

# КРУГОСВЕТНОЕ ПЛАВАНИЕ РЕЙДЕРА КОМЕТ

*Третьего июля 1940 из немецкого порта Готенхафен вышло в море странное судно. На первый взгляд это был заурядный грузопассажирский теплоход, однако опытный моряк наверняка сумел бы разглядеть на его палубе контейнеры необычно большого размера, обилие зачехленных брезентом надстроек и что-то похожее на крышки орудийных портов в верхней части корпуса. Теплоход вскоре взял курс на север и, обогнув Скандинавский полуостров, вошел в территориальные воды СССР. Он дозаправился в бухте Западная Лица на побережье Кольского полуострова - базе, предоставленной советской стороной нацистской Германии незадолго до ее вторжения в Норвегию. Затем он без проблем пересек свободное от льдов Баренцево море и вскоре вошел в пролив Маточкин Шар, разделяющий южный и северный острова архипелага Новая Земля. Вскоре корабль приблизился к крохотному поселку на берегу пролива, возле которого располагалось несколько стоящих на якоре судов. Теплоход застопорил ход и спустил на воду моторную лодку. Когда лодка вернулась, на палубу таинственного корабля поднялись рослые люди в кожаных пальто на меху и валенках. Это были советские лоцманы капитан дальнего плавания Д. Н. Сергиевский и его коллега А. Г. Карельских. Получив от капитана таинственного судна сведения об осадке, маневренных качествах, типе винтов и подкреплении бортов, они приняли его под проводку и уверенно повели в Карское море...*

## Прелюдия

Советские лоцманы прокладывали путь германскому рейдеру *Komet*. Первоначально это было действительно грузовое судно *Ems*, построенное в 1936 году. В самом начале Второй Мировой войны командование Кригсмарине решило вновь, как и в годы Первой Мировой войны, применить рейдеры, замаскированные под грузовые суда, для ударов по транспортным коммуникациям своего главного тогда врага – Великобритании. Целая серия судов, замаскированных под транспорты торговых флотов различных стран, была переоборудована в вспомогательные крейсеры. Так в строй вошел рейдер водоизмещением 7 500 тонн, вооруженный шестью 5.9-дюймовыми орудиями, одним 60-миллиметровым орудием, шестью зенитными пушками и шестью торпедными аппаратами. Кроме того, *Komet* имел на вооружении два гидроплана, торпедный катер и нес 270 морских мин. Экипаж состоял из 270 человек. Запасы продовольствия и снаряжения, наличие опреснителей морской воды позволяли кораблю находиться в автономном плавании не менее года. Разнообразное снаряжение позволяло ему действовать во всех природных обстановках. Были взяты сани, меховая одежда, лыжи, тропическая форма, сетки от москитов и даже безделушки для жителей отдаленных тихоокеанских островов...



### Скромное пассажирское судно *Ems*



Модель рейдера: орудия и торпедные аппараты готовы к бою

<https://www.warlordgames.com/spotlight-hsk-7-komet/>

Командиром рейдера был назначен опытный моряк, участник ПМВ, гидрограф и полярник капитан цур зее/капитан первого ранга Роберт Эйссен (Robert EysSEN). Он и предложил командованию Кригсмарине использовать Северный морской путь для скорейшего и безопасного прохождения в Тихий Океан. Просьба германского военно-морского атташе в Москве была согласована со Сталиным. Он утвердил коммерческую сделку размером 970 тыс. марок и отдал распоряжение начальнику Главсевморпути И. Д. Папанину включить проводку германского судна в план навигации 1940 года. Собственно говоря, в то время Сталин считал Великобританию своим главным врагом, советские газеты были полны антибританских статей, так что сделка была полностью в русле внешней политики СССР...

### В арктических водах

Пройдя Маточкин Шар, *Komet* вошел в Карское море. Воды оказались свободными ото льдов, и корабль продвинулся до 65-го меридиана восточной долготы. Здесь Эйссен остановился и запросил ледокол *Сталин* о ледовой проводке. *Сталин* ответил, что находится далеко, а ледокол *Ленин* с караваном уже подходит к Диксону, поэтому для безопасности судну *Komet* надлежит вернуться в Маточкин Шар и дожидаться сигнала о времени начала проводки. Эйссен остался очень недоволен, однако волей-неволей пришлось возвращаться. После возвращения в пролив, он решил предоставить команде возможность походить по твердой земле, сделать на память фотоснимки, собрать сувениры. Однако разрешение на это было получено не сразу, а только после предварительного радиозапроса находившихся на борту рейдера советских лоцманов.



