

ВТОРАЯ МИРОВАЯ НЕРАЗГАДАННЫЕ ТАИНЫ



РОБЕРТ ДЖЕКСОН

ВТОРАЯ МИРОВАЯ

НЕРАЗГАДАННЫЕ ТАЙНЫ

РОБЕРТ ДЖЕКСОН



A QUANTUM BOOK
Unexplained mysteries of World War II.
Robert Jackson.

This book was designed and produced by
Quantum Books Ltd
6 Blundell Street,
London № 7 9BH.

Copyright © Quintet Publishing Limited.
ISBN 1-57215-147-1

© ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ "КУРАРЕ-Н".

Издание на русском языке, 1998.

Все права на книгу на русском языке принадлежат
издательскому дому "Кураре-Н".

Ничто из нее не может быть перепечатано,
заложено в компьютерную память или скопировано
в любой форме и любым способом, электронным
или механическим, без письменного
разрешения владельца.

Лицензия на издательскую деятельность
№ 065862 от 30 апреля 1998 года.

ЗАО "Кураре-Н":

123182 Москва, Волоколамское шоссе, д. 26.

Тел.: (095) 190-1362.

ISBN 5-93040-002-4

Напечатано в Сингапуре.



Содержание

| | |
|--|-----------|
| “Леди, будьте послушной” — пропавший Либереитор | 6 |
| Подводная лодка, которая сама себя потопила | 12 |
| Странная история с Рудольфом Гессом | 18 |
| Человек, который боролся в одиночку | 26 |
| Трагедия “Кап Арконы” | 32 |
| Тайна казненной шатенки | 38 |
| Утаенные сокровища | 44 |
| Тайна немецкой атомной бомбы | 50 |
| Судьба Мартина Бормана | 56 |
| Катастрофа в Бомбее | 62 |
| Тайна войны на Тихом океане | 68 |
| Судьба Амелии Эрхарт | 76 |
| Поезд смерти | 82 |
| Загадка Лесли Ховарда | 88 |

"Леди, будьте послушной" – пропавший Либерейттор

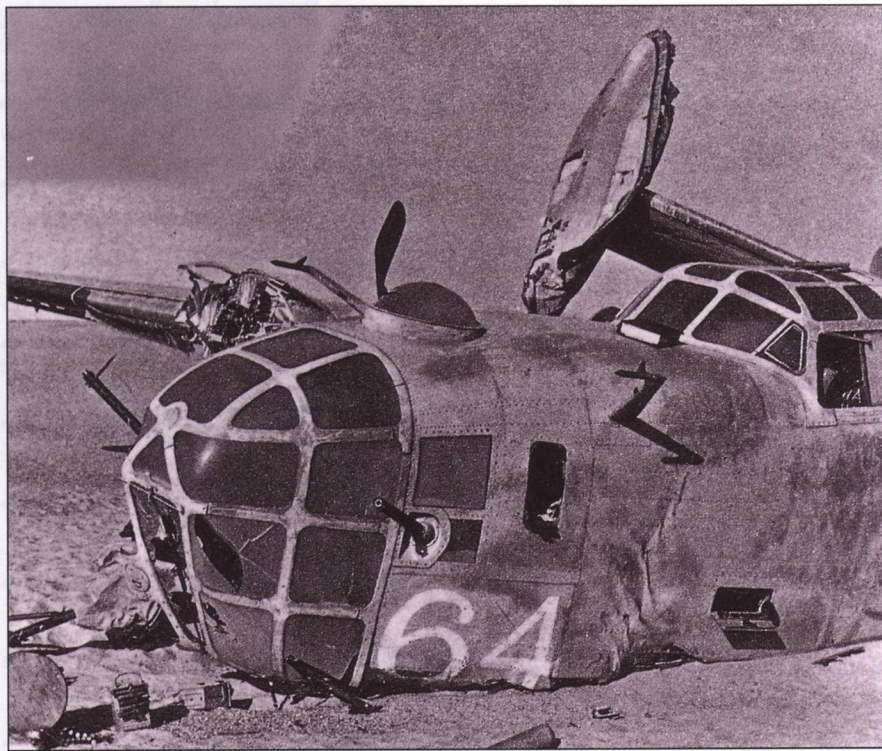
В четырехстах сорока милях к югу от Бенгази, в сердце заброшенной, бесцветной, выжженной земли, превратившейся давным-давно в Ливийскую пустыню, покоятся обломки бомбардировщика военных лет.

Это – "Консолидейтед В-24 Либерейттор". На его фюзеляже хорошо различимы номер 64 и выцветшая от солнца надпись: "Леди, будьте послушной". В апреле 1943 года самолет взлетел с аэродрома в Солуке, расположенного на береговой полосе южнее Бенгази, чтобы атаковать вражеские цели в Италии, и бесследно исчез. С того дня прошло более шестнадцати лет.

Только в конце лета 1959 года в штаб-квартиру военно-воздушных сил Соединенных Штатов (ВВС США) поступило донесение с базы Уилус в Ливии о том, что геологическая экспедиция обнаружила в пустыне обломки большого самолета времен второй мировой. На транспортном самолете С-47 была отправлена поисковая команда с приказом приземлиться поблизости и обследовать обломки. Мрачная перспектива обнаружить истлевшие останки пропавшего вместе с бомбардировщиком экипажа всю дорогу не покидала поисковиков.

С-47 удачно приземлился на усыпанный гравием грунт. Поисковиков встретили обжигающий зной и мертвое молчание. Они быстро распознали в разбитом самолете Либерейттор и направились к обломкам. Их глазам предстало удивительное зрелище: на металлических частях бомбардировщика не было признаков коррозии, сухой, как из печи, воздух пустыни превосходно сохранил его. Выглядел он так, будто вырвался из оков времени и упал здесь только вчера.

Он лежал на брюхе, правое крыло немного

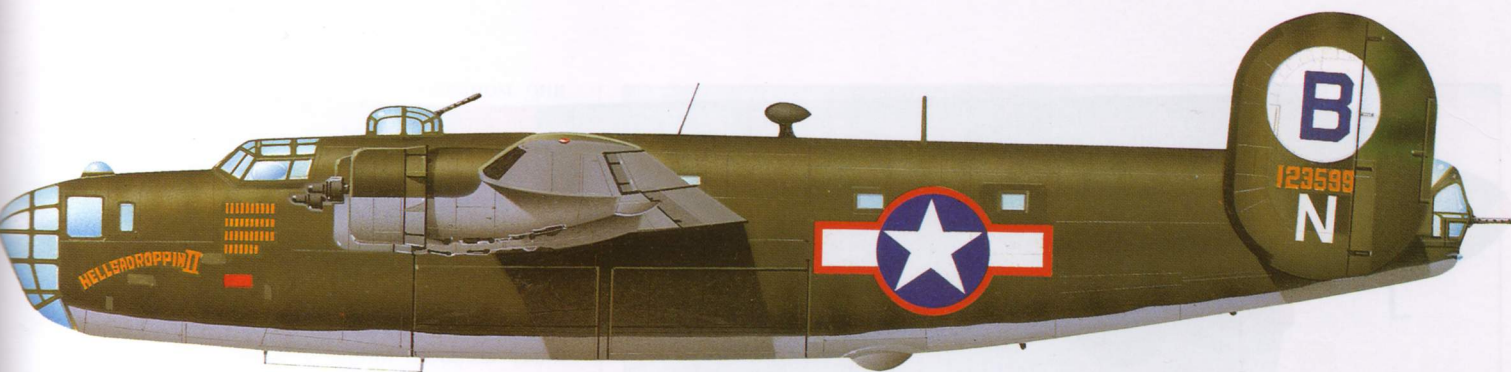


поднялось, а левое зарылось в песок. Задняя часть фюзеляжа и хвост отвалились и лежали поодаль. Один из его знаменитых лучеобразных двигателей "Туин Уосп" был оторван. Правое шасси далеко отброшено, причем шина все еще оставалась накачанной.

Вокруг в беспорядке валялись кислородные баллоны, стальные каски, аптечки первой помощи, ремни портупей и предметы обмундирования. Поисковики осторожно заглянули внутрь фюзеляжа. К счастью, они не натолкнулись на мумифицированные останки. Внутри было совершенно пусто.

Изнемогая от нестерпимого зноя, они все же

В В Е Р Х У :
Развалившиеся
обломки самолета
"Леди, будьте
послушной",
найденные
через 16 лет
после катастрофы.



провели полный внутренний осмотр. Проверили радиоприемник — он все еще был в рабочем состоянии; вскрыли герметичные фляжки с теплым кофе, который неожиданно оказался пригодным для питья.

Топливо в баках Либерейтора было практически израсходовано. Три из четырех двигателей должны были неминуемо заглохнуть еще в полете, поскольку лопасти пропеллеров для снижения лобового сопротивления были “зафлюгированы” — повернуты острыми кромками к воз-

душному потоку. Четвертый двигатель в момент катастрофы, похоже, еще работал.

Стало ясно, что экипаж воспользовался парашютами. В последние минуты бомбардировщик летел на автопилоте, вероятно, для того, чтобы сохранить устойчивость, пока люди покидали борт.

На Либерейторе не было видимых признаков повреждений, полученных в бою; очевидно, экипаж, оставил самолет, когда в нем кончилось топливо. И только один вопрос остался без от-

В В Е Р Х У: АВ-24 Либерейтор — такой самолет разбился в Ливийской пустыне.

В Н И З У: Самолет С-47 ВВС США, подобный тому, который был послан для изучения обломков пропавшего Либерейтора.





вета: “Что этот самолет делал здесь, за сотни миль от места, где ему следовало быть?”.

По возвращении на базу Уилус поисковики написали рапорт о находках на месте катастрофы и отправили его в Вашингтон. Из военных архивов ВВС США были извлечены подробные данные о бомбардировщике и его экипаже. Так была раскрыта тайна их последнего полета.

Экипаж Либереитора № 64 под командой старшего лейтенанта Уильяма Дж. Хэттона из Нью-Йорка впервые собрался вместе в марте 1943 года на базе ВВС США в Моррисоне (Флорида). Среди членов экипажа были лейтенант Роберт Ф. Тоунер из Норт-Этлборо (Массачусетс), лейтенант Дэвид П. Хейс из Лис-Саммитта (Монтана), лейтенант Джон С. Воравка из Кливленда (Огайо), техник-сержант Харольд С. Рипслингер из Сагино (Мичиган), техник-сержант Роберт Э. Ламотт из Лейк-Линдена (Мичиган), штабной сержант Ги Э. Шелли из Нью-Камберленда (Пенсильвания), штабной сержант Вернон Л. Мур из Нью-Бостона (Огайо) и штаб-

ной сержант Самьюэл Р. Адамс из Юрика (Иллинойс).

Это они выбрали для своего Либереитора имя “Леди, будьте послушной” и написали его на носу бомбардировщика. Почти сразу после по-

В ВЕРХУ: C-47
ВВС США.

В НИЗУ:
На инструктаже в Ливии.
1943 г.

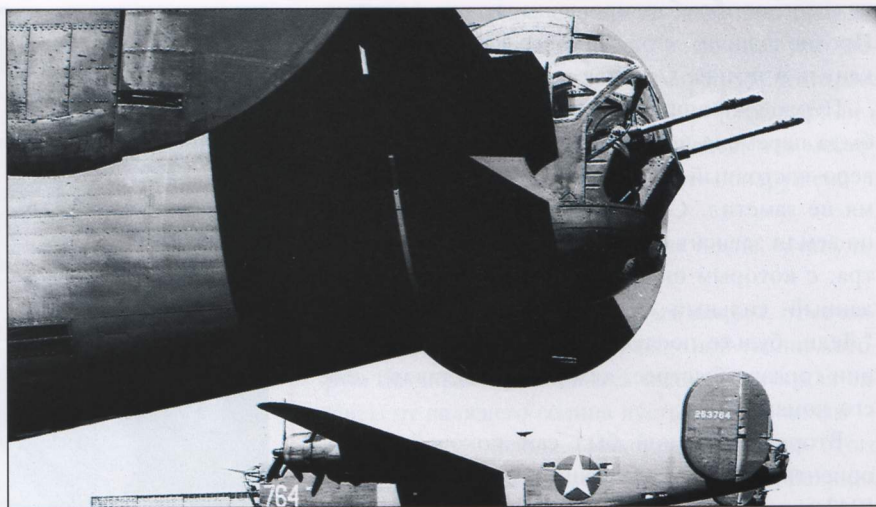


лучения назначения на службу за океаном они отправились в долгий трансатлантический перелет, чтобы войти в состав 376-го подразделения бомбардировщиков в Солуке в Ливии.

4 апреля 1943 года Хэттон и его экипаж получили первое боевое задание: в составе двадцати пяти В-24 нанести удар по аэродромам противника под Неаполем. Вылет был назначен на 13.30, так что бомбардировщики должны были попасть в район расположения целей в сумерках. Обратный путь им предстояло делать уже в темноте, чтобы к полуночи вернуться в Солук.

Архивные данные свидетельствуют о том, что одиннадцать В-24 атаковали главную цель, остальные бомбили второстепенные. Некоторые самолеты были повреждены огнем зениток, у других отказали двигатели на пути домой; песок пустыни — не подарок для авиационных двигателей, для летчиков это вылилось в целую проблему. Все же к 24 часам бомбардировщики в целости были дома, за исключением одного. Не вернувшимся самолетом оказался “Леди, будьте послушной”.

Спустя несколько минут после полуночи диспетчерская вышка в Бенгази получила вызов от пропавшего самолета. Хэттон информировал дис-



петчера, что не может найти аэродром из-за плотных облаков, окутавших все побережье Северной Африки, и что он сильно озабочен убывающим запасом топлива. Он запросил радиоориентир с тем, чтобы по наводке лететь в Бенгази.

Диспетчерская вышка дала ориентир, но “Леди, будьте послушной” так и не вернулся. Поиск над морем, организованный на следующий день, не принес результатов, не удалось найти ника-

В В Е Р Х У : Наиболее изолированное орудие расположено в хвостовой орудийной башенке Либереитора.



С Л Е В А :
Превосходный снимок Либереиторов с воздуха на маршруте к цели.

