочно-го командований ВВС. Однако, несмотря на то что для решения этой задачи совершили 175 самолето-вылетов и сбросили 85 тонн бомб, «Адмирал Хиппер» повреждений не получил.

В 1940 году последними (27 декабря) на океанские сообщения были отправлены линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Новый выход кораблей в море оказался неудачным. Во время шторма у берегов Норвегии «Гнейзенау» получил повреждения корпуса, и оба корабля возвратились в Киль. Как и прежде, выход кораблей из баз не был замечен английской разведывательной авиацией, которая занималась в это время поисками «Адмирала Хиппера».

4. Последние операции германских тяжелых кораблей в Центральной Атлантике

В начале января 1941 года количество немецких вспомогательных крейсеров на коммуникациях противника уменьшилось — 31 октября 1940 года «Виддер» (рейдер «D») вер-

нулся в Брест. Но одновременно немцы готовили для выхода в море рейдеры «второй волны» — «Михель» («Н»), «Стир» («J») и «Того» («К»). Линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» находились в это время в Киле — предполагалось, что в конце января они снова выйдут в море. Тяжелый крейсер «Хиппер» стоял на профилактике в Бресте и также был почти готов возобновить боевые действия.

Германский Штаб руководства войной на море планировал возобновление боевых действий линейных кораблей и тяжелого крейсера «Хиппер» на коммуникациях Галифакс — Сьерра-Леоне. Однотипный с «Хиппером» «Принц Ойген» прошел испытания, но для боевых действий еще не был готов. Линейный корабль «Бисмарк» также незадолго до этого прошел первые испытания на Балтийском море и вскоре уже мог участвовать в морских операциях. На авианосце «Граф Цеппелин» по распоряжению Редера в апреле 1940 года работы временно прекратили. Но после того как противник укрепился на французском побережье Атлантики, немецкий штаб ВМС поставил вопрос о возобновлении строительства этого корабля. Однако провести решение в жизнь не удалось, так как возникли трудности, связанные с тем, что ВВС не могли выделить для авианосца специальных самолетов.

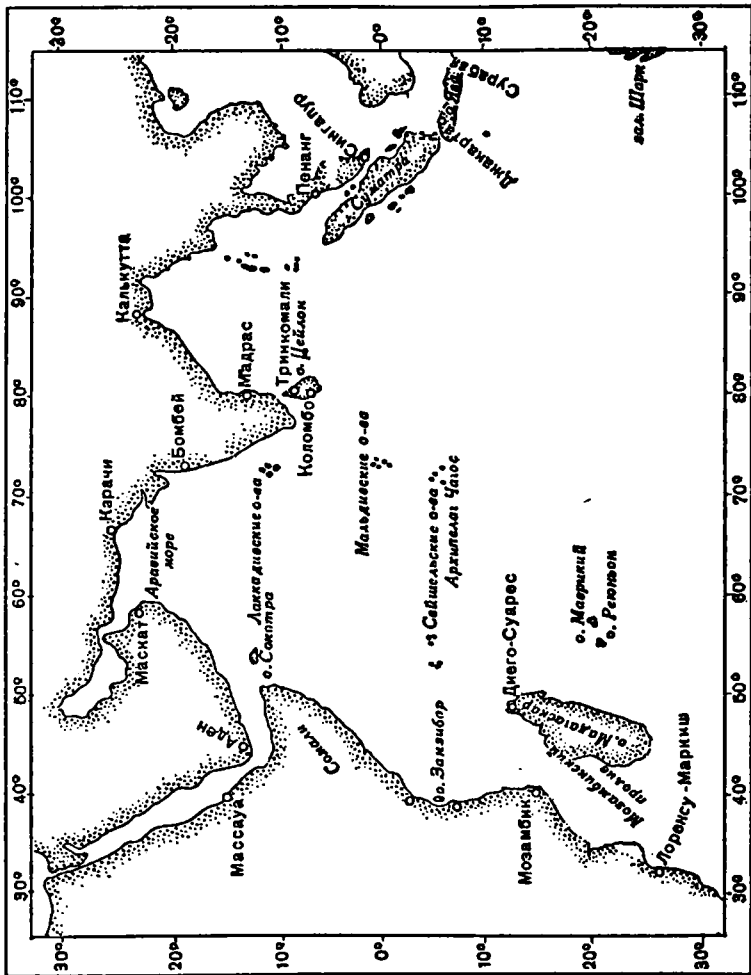
Таким образом, хотя к новому году на океанских коммуникациях фактически действовал только «Адмирал Шеер», в готовности находилось не менее шести вспомогательных крейсеров-рейдеров противника. Еще большая угроза английским морским и океанским сообщениям должна была возникнуть в ближайшем будущем, после того как оказались бы готовыми к действиям линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также тяжелый крейсер «Хиппер». Теперь к большим потерям в судах на Атлантике вследствие ударов немецких подводных лодок и самолетов дальнего действия прибавилась угроза новых больших потерь от мощных надводных кораблей.

Итак, 8 января 1941 года «Адмирал Шеер», закончив ремонт и пополнив запасы в Южной Атлантике, отправился на поиски войскового конвоя союзников «WS-5A», который недавно был неудачно атакован «Хиппером». Однако обнару-

жить конвой он не смог. 17 января был захвачен норвежский танкер на коммуникациях Кейптаун — Фритаун и в качестве призового судна отправлен в Бордо. В это время командир рейдера изменил тактику. Вместо сближения с обнаруженной жертвой ночью он стал сближаться с ней днем. Для маскировки немецкий линейный корабль пользовался позывными английского военного корабля. Это привело к успеху — 20 января было захвачено датское судно «Барнвелд». Несколько часов спустя рейдер потопил английское судно. Ни то ни другое судно не успело передать сигнал бедствия, и Адмиралтейство в течение многих месяцев не знало причин их исчезновения.

Но командир «карманного линкора» решил сменить район действий, и рейдер вернулся в точку встречи с танкером «Нордмарк», где уже находился вспомогательный рейдер «Тор». После пополнения запасов топлива и других видов снабжения, а также передачи пленных «Адмирал Шеер» пошел на юго-восток и, пройдя южнее мыса Доброй Надежды, в начале февраля вошел в воды Индийского океана. Здесь он встретился с рейдером «Атлантис» (рейдер «С»), который сопровождал два призовых судна, а в точке с координатами 13° ю. ш. и 64° в. д. встретил вспомогательное судно снабжения и вновь пополнил запасы. По совету командира рейдера «Атлантис» «Адмирал Шеер» отправился к северному выходу из Мозамбикского пролива, используя для разведки имеющийся у него на борту самолет, и 20 февраля захватил английский танкер. В тот же день его второй жертвой оказалось греческое судно, а на следующий день еще одно английское судно — «Кэнадиен Крузер». Оно успело передать сигнал, предупреждающий остальные корабли о встрече в этом районе с немецким рейдером. Другой сигнал передала четвертая жертва — датское судно, которое рейдер атаковал 22 февраля.

После этого рейдеру стало ясно, что дальнейшее пребывание в этих водах может оказаться опасным. Это обстоятельство, а также полученные распоряжения командования о том, что к концу марта корабль должен вернуться в Германию, заставили командира «карманного» линейного корабля «Адмирал Шеер» возвратиться в Южную Атлантику раньше, чем



14. Индийский океан (подпись в карте)

предполагалось. Но прежде чем рейдеру удалось покинуть Индийский океан, его чуть было не перехватили английские корабли, которые выслал командующий ост-индской военно-морской станцией после того, как получил сигналы от атакованных рейдером судов.