Роберт Эйссен (1892-1960)



*Капитан дальнего плавания Д. Н. Сергиевский. Погиб в Баренцевом море вместе с пароходом Сталинград, возвращаясь из командировки в Англию с караваном PQ-18 13 сентября 1942 года (<http://www.kolymastory.ru/glavnaya/hh-vek-neizvestnoe-o-vojnah-na-tihom-ok/yaponiya-i-germaniya-v-period-podgotovki/>)*

Советские лоцманы старательно делали вид, что им не удалось разглядеть военный характер немецкого корабля. Им удалось ввести заблуждение и Эйссена, который в своей книге, опубликованной после войны, писал: «То, что мы имели на борту военную команду, нами не скрывалось. Главное, они (русские) не узнали о нашем сильном вооружении... Только после того, как русские ушли с борта, я начал проводить учения и тревоги, чтобы поднять боевую готовность корабля». Опытный морской волк, однако, явно недооценил военные знания советских моряков – они успели отлично разобраться в истинном назначении корабля, о чем позднее обстоятельно доложили в рейсовом отчете, направленном в управление Главсевморпути. Впрочем, современные историки считают, что миссия рейдера была с самого начала секретом полишинеля для вездесущей советской разведки.

Только 19 августа *Komet* вновь вышел в море после радиограммы с борта ледокола *Сталин* и 22 августа встал на якорь в архипелаге Норденшельда к северу от побережья Таймыра. Здесь *Komet*остоял еще три дня, дожидаясь подхода *Сталина*. Последний тем временем был занят куда более важным делом – он обеспечивал ледовую проводку на восток подводной лодки *Щ-423*, которая переводилась из Мурманска для усиления Тихookeанского флота. Капитану Эйссену, разумеется, об этом знать не полагалось. Он не получил никаких объяснений и испытал приступ раздражения и подозрительности.

25 августа к рейдеру подошел ледокол *Ленин*, и германский корабль вступил ему в кильватер. Суда прошли пролив Вилькицкого, в море Лаптевых их встретил мощный линейный ледокол *Сталин*. Как только караван приблизился к кромке мощных льдов, Эйссен был приглашен на борт *Сталина*. Здесь капитан советского ледокола Белоусов подробно расспросил его о технических характеристиках и состоянии его судна, после чего пригласил Эйссена и его переводчика на завтрак. Во время завтрака, сервированного с традиционно русским хлебосольством, немцам пришлось принять участие в активном обмене тостами, хотя, разумеется, к обильным возлияниям в шесть часов утра у них привычки не было. Но протокол требовал. Кроме того, Эйссен заметил, что лоцманы Сергиевский и Карельских, не притрагивавшиеся к спиртному на борту его корабля, этого правила на борту *Сталина* не придерживались...

В 10 часов утра 26 августа *Сталин* повел *Komet* дальше на восток. Вскоре небольшой караван вошел в мощные ледяные поля, почти закрытые туманом. Здесь ледоколу не раз

пришлось освобождать из ледяного плена застрявший в пробитом проходе *Komet*. Лед был таким толстым, что *Сталину* приходилось с разгона вылезать на лед, буквально раздавливая его корпусом. Через сутки суда вновь вышли в воды, чистые ото льда. Здесь *Сталин* дал знать, что далее на восток вплоть до пролива Санникова (между о. Котельным и Ляховскими островами) путь открыт и покинул *Komet*.

Переход через Восточно-Сибирское море сначала шел благополучно. Опытный полярник Эйссен повел *Komet* между Медвежьими островами, полагаясь только на показания эхолота. Он хорошо понимал, что напротив устья реки Колымы из-за теплых водных масс ледовая обстановка будет приемлемой, и не ошибся. К востоку от Медвежьих островов *Komet* был встречен ледоколом *Каганович* (*ну и компания для корабля Кригсмарине!* – ВК), на борту которого находился начальник морских операций восточного сектора Арктики, знаменитый ледовый капитан А. П. Мелехов.



*А. П. Мелехов. Погиб 16.06.1942 года у побережья Северной Америки на борту иностранного судна, торпедированного немецкой подводной лодкой*  
<http://www.gravet.narod.ru/Names2/meleh.htm>

Оставался самый трудный участок пути – перед моряками открывались поля исключительно мощных льдов. *Komet* с трудом шел в узком, быстро затягивающемся пробитому ледоколом каналу. В ночь с 31 августа на 1 сентября начались ледовые подвижки и сжатия, осложненные мощными снежными зарядами при ураганном ветре. *Кагановичу* приходилось неоднократно подходить к немецкому судну, чтобы отколоть смыкающиеся ледяные поля. Эту ночь капитан Эйссен вспоминал спустя десятилетия: «Этой ночи мне никогда не забыть. Лед 9 баллов, ветер, снежные заряды. Постоянный страх за руль и винт... Отказ рулевой машины. Беспомощный дрейф. Я уже 22 часа на мостице. Снова жуткая тьма – и это в таком-то льду!» Четыре часа ушло на ремонт рулевой машины – все это время *Komet* беспомощно дрейфовал во льдах.