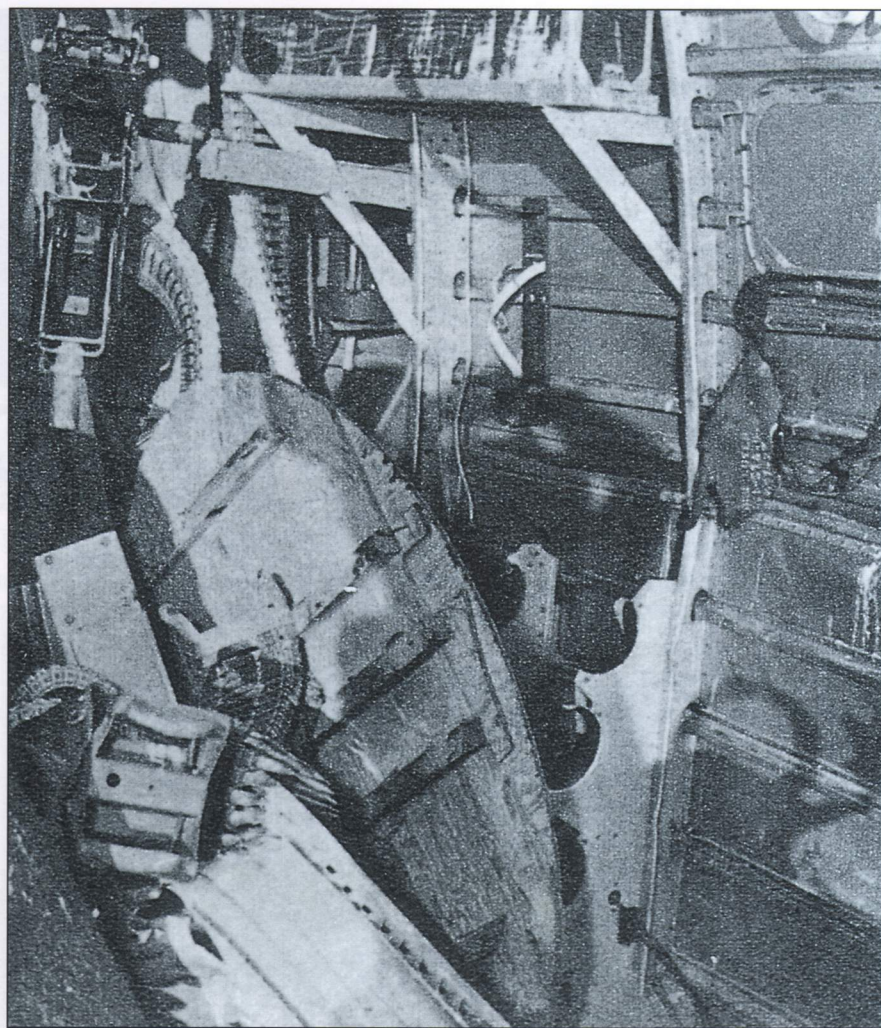
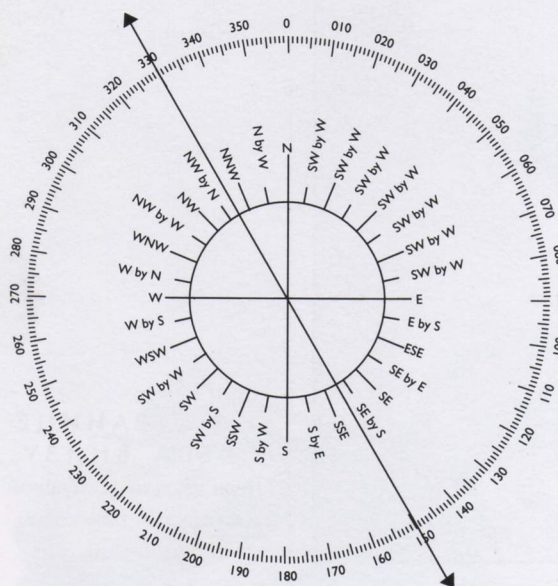
**НА СТРАНИЦЕ
СЛЕВА ВНИЗУ:**
“Леди, будьте послушной”
обнаружен поисковой
командой.

ких следов бомбардировщика и его экипажа. Предположили, что, потерпев катастрофу, они канули в пучине Средиземного моря.

Первой причиной, приведшей к трагедии, была перемена погоды. Ветер изменился на северо-восточный и усилился, чего экипаж вовремя не заметил. Скорость самолета относительно земли зависит от направления и скорости ветра, с которым он встречается, так что неожиданный сильный хвостовой ветер продвигал "Леди, будьте послушной" в южном направлении гораздо быстрее, чем это представлял себе его командир.

Второй причиной был сам роковой радиоприемник. Радиопеленгационная аппаратура в 1943 году была довольно примитивна — работа ее основывалась на вращении рамочной антенны. Когда такая антенна вращалась, подхватывавшая радиосигнал максимальной интенсивности, идущий от самолета, на указателе курса фиксировался в градусах наипозднейший из пеленгов. Он должным образом был зарегистрирован диспетчером в Бенгази, который сообщил Хэттону, что Либереитор находится на верном направлении — под углом 330° к Бенгази, иначе говоря, где-то северо-западнее аэродрома. Получив информацию, штурман должен был последовательно выверить положение магнитной стрелки, скорость ветра и скорость самолета и быстро поднять бомбардировщик выше, чтобы прорваться сквозь облака, а затем по радионаводке безопасно приземлиться.

Здесь-то и затаился просчет. Фактический пеленг Либереитора составлял 150° от Бенгази, другими словами, самолет находился юго-восточнее аэродрома. По шкале компаса это было в



В ВЕРХУ: Внутренняя часть фюзеляжа разбившегося самолета. Кофе, найденный во фляжках, был еще пригоден к употреблению.

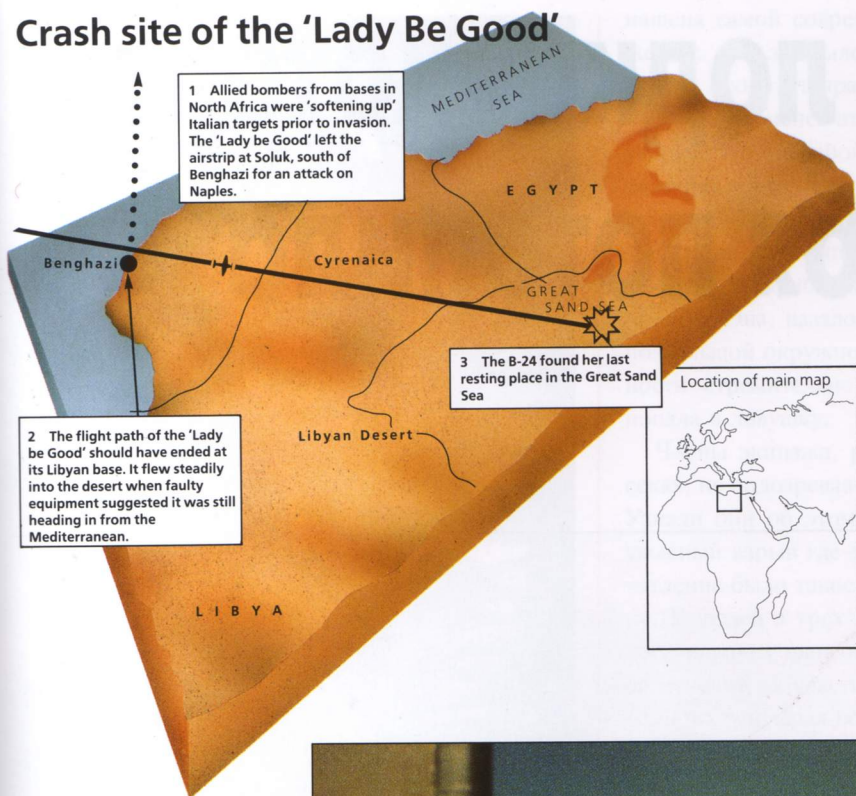
СЛЕВА: Аппаратура самолета "Леди, будьте послушной" зафиксировала точно противоположную величину истинного пеленга самолета.

точности противоположное направление. Оборудование на диспетчерской вышке не позволяло узнать о случившемся. Там все еще были уверены, что В-24 держит верный курс. Да и как иначе, если принимаемый радиосигнал звучал при 150° точно так же, как при 330° .

"Леди, будьте послушной" и его экипаж неуклонно летели в глубь пустыни навстречу бедствию. В какой-то момент, когда горячее практически кончилось, лейтенант Хэттон должен был выбрать единственно приемлемый план действий. Не имея шанса на безопасное приземление в темноте пустыни, он отдал команду катапультироваться.

Через несколько лет после обнаружения обломков самолета "Леди, будьте послушной" ВВС США организовали наземный поиск в этом районе, чтобы узнать, что стало с экипажем. В конце концов поисковая партия нашла первый ключ к разгадке в трех летных унтах, уложенных в виде стрелки приблизительно в восьми милях от места катастрофы.

Crash site of the ‘Lady Be Good’



Поисковики последовали в указанном направлении и нашли еще больше брошенных предметов; все это подсказывало маршрут, которым следовали летчики. Они, должно быть, верили в чудо, до последней минуты надеясь, что местонахождение их самолета будет обнаружено и спасение скоро придет.

Неизвестно, все ли уцелели после катапультирования.

Поисковики шли по мрачным следам, отмеченным теперь обрывками парашютной ткани, которую летчикам приходилось использовать для защиты от палящего солнца пустыни, а по ночам — от сильного холода. Наконец, на краю этого страшного пространства, называемого Великим Песчаным Морем, и этот след оборвался. Где-то здесь экипаж самолета “Леди, будьте послушной” испытал предсмертную агонию, и песок, очертания которого постоянно движутся и меняются под вихрями пустынных ветров, скрыл их последний приют.

В В Е Р Х У : Карта места катастрофы самолета “Леди, будьте послушной”.



СПРАВА :
Либереиторы покидают вражескую территорию — многие из них так и не доберутся до дома.

Подводная лодка, которая сама себя потопила

Подводная лодка США “Тэнг” была головной в классе больших океанских субмарин, которые в решающий период войны на Тихом океане, — когда американские транспортные оперативные соединения, построившись в боевой порядок, отправлялись в длинные рейсы через океан к внутренним японским островам, — разрушили японский флот.

Формозский пролив был благоприятным полигоном для подобной охоты, и именно поэтому здесь на восходе солнца 25 октября 1944 года оказалась лодка “Тэнг”. Это был ее пятый военный патруль за восемь месяцев операций, и у командира корабля капитана Ричарда Х. О’Кейна были веские причины быть довольным собой.

За две ночи до этого в надводной атаке японского конвоя они уничтожили три танкера и два транспортных судна. Затем, накануне вечером, 24 октября, они перехватили радиосигналы другого конвоя и незаметно всю ночь преследовали его, а на восходе снова атаковали уже на поверхности. Торпеды попали в цель и нанесли повреждения одному из кораблей эскорта; другой залп поразил торговое судно “Мацумото Мару” водоизмещением 7024 т, оно взорвалось и начало погружаться в воду. Это довело число судов, потопленных “Тэнгом” за ее восьмимесячную карьеру, до двадцати четырех с валовым тоннажем 93 184 т. Ни одна подводная лодка военно-морских сил США не могла похвастаться таким достижением, как, впрочем, и никакой другой корабль среди американских военных судов.

В результате этой операции на “Тэнге” осталась лишь одна торпеда. лейтенант Билл Либолд — старший помощник О’Кейна — в шутку предложил сохранить ее в качестве сувенира, однако О’Кейн уже решил использовать ее в





СЛЕВА: Капитан О'Кейн, командир подводной лодки США "Тэнг".

нащена самой современной аппаратурой обнаружения; нельзя было даже представить, что ее можно захватить врасплох.

И тем не менее это была торпеда. О'Кейн был уверен, что она пройдет мимо: ведь он заблаговременно предпринял соответствующий маневр уклонения.

Но внезапно капитан застыл, как после сильного удара — приближающаяся торпеда шла не по прямой. Она, казалось, двигалась вокруг "Тэнга" по большой окружности, но диаметр этой окружности стремительно сужался. Подводная лодка попала в ловушку.

Члены экипажа, расположенные в разных отсеках, не подозревали о разворачивающейся драме. Узнали они об этом, только когда судно потряс ужасный взрыв где-то возле кормы. Первое впечатление было такое, что "Тэнг" наскочил на мину. У людей в трех кормовых отсеках не оставалось никаких шансов на спасение. Единственное облегчение их участи состояло в том, что, прежде чем хлынувшая вода затопила отсек, почти все они потеряли сознание от удара.

За несколько мгновений до попадания торпеды О'Кейн успел отдать приказ задрать рубочный

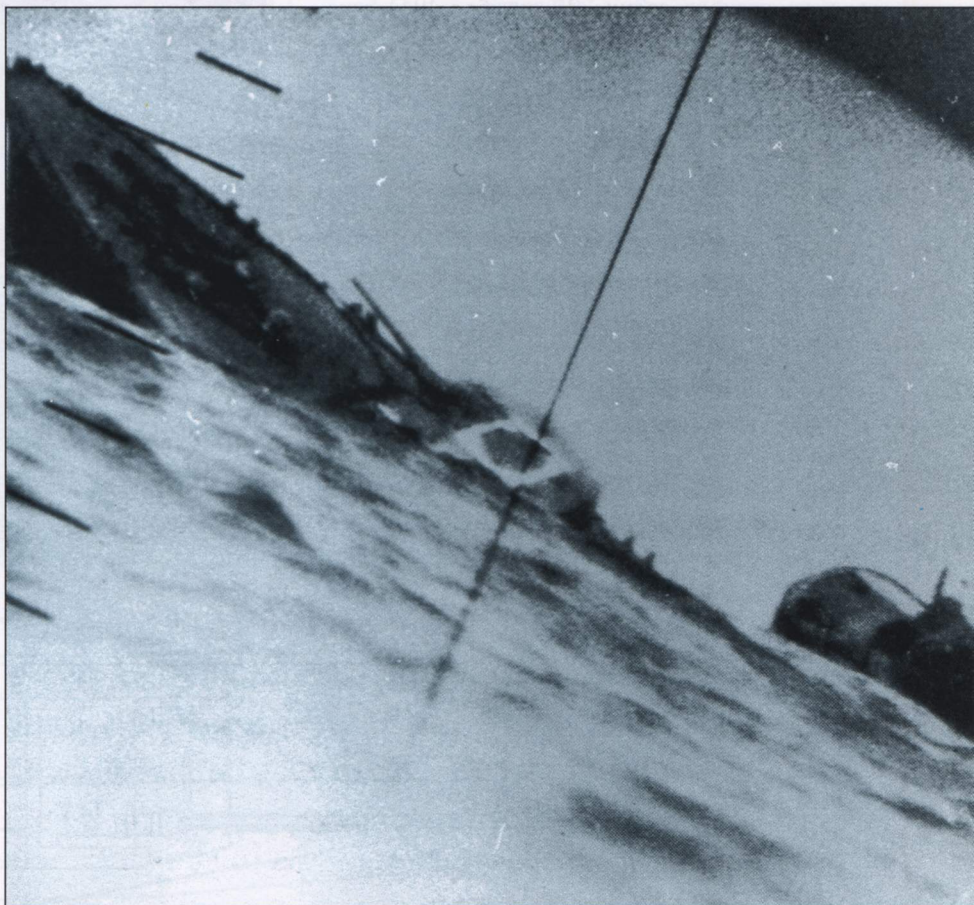
НАПРОТИВ: Вид с мостика: подводная лодка США развивает хорошую скорость в надводном положении.