Английские военно-морские силы в этом районе состояли из крейсеров «Хаукинс» и «Австралия», входивших в состав сил охранения важного конвоя с войсками «WS-5В», который, пройдя экватор, направился в Аден; легкого крейсера «Эмеральд», сопровождавшего в то время другой ближневосточный конвой с войсками; однотипного с ним крейсера «Энтерпрайз», который следовал в район действия рейдера, но находился все еще далеко на севере по отношению к предполагаемому месту нахождения «Шеера»; крейсера «Глазго», находившегося более чем на 140 миль к северо-западу от того места, где, по сообщению датского судна, последний раз отмечался рейдер. Таким образом, «Глазго» являлся единственным кораблем в этом районе, который мог осуществить перехват рейдера. Но тем не менее английское командование решило направить на поиск рейдера крейсера, охранявшие конвой, создав из них поисково-ударную группу.

Спустя четыре с половиной часа после того как датское судно передало сигнал о нападении на него немецкого рейдера, патрульный самолет с крейсера «Глазго» утром 22 февраля обнаружил рейдер в точке $8^{\circ}30'$ ю. ш. и $51^{\circ}35'$ в. д. Крейсер немедленно передал радиограмму об обнаружении немецкого рейдера. Командир «Глазго» намеревался атаковать рейдер ночью и преследовать его днем. К полудню на помощь «Глазго» уже спешили легкий авианосец «Гермес», тяжелые крейсера «Канберра», «Австралия» и «Шропшир», а также легкие крейсера «Кейптаун» и «Эмеральд». По приказу Адмиралтейства несколько других кораблей освободили от решения их обычных задач и также направили в район обнаружения рейдера.

До их появления «Глазго» требовалось поддерживать непрерывный контакт с рейдером, чтобы не упустить его снова. Однако этого крейсеру выполнить не удалось. С ухудшением видимости его самолет потерял противника из виду. Между

тем «Адмирал Шеер», стремясь уйти от преследования, изменил курс, отклонившись к востоку на 100 миль, а затем снова взял курс на юго-запад. 24 февраля командующий приказал всем кораблям прекратить поиск немецкого рейдера и решать прежние задачи. Тем временем «Адмирал Шеер», пройдя в 400 милях к востоку от острова Маврикия, повернул на юг и, обойдя мыс Доброй Надежды, благополучно вернулся в Атлантику. Там он встретился с танкером «Нордмарк», а также рейдерами «Пингвин» и «Корморан» и судами снабжения. Рейдеры получили топливо, продукты питания и боеприпасы, в свою очередь передав на вспомогательные суда пленных.

11 марта, после того как «Шеер» произвел ремонт машин, он лег на курс к берегам Германии. 15 марта корабль пересек экватор, а в ночь на 23 марта прошел район, через который обычно шли галифакские конвои. 27 марта рейдер вошел в Датский пролив. Главной заботой командующего Флотом Метрополии и Адмиралтейства в это время был поиск в Северной Атлантике двух других немецких рейдеров — «Шарнхорста» и «Гнейзенау» и защита от них английских конвоев. Поэтому многие линейные корабли и крейсера адмирала Тови были заняты охранением конвоев или поиском рейдеров противника. Таким образом, линейные корабли противника решали возлагавшуюся на них штабом руководства войной на море задачу отвлечения английских сил от возвращавшегося в Германию «карманного линкора».

22 марта немецкие линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пришли в Брест. После этого большая часть кораблей Флота Метрополии возвратилась в базы.

Командующий Флотом Метрополии адмирал Тови понимал, что необходимо постоянно и тщательно следить за северными выходами в океан. 26 марта Тови доложил Адмиралтейству, что намерен послать туда для патрулирования крейсера «Нигерия» и «Фиджи». 27 марта это намерение было осуществлено. Однако вскоре корабли перевели в другие районы. 28 и 29 марта Адмиралтейство предупредило адмирала Тови, что, по данным радиоразведки, 29 марта возможен прорыв корабля противника южнее Исландии. Для перехвата рейдера выс-

лали линейный корабль «Кинг Джордж V», находившийся в составе охранения галифакского конвоя, и четыре крейсера, которым приказали следовать к восточной границе минного заграждения между Исландией и Фарерскими островами. Из-за плохой погоды авиация не могла оказать кораблям никакой поддержки, но в любом случае все английские контрмеры были напрасными, так как опаздывали на двое суток. «Адмирал Шеер» уже прошел через эти воды и находился теперь вблизи норвежских берегов. 30 марта он бросил якорь в Бергене, а 1 апреля вошел в Киль. Корабль прошел 46 419 миль. По утверждениям командира корабля, за время рейдерства удалось уничтожить и захватить суда общим тоннажем 151 000 тонн, но фактически был потоплен транспорт «Джервис Бей» и 16 других судов общим тоннажем 99 059 тонн.

Тем временем на английские коммуникации второй раз вышел тяжелый крейсер «Хиппер». По данным английской авиаразведки еще 1 февраля он находился в Бресте, но 4 февраля самолеты уже не нашли его там. Тяжелый крейсер покинул базу 2 февраля. Рейдер прошел около 1000 миль на запад от мыса Финистерре, где должен был пополнить запасы топлива и ждать дальнейшего развития событий. На этот раз командир корабля получил разрешение атаковать не только одиночные суда, но и слабо охраняемые конвои. Однако малая автономность кораблей этого класса вызывала постоянное беспокойство у немецкого штаба ВМС.

Получив разрешение начать активные действия, корабль пошел в район коммуникаций, проходящих между Азорскими островами и побережьем Португалии. 11 февраля он атаковал одиночное торговое судно, а на рассвете следующего дня в точке 37°12' с. ш. и 21°20' з. д. — неохраняемую группу из 19 судов под громким названием «конвой „SLS-64“», которая 30 января вышла из Фритауна. Рейдеру удалось потопить семь судов общим тоннажем 32 806 тонн. Но это нападение на конвой имело и другую сторону. Теперь уже Адмиралтейство не сомневалось в том, что в Атлантике действует немецкий рейдер.

Между тем, поскольку на тяжелом крейсере оставалось мало топлива, командир «Хиппера» решил вернуться в Брест,

куда прибыл незамеченным 14 февраля. На следующий день самолеты-разведчики берегового командования донесли, что «Хиппер» вновь находится в Бресте. Вскоре немецкий штаб руководства войной на море решил возвратить «Хиппер» в Германию. Организовать это возвращение было нелегким делом для немецкого штаба ВМС, так как почти одновременно с «Хиппером» другой рейдер, «Адмирал Шеер», также должен был прорваться в базу. Трудности усугублялись тем, что в это время в Атлантике продолжали рейдерство линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Чтобы не создавать помех другим немецким кораблям, «Хипперу» приказали пройти через Датский пролив раньше «Адмирала Шеера». Он вышел из Бреста 15 марта и направился в район южнее Гренландии для встречи с вспомогательным судном снабжения, чтобы пополнить запасы топлива. Плохая погода мешала действиям английских патрульных сил, что дало «Хипперу» возможность 23 марта благополучно пройти через свободный ото льда узкий проход в Датском проливе. Вечером 23 марта он обнаружил на горизонте два корабля, которые, как полагал командир «Хиппера», были английскими крейсерами, однако те его не обнаружили. «Хиппер» вторично пополнил запасы топлива в Бергене и 28 марта пришел в Киль.

Третий выход на коммуникации осуществили линейные крейсера 22 января 1941 года «Шарнхорст» и «Гнейзенау» под командованием адмирала Лютьенса вышли из Киля и взяли курс на север, намереваясь прорваться в Атлантику южнее Исландии. Предварительно в разные части океана было выслано не менее пяти вспомогательных судов снабжения для обеспечения этих кораблей топливом.