Пройдя тяжелейший участок длиной 60 миль (около 110км), суда вышли 1 сентября на почти чистую воду в районе острова Айон в восточной части Восточно-Сибирского моря. Здесь «*Каганович*» лег в дрейф, после чего А. И. Мелехов на шлюпке подошел к немецкому судну, и, поднявшись на борт, уведомил Эйссена о том, что получен приказ начальника Главсевморпути И. Д. Папанина, предписывающий вернуть *Komet* назад. Причиной этого было названо появление в Беринговом проливе враждебных Германии кораблей. Эйссен попытался убедить А. И. Мелехова, что это невозможно после стольких усилий, но советский капитан твердо повторял, что приказы Москвы он не обсуждает. Эйссен возражал, что у него есть приказы своего командования из Берлина, и что он готов провести свой корабль через Берингов пролив ночью на свой страх и риск. Кроме того, он был готов пройти оставшиеся до Берингова пролива 400 миль самостоятельно.

Что же произошло? Эйссен вполне резонно считал, что русские пошли на попятную и «хотят умыть руки во всем этом деле из опасения испортить отношения с Англией, если мировая пресса и радио растрезвонят [новости] о совместных советско-германских операциях по проводке немецких рейдеров в бассейн Тихого океана, в стратегические тылы стран антигитлеровской коалиции». Кроме того, капитан из радиоперехватов знал, что «вражеские корабли» в Беринговом море – не что иное как японские китобойные суда, не представляющие ему никакой угрозы... С солдатской прямотой Эйссен заявил об этом Мелехову, попросив срочно передать "успокоительные сведения германской радиоразведки господину Папанину". Через сутки Мелехов вернулся на ледокол, выразив согласие продолжить проводку до ближайшей безопасной якорной стоянки с тем, чтобы вновь связаться с Москвой. Эйссен согласился ждать ровно сутки.

Много лет спустя люди, знавшие Мелехова, рассказывали, что он страшно боялся того, что Эйссен наплюет на приказ и пойдет дальше на восток, а из него Москва сделает козла отпущения за все политические последствия. Капитан Мелехов был уверен, что в этом случае ему светила высшая мера наказания. Вследствие этого он отправил Папанину шифровку, в которой докладывал, что шифровка пришла слишком поздно, и средств для того, чтобы остановить Эйссена у него нет.

В 15 часов 2 сентября срок ультиматума Эйссена истек. В 21 час Мелихов и Сергиевский вернулись на *Komet* с известием, что никаких новостей из Москвы не поступило. Эйссен созвал экстренное совещание с участием советских моряков, на котором заявил, что не имеет времени на дальнейшее ожидание и, опасаясь ухудшения погоды и ледовой обстановки (прогнозы капитана позднее подтвердились), он вынужден двигаться дальше. Советским морякам был вручен меморандум с разъяснениями позиции немецкой стороны и благодарностью за осуществленную до последней якорной стоянки проводку. Эйссен, однако, согласился подождать до 8 утра 3 сентября. Наступило утро, но Москва продолжала молчать. Около 6 утра Эйссен проводил советских лоцманов Сергиевского и Карельских до штурмтрапа. Вместе с ними отправился переводчик Крепш, который должен был передать Мелехову коммерческие документы и получить от него копии актов о завершении проводки. Крепш вернулся с документами и посланием от Мелехова, в котором сообщалось: «Ждите сигналов ледокола. Три долгих гудка означают, что Каганович вас покидает, два – снова требуется прибытие на ледокол переводчика, один – следуйте за мной на восток.» Эйссен вышел из себя и объявил, что в 8.30 он приказывает сниматься с якоря, однако за 21 минуту до этого послышалось два гудка с Кагановича. Когда Крепш примчался к ледоколу, ему сообщили о получении из Москвы разрешения Папанина на продолжение маршрута, при необходимости – под ледокольной проводкой.

Снявшись с якоря, *Komet* пошел на восток вслед за советским ледоколом по совершенно чистой воде. Спустя 25 минут символическая проводка кончилась, советский ледокол поднял флаговый сигнал «Желаю счастливого плавания!» и взял курс на запад. Шестого сентября *Komet* прошел Берингов пролив уже под японским флагом, при этом капитан Эйссен прошел буквально следующее: «Я сделал это, во второй раз я на это не соглашусь». Несколько позднее *Komet* бросил якорь в Анадырской бухте. Здесь капитан Эйссен потратил несколько часов на то, чтобы дать водолазам возможность осмотреть винты и руль и кое-что подремонтировать. Затем, замаскировавшись по советский пароход *Дежнев*, *Komet* снова вышел в море...

В Москве военно-морской атташе Германии Баумбах (Baumbach) поблагодарил наркома ВМФ СССР Н.Г. Кузнецова за успешную проводку. В его архиве осталась такая запись: «Нельзя не восхититься русскими моряками, которые осуществляли рейсы по этому морскому пути на протяжении восьми лет, обычно, с минимальной помощью со стороны и, иногда, вообще безо всякой помощи, с несгибаемым оптимизмом и выдающейся отвагой мореходов.»