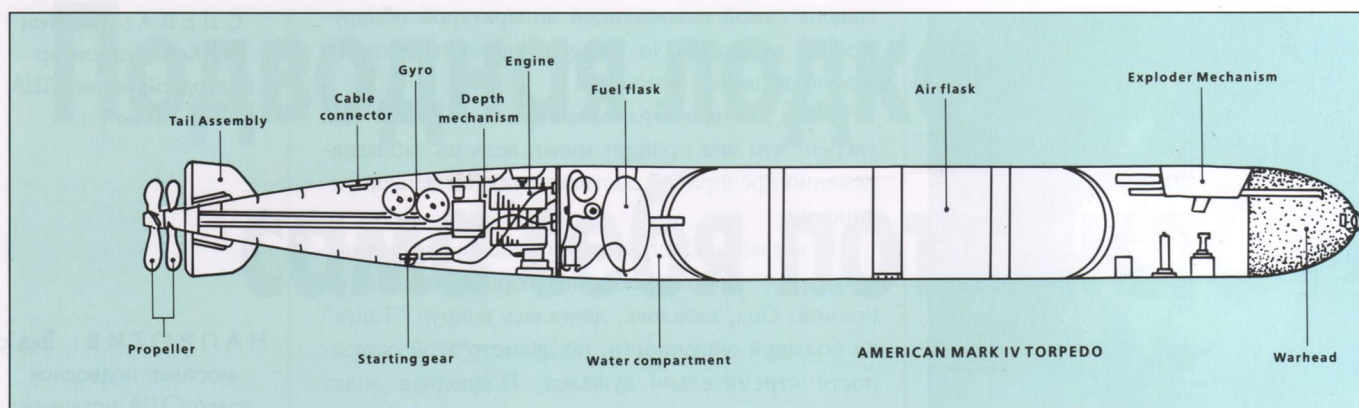
ВНИЗУ: Вид через перископ на японский эсминец, идущий ко дну после торпедной атаки.

бою против эскортного корабля, который в предыдущей атаке был поврежден, но не уничтожен. Он повел подводную лодку по новому курсу, обосновался позади торпедного прицела на капитанском мостике, пододвинул стрелку оружейного угломера в сторону носового торпедного отсека и дал команду стрелять. "Теперь, — подумал он, — "Тэнг" сможет незаметно ускользнуть из этих опасных вод и вернуться на свою базу в Пирл-Харбор".

Вместе с О'Кейном на мостике находились восемь человек. Внезапно один из них подал знак боевой тревоги. Несколько пар глаз различили фосфоресцирующий след торпеды, пущенной в направлении субмарины. Он был пока еще на приличном расстоянии от носовой части слева по борту. О'Кейн объявил тревогу и немедленно отдал приказ о маневре уклонения. Подводная лодка увеличила скорость, и рулевой дал полный правый ход.

Несмотря на суматоху, О'Кейн пытался понять, откуда же он был атакован. В пределах радиуса действия не было ни одного японского военного корабля, кроме того, который он недавно атаковал и который, совершенно очевидно, был выведен из строя, а постоянно зондирующий гидролокатор не обнаруживал присутствия какой-либо вражеской подводной лодки. "Тэнг" была ос-



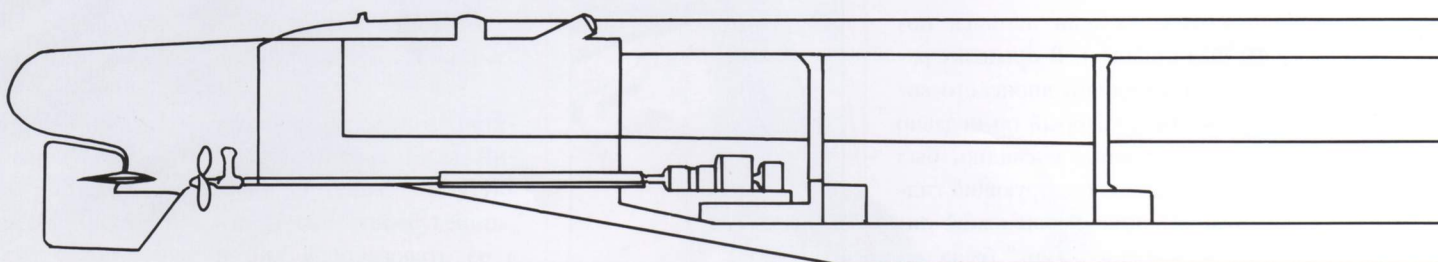


люк. Затем силой взрыва его и еще восьмерых швырнуло в море. Кто-то оказался ранен, но помочь им было некому, к тому же ни у одного не оказалось спасательного жилета. В результате через несколько секунд на поверхности остались только четверо: О'Кейн, Либолд, инженер-механик лейтенант Ларри Савадкин и радист Флорид Каверли — перед самым взрывом он поднялся на палубу, чтобы доложить о выходе из строя части аппаратуры.

Под тяжестью воды, залившей лодку, корма "Тэнга" с ужасающей скоростью стала погружаться в воду. Второй удар, подобный взрыву, произошел, когда корма врезалась в дно на глубине 180 футов. Значительная часть носового отсека все еще торчала над водой.

Мгновенная реакция О'Кейна, отдавшего приказ задраить рубочный люк, несомненно спасла жизни людям, но их положение внутри подводной лодки было отчаянным. Мало того что некоторые из них были серьезно ранены, безвыходность их положения усугубил пожар, возникший в носовом аккумуляторном отсеке. Он был быстро потушен, но внутренняя часть лодки продолжала наполняться дымом от тлеющих кабелей.

Одним из оставшихся в лодке был матрос-механик по имени Клейтон Оливер, который, придя в себя, увидел, что находится возле устройства управления второй балластной цистерной. Он знал, что уцелевшие могли использовать свои ин-

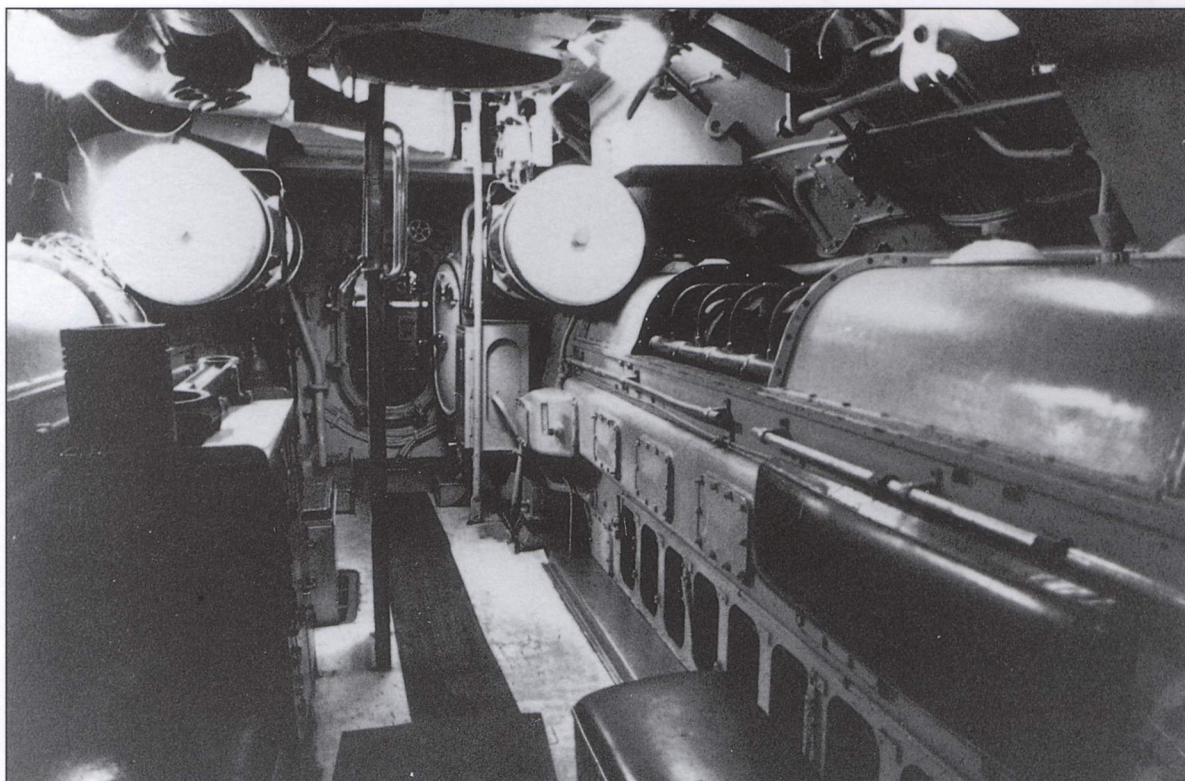


СПРАВА: Кормовое машинное отделение подводной лодки флота США.

ВВЕРХУ СЛЕВА: Американская торпеда Mark IV.

СЛЕВА: Артиллеристы подводной лодки США со своим палубным оружием.

ВНИЗУ: Внутренняя часть подводной лодки ВМС США типа "Тэнг". Первый взрыв разрушил три крайних отсека возле кормы.

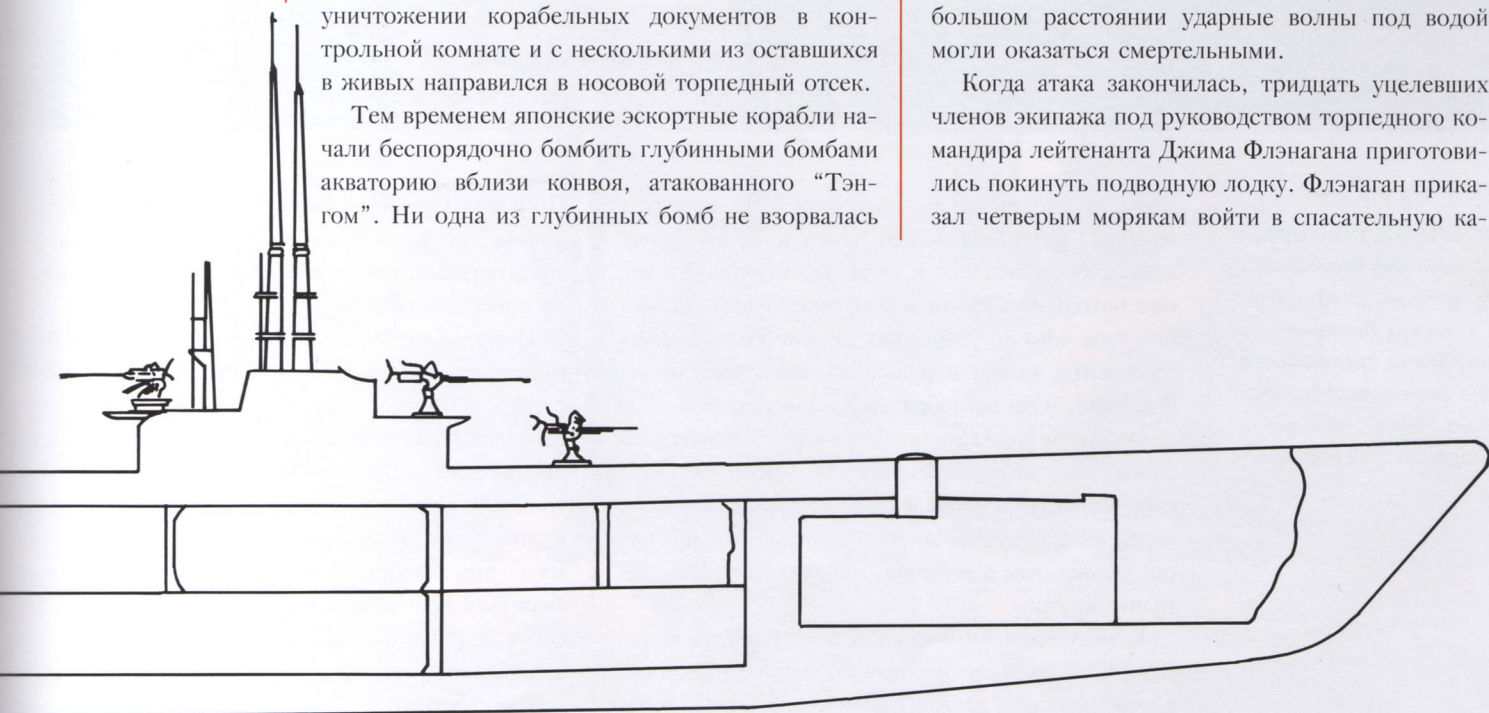


дивидуальные спасательные средства — аппараты Момсена, — но чтобы добраться до них, лодка должна была находиться в более или менее горизонтальном положении. Он привел в действие устройство управления, и, как только вода устремилась в балластную цистерну, подводная лодка начала погружаться. Затем Оливер позаботился об уничтожении корабельных документов в контрольной комнате и с несколькими из оставшихся в живых направился в носовой торпедный отсек.

Тем временем японские эскортные корабли начали беспорядочно бомбить глубинными бомбами акваторию вблизи конвоя, атакованного "Тэнгом". Ни одна из глубинных бомб не взорвалась

достаточно близко для того, чтобы добить поврежденную подводную лодку, но атака продолжалась четыре часа, превратившись из-за почти не прекращающихся ударов в сплошной кошмар для уже контуженых и раненых людей. Кое-кто потерял сознание. Остальные должны были отказываться от попыток выбраться, поскольку даже на большом расстоянии ударные волны под водой могли оказаться смертельными.

Когда атака закончилась, тридцать уцелевших членов экипажа под руководством торпедного командира лейтенанта Джима Флэнагана приготовились покинуть подводную лодку. Флэнаган приказал четверым морякам войти в спасательную ка-





В ВЕРХУ:
Подводники, отдыхающие
в носовом торпедном
отделении, в перерыве
между боевыми
действиями против врага.
Для людей, оказавшихся
на "Тэнге", не было
надежды на спасение.

меру, куда перед затоплением им была передана надувная резиновая лодка. Через тридцать минут камера была осушена и открыта. Внутри нее все еще находились почти в бессознательном состоянии трое едва не утонувших людей. Только одному удалось выйти наружу, но, как позже узнал Флэнаган, и он не добрался до поверхности.

Флэнаган отдал приказ на вторую попытку. В камеру на этот раз втиснулись пять человек. Процесс затопления и последующего осушения занял сорок пять минут, и, когда он завершился, Флэнаган увидел, что выбрались только трое. Двое остались внутри.

К тому времени Флэнаган обессилел настолько, что руководство спасательной операцией принял на себя другой офицер — Энсин Пирс.

По его указанию в камеру вошли еще четыре человека, но хотя каждый из них прошел через спасательный люк, только один поднялся живым на поверхность.