20 января Адмиралтейство предупредило адмирала Тови о возможном прорыве неустановленного рейдера в Атлантику. Сразу же после этого из Скапа-Флоу вышли два крейсера для патрулирования между Исландией и Фарерскими островами — наиболее вероятном районе прорыва рейдера. 23 января разведка установила, что два линейных корабля прошли через пролив Большой Бельт. В полночь на 26 января линейные корабли под флагом адмирала Тови — «Нельсон»,

«Родней» и «Рипалс», 8 крейсеров из состава 2-й, 15-й и 18-й крейсерских эскадр, а также 11 эскадренных миноносцев вышли из Скапа-Флоу и направились в район в 120 милях к югу от Исландии. Здесь они могли осуществлять наблюдение за обоими возможными выходами, через которые корабли противника могли прорваться в Атлантику. Было также организовано воздушное патрулирование между Фарерскими островами и Исландией.

27 января адмирал Тови разделил свои силы, чтобы дать некоторым кораблям возможность принять топливо в Скапа-Флоу, а с остальными продолжал патрулирование в районе 62° с. ш. и $21^{\circ}30'$ з. д. На рассвете 28 января крейсер «Найяд» обнаружил два крупных корабля и лег на курс, обеспечивавший возможность наблюдения за этими кораблями. Одновременно линейным кораблям приказали идти на поддержку крейсера «Найяд», а крейсерам — рассредоточиться и на полном ходу вести поиск противника.

Но радиолокаторы, установленные на немецких кораблях, были лучше английских. В результате противник обнаружил английские корабли на шесть минут раньше, чем это сделала «Найяд». Данное обстоятельство позволило немецким кораблям сразу же изменить курс и, увеличив скорость, уйти от преследования.

Пополнив запасы топлива, 3 и 4 февраля вновь сделали попытку прорваться в Атлантику, на этот раз уже Датским проливом. Здесь они прошли незамеченными, потому что адмирал Тови, потеряв контакт с противником, 28 января направился сначала на запад для охраны галифакского конвоя, а затем 30 января возвратился в Скапа-Флоу. Кораблям противника удалось уйти от нашего преследования и успешно выйти в Атлантику. 8 февраля они обнаружили конвой, шедший в восточном направлении.

Это был конвой «НХ-106», который шел в охранении линейного корабля «Рэмиллис». Немецкие корабли разделились, чтобы одновременно и внезапно атаковать конвой с севера и юга. Но в 09:47 «Шарнхорст» обнаружил «Рэмиллис». Это изменило дальнейший ход событий. Лютъенс отказался от боя с

силами охранения, и конвой без помех продолжал следовать прежним курсом. В свою очередь «Рэмиллис», обнаружив только один немецкий рейдер, и то на большой дистанции, не мог сообщить Адмиралтейству точных сведений о противнике. В донесении отмечалось лишь об обнаружении корабля — вероятно, тяжелого крейсера типа «Хиппер» (силуэты немецких линкоров, линейных и тяжелых крейсеров специально были сделаны очень похожими, а число башен с большого расстояния далеко не всегда удавалось различить). Это полностью совпадало с предположением о том, что «Хиппер» или «Адмирал Шеер» могут в это время сделать попытку прорваться через северные проходы в свои базы.

Так в то время оценивал обстановку адмирал Тови. Пытаясь занять наиболее выгодную позицию для наблюдения и прикрытия путей движения английских конвоев, он направил на запад все имеющиеся в его распоряжении силы. К вечеру 9 февраля все эти силы разделили на три самостоятельные мощные группы, которые заняли выгодные позиции для перехвата кораблей противника в том случае, если бы они пошли предполагаемым курсом. В свою очередь адмирал Лютъенс, потеряв контакт с конвоем «НХ-106», 17 февраля возобновил поиск судов на коммуникациях Галифакс — Англия. Он намеревался теперь попытаться счастья в районе, лежащем дальше к западу между меридианами 45 и 50° з. д., где, как он предполагал, английские конвои не будут иметь сильного охранения.

2 февраля, вскоре после восхода солнца, с немецких рейдеров был замечен дым от судов, шедших в 500 милях к востоку от Ньюфаундленда. Суда незадолго до этого отделились от своих конвоев, и, поскольку они были рассредоточены на большой площади, рейдеры могли атаковать их одно за другим. Немецкие корабли потопили пять судов общим тоннажем 25 784 тонны. Некоторым из судов удалось передать сигнал о нападении на них. Один из сигналов приняли на мысе Рейс. Через несколько минут в Лондоне уже знали, что у североамериканского побережья действуют мощные немецкие надводные рейдеры. Адмирал Лютъенс понимал, что Адмиралтейство примет необходимые меры противодействия, а маршруты конвоев

и одиночных судов изменятся, поэтому он поспешил отойти в южном направлении. Между 26 и 28 февраля Лютъенс пополнил запасы топлива и направился в Центральную Атлантику — на коммуникации в районе Сьерра-Леоне.

8 марта патрульный самолет, поднятый с линейного корабля «Малайя», обнаружил немецкие линейные корабли примерно в 350 милях к северу от Островов Зеленого Мыса (карта 17). Эскадру заметили также и на линейном корабле «Малайя», который находился в охране конвоя «SL-67». Лютъенс вновь воздержался от атаки конвоя, охраняемого лишь одним линейным кораблем. Зная, что его эскадра была обнаружена и о ней уже донесли, он приказал кораблям эскадры покинуть коммуникации в районе Сьерра-Леоне. 9 марта, потопив шедшее без охранения судно, они вышли в открытый океан, где пополнили запасы топлива. После этого эскадра Лютъенса была снова готова к действиям против галифакских конвоев.

В это время Адмиралтейство и адмирал Тови делали все возможное, чтобы прикрыть конвои и перехватить немецкие корабли, если они попытаются прорваться в базу. Линейные корабли «Родней» и «Кинг Джордж V» вышли из метрополии для прикрытия двух конвоев, которые должны были выйти из Галифакса 17 и 21 марта. Когда было получено сообщение радиоразведки о возможном прорыве немецких рейдеров в Германию, линейный корабль «Нельсон» под эскортом крейсера «Нигерия» и двух эскадренных миноносцев, в свою очередь, вышел в море и занял позицию к югу от Исландии.

Адмирал Лютъенс, идя в северном направлении вместе с двумя вспомогательными судами, 15 и 16 марта достиг наибольшего успеха. Не менее 16 судов (общий тоннаж около 82 000 тонн), отделившихся от конвоев, были захвачены или потоплены его кораблями в районе между параллелями 40° и 46° с. ш. и меридианами 43 и 46° з. д., т. е. несколько южнее того района у Ньюфаундленда, где Лютъенс уже пытался ранее атаковать английские суда. Адмиралтейство получило много радиограмм от подвергшихся нападению судов, а вечером 16 марта линейный корабль «Родней» даже заметил противника. Тотчас же

линейному кораблю «Кинг Джордж V» приказали покинуть Галифакс и направиться в район действия немецких кораблей. В то же время адмирал Тови усилил свои крейсерские силы на севере на случай возможной попытки прорыва здесь немецких кораблей при возвращении их в Германию. Сам же Тови с оставшимися силами продолжал находиться южнее Исландии.