## Охота

В ноябре 1940 года, пополнив запасы горючего и продовольствия в Японии, *Komet* пошел дальше на юг и приступил к охоте за пассажирскими и грузовыми судами. Он был замаскирован под японское грузовое судно *Manio Maru* и охотился вместе с рейдером *Orion* (*Maebashi Maru*) и вспомогательным судном *Kulmerland* (*Tokio Maru*). Двадцать пятого ноября в новозеландских водах неподалеку от островов Чэттэм они потопили свою первую жертву – небольшой грузовой пароход *Holmwood*. Вспоминает капитан судна Миллер, оказавшийся на борту рейдера *Komet* в качестве пленника:

*Должен сказать, что во время допроса офицеры корабля были более чем внимательны и провели его в самой джентльменской манере. В 7.30 вечера меня отвели для беседы с командиром [Эйссеном], который выразил свое сожаление по поводу того, что ему пришлось потопить мое судно, но сказал, что это часть войны, и что, как моряк и джентльмен, он верит в то, что у меня не осталось никаких личных недобрых чувств.*

27 ноября немецкие рейдеры потопили крупный лайнер *Rangitane* водоизмещением 16 000 тонн, направлявшийся в Великобританию с несколькими тысячами тонн мяса и продовольствия. Капитан лайнера, однако, сумел передать по радио сигнал тревоги до того, как высадившимися на его судно немецкими моряками был отключена его радиостанция. Чтобы остановить пытавшийся оторваться от него лайнер, немцы обстреляли его, при этом несколько моряков и пассажиров получили ожоги и ранения.

Вспоминает Карл Мертенс (Karl Mertens), немецкий моряк-артиллерист, который наблюдал за тем, как на борт рейдера поднялись пассажиры лайнера:

*Большинство пассажиров все еще были в ночном белье, женщины – обмотавшись одеялами или прикрывшись накинутыми наочные рубашки пальто. Людям было холодно, они дрожали. Мы сделали все возможного, чтобы поднять им настроение, но, на первый взгляд, *Komet* мог показаться ужасно грязным. За день до этого мы прирезали 200 овец, которые перегрузили с судна *Holmwood*, и наша палуба была замаран кровью, кишками, кусками внутренностей и костей. Вид был не самый приятный после того, как выглядел *Rangitane*. Вероятно, некоторые пассажиры решили, что у нас принятопускать пленных под нож.*

Новозеландские власти предупредили суда о необходимости избегать района, из которого *Rangitane* послал сигнал тревоги. На следующий день крейсер *Achilles* и тральщик *Puriri* прибыли на место исчезновения лайнера, но нашли только плавающие обломки, пустую шлюпку и нефтяные пятна на воде. Ничего не удалось найти и экипажам гидропланов, запущенных с крейсера.

Шестого декабря *Komet*, замаскированный под японское судно, и *Orion* потопили грузопассажирское судно *Triona* между Соломоновыми островами и Науру – на нем погибли три человека. На следующий день *Komet* потопил норвежское судно *Vinni*. Восьмого декабря *Orion* потопил фосфоритовоз *Triadic* на виду у жителей острова Науру, затем догнал и потопил транспорт *Triaster*. Дым горящего Триадика привлек внимание жителей острова. Кроме того, радиостанция острова приняла сигналы тревоги, посланные очередной жертвой рейдера – судном *Komata*, и странные радиосигналы, которыми радисты рейдера пытались заглушить сигналы тревоги. На этом судне выпущенными рейдером снарядами был убит старший помощник Тим Мэк (Tim Mack), а капитан Фиш (Fish) и несколько членов экипажа были ранены.

Радиостанция Науру передала радиограмму в штаб австралийского ВМФ. Всем судам, находившимся в этом районе, был отдан приказ рассеяться и двигаться в другие порты. Однако, ни одно судно так и не отозвалось на приказ. Обломки потопленных судов начало выбрасывать на берег Науру...



Нефтехранилище Науру в огне  
[https://www.oocities.org/bobcarmich/nauru\\_1.html](https://www.oocities.org/bobcarmich/nauru_1.html)

Обстрел Науру спровоцировал дипломатический взрыв, поскольку были задеты японские интересы, кроме того, *Komet* действовал под японским флагом. Британские газеты опубликовали серию статей, в которых утверждалось, что немцы пытаются втянуть Японию в войну на своей стороне. Дошло до, что Роберт Крейги (Robert Craigie), британский посол в Японии, обвинил эту страну в поддержке германского рейдерства и предупредил, что повторное использование немцами японского флага для маскировки вынудит Великобританию считать все японские суда вызывающими подозрение. Министр иностранных дел Японии Йосуке Мацуока (Yosuke Matsouka) согласился с тем, что это противоречит японским интересам. Японское правительство объявило протест Берлину. Германия выразила согласие не повторять прежних ошибок, и японское правительство оставило инцидент в прошлом. Однако японцы продолжали снабжать немцев разведывательной информацией, в том числе, известными им данными об операциях немецких рейдеров. Разумеется, эта информация имела большую ценность для командования Кригсмарине. Эйссена похвалили за проявленную инициативу, но предупредили о том, что отныне подобные атаки попадают под запрет...