Пирс убедил измотанного Флэнагана покинуть лодку с четвертой группой. Когда Флэнаган с трудом подтягивался вверх по тросу, идущему из спасательной камеры к бую на поверхности, он почувствовал прямо под собой несколько толчков. Перед отходом Флэнаган заметил, что в аккумуляторном отсеке снова вспыхнуло пламя — оно было таким сильным, что начала пугаться краска на переборке, отделяющей носовое торпедное отделение от того места, где бушевал пожар. Вдобавок от сильного нагрева начала тлеть резиновая прокладка, образующая

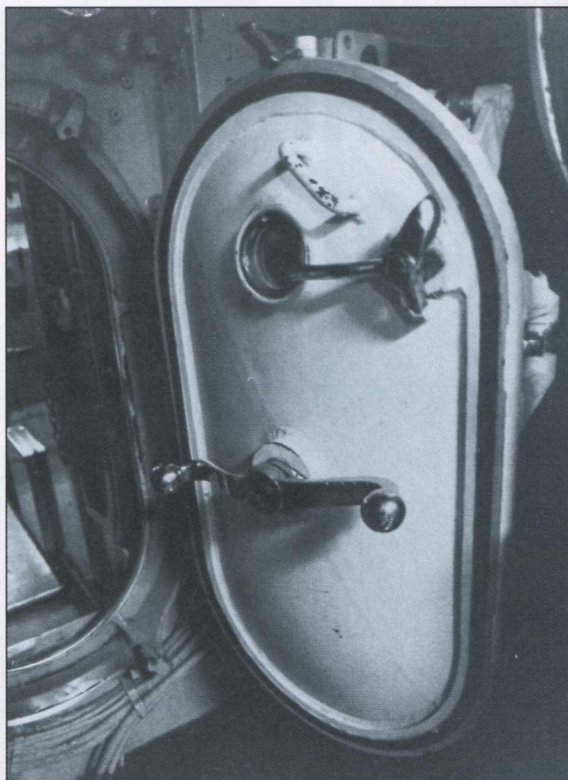
уплотнение вокруг герметичной двери. Теперь у тех, кто все еще был замурован в корпусе "Тэнга", не осталось надежды на спасение.

Из восьмидесяти восьми офицеров, старшин и рядовых, входивших в состав экипажа "Тэнга", уцелели только пятнадцать человек, подобранных японскими судами.

Когда 29 августа 1945 года лагерь для военнопленных в Омори, где содержались уцелевшие моряки с "Тэнга", освободили американские войска, они нашли здесь только девятерых из пятнадцати оставшихся в живых. Среди них были капитан О'Кэйн и лейтенант Флэнаган. О'Кэйн был позже награжден Почетной медалью Конгресса.

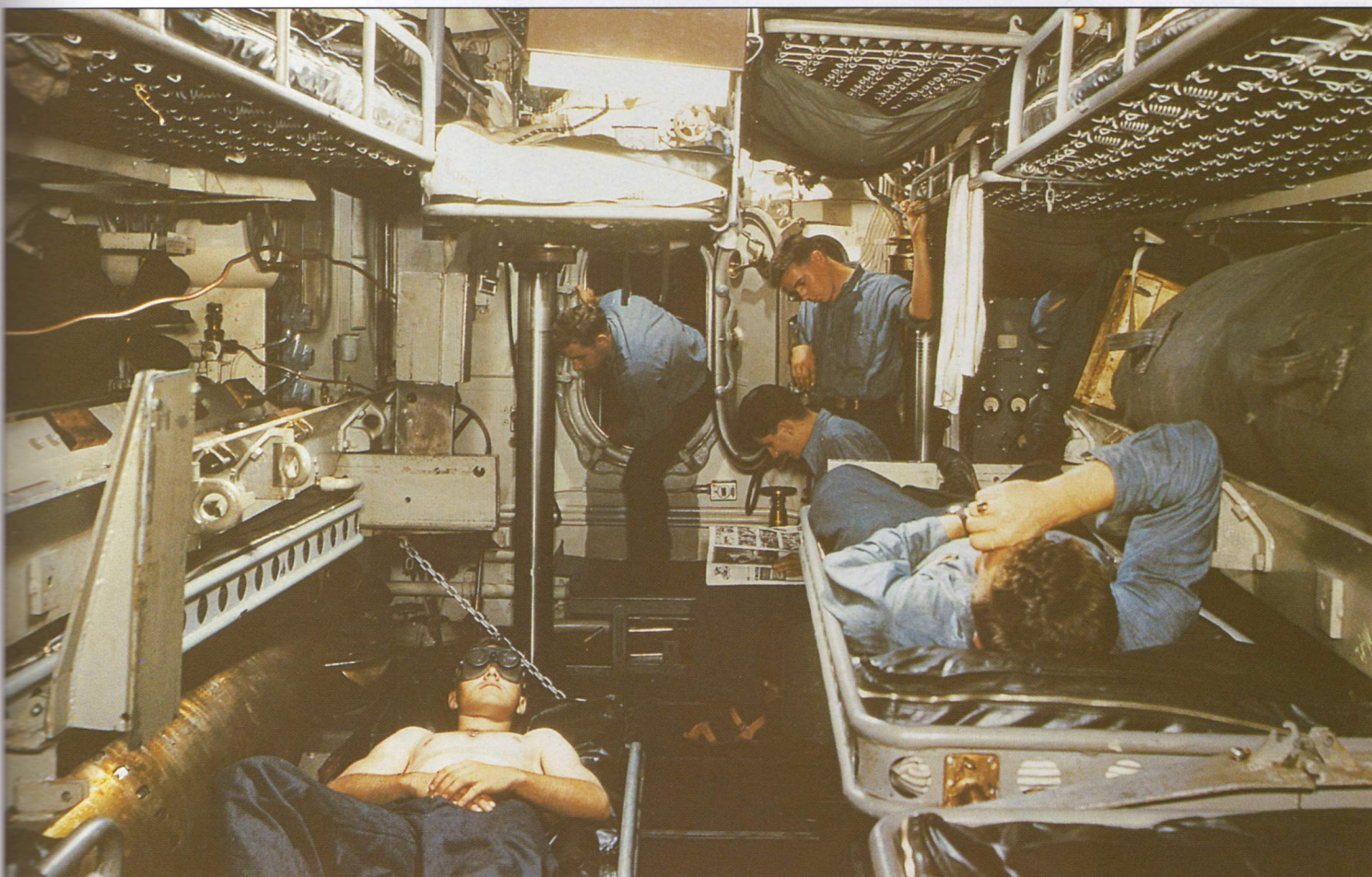
Он и раскрыл подлинную историю гибели "Тэнга". Лодка сама потопила себя своей последней торпедой. Из орудийного ствола торпеда вышла в полном порядке, но потом что-то испортилось в ее рулевом механизме, и, развернувшись, торпеда нацелилась на собственный корабль.

Билл Либолд оказался прав. Им следовало оставить свою последнюю торпеду в качестве сувенира.



СЛЕВА: Барьер между жизнью и смертью: герметичная дверь подводной лодки флота США.

ВНИЗУ: Кубрик для экипажа на подводной лодке США. В аварийной ситуации каждый должен точно знать, как действовать без промедления.



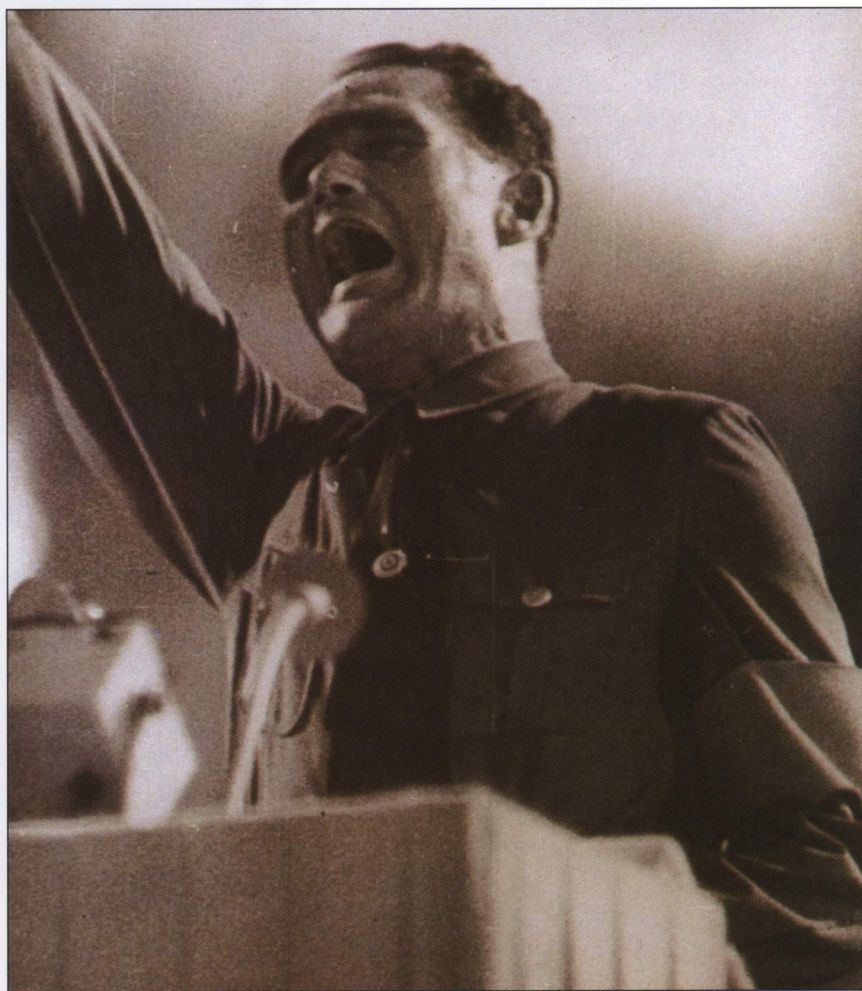
Странная история с Рудольфом Гессом

Вскоре после 10 часов вечера 10 мая 1941 года радиолокационная станция противовоздушной обороны на северо-восточном побережье Англии обнаружила неопознанный самолет, входящий в британское воздушное пространство. Два ночных истребителя “Дефиант” поднялись по тревоге с базы ВВС Великобритании в Престуике, чтобы перехватить вторгшийся самолет, но он мчался так быстро, что перехват не удался.

Загадочный самолет, “Мессершмитт-110”, пролетел над городом Килмарнок, что в двадцати пяти милях к югу от Глазго. Подлетев к морю, пилот повернул на юг и проследовал несколько миль над берегом, а потом снова направился в глубь страны. Затем он поднял самолет на 6500 футов и выпрыгнул с парашютом. Приземлился он возле деревни Иглсхэм и был сразу схвачен. “Мессершмитт” разбился рядом. Часы показывали 11.09.

Позже той же ночью подполковника авиации герцога Гамильтона, под надзором которого состояла оперативная часть в Тарнхаузе, близ Эдинбурга, разбудили поразительной новостью: немецкий пилот хочет встретиться с ним. В 1936 году герцог, ласково называемый коллегами по Королевским ВВС Дугло, посетил Олимпийские игры в Берлине, где встречался с несколькими пилотами люфтваффе. Он запомнил их имена, но среди них не было Альфреда Хорна — так назвался человек, просивший встречи.

Дугло был заинтригован и вскоре выехал в тюрьму “Мэрихилл Баррэкс” в Глазго, где содержался заключенный. На следующий день он вернулся в Тарнхауз. Здесь его ждали два пилота из истребительной эскадрильи № 602, которой он раньше командовал, — капитаны авиации Джордж Чэтер и Сэнди Джонстоун; они заехали навестить бывшего командира и были уже навеселе. Взволнованный Дугло присоединился к их компании.



“Не сочтите меня сумасшедшим, — заявил он свои гостям, — но я думаю, что в Глазго — Рудольф Гесс”.

Рудольф Гесс — не кто иной, как заместитель Гитлера. Невероятно, но тем не менее это было так. Официальный рапорт герцога Гамильтона о его встрече с Гессом звучит следующим образом:

В ВЕРХУ:
Гесс усердно пытался быть таким же высокопарным, как его наставник.



ВНИЗУ:
Фотография Гесса в
Шотландии,
помещенная на первой
странице газеты.



СПРАВА: Гесс и другие восторженно приветствуют Гитлера на съезде нацистской партии.





“Я вошел в камеру в сопровождении следователя и офицера охраны. Заключение, которого, насколько помню, я никогда прежде не видел, сразу же потребовал, чтобы мы говорили с ним один на один. Я попросил офицеров выйти, что они и сделали.

Немец начал разговор с того, что видел меня в Берлине на Олимпийских играх в 1936 году и что я был на завтраке в его доме. Он сказал: “Не уверен, узнаете ли вы меня, но я — Рудольф Гесс”. Он продолжал говорить о том, что прибыл с гуманитарной миссией и что фюрер не желает поражения Англии, а стремится прекратить боевые действия. Его друг Альбрехт Хаусхофер сказал ему, что я — именно тот англичанин, который, по его мнению, должен понять его (Гесса) точку зрения. Потом он хотел организовать со мной встречу в Лиссабоне. (Альбрехт Хаусхофер, интеллектual и близкий друг Гесса, пытался переслать герцогу письмо через Лиссабон в сентябре 1940 года. Оно было перехвачено британской разведкой.)

Гесс рассказал, что не раз намеревался прилететь в Дангавел (поместье герцога Гамильтона), это уже четвертая его попытка; первая была в декабре. В трех предыдущих случаях он возвращался из-за плохой погоды. Он не считал нужным искать встречи в то время, когда Британия одерживала победы в Ливии, поскольку не хотел, чтобы его миссию интерпретировали как проявление слабости, но теперь, когда Германия добилась успеха в Северной Африке и в Греции, он с удовольствием прибыл...

По его словам, фюрер уверен, что Германия победит в войне, если не за один, то за два-три года. Но он хотел бы избежать напрасного кровопролития, которое в противном случае неминуемо.