Но все эти усилия оказались напрасными, потому что адмирал Лютьенс получил приказ к 17 марта покинуть воды Северной Атлантики, чтобы облегчить возвращение «Хиппера» и «Адмирала Шеера». Более того, немецкий Штаб руководства войной на море в апреле намеревался использовать крупные корабли для действий в Атлантике совместно с другими немецкими рейдерами — новейшим линкором «Бисмарк» и только что вступившим в строй тяжелым крейсером «Принц Ойген». Поэтому Лютьенс прекратил рейдерство и направился в Брест.

В 17.30 20 марта, когда самолет с «Арк Ройяла» из прибывшего от Гибралтара «Соединения Н» наконец-то обнаружил противника. Но «Соединение Н» адмирала Соммервилла находилось в 160 милях к юго-востоку от места обнаружения немецких кораблей и не смогло нанести по ним удар, а малая видимость не позволила вести непрерывное наблюдение за противником. В результате контакт был потерян. Вечером 21 марта немецкая эскадра была вновь обнаружена, на этот раз самолетом «Гудзон» 220-й эскадрильи Берегового командования. Теперь немецкие корабли находились уже в 200 милях от французского побережья, и, таким образом, последний шанс на их перехват исчез.

Утром 22 марта оба корабля вошли в Брест. Однако обнаружены они были здесь лишь через шесть дней. Теперь, когда стало известно, что эскадра противника находится в Бресте, нормальное судоходство в Атлантике вновь возобновилось, и корабли флота метрополии могли вернуться временно в Скапа-Флоу и Клайд.

Так кончилось первое, и единственное, рейдерство «Шархорста» и «Гнейзенау» на английских коммуникациях в Ат-

лантике. За период крейсерства, с 22 января по 22 марта, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» не только потопили или захватили 22 транспорта общим тоннажем 115 622 тонны, но и на некоторое время нарушили регулярность в движении трансатлантических конвоев, что повлекло за собой серьезные последствия в перевозках грузов, имевших для Британии жизненно важное значение. Активные действия немецких кораблей вызвали еще большее распыление и без того испытывавших большие затруднения сил флота и отвлекли их от возвращавшихся в Германию немецких крейсеров «Шеер» и «Хиппер». Кроме того, пребывание крупных немецких кораблей в Бискайском заливе создавало угрозу всему атлантическому судоходству.

5. Действия торговых рейдеров в начале 1941 года

В начале 1941 года в действиях немецких вспомогательных крейсеров наступило некоторое затишье. Рейдер «Тор» получил приказ действовать южнее 30-й параллели, а «Пингвин» направился еще дальше на юг для действий против китобойных флотилий союзников. Тем временем «Корморан» (рейдер «G»), успешно пройдя через Датский пролив, направился в южную часть Атлантики

«Орион» (рейдер «A») после успешного девятимесячного крейсерства должен был встать на ремонт у острова Маут, который являлся японской подмандатной территорией. Новый выход его в океан наметили на февраль. «Комет» (рейдер «B»), который вышел в Тихий океан через Берингов пролив и вместе с вспомогательным рейдером «Орион» обстрелял остров Науру, снова повторил этот удар, но уже самостоятельно и теперь следовал в южную часть Индийского океана, проходя значительно южнее Новой Зеландии и Австралии.

В середине января после ремонта на острове Кергелен «Атлантик» (рейдер «C») мог продолжать крейсерство. Первоначально он в течение короткого времени действовал на коммуникациях между Австралией и Кейптауном. Не добившись больших успехов, немецкий рейдер направился в район остро-

ва Мадагаскар и Сейшельских островов, где действовал с 23 января по 3 февраля. В этих водах он потопил английское судно «Мандасор», которое сначала подверглось атаке самолета, базировавшегося на рейдер. Затем рейдер напал и захватил судно «Спейбанк», которое использовалось в качестве вспомогательного судна снабжения.

27 января, когда «Атлантис» находился в 600 милях к северу от Сейшельских островов, он заметил на горизонте большой корабль, который ошибочно был принят за английский лайнер «Куин Мэри». На самом деле «Куин Мэри» в это время находился в Сиднее, а обнаруженное рейдером судно было крупным пароходом «Стрэттерд» (22 281 брт), вышедшим из Бомбея в Кейптаун 24 января. Командир рейдера, предполагая, что лайнер с войсками идет в Африку и поэтому сильно вооружен и имеет мощное охранение, решил уклониться от встречи.

Следующим обнаруженным судном «Атлантисом» стал английский сухогруз «Тройлэс». Однако бдительность капитана «Тройлэса», а также большая скорость дали судну возможность избежать встречи с рейдером. В ночь на 2 февраля рейдером была внезапно захвачена норвежский танкер «Кетти Бревиг», который стал использоваться немецким командованием в качестве судна снабжения. Продолжавшееся крейсерство «Атлантиса» в Индийском океане было безуспешным вплоть до апреля.

В середине февраля рейдер встретился с линейным кораблем «Адмирал Шеер», который непродолжительное время действовал в этом же районе. В начале апреля «Атлантис» перешел в Южную Атлантику. Первой его жертвой в этом районе оказалось египетское судно «Зам-зам», которое направлялось из Нью-Йорка в Суэц. Судно было потоплено 17 апреля.

14 мая «Атлантис» потопил английское судно «Рабаул», которое шло из Англии в Кейптаун. Три дня спустя, находясь ночью в точке с координатами 19°07' ю. ш. и 4°42' в. д., «Атлантис» едва избежал гибели, удачно уклонившись от встречи с английскими кораблями «Нельсон» и «Игл». 24 мая немецкий рейдер потопил английское судно «Графальгар», а 17 июня — «Тоттенхэм». Оба судна направлялись в Александрию.

21 июня на «Атлантисе» стало известно, что в этот день было перехвачено его судно снабжения «Бабитонга». Это явилось одним из результатов тех мер, которые Адмиралтейство предприняло для нарушения системы снабжения надводных рейдеров и подводных лодок противника. В июне еще одной жертвой рейдера явилось английское судно «Бальзак», но оно вступило в бой и успело послать по радио донесение о нападении. Этот факт, а также достигнутые английским командованием успехи в борьбе с транспортом снабжения противника заставили командира рейдера покинуть этот район и уйти на юг.

После этого «Атлантис» еще в течение шести месяцев числился действующим рейдером, но фактически же его полезная деятельность почти закончилась — за эти полгода он потопил лишь одно судно — норвежский пароход «Сильваплана». Всего за рассматриваемый период «Атлантис» потопил или захватил восемь судов общим тоннажем 47 101 брт.

«Орион» (рейдер «А»), вышедший из Германии вторым, 12 января поставили на ремонт на Марианских островах. Он не был готов к возобновлению крейсерства до 6 февраля. Вначале «Орион» направился в Индийский океан, пройдя мимо Соломоновых островов, Новой Зеландии и Австралии. Но в этих водах уже побывали немецкие рейдеры «Адмирал Шеер», «Атлантис» и «Пингвин», после чего маршруты английских судов сильно изменились. Поэтому «Орион» не только не достиг здесь успеха, но и сам едва не был потоплен английским кораблем.

10 мая «Орион» получил оповещение, что «Пингвин» (рейдер «F») потоплен английским крейсером «Корнуолл» 8 мая в районе между Сейшельскими островами и островом Сокотра. В середине июня, обогнув мыс Доброй Надежды, «Орион» направился в Атлантику, где 1 июля к северу от Тристан-да-Куньи встретился с рейдером «Атлантис». К этому времени «Орион» находился в море уже около шести месяцев, но ничего не достиг.

Третий рейдер — «Тор» (рейдер «E») добился значительно больших успехов. В марте 1941 года «Тор» потопил в Центральной Атлантике одно английское и одно шведское судно, а

4 апреля вступил в бой с английским вспомогательным крейсером «Вольтер» (13 245 брт, два 152-мм орудия) и потопил его.

