

## 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 оружейных 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 ото 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 судно в Карское море...

Советские лоцманы прокладывали путь германскому рейдеру *Комет*. Первоначально это было действительно грузовое судно *Эмс*, построенное в 1936 году. В самом начале Второй Мировой войны командование Кригсмарине (германский ВМФ) 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 крейсера. Так в строй вошел рейдер водоизмещением 7500 тонн, вооруженный шестью 5.9-дюймовыми орудиями, одним 60-миллиметровым орудием, шестью зенитными пушками и шестью торпедными аппаратами. Кроме того, *Комет* имел на вооружении два гидроплана, торпедный катер и нес 270 морских мин. Экипаж состоял из 270 человек. Запасы *Комет* продовольствия и снаряжения, наличие опреснителей морской воды позволяли судну находиться в автономном плавании не менее года. Разнообразное снаряжение позволяло судну 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 Эмс



*Комет готов к бою. В верхней части левого борта видны открытые орудийные порты*

Капитаном был назначен опытный моряк, гидрограф и полярник капитан цур зее (капитан первого ранга) Роберт Эйссен. 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...

Пройдя Маточкин Шар, *Комет* 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 *Комету* 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 *Комета* советских лоцманов.



## Капитан Роберт Эйссен



*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*

Советские лоцманы старательно делали вид, что им не удалось разглядеть военный характер немецкого судна. Им удалось ввести заблуждение и капитана 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 *Комета* была с самого начала секретом полишинеля для вездесущей советской разведки.

Только 19 августа «Комет» 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 «Комет» простоял 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 Тихоокеанского флота. Капитану Эйссену, разумеется, об этом знать не полагалось. Он не получил никаких объяснений и испытал приступ раздражения и подозрительности.

Двадцать пятого августа к *Комету* подошел ледокол *Ленин*, и германский корабль вступил ему в кильватер. Суда прошли пролив Вилькицкого (между материком и архипелагом Северная Земля), 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 *Комета*, 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 *Комета*, этого правила на борту *Сталина* не придерживались...

В 10 часов утра 26 августа *Сталин* повел *Комет* 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 *Комет*. 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 *Комет*.

Переход через Восточно-Сибирское море сначала шел благополучно. Опытный полярник Эйссен повел *Комет* 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 *Комет* был встречен ледоколом *Каганович*, на борту которого находился начальник морских операций восточного сектора Арктики, знаменитый ледовый капитан А. П. Мелехов. Оставался самый трудный участок пути – перед морьяками открывались поля исключительно мощных льдов. *Комет* с трудом шел в узкому, быстро затягивающемуся 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 *Комету*, 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 мостике. Снова жуткая тьма – и это в таком-то льду!» Четыре часа ушло на ремонт рулевой машины – все это время *Комет* 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 *Комету*, и, поднявшись на борт, уведомил Эйссена о том, что получен приказ начальника Главсевморпути И. Д. Папанина, предписывающий вернуть *Комет* 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 тыл 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 прямоотой 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 ждасть 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 Эйсена истек. В 21 час Мелихов и Сергиевский вернулись на *Комет* с известием, что никаких новостей из Москвы не поступило. Эйсен 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. Эйсен, однако, согласился подождать до 8 утра 3 сентября. Наступило утро, но Москва продолжала молчать. Около 6 утра Эйсен проводил советских лоцманов Сергиевского\* и Карельских до штормтрапа. 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.» Эйсен 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, *Комет* пошел на восток вслед за советским ледоколом по совершенно чистой воде. Спустя 25 минут символическая проводка кончилась, советский ледокол поднял флажный сигнал "Желаю счастливого плавания!" и взял курс на запад. Шестого сентября *Комет* прошел Берингов пролив уже под японским флагом, при этом капитан Эйсен сказал буквально следующее: «Я сделал это, во второй раз я на это не соглашусь». Несколько позднее «Комет» бросил якорь в Анадырской бухте. Здесь капитан Эйсен потратил несколько часов на то, чтобы дать водолазам возможность осмотреть винты и руль и кое-что подремонтировать. Затем, замаскировавшись по советский пароход *Дежнев*, *Комет* снова вышел в море...