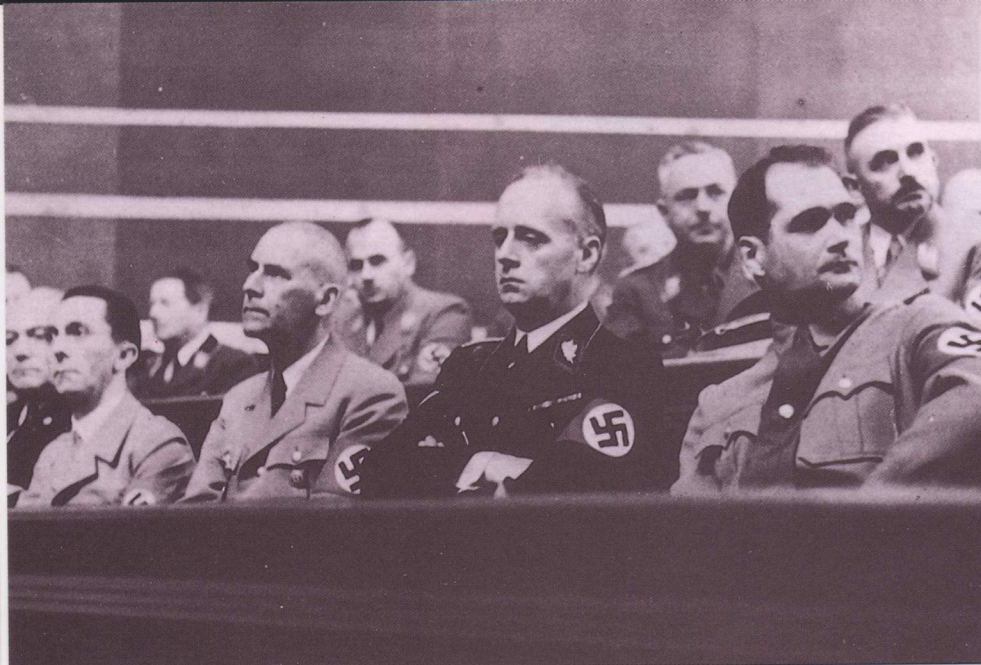
На вопрос, не мог бы я встретиться с ведущими членами моей партии, чтобы обсудить проблемы, связанные с выдвинутыми предложениями о мире, я ответил, что здесь сейчас есть только одна партия. Тогда он заявил, что мог бы сообщить мне возможные условия заключения мира со стороны Гитлера. Во-первых, тот хотел добиться соглашения, на основании которого обе наши страны никогда снова не вступали бы в войну.

Я поинтересовался, что могло бы инициировать такое соглашение, и он ответил, что одно из условий, конечно, заключается в том, чтобы Британия отказалась от традиционной политики постоянного противодействия самой мощной силе в Европе. Я ответил, что если мы сейчас заключим мир, то через два года, несомненно, снова ввяжемся в войну. Он попытался возразить, на что я высказал свои соображения: если бы мирный договор был возможен, то это соглашение должно было быть заключено до начала войны, но поскольку Германия в то время, когда мы больше всего стремились сохранить мир, предпочла войну, я не питаю сейчас надежды на мирный договор... По фотографиям в прессе и описанию Гесса, данному Альбрехтом Хаусхофером, я полагаю, что это действительно был Гесс”.

СЛЕВА ВВЕРХУ:

Довоенный снимок.

Гесс — опытный пилот.



В ВЕРХУ:
На снимке Гесс
(справа)
с другими членами
нацистской верхушки.

В НИЗУ:
"Мессершмитт-110",
аналогичный тому,
на котором
Гесс полетел
в Шотландию.

Так думает и большинство историков, когда-либо изучавших описанный инцидент с Гессом, хотя есть и такие, кто упорно считает, что человек, выпрыгнувший с парашютом в Шотландии, лишь выдавал себя за Гесса. Однако такое предположение расходится с историческим фактом. Если летчик был человеком, выдававшим себя за Гесса, Гитлер и другие руководящие члены нацистской верхушки обязательно должны были знать о нем. Но реакция Гитлера на переход Гесса на сторону противника документально зафиксирована. Его переводчик Пауль Шмидт вспоми-

ZUM FALL HESS

England vom Kontinent vertrieben

Luftwaffe bedroht britische Städte mit völliger Vernichtung

Täglich neue Erfolge der U-Boote

Grossbritanniens Verbindungen mit dem überseeischen Weltreich ernstlich bedroht

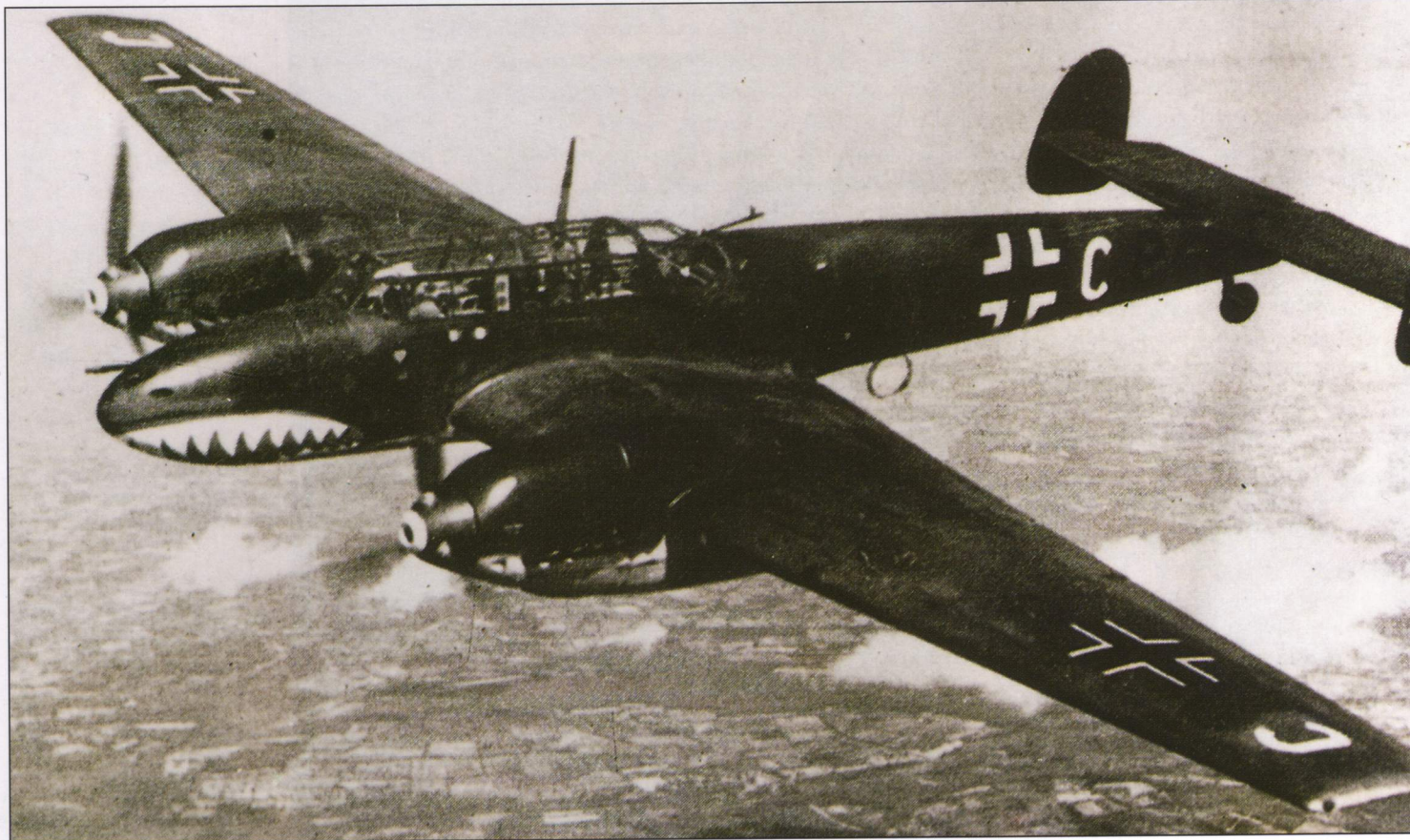
10. Mai 1941: Rudolf Hess, Stellvertreter des Führers, fliegt nach England

KÜRZLICH hat die englische Regierung ihre erste ausführliche Schilderung der Ankunft von Rudolf Hess in Grossbritannien gegeben.

Hess legte den Flug in einer Me 110 zurück und landete am Abend des 10. Mai 1941 mittels Fallschirms in Schottland. Hess, der die Uniform eines Hauptmannes der Luftwaffe trug, nannte sich Alfred Horn und verlangte, „in besonderem Auftrag“ den Herzog von Hamilton zu sprechen.

Am folgenden Morgen, Sonntag den 11. Mai um zehn Uhr morgens, wurde Rudolf Hess am Orte seiner einstweiligen Internierung dem Oberstleutnant der Royal Air Force, Herzog von Hamilton, vorgeführt. Hess, der behauptete, den Herzog von den Olympischen Spielen her zu kennen — woran der Herzog sich allerdings nicht erinnern konnte — erklärte, sein Besuch sei seiner Sorge um das Schicksal der Menschheit entsprungen. Hitler wisse mit Bestimmtheit, er werde früher oder später siegen; Hess aber wolle unnötiges Blutvergiessen vermeiden.

Der Herzog von Hamilton erstattete Bericht über diese Unterhaltung. Darauf flog ein Beamter des Britischen



СЛЕВА:

"История с Гессом":
пропагандистская
листовка сообщает о
дезертирстве Гесса и
встрече с герцогом
Гамильтоном "в связи с
его озабоченностью
судьбой человечества".

нает, что это известие произвело в Бергхофе эффект разорвавшейся бомбы. Генерал Кейтель застал фюрера бегающим взад-вперед по кабинету и бормочущим, что Гесс сошел с ума. Удар был основательным — это факт.

В действительности тайна, окутывающая дело Гесса, делится на три аспекта. Первый — это сам полет.

Гесс твердо стоял на том, что вылетел из Аугсбурга (Бавария) и полетел прямо в Шотландию. Это не могло быть правдой. Самолет, разбившийся в Шотландии, был "Мессершмитт-110 D", нормальная дальность полета которого со-

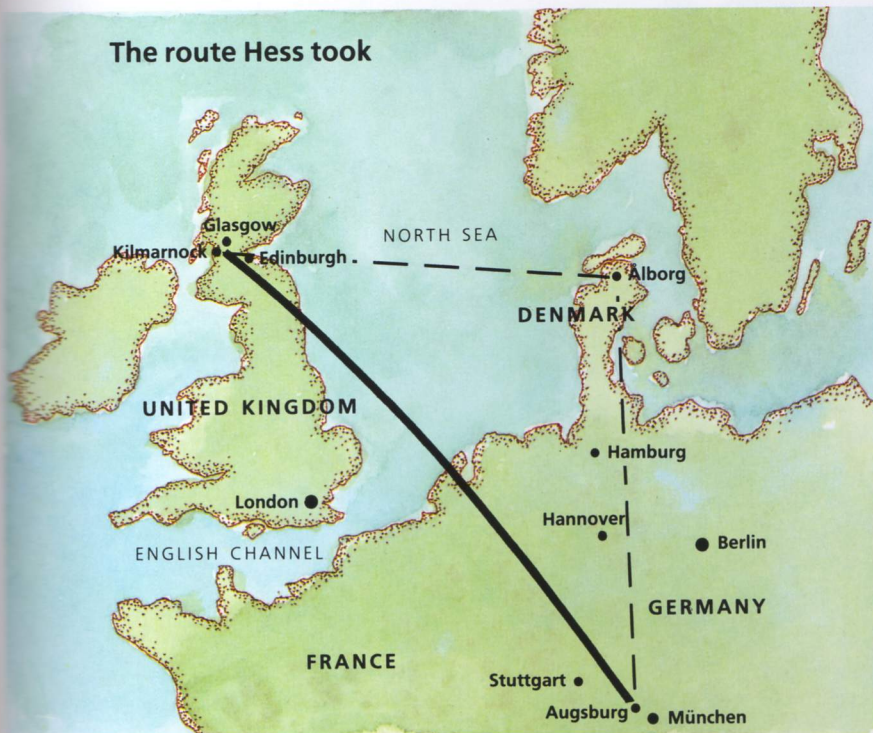
для дозаправки. Наиболее вероятное место посадки — Ольборг в Дании, и это предположение дает основание перейти ко второму вопросу: помогал ли Гессу кто-нибудь, кто был посвящен в его планы?

Вполне возможно, что Гесс действовал не один, и, может быть, важен тот факт, что его друг Альбрехт Хаусхофер был убит при чистке, следовавшей за попыткой "бомбового покушения" на жизнь Гитлера в июле 1944 года. Было известно, что Хаусхофер поддерживал связь с адмиралом Канарисом, руководителем немецкой военной разведки, или абвера. Канарис некоторое время находился в молчаливой оппозиции к политике Гитлера, и хотя сам не принимал активного участия в подготовке покушения, многое сделал для помощи конспираторам. Он заплатил за это жизнью в концентрационном лагере весной 1945 года.

Нельзя не считаться с возможностью того, что Канарис каким-то образом был связан с полетом Гесса в Шотландию за три года до покушения. Гитлера держали в неведении о многом из того, что происходило в абвере. Эта организация весьма почиталась в немецких военных кругах, и Канарис обладал способностью открывать многие секретные дверцы без ведома вышестоящих властей. Вопрос о том, поддерживал он миссию Гесса или нет, остался секретом, который он унес с собой в могилу.

Второй аспект этой тайны касается самого персонажа. Всем известно, что Рудольфа Гесса судили в Нюрнберге после его плена в Британии и приговорили к пожизненному заключению в тюрьме Шпандау. Известно также, что на протяжении многих лет плена у него была самая плохая медицинская карточка среди осужденных во-

The route Hess took



ВВЕРХУ:

Гесс предположительно
вылетел из
Аугсбурга в Килмарнок,
но решил остановиться
в Ольборге
для дозаправки?

СПРАВА:

Аэрофотоснимок
дома в Англии,
в котором содержали
Гесса как заключенного
и вели допросы.