В то же время ВМФ Австралии мало что могло предпринять для защиты морских коммуникаций: в Тихом океане не было ни одного австралийского военного корабля. Ближайшим портом, где находился вспомогательный крейсер *Manoora* был Дарвин, расположенный в четырех днях пути. Штаб ВМФ имел и другие проблемы - 5 декабря близ берегов Нового Южного Уэльса на минах, поставленных немецким рейдером *Pinguin*, подорвалось грузовое судно *Nimbin*, двумя днями позже – британский теплоход *Hartford*. Так война подступила к берегам Австралии. Австралийские коммунисты тем временем продолжали агитацию против «империалистической» войны и записи в армию.

В австралийском парламенте начались дебаты по вопросу об адекватности морской безопасности в австралийских водах. Информация о потопленных судах попала в печать и на радио, общественное мнение было взбудоражено тревожными известиями. Вследствие этого штаб австралийского ВМФ обратился к британскому адмиралтейству с

просьбой вернуть определенное количество австралийских военных судов из Средиземного моря в Австралию.

Двадцать первого декабря 1940 года *Komet*, *Orion* и *Kulmerland* встали на якорь близ острова Эмирау, к северу от Кавъенга. На берег высадили всех пленных членов экипажей и пассажиров с потопленных судов за исключением небольшого числа попавших в плен военнослужащих. На берегу оказалось около 500 человек. Им оставили небольшую лодку для того, чтобы они смогли добраться до более крупного острова и обратиться за помощью. Позднее освобожденные пленники исключительно высоко отзывались о Эйссене, который вел себя образцово по отношению к ним. Заметим, что немецкие рейдеры открывали предупредительный огонь по грузовым и пассажирским судам только в том случае, если последние не подчинялись приказу остановиться. Топили суда после того, как с них были сняты команда и пассажиры.

На Эмирау прибывшую на берег моторную лодку с немецкими моряками встретила одна из двух семейных пар местных плантаторов по фамилии Кук (Cook). Эйссен вежливо спросил мистера Кука, согласен ли он принять его пленников. Тот выразил согласие, и Эйссен пообещал, что оставит ему шлюпку, чтобы он мог добраться до Кавъенга, расположенного на расстоянии 70 миль, и договориться об эвакуации людей. Карл Мертенс вспоминал:

*Когда Эйссен сошел на берег, изумленный плантатор, которого звали Кук, стоял и попыхивал трубкой... Эйссен объяснил, что у него на борту почти 500 мужчин, женщин и детей, которых нужно высадить на берег, и плантатор пожал плечами и сказал: «Что ж, я не могу прогнать вас с помощью моего револьвера.» После этого он пригласил Эйссена в дом на стакан пива...*

Пленные были высажены на берег, им были оставлены провиант, сигареты и ружья, однако немцы использовали найденный здесь грузовик, чтобы собрать скот, который они переправили себе на корабль. Кроме того, они прихватили с собой большое количество фруктов и кокосовых орехов. Покидавшие *Komet* моряки были вынуждены подписать декларацию о том, что обещают не принимать участие в каких-либо вооруженных действиях против Германии и что нарушение этого обещания будет чревато для них смертной казнью. Примечательно, что потом, когда они оказались в Австралии, их в этой связи решили призывать только на небоевые должности.

Освобожденные пленные, точнее, самые наблюдательные из них, передали британскому командованию немало ценной информации. Стало очевидно, что немцы вскрыли шифры, используемые торговыми судами, более того, один из офицеров с судна *Komata* сообщил, что немцы захватили на нем шифровальные книги. Эта информация убедила британцев в необходимости смены шифров. В итоге, Эйссен попал под ураган критики со стороны командования Кригсмарине, при этом всем командирам рейдеров напомнили, что пленные должны быть переправлены в Германию для интернирования. Первоначально отвергавший критику Эйссен позднее принял ее, когда стало ясно, что британцы поменяли свои радиокоды... Кроме того, освобожденные пленники Эйссена сообщили, что он неоднократно хвастался тем, что ему помогают находящиеся в Австралии агенты, что вызвало волну возмущения в австралийской печати с легким налетом истерии. В действительности, никакой информации от проживающих в Австралии людей, симпатизирующих нацистам, немецкие моряки не получали.

После захода на Эмирау, *Kulmerland* отправился обратно в Японию, *Orion* – к острову Мауг в Мариинском архипелаге для ремонта двигателя. Эйссен повел *Komet* обратно к Науру для бомбардировки портовых сооружений. Остановившись на траверзе острова, *Komet* поднял флаг Кригсмарине и послал радиосигнал с приказом очистить причалы и нефтехранилище. Но поскольку толпа любопытных не расходилась, Эйссен дал предупредительный выстрел, который быстро разогнал зевак. Затем начался настоящий

артобстрел, оставивший на месте порта руины. Примечательно, что пожар уничтожил крупный штабель фосфоритов, уже закупленный японцами, столь опрометчиво предоставившими немецким рейдерам возможность промежуточного базирования в своих портах. *Komet* тем временем шел на юг...