В ноябре 1940 года, пополнив запасы горючего и продовольствия в Японии, «Комет» пошел дальше на юг и приступил к охоте за пассажирскими и грузовыми судами. Он был замаскирован под японское грузовое судно *Манио Мару* и охотился вместе с рейдером *Орион (Маебаши Мару)* и вспомогательным судном *Кулмерланд (Токио Мару)*. Двадцать пятого ноября в новозеландских водах неподалеку от островов Чэттэм они потопили свою первую жертву – небольшой грузовой пароход *Холмвуд*. Двадцать седьмого ноября немецкие рейдеры потопили крупный лайнер *Рэнджитайн* 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.

Новозеландские власти предупредили суда о необходимости избегать района, из которого *Рэнджитайн* послал сигнал тревоги. На следующий день крейсер *Ахиллес* и тральщик *Пурири* прибыли на место исчезновения «Рэнджитайна», но нашли только плавающие обломки, пустую шляпку и нефтяные пятна на воде. Ничего не удалось найти и экипажам гидропланов, запущенных с *Ахиллеса*.

Шестого декабря *Комет* и *Орион* потопили грузопассажирское судно *Триона* между Соломоновыми островами и Науру. На следующий день *Комет* потопил норвежское судно *Винни*. Восьмого декабря *Орион* потопил фосфоритовоз *Триадик* на виду у жителей острова Науру, затем догнал и потопил транспорт *Триастер*. Дым горящего *Триадика* привлек внимание жителей острова. Кроме того, радиостанция острова приняла сигналы тревоги, посланные очередной жертвой *Комета* – судном *Комата*, и странные радиосигналы, которыми радисты *Комета* пытались заглушить сигналы тревоги.

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...



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 находилось военное судно *Манора* (вспомогательный крейсер), 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 *Пингвин*, подорвалось грузовое судно *Нимбин*, двумя днями позже – британский теплоход *Хартфорд*. 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 *Комет*, *Орион* и *Кулмерланд* встали на якорь близ острова Эмирау, к северу от Кавьенга. 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 капитане 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.

После захода на Эмирау, *Кулмерланд* отправился обратно в Японию, *Орион* – к острову Мауг в Мариинском архипелаге для ремонта двигателя. Капитан Эйссен повел *Комет* обратно к Науру для бомбардировки портовых сооружений. Остановившись на траверзе острова, *Комет* поднял военный 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. *Комет* 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 *Сидней* и вспомогательный крейсер *Вестралия* были отозваны домой из Средиземного моря. В начале января 1941 года *Сидней*, блестяще проявивший себя в боях с кораблями итальянского ВМФ, отправился в Австралию. Девятого февраля крейсер прибыл в Сидней, где был восторженно встречен жителями города.