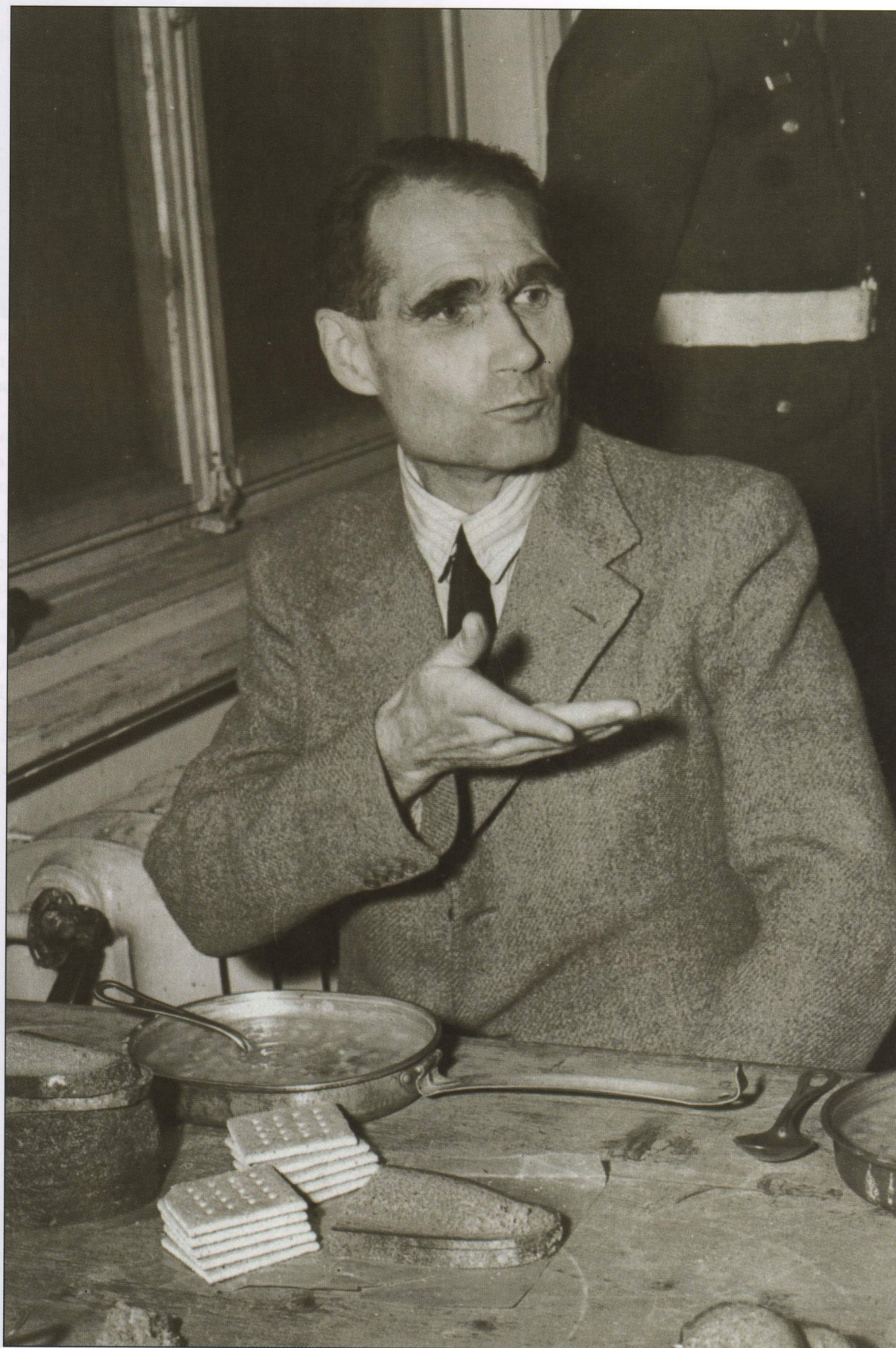
ставляла 565 миль, а максимальная дальность, с внешними подвесными баками, — 850 миль. Расстояние же от Аугсбурга до Глазго по прямой — 900 миль.

Почти нет сомнений в том, что Гесс действительно вылетел из Аугсбурга. Этому факту находится масса подтверждений, а после войны даже появилась фотография, на которой снят его вылетающий самолет. Но эта фотография показала также, что "мессершмитт" не имел топливных баков для дальних полетов. Впрочем, даже при их наличии самолет все равно не смог бы достичь Шотландии.

Так что Гесс должен был где-то приземлиться



СПРАВА:
Гесс за принятием пищи
во время суда
в Нюрнберге.



енных преступников. Он был явным ипохондриком; всякий раз, когда новый врач принимал должность в тюрьме, Гесс пытался привлечь к себе внимание рядом мнимых заболеваний.

Одна из его жалоб состояла в том, что он страдает провалами памяти, не может вспомнить никаких событий и узнать лица прежних друзей. Такие жалобы делали правдоподобными слухи о том, что человеком в Шпандау был вовсе не Рудольф Гесс, а подставное лицо, что настоящий Гесс был убит еще в 1941 году, когда был раскрыт его план лететь в Британию и что вместо него было разрешено вылететь с этой миссией двойнику. Однако это, как нам представляется, не имело бы совершенно никакого смысла.

Третий вопрос, который часто задают: были ли у Гесса сочувствующие в Британии. Нет сомнения в том, что в высших эшелонах британского правительства или в близких к нему кругах были такие, кто с удовольствием помог бы довести дело путем переговоров до прекращения войны с Германией. Но даже если это действительно

но так, доказательства все равно не будут обнаружены до 2041 года — определенные правительственные картотеки по сенсационному делу Гесса останутся закрытыми в силу очень удобного “правила ста лет”, препятствующего опубликованию материалов, задевающих репутацию живущих людей.

Еще одна деталь — загадка внутри загадки. 17 августа 1987 года Рудольф Гесс, больной и немощный старик 93 лет, совершил самоубийство — повесился, хотя он едва мог стоять и вряд ли был способен завязать простой узел на веревке, не говоря уже о том, чтобы сделать петлю. Не нужно проводить длительного расследования, чтобы прийти к заключению о том, что Гесса убили, но мотив этого убийства остается неясным.

Что касается его полета в Британию и массы связанных с ним домыслов, последнее слово, вероятно, стоит дать тогдашнему британскому премьер-министру Уинстону С. Черчиллю.

“Я никогда, — писал он, — не придавал слишком серьезного значения этой эскападе”.

ВНИЗУ:

Черчилль — слева на снимке на Ялтинской конференции — никогда не придавал слишком большого значения афере Гесса.



Человек, который боролся в одиночку

В апреле 1945 года, всего за месяц до окончания войны в Европе, в концентрационном лагере Дахау охраной СС была зверски уничтожена группа заключенных, а тела их брошены в печи крематория. В этом кровавом деянии не было ничего примечательного — в Дахау такое случалось почти ежечасно каждый день.

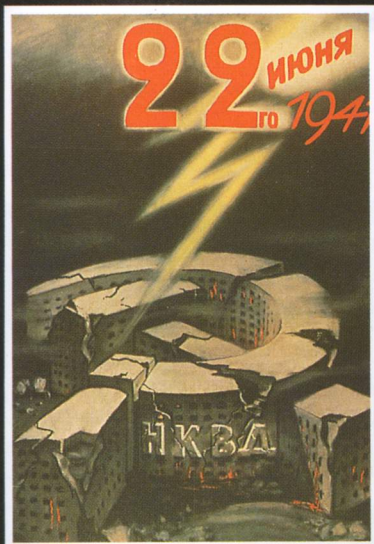
Ничем не выделялась и одна из жертв — 42-летний плотник по имени Георг Эльзер. Он был малозначительным человеком, но, тем не менее, содержался в Дахау как особый политический заключенный. Это неудивительно, ибо Георг Эльзер был вовлечен в заговор, который мог изменить ход истории.

В ноябре 1939 года, спустя считанные недели после начала второй мировой войны, Эльзер был буквально в шаге от убийства Адольфа Гитлера.

Заговор был построен достаточно просто. Ежегодно 8 ноября в годовщину неудавшегося в 1923 году «пивного путча» в Мюнхене, который начался с попытки нацистов захватить власть, а закончился арестом Гитлера и его сторонников, фюрер произносил в том самом пивном погребке речь в память «старой гвардии» — ветеранов первых дней нацистской партии. Хотя путч потерпел фиаско, в глазах последователей Гитлер сделался патриотом и героем, и нацистская пропаганда всю эксплуатировала этот имидж. Ежегодная речь была идеальной возможностью отправить Гитлера и других нацистских лидеров в мир иной.

План убийства был разработан 52-летним Карлом Кухом, лидером первичной, состоявшей из трех человек, германской коммунистической ячейки. С полного одобрения старших товарищей в Москве Кух в первые месяцы 1939





года начал составлять планы установки взрывного устройства в погребке. Но 29 мая — в Духов день — Кух получил сообщение, что у него “на хвосте” гестапо. Он решил, что самое время выбираться из Германии, и помчался на машине на юг в сторону Швейцарии.

Но до границы он не добрался. Его автомобиль на опасном участке трассы в Швабских Альпах потерял управление и разбился. Кух и его жена, ехавшая с ним в машине, погибли.

Первый помощник Куха — официант по имени Кеттерер — ушел в подполье и отказался от подготовки покушения. Но не таков был третий член ячейки Георг Эльзер.

Родился Эльзер 4 января 1903 года. Детство мальчика не назовешь счастливым — отец сильно пил и был жесток. Вырастил его и отправил на учебу в техническую школу дядя. Там Эльзер приобрел профессию столяра-краснодеревщика и неплохо справлялся с делом. Но в 1937 году, несмотря на то что был искусным мастером, Эльзер все же оказался безработным.



**ВВЕРХУ
И НАПРОТИВ:**
Два лица Адольфа
Гитлера — угрюмый
интроверт и пламенный,
неотразимый оратор.

ВСТАВКА: Плакат,
изображающий
германское вторжение в
Россию, выпущен
спустя два года после
покушения на Гитлера.

СЛЕВА:
Гитлер со своим
министром пропаганды
Йозефом Геббельсом.

СПРАВА: Гитлер
обращается к съезду
гитлерюгенда
перед зданием
Фельдхернхалле
в Мюнхене. 1934 г.



Безработный в Германии в 30-х представлял идеальную мишень для коммунистической пропаганды, и Эльзер начал посещать случающиеся время от времени коммунистические митинги. В Кёнигсбронне он вошел в группу, возглавляемую Карлом Кухом, печатал и распространял коммунистические листовки. Кух также давал Эльзеру работу по изготовлению деревянных решеток для его фирмы, выпускавшей фортепьяно.

Когда Эльзер узнал о смерти Куха, то решил осуществить его план покушения в одиночку. Тщательно в течение трех месяцев он изготавливал бомбу, таская взрывчатку из близлежащего карьера. Однажды он едва не попал в беду. Летом 1939 года Ойген Эльзер, дядя Георга, который работал в поле за своим домом, услышал громкий взрыв и увидел племянника, выбегающего из садового сарайчика, окруженного облаком дыма. Ойген окликнул его и спросил, что случилось. Георг ответил, что он просто проводил "небольшой опыт".

В перерывах между изготовлением бомбы Эльзер часто посещал пивной погребок, чтобы ознакомиться с его обустройством и завоевать доверие персонала. Болтая с официантками, он

выудил часть информации, исключительно важной для его плана: узнал точное место, на котором стоял Гитлер, произнося речь перед ветеранами. Этот помост находился рядом с огромной колонной. Она была около 3 футов диаметром, изготовлена из железобетона и обшита деревянными панелями.

Однажды вечером в августе 1939 года Эльзер спрятался в туалете и дождался, пока наружная дверь погребка не затворилась на ночь. Никто не заметил его отсутствия, когда шумная толпа гуляк отправилась по домам. Выйдя из укрытия, он вырезал лобзиком секцию деревянной обшивки колонны и прикрепил к ней шарниры, а затем поставил на место — получилась маленькая дверца. В тусклом свете погребка его работу было невозможно разглядеть. Он положил выдолбленный из выемки кусок бетона в картонную коробку и позже выбросил ее.

С середины августа до 6 ноября почти каждую ночь Эльзер таким образом работал в пивном погребе. Он не отваживался использовать молоток, что делало его задачу невероятно трудной: для удаления бетона приходилось сверлить отверстия в колонне и поддевать куски долотом.



СЛЕВА:
Сцена внутри
пивного
погребка
во время ежегодной
речи Гитлера
(незадолго до
покушения Эльзера).



В ВЕРХУ: Любимая тема в речах Гитлера после вторжения в Польшу в 1939 г. — призыв к немецкому народу не жалеть сил для победы в войне.

НАПРОТИВ: И другая тема — возвращение Германии колоний, отнятых у нее после первой мировой войны.

Он рассчитал, что двадцати фунтов динамита должно хватить на то, чтобы разрушить колонну, но сделал выемку достаточно большой для того, чтобы легко уместить весь громоздкий механизм бомбы.

5 ноября приготовления были почти завершены, взрывчатка положена в колонну, теперь нужно было установить механизм.

Вечером 5 ноября 1939 года около 9.30 Эльзер принес в погребок часовой механизм. Танцы были в разгаре, и Эльзер поднялся на галерею, где людей было немного. Когда танцы закончились, он спустился в погребок и спрятался в темном углу. Здесь он дождался, когда все разошлись, свет был потушен и погребок закрыт.

Спустя полчаса он поднялся к колонне, открыл небольшую дверцу и установил в выемке механизм, сверив часы со своими. К тому времени, когда он закончил, было почти шесть часов утра 6 ноября. Он покинул погребок обычным маршрутом — через запасной выход на кухню.

В течение всего следующего дня Эльзер не

мог отделаться от тревожных мыслей. Надежн ли сработает механизм бомбы? Не слишком ли громко тикают часы и не услышат ли их? Ночью он снова незаметно проскользнул в погребок, подкрался к колонне и замер у потайной дверцы. Звук тикающего внутри механизма был едва различим. Чтобы еще раз убедиться, что все в порядке, он открыл дверцу перочинным ножом и заглянул внутрь. Часы по-прежнему точно показывали время.

В полдень 8 ноября Эльзер сел на поезд до Констанца, в надежде вечером перейти границу со Швейцарией. Граница проходила в нескольких сотнях ярдов от станции. Было темно, и все, что нужно было сделать, это перелезть через стену школьной спортивной площадки, пересечь несколько садов, и он — в Швейцарии.

То, что его схватили, было сущим невезением. Он уже пересек школьную спортплощадку, но остановился у открытого окна. Кто-то включил радио в дальней комнате, чтобы услышать начало речи фюрера. Эльзер тоже остановился послушать и внезапно попал в луч фонаря немецких пограничников. Его арестовали и доставили на ближайший наблюдательный пост. Охрана, сидевшая внутри, некоторое время не проявляла к нему интереса: все были слишком увлечены речами Гитлера.

Поначалу Эльзер вел себя спокойно. Но в 8.55 он понял, что речь подходила к концу гораздо раньше, чем в прошлые годы; обычно Гитлер выступал по меньшей мере минут 30. Эльзер, по своему расчету, установил взрыватель бомбы на 9.20. Он так разволновался, что охрана заподозрила неладное.

В 9.05 Адольф Гитлер покинул пивной погребок. В это время Георг Эльзер был на пути в госпиталь.

“Я не слышала взрыва. Я только почувствовала, как страшная воздушная волна ударила меня и выбросила через дверь. Придя в себя, я обнаружила, что лежу среди кучи разломанной вдребезги мебели, разбитых кружек и разорванной гардинной ткани. Я была наполовину погребена под кирпичами и почти задохнулась от густого облака пыли. Слышались крики. Позади меня обрушилась вся крыша погребка”, — вспоминает Мария Штробель.



В 9.20, точно в установленное время, бомба взорвалась. Одна из официанток, Мария Штробель, сохранила в памяти несколько последовавших за этим секунд. Под обломками обрушившегося потолка оказалось большинство людей, находившихся в погребке. Семеро погибли, шестьдесят три были ранены.

Гестапо неистово пыталось выбить из Эльзера признание, вывести хоть какие-то имена сообщников. Но безуспешно. Немцы преуспели в подсыпании британцам ложной информации: даже включили в число заговорщиков имена ряда офицеров германской армии, якобы организовавших заговор в целях устранения Гитлера. Капитан Пэйн Бест, офицер британской разведки, находившийся в Голландии, имел на границе с Данией несколько безрезультатных встреч с немецкими офицерами, 9 ноября 1939 года немцы успешно похитили как Беста, так и его коллегу майора Стивенса.