Оставленные на берегу острова Эмирау члены экипажей и пассажиры потопленных судов каким-то образом узнали о планах бомбардировки Науру. Те, кто сумел вовремя добраться до Кавьенга, отправили в штаб австралийского ВМФ предупреждение о готовящемся нападении, но военных кораблей, способных предотвратить рейд, просто не было. Это и стало последней каплей, переполнившей чашу терпения. Крейсер *Sydney* и вспомогательный крейсер *Westralia* были отзваны домой из Средиземного моря. В начале января 1941 года *Сидней*, блестяще проявивший себя в боях с кораблями итальянского ВМФ, отправился в Австралию. 9 февраля крейсер прибыл в Сидней, где был восторженно встречен жителями города.

Примерно в это же время, 3 декабря 1940 года, от причала в Гданьске отошел еще один немецкий рейдер – *Kormoran*. На второй день плавания рейдер замаскировался под советское грузовое судно *Вячеслав Молотов*, порт приписки – Ленинград. Все надстройки были выкрашены в коричневый цвет, труба – в черный с красной полосой. На мачте был поднят красный флаг. Некоторое время после этого команда развлекалась, используя в обращении слово *kamerad* и приветствуя друг друга по рот-фронтовски поднятием вверх согнутой в локте правой руки со скатым кулаком. Офицеры не обращали на это внимание, справедливо считая это признаком хорошего расположения духа...

Судьбы крейсера *Sydney* и рейдера *Kormoran* пересекутся год спустя – 19 ноября 1941 года. В короткой схватке близ побережья Западной Австралии оба корабля будут потоплены, причем из команды австралийского корабля не уцелеет никто.

Однако вернемся на *Komet*. После бомбардировки Науру капитан Эйссен повел рейдер к берегам Новой Зеландии для охоты на торговом пути Новая Зеландия – Панама. Здесь он достиг самой южной точки своего плавания – команда увидела берега Антарктиды. 22 февраля рейдера, судя по всему, случайно, встретил японскую китобойную базу *Nisshir Maru*. Японцы вполне дружелюбно отнеслись к немецким морякам, которым удалось выменять китовое мясо на вино. 7 марта *Komet* бросил якорь у принадлежавшего Франции острова Кергелен. Высадившаяся на берег партия обнаружила заброшенный поселок Joanne d'Arc и провела в нем три дня. Моряки перегрузили на свой корабль все оставленные здесь припасы, включая уголь и древесину, поохотились на кроликов и собрали некоторое количество местной капусты в качестве источника витаминов. 12 марта рейдер встретился с рейдером *Penguin* и судном снабжения *Alsestor*, перегрузив с последнего боеприпасы.

В конце февраля 1941 года капитан Эйссен получил приказ переместиться в юго-восточный сектор Индийского океана. Он знал, что крейсер *Sydney* базируется во Фримантле (морской порт близ Перта), и старался держаться подальше от побережья Западной Австралии, понимая, что при встрече с первоклассным крейсером его шансы будут невелики.

24 марта *Komet*, заправился, перекачав топливо с судна снабжения *Ole Jacob*. Несколько месяцев рейдер безуспешно искал новые жертвы вдали от обычных маршрутов грузовых и пассажирских судов. Удача, казалось, покинула *Komet*. 21 мая, согласно новому приказу, *Komet* вновь отправился в Тихий океан. 14 июля *Komet* встретился с вспомогательным судном *Anneliese Essberger* между островами Питкэрн и Новой Зеландией, пополнил свои припасы и заправился. Отто Гизе (Otto Giese), офицер этого судна, вспоминал:

*В это время до нас часто доносился грозный голос адмирала Эйссена, который лично влезал буквально во все, происходившее на его корабле. Он держал его в образцовом*

порядке, а его люди выглядели исключительно подтянутыми. Несмотря на долгое время, проведенное вдали от дома, дисциплина и боевой дух экипажа производили впечатление.

В начале августа капитан Эйссен услышал по радио репортаж о том, что патрульные самолеты австралийских ВВС выгнали немецкие рейдеры из своих территориальных вод, и сделал в бортовом журнале соответствующую запись. Опытный моряк хорошо понимал, что подобная задача была австралийцам не под силу – слишком велик континент. Однако, вполне вероятно, что радиорепортаж сыграл свою роль в его решении переместиться ближе к берегам Новой Зеландии, а затем двинуться на восток к берегам Южной Америки. 14 августа *Komet* неподалеку от Галапагосских островов наткнулся на британское судно *Australind*. Его радист пытался передать сигнал бедствия, и корабль был обстрелян, в результате чего погибли капитан Стивенс (Stevens) и двое офицеров. Еще один офицер позднее умрет от ран на борту рейдера. Уцелевшие члены команды были сняты с британского судна, после чего оно было взорвано.