16 апреля жертвой «Тора» стало еще одно судно, на этот раз нейтральное шведское. Вскоре на боевом счету рейдера оказалось уже 11 торговых судов общим тоннажем 83 301 тонна, не считая «Вольтера». 23 апреля «Тор» вошел в Бискайский залив, после чего, пройдя незамеченным через пролив Ла-Манш, 30 апреля достиг Гамбурга.

Следующий немецкий рейдер — «Пингвин» (рейдер «F») в первых числах января встретился в Центральной Атлантике с линейным кораблем «Адмирал Шеер», после чего проследовал на юг в Антарктику для действий против китобойных флотилий союзников и достиг больших успехов. 14 и 15 января рейдер захватил три норвежские китобойные матки тоннажем около 12 000 тонн каждая и 11 китобойных судов. В апреле рейдер вновь появился в Индийском океане, где к северу от экватора потопил три английских судна. Его последней жертвой явился танкер «Бритиш Имперор», потопленный 7 мая в точке 8°30' с. ш. и 56°25' в. д. В момент нападения противника танкер успел донести об атаке по радио. Сигнал принял крейсер «Корнуолл», который тотчас же повернул на север, пытаясь быстрее достигнуть района, откуда был получен сигнал, и, используя оба свои самолета, начал вести поиск в направлении возможного пути следования рейдера.

Перед рассветом 8 мая «Корнуолл» находился совсем близко от «Пингвина», и рейдер увидел его на экране своего радиолокатора, после чего немедленно отвернул. На рассвете с «Корнуолла» вновь были подняты самолеты, и в 07:00 один из них заметил подозрительное судно, которое выдавало себя за норвежское судно «Гамерлан». «Корнуолл» изменил курс и, не выпуская судна из виду, на полной скорости стал сближаться с ним.

Около 16:00 «Пингвин» был уже виден с крейсера. Желая ввести противника в заблуждение, немецкий корабль начал передавать сигналы о том, что он якобы атакован рейдером. Командир «Корнуолла», не будучи уверен в том, что перед ним действительно противник, дал два предупредительных выст-

рела, приказывая остановиться. В 17:15 «Корнуола» был уже совсем рядом с рейдером. Немецкий командир понял, что игра окончена, и открыл сильный и точный артиллерийский огонь из своих 150-мм пушек. Одним залпом на крейсер» было временно выведено из строя рулевое управление. После небольшой задержки огонь с «Корнуола» тоже стал точным, и в 17:26 рейдер взорвался. За время своей активной деятельности (около 10 месяцев) «Пингвин» потопил и захватил 28 судов общим тоннажем 136 551 тонна.

«Комет» (рейдер «В») после нанесения повторного удара по острову Науру в конце декабря 1940 года направился к острову Кергелен в южной части Индийского океана. У Кергелена в начале марта 1941 года он встретился с рейдером «Пингвин» и вспомогательным судном снабжения. В мае «Комет» встретил одно из норвежских китобойных судов, захваченных рейдером «Пингвин» в Антарктике, и приспособил его для минных постановок на подходах к наиболее важным портам Новой Зеландии. Мины были поставлены в июне. «Комет» действовал у западного побережья Австралии до конца мая. С декабря 1940 года рейдер прошел 36 000 миль и фактически не достиг никаких результатов. После этого его рейдерство продолжалось еще пять месяцев, и в ноябре 1941 года «Комету» удалось вернуться в Германию.

Последним из рейдеров первой группы был «Корморан» (рейдер «G»). Он начал действовать в начале 1941 года. Рейдер направился в центральную часть Атлантики, где 6 января потопил греческое судно «Антонис». Через 12 дней ночью он потопил английский танкер «Бритиш Юнион», который, однако, успел донести об атаке по радио. Находившийся неподалеку английский вспомогательный крейсер «Арава» заметил оружейные вспышки немецкого рейдера и поспешил к месту боя. Но противнику удалось уйти. 29 января «Корморан» потопил английское судно «Африк Стар», а также транспорт «Юрилокус», шедший в Такоради с самолетами на борту.

Оба потопленных судна успели послать радиogramмы о нападении на них. Поскольку поблизости находились конвои с военными и торговыми грузами, командующий силами во

Фритауне выслал крейсер «Норфолк» для прикрытия коммуникаций в район Сьерра-Леоне, а крейсер «Девоншир» — для обследования района, где был обнаружен рейдер.

Однако «Корморан» ушел и на этот раз. 7 февраля он пополнил запасы топлива с танкера «Нордмарк», а 25 февраля в Южной Атлантике встретился с рейдером «Пингвин», после чего вновь направился на север для встречи с двумя подводными лодками, которым должен был передать горючее и продовольствие. 22 марта он потопил небольшой английский танкер. Спустя три дня он захватил крупнотоннажный английский танкер «Кэнадолит», который отправили в Бордо в качестве призового судна. В начале апреля в точке 50° с. ш. и 35° з. д. рейдер встретился с двумя вспомогательными судами снабжения, после чего вновь возвратился в прежний район. Здесь 9 и 12 апреля ему попались еще две жертвы. На этом закончились действия «Корморана» в Северной Атлантике. За четыре с половиной месяца он потопил или захватил восемь судов общим тоннажем 56 708 тонн.

Теперь рейдер направился на юг, но, прежде чем войти в воды Индийского океана, в точке 28° ю. ш. и 12° з. д. встретился с рейдером «Атлантис» и получил от него топливо. 14 мая он встретился с двумя судами снабжения. Через шесть дней рейдер прибыл в свой новый район боевых действий, который простирался к северу от параллели 20° ю. ш. и на восток от меридиана 80° в. д. Рейдеры «Орион» и «Комет» собирались покинуть воды Индийского океана. Первый отправлялся в Атлантику, второй — на Тихий океан, и «Корморан» со временем должен был заменить их.

Первые четыре недели на новом месте не принесли ему успеха. 24 июня немецкий рейдер находился в 200 милях к юго-востоку от Мадрас, в порту которого командир рейдера намеревался поставить мины. Показавшийся на горизонте корабль, — который был принят рейдером за вспомогательный крейсер противника, заставил командира рейдера отказаться от своего намерения. Однако через два дня ему удалось потопить два судна, после чего в начале июля он направился в точку 6° ю. ш. и 86° в. д., где должен был заняться ремонтом. За все

время крейсерства он потопил и захватил 10 судов общим тоннажем 64 333 тонны.

В рассматриваемый период в течение короткого времени действовал еще один рейдер противника, который итальянцы выслали для борьбы с судоходством. Это был «Рамб-1», вышедший из бухты Массая в Красном море (Эритрея) 20 февраля 1941 года. Однако уже 27 февраля его обнаружил и потопил новозеландский крейсер «Линдер» к северу от Мальдивских островов.

В первой половине 1941 года потери английского торгового судоходства от действий вспомогательных крейсеров противника по-прежнему были высокими. Они значительно сократились лишь в конце марта — и за исключением небольшого периода, в следующем году уже никогда больше не достигали значительного уровня. Предпринятые Адмиралтейством меры против рейдеров противника начали, хотя и медленно, приносить свои плоды. Перехват рейдеров оставался трудной задачей до тех пор, пока не было увеличено число крейсеров в океане. Кроме того, затруднить активную деятельность рейдеров можно было уничтожением их судов снабжения — но для этого требовалось знать их маршруты и места их встреч с рейдерами. И здесь не последнюю роль сыграла разведка, сведения которой постепенно накапливались в Адмиралтействе.