В течение некоторого времени британская и германская секретные службы вели встречный бой друг с другом в нейтральной Голландии. Бест, Стивенс и водитель их машины были брошены в концентрационный лагерь в Заксенхаузене, где непродолжительное время находился Эльзер. Здесь немцы попытались заставить их признаться, что за попыткой убийства Гитлера Эльзером стоит британская разведка, но не добились успеха. Как позже признал Вальтер Шелленберг, руководитель германской контрразведки во время войны, между этими делами не было абсолютно никакой связи.

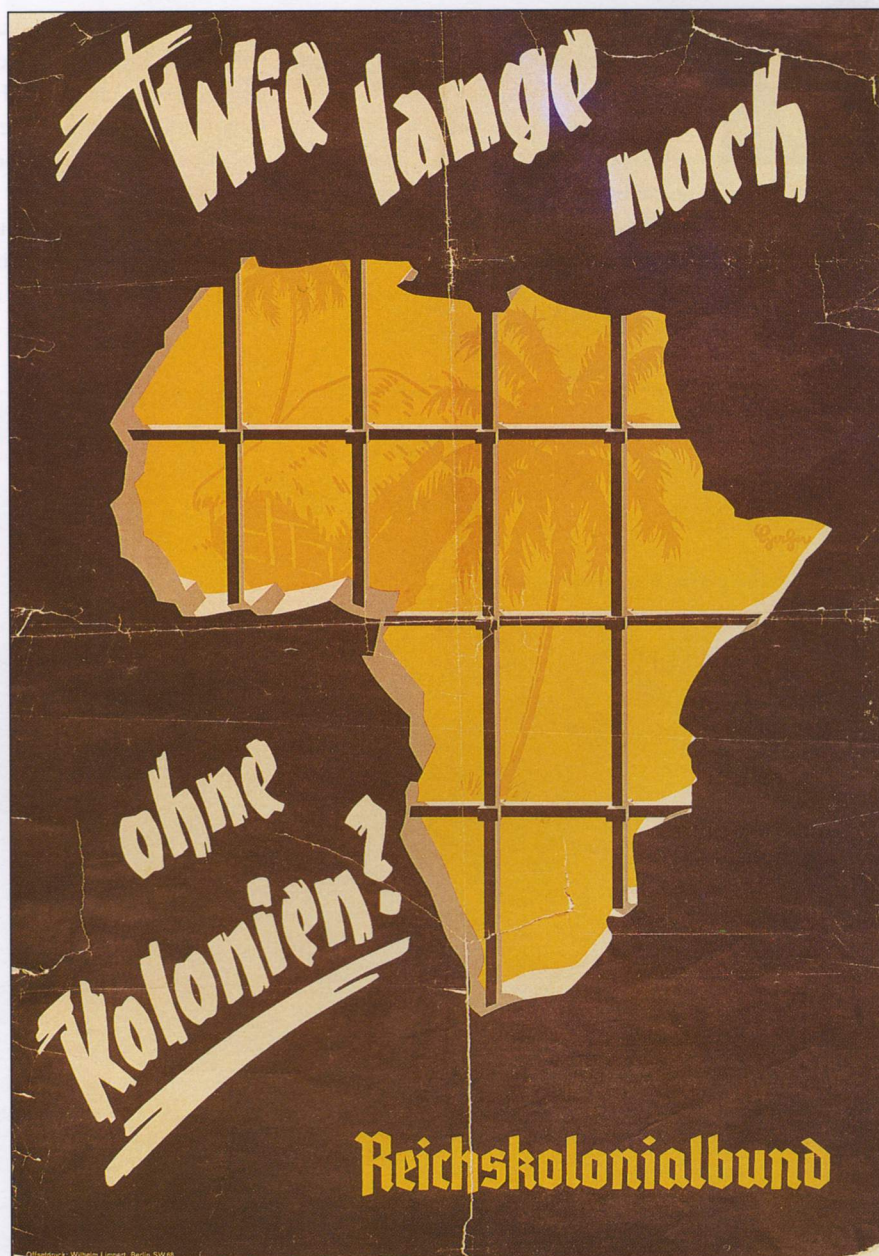
В действительности загадка Эльзера заключалась в том, что ему позволили так долго оставаться в живых. По личному приказу Гитлера он был отнесен к особому разряду заключенных в Дахау, с ко-

торыми довольно хорошо обращались: ему разрешили работать плотником и даже покидать лагерь на короткое время.

Может быть, то, что Эльзер действовал в одиночку, неверно. Вероятно, Гитлер был уверен или, по меньшей мере, подозревал, что Эльзер был марионеткой, которой манипулировали другие, может быть, даже кто-то из ближайших сподвижников фюрера. Возможно, Гитлер полагал, что, когда пробьет час, Эльзер добровольно откроет свой секрет.

Эльзер был убит очередью из пулемета апрельским утром 1945 года, и его тайна осталась нераскрытой.

СЛЕВА: Полагал ли Гитлер, что Эльзер был марионеткой крупной антинацистской организации?



Трагедия "Кап Арконы"

У

тро 3 мая 1945 года над северной Германией и Балтийским морем выдалось холодным и туманным, небо укутали облака.

Немцы радовались: плохая видимость давала возможность передохнуть от налетов союзных истребителей-бомбардировщиков, которые теперь даже днем беспощадно громили суда, набившиеся в северные немецкие порты или собравшиеся группами в открытом

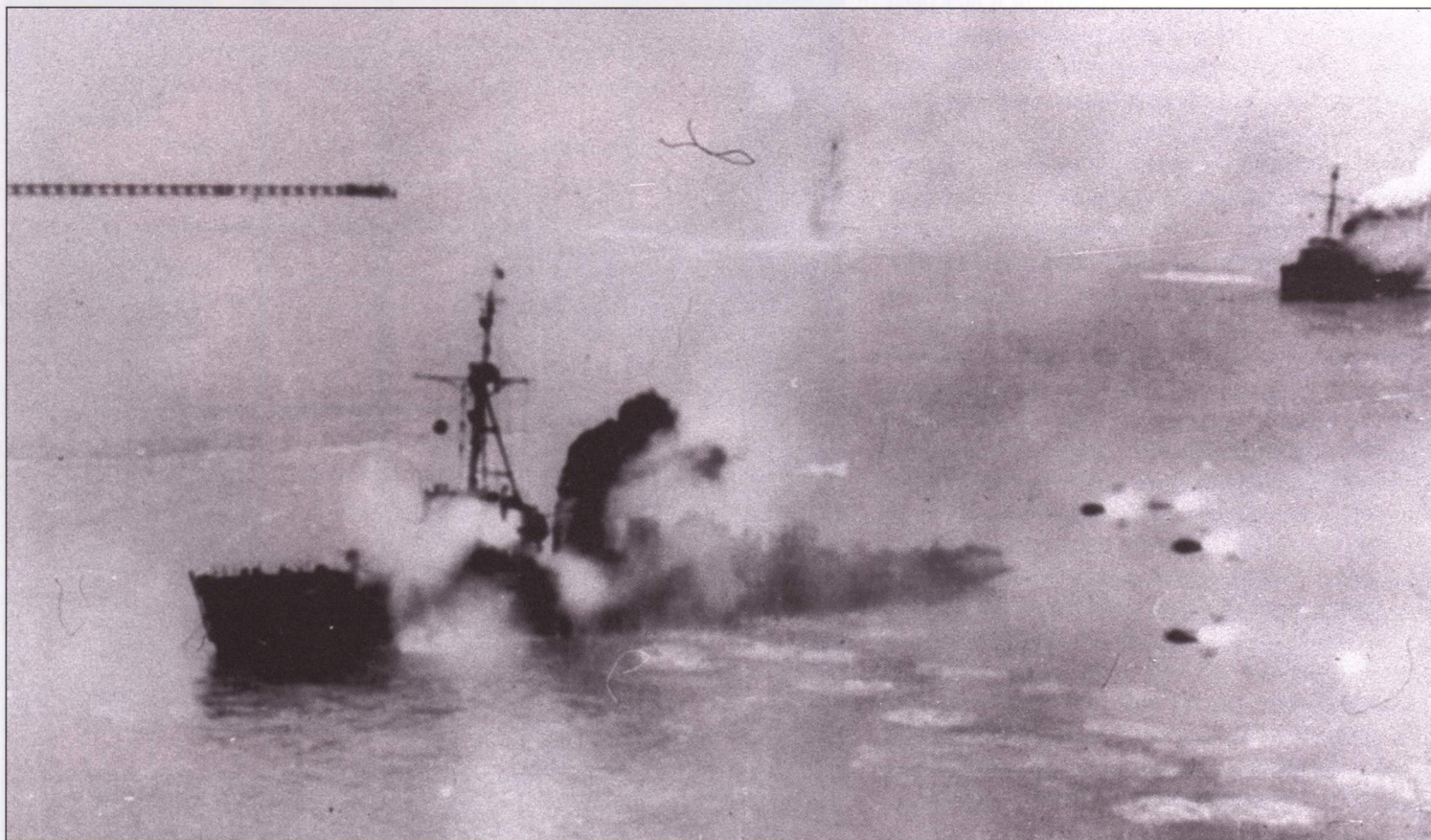
море. На суда были загружены личный состав войск СС и различное снаряжение. Большинство из них направлялись в Норвегию, где немцы планировали создать последнюю линию обороны.

Большую часть ударов по судам наносила 2-я тактическая воздушная армия Королевских ВВС Великобритании, хотя в налетах также принимали участие береговое командование Королевских ВВС и 9-я воздушная армия США. Но больше всего немцы боялись истребителей-бомбарди-

**ВНИЗУ
И НАПРОТИВ
В ЦЕНТРЕ:**

В завершающие недели войны союзная авиация сеяла панику среди немецких судов.

На фотографиях показана ракетная атака у побережья северной Германии.





ВНИЗУ: Большую роль в борьбе с судами сыграло Береговое Командование Королевских ВВС.

ВВЕРХУ: Истребитель-бомбардировщик. Такие самолеты выполняли атаки в Любекской бухте в 1945 г.

Истребителей "Хаукер-Тайфун" Королевских ВВС. Вооруженный четырьмя 20-мм пушками, "тайфун" мог нести до 1000 фунтов бомб или восемь ракетных снарядов. Полный его залп по разрушительной силе был равен бортовому залпу линейного крейсера, этого было достаточно, чтобы разнести любое судно.

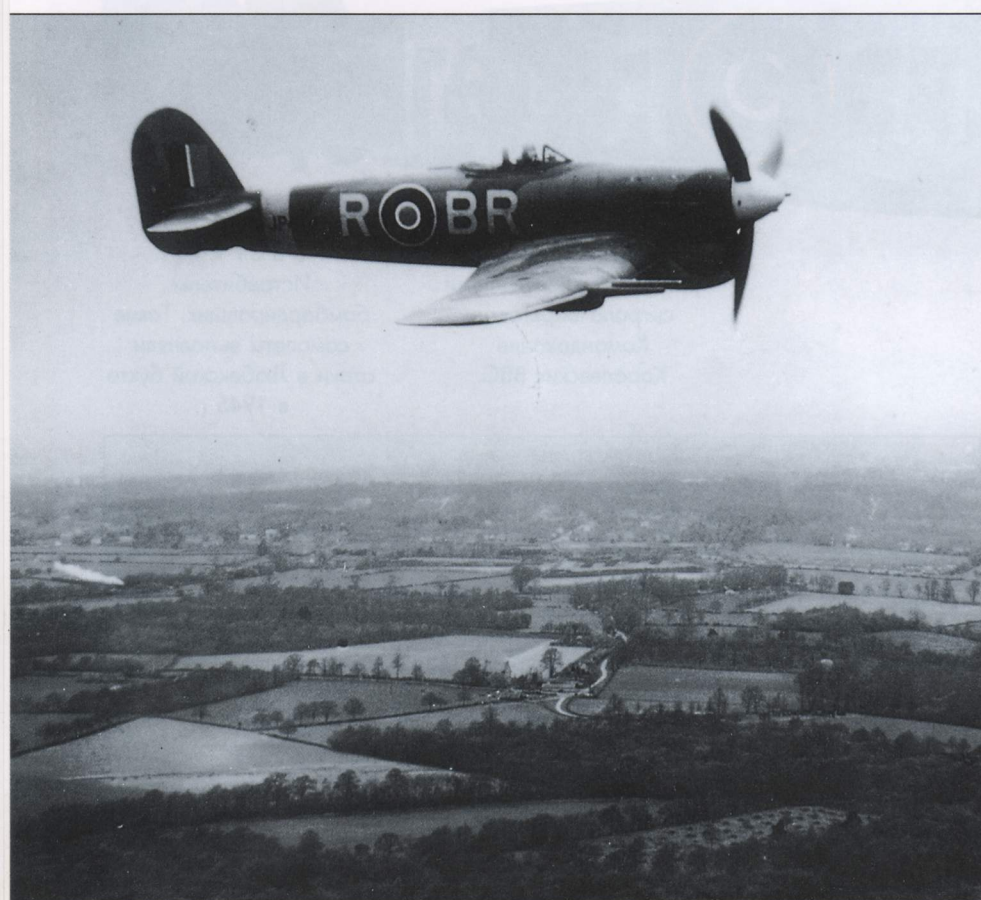
Со времени высадки союзников в Нормандии в июне 1944 года "тайфуны" по всей Европе уничтожали отступающие немецкие войска, нанося им ужасающие потери в живой силе и технике. Теперь они принимали участие в последнем акте, прежде чем финальный занавес покрыл гитлеровский тысячелетний рейх.

После полудня 3 мая погода прояснилась, и тактическая воздушная армия бросила в бой эскадрильи "тайфунов" в Любекском заливе, где воздушная разведка обнаружила несколько крупных судов. Выполнение этого задания было поручено четырем эскадрильям авиакрыла № 3. Эскадрильи № 184, 263 и 198 были вооружены пушками и ракетами, а эскадрилья № 197 — только пушками и бомбами.

Это была та самая эскадрилья, выполнившая первую атаку на цель, которую пилоты определили, как "двухтрубный грузовой лайнер водоизмещением 10 000 т, идущий на всех парах в Любекской бухте". В действительности это был пассажирский лайнер "Дойчланд" водоизмещением 21 046 т, переоборудованный в госпитальное судно. Пилоты "тайфунов" не знали этого, поскольку на судне был только один небольшой познательный знак в виде красного креста, нанесенный краской с одной стороны трубы. К моменту атаки на "Дойчланде" были только восемьдесят членов экипажа и двадцать шесть человек медицинского персонала.

В судно попали четыре ракеты, одна из которых не взорвалась. Еще одна вызвала небольшой пожар, который был быстро ликвидирован. Никто из людей не пострадал. После этого меди-





цинский персонал высадился на берег, а капитан, страстно желающий сдаться, приказал выбросить по бортам судна белые полотнища и приготовить спасательные шлюпки к быстрой эвакуации.