Рассказывает моряк Вон Ричардс (Vaughn Richards):

*Было около 3.30 утра. Меня только что разбудили, так как в 4.00 я должен был встать на вахту у руля. Неожиданно мы услышали взрывы и поспешили на палубу. Со стороны солнца мы увидели надвигающийся на нас японский корабль под названием *Ryuka Maru*. Первый снаряд упал перед носом нашего судна – это был приказ остановиться. Когда наш радист начал посыпать сигналы тревоги, как это предписывалось Британским Адмиралтейством, по нам открыли огонь. Мы были настолько близко к нападавшим, что могли разглядеть на корабле фигуры артиллеристов. Через десять минут наш корабль горел, спасательные шлюпки были разбиты. Капитану, которому было всего 29 лет, осколком снесло полголовы. Мы с товарищем поднялись на капитанский мостик, и второй помощник приказал нам убрать труп. Мы спустили тело вниз, положили на стол на камбузе, накрыли голову рубашкой и ушли, заперев за собой дверь.*

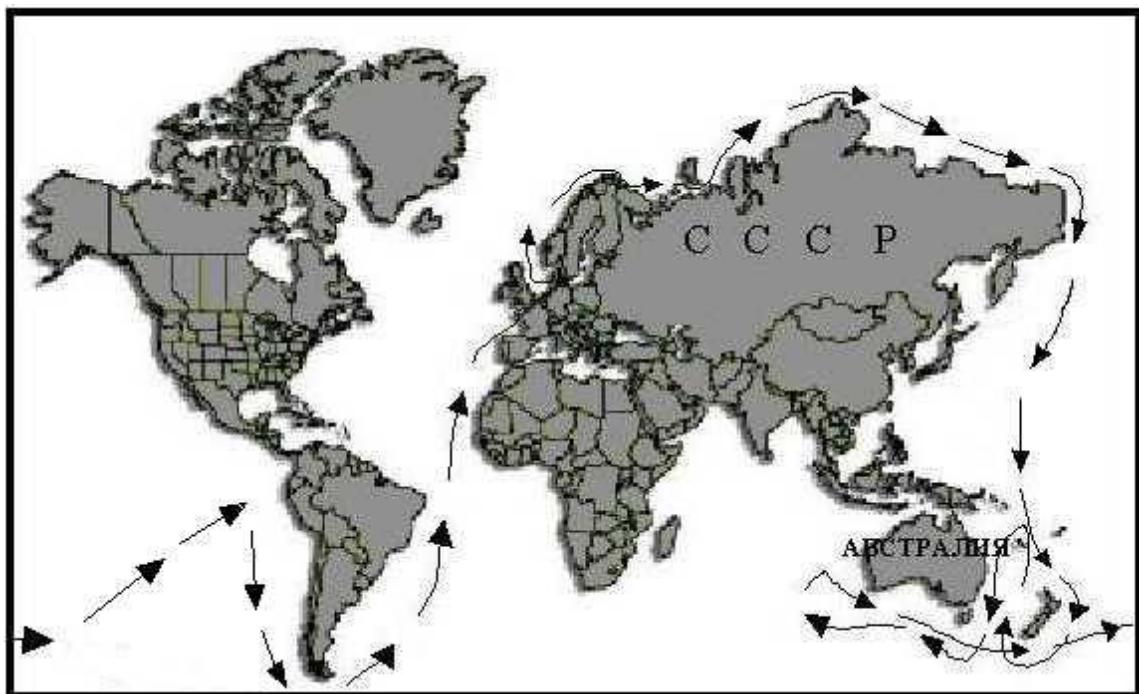
*... Мы спустились дальше вниз, для того чтобы поднять тревогу среди остальных членов команды. Тут-то и все и началось. Я пошел будить четвертого механика и попытался поднять его с койки... Он был уже мертв. Третий механик был ранен в спину, одна рука просто болталась на рваных сухожилиях. Мы вынесли его на палубу... кровь хлестала из него со скоростью полгаллона в минуту. Вскоре он умер. Второй помощник, оставшийся на капитанском мостике, был тяжело ранен в ногу. В конечном итоге, трое из команды были убиты, восемь ранены.*

*Второй помощник принял команду на себя. Он приказал готовить наше орудие к бою... Мы стали наводить орудие, но в этот момент еще один снаряд угодил в наш корабль... Теперь оставалось только спасаться каждому поодиночке: все шлюпки были разбиты или горели. К нашему судну подошли немецкие шлюпки и забрали всех, включая раненых... Наше судно взорвали, и оно ушло под воду. Это было 14 августа 1941 года.*

Через пять дней немецкий рейдер захватил голландское судно *Kota Nopan* и потопил британский транспорт *Devon*. На захваченное голландское судно перевезли большую часть пленных, и призовая команда повела *Devon* в Атлантику и дальше в Германию (позднее у берегов Сьерра-Леоне на него перегрузят своих пленников немецкий рейдер *Atlantis*). *Komet* тоже пошел на юг, воздерживаясь от новых атак.