6. Действия немецких вспомогательных крейсеров во второй половине 1941 года

Вторая половина 1941 года, богатая крупными событиями на других театрах военных действий, для огромных просторов Индийского и Тихого океанов вплоть до 7 декабря проходила удивительно спокойно. Английские суда без серьезных помех и потерь следовали в обоих направлениях, пока не достигали вод Атлантики, кишевших подводными лодками. До вступления Японии в войну в декабре 1941 года на океанских торговых путях не появлялось крупных кораблей противника, а попытки немцев организовать рейдерство в этих водах сразу

же пересекались — как это было, например, в случае с атакой «Лютцова».

К 1 июня 1941 года на океанских коммуникациях действовали четыре вспомогательных рейдера: «Атлантис», «Орион», «Комет» и «Корморан», но они не находили целей для нападения и к тому же испытывали большие трудности в пополнении запасов топлива и других видов снабжения. В рассматриваемый период двум из этих рейдеров удалось возвратиться во французские порты, а два других были потоплены. За это время из Германии вышел только один рейдер — «Тор», и хотя ему удалось благополучно форсировать Ла-Манш и добраться до Жиронды, он отправился в свое второе океанское крейсерство лишь в начале 1942 года.

Таким образом, в конце 1941 года английские океанские коммуникации оказались почти свободны от рейдеров противника. Это свидетельствовало об успехе предпринятых Адмиралтейством контрмер — в первую очередь введения системы охраняемых конвоев, которые вспомогательные крейсера не решались атаковать. Наряду с этим Адмиралтейством намного улучшило управление движением торговых судов союзников во всех частях света, усилило патрулирование крейсеров и авиации в опасных районах. Кроме того, более эффективными стали удары по системе снабжения рейдеров противника. Так и не удалось точно установить точки встречи рейдеров с судами снабжения, но сведения о передвижении «снабженцев» противника постепенно накапливались в Адмиралтействе.

В итоге летом 1941 года была проведена крупномасштабная операция против судов снабжения, часть из которых была послана в Атлантику для обеспечения неудавшегося прорыва «Бисмарка» и «Принца Ойгена». За несколько недель удалось перехватить, причем в далеко отстоящих друг от друга точках, не менее девяти хорошо замаскированных судов снабжения. В умело расставленную сеть попало и судно, идущее из Японии.

Тем временем в начале июня «Атлантис» (рейдер «С») оказался в Южной Атлантике и уничтожил там два английских торговых судна. Оба судна успели донести о рейдере, прежде

чем были потоплены его артиллерией. После этого «Атлантис» пошел на юг, встретился 1 июля с «Орионом», а затем обогнул мыс Доброй Надежды и вышел в Индийский океан. Обнаружить здесь цели ему не удалось, поэтому он направился к югу от Австралии и в середине августа оказался на Тихом океане. После длительного бесплодного плавания 10 сентября рейдеру удалось перехватить норвежское судно «Сильвапалана», шедшее с острова Ява в Нью-Йорк с ценным грузом на борту. Судно было захвачено ночью и отправлено во Францию с призывной командой. После этого «Атлантис» встретился с рейдером «Комет» и его судном снабжения, с которого принял топливо и другие виды снабжения; отсюда он направился дальше через Тихий океан, обогнул мыс Горн и в конце октября вновь вышел в Южную Атлантику, совершив почти кругосветное плавание.

После возвращения в Атлантику рейдеру было приказано до ухода в базу заниматься снабжением подводных лодок. Во время передачи топлива одной из подводных лодок в точке встречи несколько южнее экватора он и был обнаружен утром 22 ноября крейсером «Девоншир», знавшем о появлении в этом районе подозрительного судна из донесения своего разведывательного самолета. Крейсер «Девоншир» открыл огонь, и рейдер вскоре взорвался и затонул в точке 4°12' ю. ш. и 18°42' з. д. «Атлантис» вышел в это плавание в последний день марта 1940 года и за 20 месяцев рейдерства потопил или захватил 22 судна общим тоннажем 145 697 тонн.

Примерно через неделю после потопления рейдера противника крейсером «Девоншир» однотипный с ним крейсер «Дорсетшир» вел поиск судов снабжения противника в относительно спокойных водах к югу и западу от острова Святая Елена. Днем 1 декабря он обнаружил подозрительное судно и, развив большую скорость хода, начал сближение. Судно оказалось «снабженцем» подводных лодок «Питон» и было потоплено. Этот успех омрачился гибелью легкого крейсера «Дьюнедин», который 24 ноября атаковала торпедами и потопила подводная лодка U-124. Все это заставило подводные лодки противника покинуть воды Южной Атлантики, а Деница —

отказаться от намеченного плана активизации боевых действий субмарин в районе мыса Доброй Надежды.

Летом 1941 года в Индийском океане действовал другой немецкий рейдер — «Орион» (рейдер «А»), За первую половину года ему не удалось добиться каких-либо результатов. В начале июня рейдер пополнил запасы топлива с призового танкера «Оле Якоб». Позднее этот танкер на пути в Бордо был перехвачен и потоплен у северного побережья Испании.

Гибель судов снабжения помешала «Ориону» продолжать намеченное плавание. Обогнув мыс Доброй Надежды, он вышел в Атлантику, где 1 июня в районе острова Тристан-да-Кунья встретился с «Атлантисом». Здесь же рейдер потопил свою последнюю жертву, которой оказалось английское судно «Чосер». В середине августа «Орион» встретился с двумя подводными лодками, а затем с эскадренными миноносцами и тральщиками, в охранении которых 23 августа прибыл в устье Жиронды.

Рейдер находился в плавании 510 дней и прошел за это время свыше 112 000 миль. На его счету было всего девять с половиной судов общим тоннажем 57 744 тонны, потопленных самостоятельно и совместно с «Кометом» — не считая «Ниагары», которая подорвалась на mine, выставленной рейдером. При этом совместно с «Кометом» рейдером было потоплено семь судов тоннажем около 43 000 тонн. В дальнейшем «Орион» в качестве рейдера не использовался — в 1944 году он был переоборудован в учебно-артиллерийское судно «Гектор», но в начале 1945 года вновь переклассифицирован во вспомогательные крейсера с возвращением прежнего имени. 4 мая 1945 года «Орион» был потоплен советской авиацией на рейде Свинемюнде.

В августе «Комет» (рейдер «В»), выйдя из вод Австралии, пересек Тихий океан и прибыл в район островов Галапагос. 14 августа он потопил здесь английское судно. Это была его первая жертва со времени совместного с «Орионом» рейда на остров Науру, проведенного в декабре 1940 года. Через три дня «Комет» захватил датское судно «Кота Нопан», имевшее на борту ценный груз каучука и марганца, а затем потопил крупное английское судно «Девон». Затем «Комет» двинулся на юго-запад для встречи с «Атлантисом» и судном снабжения, с которого он

принял топливо. 10 октября рейдер и его призовое судно «Кота Нопан» обогнули мыс Горн и направились во Францию. «Кота Нопан» 17 ноября благополучно достиг Бордо, а рейдер 26 ноября в охранении подводных лодок прибыл в Шербур.

За пятнадцать с половиной месяцев плавания «Комет» самостоятельно потопил всего три судна общим тоннажем 21 378 тонн, но совместно с «Орионом» потопил еще семь судов (43 162 тонны). Таким образом, на его долю приходится шесть с половиной судов общим тоннажем 42 959 тонн.