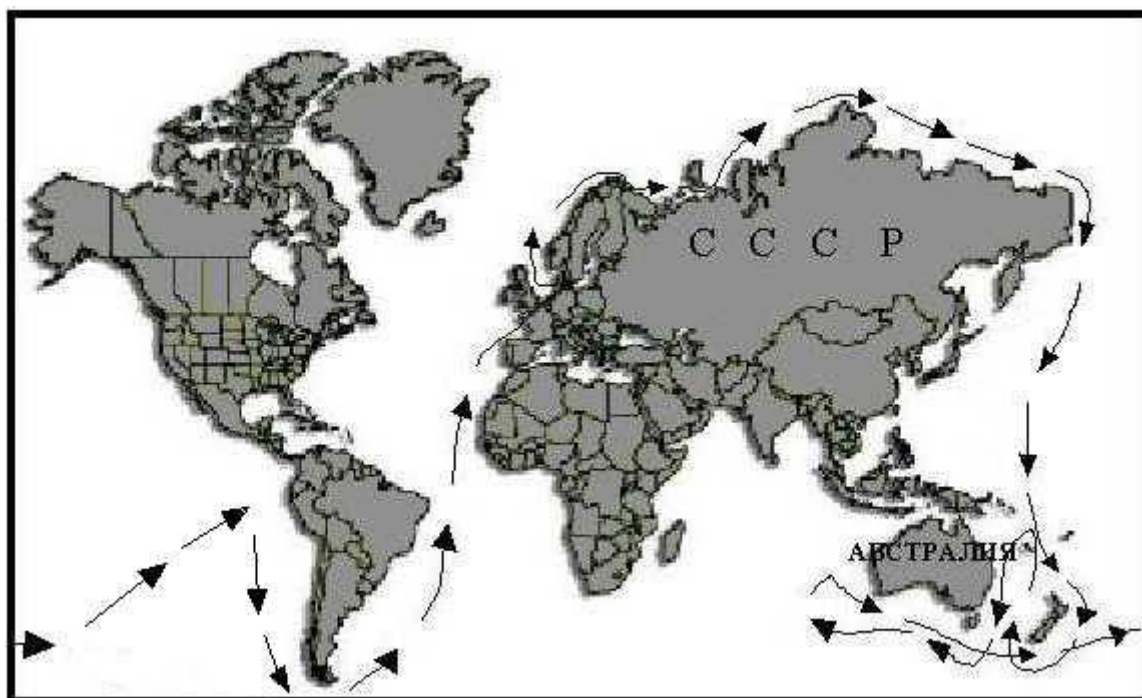
Примерно в это же время, 3 декабря 1940 года, от причала в Гданьске отошел еще один немецкий рейдер – *Корморан*. На второй день плавания рейдер замаскировался под советское грузовое судно *Вячеслав Молотов*, порт приписки – Ленинград. Все надстройки были выкрашены в коричневый цвет, труба – в черный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

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

Однако, вернемся на *Комет*. 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. В конце февраля 1941 года капитан Эйссен получил приказ переместиться в юго-восточный сектор Индийского океана. Он знал, что крейсер *Сидней* 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. Несколько месяцев рейдер безуспешно искал новые жертвы вдали от обычных маршрутов грузовых и пассажирских судов. Удача, казалось, покинула «Комет». Двадцать первого мая согласно новому приказу *Комет* вновь отправился в Тихий океан.

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. Четырнадцатого августа *Комет* неподалеку от Галапагосских островов *Комет* наткнулся на британское судно *Australind*. Его радист пытался передать сигнал бедствия, и корабль

был обстрелян, в результате чего погибло несколько моряков. Уцелевшие члены команды были сняты с британского судна, после чего оно было взорвано. Через пять дней немецкий рейдер захватил голландское судно *Кота Напан* и потопил британский транспорт *Девон*. На захваченное голландское судно перевезли большую часть пленных, и призовая команда повела *Девон* в Атлантику и дальше в Германию (позднее у берегов Сьерра-Леоне на него перегрузит своих пленников немецкий рейдер *Атлантис*). *Комет* 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 оказался наиболее трудным – *Комет* постоянно атаковали британские торпедные катера и самолеты. Но и здесь удача сопутствовала капитану Эйссену – одна из бомб угодила в «Комет», но так и не взорвалась. Тридцатого ноября *Комет* прибыл в Гамбург. Беспрецедентное кругосветное плавание, длившееся 516 дней, завершилось.



Кругосветное плавание "Комета" - июль 1940 - ноябрь 1941

За прошедшие со дня выхода в море полтора года ситуация в мире сильно изменилась. Считанные дни оставались до нападения японцев на Пирл-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, стала ареной ожесточенных сражений, в которых бывшие партнеры по переходу стали смертельными врагами. Наблюдения капитана Эйссена в Арктике позднее сослужили немцам хорошую службу – в августе 1942 года немецкий линкор *Адмирал Шеер*, используя отличное знание ледовой обстановки на трассе Севморпути, дошел до Таймыра, потопив ледокол *Сибиряков* и обстреляв порт Диксон.

Второе и последнее плавание «Комета» была гораздо короче, чем первое. Оно длилось только два дня. Седьмого октября 1942 года оснащенный новыми орудиями и радаром *Комет* под командованием нового капитана Ульриха Брокзиена 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 *Комет* был подожжен и взлетел на воздух. Вместе с кораблем погибла вся его команда – 351 человек.



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

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

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

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

*T. Frame. HMAS Sydney. 1993*

*Компиляция и перевод материалов – Владимир Крупник*

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