Обогнув мыс Горн, он вошел в атлантические воды и 26 ноября 1941 года прибыл в Шербур. Последний отрезок пути, на котором его сопровождали 11 тральщиков и три торпедных катера, оказался наиболее трудным: *Komet* постоянно атаковали британские торпедные катера и самолеты. Но и здесь удача сопутствовала капитану Эйссену – одна из бомб угодила в его корабль, но так и не взорвалась. Тридцатого ноября *Komet* прибыл

в Гамбург. Беспримерное кругосветное плавание, длившееся 516 дней, завершилось. Рейдер прошел 86 988 миль, потопил и захватил 10 судов общим водоизмещением 42 959 тонн.



*Кругосветное плавание рейдера Komet - июль 1940 - ноябрь 1941*

Рейдер	Потоплено и захвачено судов и кораблей*	Тоннаж потопленных и захваченных судов
<i>Komet</i>	10	42 959
<i>Kormoran</i>	12	75 111
<i>Orion</i>	15	71 200
<i>Pinguin</i>	32	154 619
<i>Atlantis</i>	22	145 960
<i>Widder</i>	10	51 763
<i>Thor</i>	10	58 44

\* к цифре для каждого рейдера добавлены суда и корабли, потопленные и захваченные в ходе совместных действий с другими кораблями

### Эпилог

Ущерб, нанесенный противнику рейдером *Komet*, оказался довольно скромным по сравнению с достижениями других рейдеров. Вероятно, Эйссен был менее агрессивен и склонен к риску, чем другие командиры, но, во всяком случае, он привел свой корабль на базу, тогда как три рейдера, сумевшие нанести противнику куда большие потери, - *Kormoran*, *Pinguin* и *Atlantis*, - домой не вернулись.

За прошедшие со дня выхода рейдера *Komet* в море полтора года ситуация в мире сильно изменилась. Считанные дни оставались до нападения японцев на Пёрл-Харбор и начала большой войны в Тихом Океане. Уже несколько месяцев шла советско-германская война. Части вермахта стояли под Москвой. Арктика, которую капитан Эйссен хорошо изучил во время перехода по Севморпути, становилась ареной ожесточенных сражений, в которых

бывшие партнеры по переходу стали смертельными врагами. Наблюдения Эйссена в Арктике позднее сослужили немцам хорошую службу – в августе 1942 года немецкий линкор *Admiral Scheer*, используя отличное знание ледовой обстановки на трассе Севморпути, дошел до Таймыра, потопив ледокол *Сибириаков* и обстреляв порт Диксон.

Второе и последнее плавание рейдера *Komet* было гораздо короче, чем первое. Оно длилось только два дня. 7 октября 1942 года оснащенный новыми орудиями и радаром *Komet* под командованием нового капитана Ульриха Брокзиена (Ulrich Brocksien) вышел в море в сопровождении четырех торпедных катеров и нескольких тральщиков. Британская разведка была в курсе предстоящей попытки немецкого рейдера прорваться через Ла-Манш в Атлантику. На переходе из Гавра в Шербур в коротком бою с кораблями Королевского ВМФ *Komet* был подожжен и взлетел на воздух. Вместе с кораблем погибла вся его команда – 351 человек.

Роберт Эйссен позднее служил офицером связи Кригсмарине в 4-м Воздушном Флоте/Luftflotte IV на советско-германском фронте, потом начальником военно-морской базы в Осло, а закончил войну командиром Венского военного округа, выйдя в отставку 30 апреля 1945 года. Эйссен написал книгу воспоминаний *Kaperfahrt auf allen Meeren/Пиратская Кругосветка* (1960), умер 31 марта 1960 года.

Участие советских ледоколов в проводке немецкого рейдера по Северному морскому пути осталось секретом для будущих союзников СССР, однако в мае 1941 года в плен к британцам попал немецкий моряк, который знал об этой операции и рассказал о ней. Британцы не поверили военнопленному. После вторжения нацистов в СССР контр-адмирал Н. М. Харламов, глава советской военной миссии в Лондоне, уведомил британцев о том, что нет оснований утверждать, что Советское правительство помогло в проводке рейдера по Северному морскому пути. Первоначально британцы приняли объяснения советской стороны, но позднее разведка Королевского флота подтвердила слухи. Впрочем, это никак не повлияло на отношения между союзниками.

## Источники

B.Ф.Воробьев. *Кругосветка рейдера "Komet"*. сб. Гангут. вып.16 (1998) и 19 (1999)

P. Adam-Smith. *Prisoners of War from Gallipoli to Korea*. 1992

T. Frame. *HMAS Sydney*. 1993

M. Montgomery. *Who Sank the Sydney?* 1981

Steven Robinson. *FALSE FLAGS. Disguised German Raiders Of World War II*. 2016

B. Winter. *HMAS Sydney. Fact, Fantasy, Fraud*. Brisbane, 1984

Перевод и компиляция – Владимир Крупник

**Возрат к главной странице [www.warsstory.org](http://www.warsstory.org)**