Последним рейдером, на действиях которого целесообразно остановиться, был «Корморан» (рейдер «G»). В июне он вышел в Бенгальский залив для постановки минных заграждений на подходах к Мадрасу, но решить эту задачу ему не удалось. 26 июня он потопил в этих водах два судна — югославское и английское — и затем направился в точку 06° ю. ш., 86° в. д. на встречу с судном снабжения, чтобы пополнить все виды запасов перед рейдом к островам Ява и Суматра. После безуспешного патрулирования командир «Корморана» направился в район, лежащий восточнее Мадагаскара, где за три месяца до этого рейдер «Пингвин» обнаружил много целей. Тут «Корморану» удалось потопить греческое судно. Всего за пять месяцев плавания в Индийском океане он уничтожил только три судна общим тоннажем 11 566 тонн.

В конце сентября рейдер направился в точку рандеву (32°30' ю. ш., 97° в. д.), где в середине октября встретился с судном снабжения «Кульмерланд», доставившим из Японии продовольствие и топливо. После пополнения запасов он двинулся к берегам Западной Австралии. 19 ноября в точке 26°34' ю. ш. и 111° в. д. «Корморан» встретился с австралийским крейсером «Сидней». Австралийский командир проявил крайнюю неосторожность, допустив, чтобы остановленный им неизвестный сухогруз, назвавшийся голландским судном «Страат Малакка», в ходе переговоров сблизился с крейсером на дистанцию менее мили.

Когда стало ясно, что обман раскрыт, «Корморан» открыл огонь. Первые же его снаряды разрушили мостик крейсера и вывели из строя систему управления огнем, а торпеда попала в борт под передними башнями. Ответным огнем «Сидней» снес

надстройки рейдера и вызвал пожар в машинном отделении. Бой продолжался до темноты, после чего корабли разошлись. Вскоре горящий «Корморан» был покинут экипажем и после полуночи взлетел на воздух от взрыва минных погребов, 320 моряков из экипажа спаслись на шлюпках и попали в плен. С «Сиднея» не удалось спастись никому — очевидно, крейсер взорвался около 22 часов и сразу же пошел ко дну.

7. Некоторые итоги

По сравнению с общим количеством судов, использовавшихся Англией, потери, нанесенные английскому судоходству рейдерами противника, были сравнительно невелики — однако по отношению к числу рейдеров они оказались огромными. При этом эффективность рейдерских действий боевых кораблей специальной постройки (линкоров и крейсеров) оказалась весьма невысока.

В сравнении с подводными лодками, минами и авиацией надводные рейдеры потопили не слишком много судов — к примеру, потери от действий немецких субмарин за октябрь 1940 года или за май 1941 года или самолетов за апрель 1941 года, примерно равнялись общим потерям, нанесенным кораблями-рейдерами за 28 месяцев боевых действий. За 12 месяцев 1940 года только от подрыва на минах погибло немногим меньше торгового тоннажа, чем было потоплено вспомогательными рейдерами с начала войны до конца 1941 года. Однако действия вспомогательных крейсеров требовали заметно меньше затрат, чем операции боевых сил — подводных лодок и авиации.

С падением Франции и захватом немцами портов в Бискайском заливе шансы немцев прорваться через блокаду значительно улучшились, и противник не замедлил воспользоваться представившимися возможностями. В течение 1941 года 15 немецких и 17 итальянских судов предприняли попытки достичь европейских портов, попавших в руки стран «Оси». Большая часть этих судов вышла из портов Южной Америки, 10 — с Канарских островов и четыре — из Японии. Из 32 судов, пред-

принявших эту попытку, было перехвачено 14 общим тоннажем около 83 700 тонн; четыре из них захвачены, а остальные затоплены экипажами. С другой стороны, в течение 1941 года 14 судов общим тоннажем 79 100 тонн достигли пунктов назначения. Еще четыре других торговых судна находились на переходе, но только одному из них удалось благополучно возвратиться.

Следующая волна немецких вспомогательных крейсеров начала выход в море только в январе 1942 года, и делала это с очень большими интервалами. Два из шести рейдеров этой волны, «Тор» и «Комет», совершали второй поход. Однако «Комету» не повезло — 14 ноября 1942 года он был перехвачен и потоплен в Ла-Манше британским торпедным катером МТВ-236. Еще один рейдер, «Коронель», в январе 1943 года был поврежден английскими самолетами возле Булони и вернулся обратно. Остальные четыре рейдера не рассчитывали на возвращение в Германию — два из них погибли в далеких океанских водах, один — у берегов Японии и один при взрыве транспорта боеприпасов в Йокагаме.

Основная литература на русском языке:

1. С. Роскилл. Флот и война. Том 1. М: Воениздат, 1967.
2. Блокада и контрблокада. Борьба на океанских морских сообщениях во Второй мировой войне. М: Наука, 1967.
3. К. Блэйр. Подводная война Гитлера (1939–1942). Охотники. Часть I. М: АСТ, 2001.
4. Э. фон дер Портен. Германский флот во Второй мировой войне. Екатеринбург: Зеркало, 1999.
5. К. Дениц. Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне. М: Воениздат, 1956.
6. Ф. Руте. Война на море. 1939–1945. М: Воениздат, 1957.
7. QQQ. Неизвестное судно приказывает мне остановиться. Харьков, 1999.
8. А.В. Платонов, Ю.В. Апальков. Боевые корабли Германии. 1939–1945. СПб., 1995.
9. А.С. Перегонцев, В.С. Перегонцев. Корабли Второй мировой войны 1939–1945 гг. М, 1999.

Немецкие рейдеры «первой волны», вышедшие в плавание в 1940 году

Название рейдера	Первоначальное название	Полное водоизм. (т)	Длина (м)	Скорость (узлы)	Дата выхода	Потоплено и захвачено	Судьба
«Атлантис»	«Голденфельс»	17 000	155	16	31 марта	22 судна (146 000 брт)	Потоплен КРТ «Девоншир» 22.11.41
«Орион»	«Курмарк»	15 000	148	14	6 апреля	13 судов (58 000 брт)	Возвратился в Бордо 26.08.41
«Виддер»	«Ноймарк»	16 000	152	14	5 мая	10 судов (59 000 брт)	Возвратился в Брест 14.11.40
«Тор»	«Санта-Крус»	10 000	122	18	6 июня	11 судов (83 000 брт)	Возвратился в Гамбург 31.04.41
«Пингвин»	«Канделфельс»	17 600	155	16	15 июня	17 судов (136 000 брт)	Потоплен КРТ «Корнуолл» 8.05.41
«Комет»	«Эмс»	7 500	115	16	4 июля	10 судов (43 000 брт)	Возвратился в Гамбург 30.11.41
«Корморан»	«Штейрмарк»	19 000	164	18	3 декабря	11 судов (68 000 брт) + КРА «Сидней»	Погиб в бою с КРА «Сидней» 19.11.41

ОГЛАВЛЕНИЕ

От редакции	5
-------------------	---

Джозеф П. Слэйвик
Одиссея рейдера «Атлантис»

Предисловие к американскому изданию	9
Слова признательности	13
Глава 1. Бернхард Рогге	16
Глава 2. Овечка превратилась в волка	31
Глава 3. «Атлантис» начинает действовать	61
Глава 4. Тайное становится явным	83
Глава 5. Захват систершипов	114
Глава 6. Адское судно «Дурмитор»	140
Глава 7. Почти фатальная высадка на сушу	167
Глава 8. Немецкий линкор и международный инцидент	201
Глава 9. Петля затягивается	225
Глава 10. Тихий океан	244
Глава 11. Гибель «Атлантиса»	266
Глава 12. Дважды потопленные и дважды спасенные	280
Глава 13. Домой в Германию	302
Глава 14. После «Атлантиса»	311
Примечания	318
Библиография	347

Приложения

Приложение I	359
Приложение II	372
Приложение III	378

Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя около **50 издательств** и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию **более 20 000 названий книг** самых разных видов и жанров.

Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов.

В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости:

Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, братья Стругацкие, Фридрих Незнанский, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, Виктория Платова, Чингиз Абдуллаев; видные ученые деятели академик Мирзакарим Норбеков, психолог Александр Свяш, авторы книг из серии «Откровения ангелов-хранителей» Любовь Панова и Ренат Гарифзянов, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:

(095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: astpub@aha.ru <http://www.ast.ru>

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

Звоните: (095) 744-29-17

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Издательство АСТ
представляет книги серии
«Военно-историческая библиотека»

Серия составлена из книг самых разнообразных жанров, от сугубо теоретических исследований и военных трактатов до биографий и мемуаров, созданных историками, биографами, полководцами прошлого и современности. В рамках серии читателям предоставлена уникальная возможность впервые ознакомиться с ранее не издававшимися трудами по истории различных военных кампаний.

В серии вышли:

- Ф.Шерман** *«Война на Тихом океане (Авианосцы в бою)»*
Э.Манштейн *«Утерянные победы»*
Б.Урланис *«История военных потерь»*
К.Типпельскирх и др. *«Итоги Второй мировой войны. Выводы побежденных»*
К.Типпельскирх *«История Второй мировой войны»*
Б.Такман *«Первый блицкриг. Август 1914»; «Первый блицкриг (Августовские пушки)»*
Б.Лиддел-Гарт *«Энциклопедия военного искусства» («Стратегия непрямых действий»); «Вторая мировая война»*
Ю.Каторин и др. *«Уникальная и парадоксальная военная техника»*
Ф.Меллентин *«Танковые сражения»*
Е.Разин *«История военного искусства». В 3 т.*
Ф.Руге *«Война на море. 1939 – 1945»*
Ф.Меринг *«История войн и военного искусства»*
К.Дениц *«Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне»*
Р.Ф.Толивер, Т.Дж.Констебль *«Лучший ас Второй мировой»*
Д.Хорикоши, М.Окумия, М.Кэйдин *«Японская авиация во Второй мировой войне»*
Т.Тулейя, Д.Вудворд *«Сумерки морских богов (Германский флот во Второй мировой войне)»*
Э.Миддельдорф *«Русская кампания: тактика и вооружение»*
Э.Дурмшид *«Победы, которых могло не быть»*
Д.Хорикоти *«Японская авиация во Второй мировой войне»*
Ф.О.Саусверд *«Слоны и пешки»*
В.Яковлев *«История крепостей»*
П.Бриксилл, Р.Беркер *«Убийцы кораблей. Затопить Германшо»*

М.А.Брагадин «Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных»

М. Галактионов «Париж, 1914»

Э. Саундерс «Сто дней Наполеона»

С.У.Роскилл «Флаг Святого Георгия (Английский флот во Второй мировой войне)»

К. Максн «Упущенные возможности Гитлера»; «Вторжение, которого не было» и др.

С.Переслегин и др. «Тихоокеанская премьера»

А.Больных «Морские битвы Первой мировой».

Т. 1. «Схватка гигантов»; **Т.2.** «Трагедия ошибок»; **Т.3.** «На океанских просторах»

Н.Попель «В тяжкую пору»; **Т.1.** «Танки повернули на Запад»; **Т.2.** «Впереди Берлин»

К.Блэйр «Подводная война Гитлера. 1939 – 1942. Волки». В 2 т.; «Подводная война Гитлера. 1943 – 1945. Жертвы». В 2 т.

М. Зефиров «Асы Люфтваффе: Дневные истребители». В 2 т.; «Асы Люфтваффе: Бомбардировочная авиация»; «Союзники Люфтваффе: Эстония, Латвия, Финляндия»; «Союзники Люфтваффе: Италия»; «Асы Люфтваффе: Реактивные истребители»

«Штурмовая авиация Люфтваффе»; «Ночные истребители Люфтваффе»

И. Серебrenников «Гражданская война в России: Великий отход»

В.Доценко «Флоты в локальных войнах»

И.Можейко «Западный ветер, ясная погода»

М.Филиппи, Г.Фриснер «Припятская проблема»; «Проигранные сражения»

А. Широкоград «Гений советской артиллерии»; «Бог войны Третьего рейха»; «Падение Порт-Артура»; «Россия – Англия: Неизвестная война» «Северные войны России»

У. Стьюк «Корейская война»

Ф. Гальдер «Военный дневник». В 3 т.

П. Смит «Пикирующие бомбардировщики»

К. Мерецков «На службе народу»

С. Амброз «День Д»

К.М. Бийр «Суда-ловушки против подводных лодок»

А. Гове, Я. Масао, Д. Гейвин «Воздушные десанты Второй мировой войны»

М. Катуков «На острие главного удара»

А. Шталь «Малые войны 1920 – 1930-х годов»

Д. Поуп, Б. Скофилд «Полярные конвои»

Э.Б. Поттер «Адмирал Нимиц»

«Танковый погром 41 г.»

«Мировая война. 1939 – 1945 гг.»

«Битва за Средиземное море. Взгляд победителей»

«Крах Третьего рейха»

«Великие адмиралы»

«Подводная война на Тихом океане»

«Подводные диверсанты во Второй мировой войне»

«Гражданская война в России: Оборона Крыма»

Готовятся к выходу:

«Арабо-израильские войны»

«Блицкриг в Западной Европе: Норвегия. Дания»

Б. Ковалев «Нацистская оккупация и коллаборационизм в России»

О. Романько «Мусульманские легионы во Второй мировой войне»

Н. Скрицкий «Флагманы Петра Великого»

**По вопросам оптовой покупки книг
«Издательской группы АСТ» обращаться по адресу:**

Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж

Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги «Издательской группы АСТ»

можно заказать по адресу:

107140, Москва, а/я 140, АСТ – «Книги по почте»

ISBN 5-17-028572-8



Исключительные права на публикацию книги на русском языке принадлежат издательству АСТ. Любое использование материала данной книги, полностью или частично, без разрешения правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Слэйвик Джозеф П.
Одиссея рейдера «Атлантис»

Ответственные за выпуск *И. Петрушкин, А. Тишинин*

Ведущий редактор *В. Гончаров*

Редактор *В. Леонидов*

Научный редактор *Л. Свешников*

Художественный редактор *О. Адашкина*

Компьютерный дизайн: *Ю. Хаджи*

Компьютерная верстка: *Н. Накрайников*

Корректоры *Е. Ливач, Н. Ильина*

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;
953004 — научная и производственная литература

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.02.953.Д.000577.02.04 от 03.02.2004 г.

ООО «Издательство АСТ»

667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Чочетова, д. 28

Наши электронные адреса:

WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

ЗАО НПП «Ермак»

115201, г. Москва, 2-я Котляковский проезд, д. 1, стр. 32

Открытое акционерное общество
«Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

ОДИССЕЯ РЕЙДЕРА «АТЛАНТИС»

Книга посвящена истории одного из самых знаменитых немецких рейдеров — вспомогательного крейсера «Атлантис».

Основная тактика «Атлантиса», продуманная его командиром — капитаном Бернхардом Рогге, заключалась в том, чтобы потопить несколько кораблей в одном районе, выманить сюда британский морской патруль, а затем быстро перейти в другой район. За 22 месяца непрерывного плавания «Атлантиса» 22 корабля противника стали его трофеями.

Описание боевых действий рейдера в 1940 — 1941 гг. напоминает самый настоящий приключенческий роман, который будет интересен как специалистам, так и любителям военной истории.