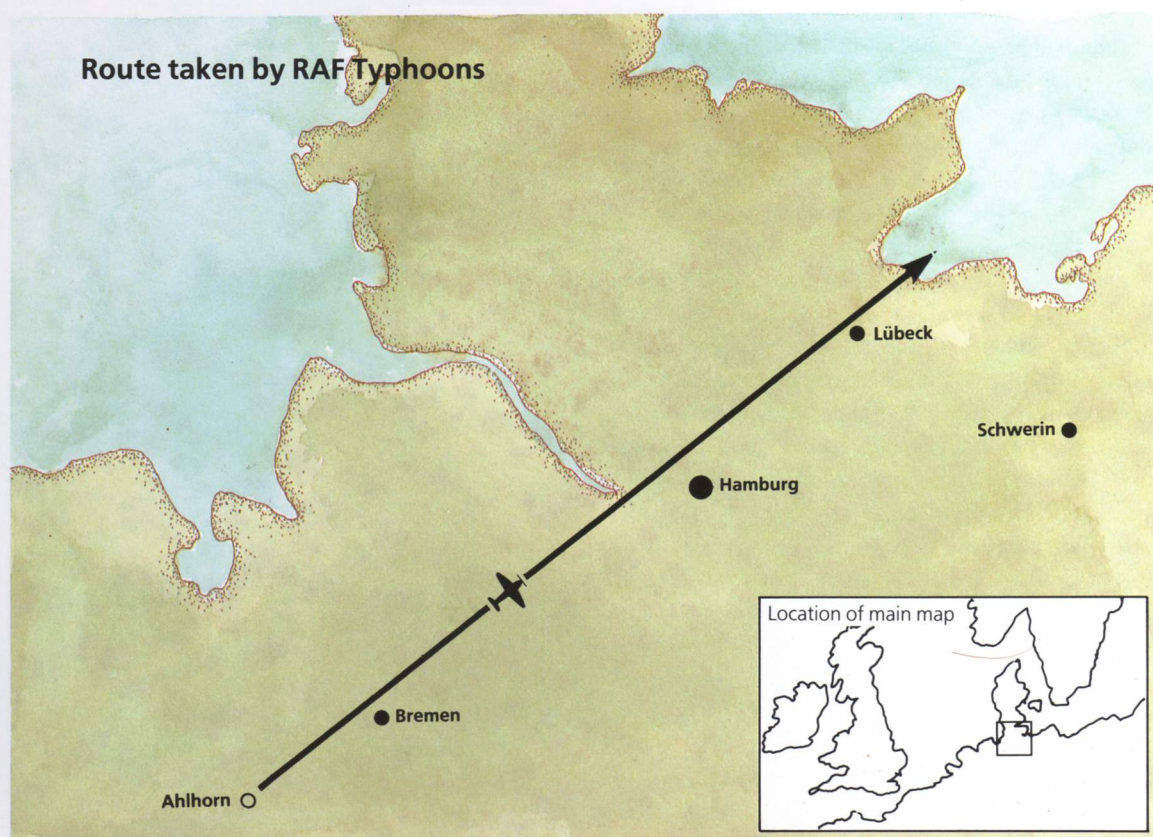
Вторую атаку выполнили девять «тайфунов» из эскадрильи № 198. Ведущим группы был полковник авиации Джонни Болдуин, командир авиакрыла № 123. Атака была направлена на два судна: большой трехтрубный лайнер и малое судно, пришвартованное рядом. Успех превзошел все ожидания. Около сорока ракет попали в большее судно — 60-фунтовые боеголовки пробивали корпус и взрывались внутри. Вскоре судно пылало во всю длину корабля. Более тридцати ракет попали в меньшее судно, которое сильно накренилось и начало тонуть, выбрасывая клубы дыма.

Третью атаку провела эскадрилья № 263. Целью снова оказалось судно «Дойчланд». Как только появились «тайфуны», экипаж забрался в спасательные шлюпки и невредимым высадился на берег. «Дойчланд» охватил пожар, а несколько минут спустя он был потоплен бомбами «тайфунов» эскадрильи № 197.

Пилоты Королевских ВВС держали обратный курс на свои базы вдоль реки Эльба. Но на следующий день, когда британские войска заняли порт Любек, им открылся весь ужас происшедшего.

В ВЕРХУ: «Тайфун» Королевских ВВС летит на низкой высоте над вражеской территорией.

СПРАВА: Маршрут следования «тайфунов» Королевских ВВС из Альхорна (вблизи Бремена).



Суда были заполнены до отказа, но не германскими войсками, эвакуируемыми в Норвегию, а тысячами узников концентрационных лагерей.

Когда война в Европе подошла к неизбежному концу, *рейхсфюрер* Генрих Гиммлер, руководитель СС, отдал приказ о том, что в руки союзников не должен попасть ни один из заключенных концентрационных лагерей. Тех из них, кто еще мог идти, угоняли прочь от линии фронта; остальных велено было уничтожать.

Около двух тысяч трехсот заключенных были выгружены на борт грузового судна "Амен". Затем их переправили на трехтрубный лайнер.

Этим лайнером был "Кап Аркона" водоизмещением 27 561 т. Его капитан Генрих Бертрам в течение дня наотрез отказывался подчиняться эсэсовцам. В конце концов прибывший офицер СС отдал приказ казнить его в случае неповиновения. У Бертрама не было выбора, и в течение следующих четырех дней около семи тысяч заключенных из Нойенгамме были загружены, словно сардины, в лайнер, вопреки тому, что в роли военного транспорта судно могло разместить и обеспечить санитарные условия лишь для семисот человек. Кроме заключенных на борт поднялись также пятьсот эсэсовцев охранников.

ВНИЗУ:
Генрих Гиммлер,
руководитель СС.



Тем временем более трех тысяч заключенных были погружены на другое судно — транспорт "Тильбек" водоизмещением 2815 т. На обоих судах полумертвые от голода заключенные оказались закупорены в темноте и зловонной грязи. Кроме того, две большие баржи были заполнены несколькими сотнями мужчин, женщин и детей из лагеря в Штутхофе.

2 мая происходила передача заключенных между судами "Кап Аркона", "Тильбек" и "Амен". На следующее утро четыре тысячи сто пятьдесят человек остались на лайнере и две тысячи семьсот пятьдесят — на "Тильбеке". Остальные две тысячи были на "Амене", капитан которого решил вернуться в порт. Эсэсовская охрана протестовала, но была, по некоторым данным, обезврежена командой судна.

Это судно пришвартовалось в Нойштадте. Один из оставшихся в живых, Микелис Мезмалиетис, вспоминал о случившемся затем.

"Утром 3 мая раздался жуткий взрыв. Спустя короткое время один из более крепких заключенных, находившийся наверху, спустился вниз, чтобы сообщить нам, что американцы бомбили "Кап Аркону" и потопили ее. Те, кто еще мог передвигаться, пришли в сильное волнение и попытались пробиться к выходу. В какой-то момент мы почувствовали, что судно начало идти быстрее, а затем остановилось. Никто не разговаривал в течение часа. Затем все, кто мог двигаться, поднялись и выбежали на берег — впереди была немецкая команда. Мы прибыли в Нойштадт. Я не мог двигаться и остался умирать. Примерно через час я дотащился на четвереньках до верхней палубы...

Во второй половине дня двое сильных молодых заключенных поднялись на борт судна выяснить, что можно забрать. Они были не с нашего судна и оказались французскими студентами. Увидев меня, они были очень удивлены, попытались отыскать других заключенных, но никого не нашли. Затем они вынесли меня с судна и взяли с собой в бараки в Нойштадте, где вымыли и уложили спать на свободную кровать".

Другие заключенные, выбравшиеся с судна "Атен", вероятно, встретились с передовыми патрулями британской армии. Им повезло.

На борту разбитой, полыхающей "Кап Арконы" более четырех тысяч заключенных сгорели заживо или задохнулись от дыма. Несколько человек сумели вырваться и выпрыгнуть в море, где их подобрали траулеры. Чуть больше — примерно около трехсот пятидесяти, многие из которых пострадали от ожогов, — сумели выбраться до того, как лайнер опрокинулся. Они выплыли на берег, но как будто только за тем, чтобы быть расстрелянными или забитыми прикладами солдат СС и фанатичными членами *гитлерюгенда*.

Из двух тысяч семисот пятидесяти заключенных на "Тильбеке" лишь около пятидесяти сумели выплыть на берег. Большинство из них ожидала та же участь, что и уцелевших на "Кап Арконе". Когда прибыли британцы, они обнаружили выброшенные на берег баржи, а пляжи, усеянные мертвецами: взрослые были застрелены, дети — забиты до смерти прикладами винтовок.

Одним из первых старших британских офицеров, появившихся на месте расправы, был бригадир Милс Робертс, командир десантно-диверсионной бригады морской пехоты № 1. В то же время, когда он оказался на месте массовой бойни, фельдмаршал Эрхард Мильх — бывший генерал *люфтваффе*, который был снят со своего поста и позже понес наказание за депортацию принудительно угнанных на работу в Германию, — прибыл, чтобы сдать ему. Мильх вскинул руку в нацистском приветствии, держа фельдмаршальский жезл. Британский бригадир вырвал жезл и сломал об его голову.

Человек, ответственный за эти зверства, — Макс Паули, комендант концентрационного лагеря в Нойенгамме, — позже был привлечен к суду в Гам-

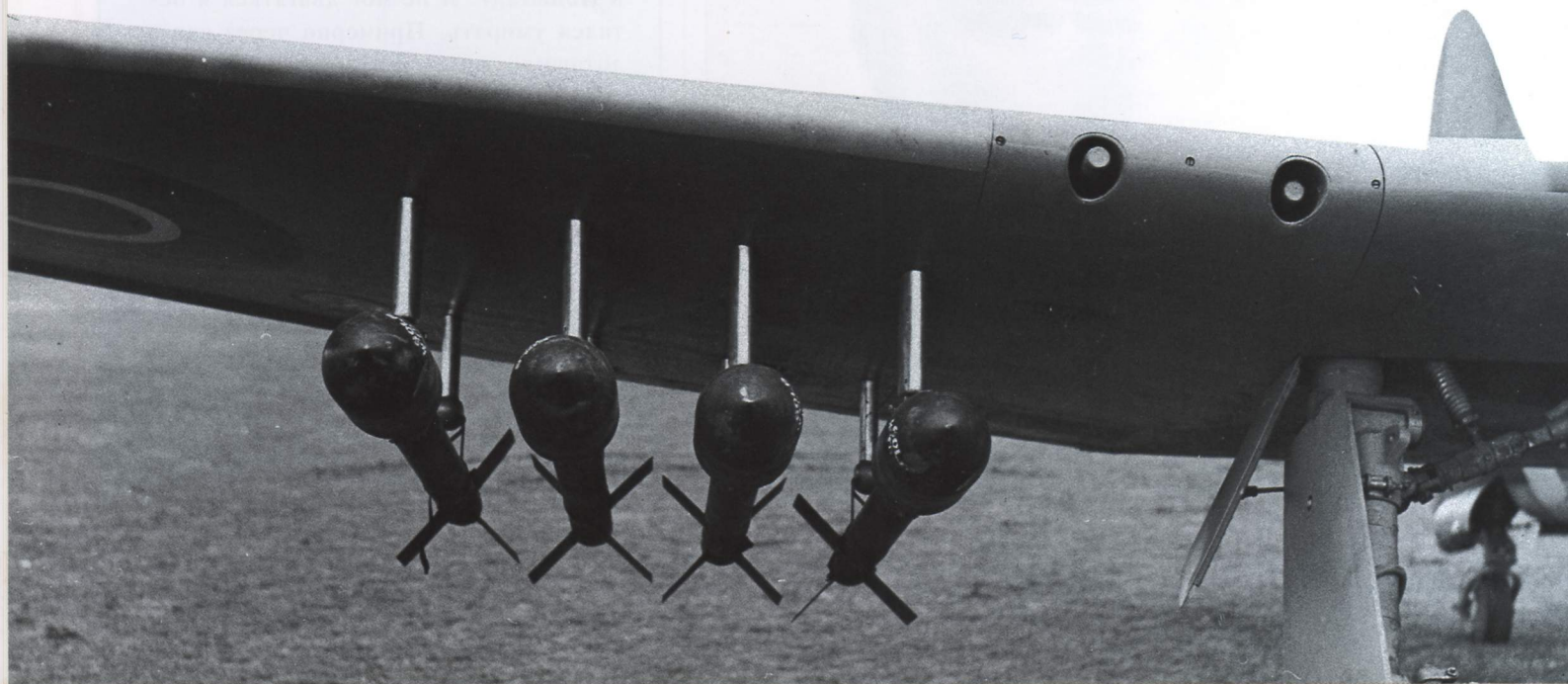


СЛЕВА:
Фельдмаршал Эрхард Мильх. Британский офицер сломал о голову фельдмаршала его собственный жезл.

бурге и повешен вместе с несколькими своими подчиненными. Это должно было стать концом дела "Кап Арконы", однако случилось обратное.

Спустя примерно сорок лет после этих событий в ряде сенсационных статей в западногерманской прессе было заявлено, что истинные факты в отношении затопления "Кап Арконы" и "Тильбека" держались в тайне в течение четырех десятилетий. В одном из заявлений указывалось, что британская разведка знала о том, что на эти суда погружены узники концентрационных лагерей, и ничего не пред-

ВНИЗУ: Залп ракет был эквивалентен бортовому залпу крейсера с 6-дюймовыми пушками.



приняла. В другом говорилось, что в Королевских ВВС знали, кем загружены суда, и преднамеренно разрешили атаковать их, чтобы дать пилотам, вновь прибывшим из Англии, возможность приобрести некоторый боевой опыт до окончания войны.

Некоторые заявления вообще звучали абсурдно. На самом деле, британцы четко предупредили, что все суда на Балтике подвергнутся воздушным атакам, если не будут иметь заметных опознавательных знаков в виде красного креста. Ни одно из названных судов не имело таких знаков, и у Королевских ВВС не было оснований считать, что они транспортируют что-то иное, кроме войск и, может быть, членов нацистского руководства, ищущих убежища в Норвегии.

Какова бы ни была истина, тайна, окутывающая этот инцидент, все еще остается неразгаданной. Микелис Мезмалиетис, человек, уцелевший на судне "Амен", рассказывал, что палубы были завалены тоннами припасов — сахара, риса, муки и макарон. "Амен" должен был выйти в море с еще двумя судами. Для кого же предназначались эти запасы? Их объем был несоразмерно больше того, что требовалось для команд судов и охраны СС.

Возможно, припасы предназначались для prolongation жизни узникам, которых эсэсовцы, ради спасения своей шкуры, надеялись при заключении сделки с союзниками превратить в трагические пешки в последней отчаянной игре убийц, которым уже нечего было терять, кроме своих жизней.



С Л Е В А : Гитлер и Гиммлер, отправившие на смерть миллионы людей.

Тайна казненной шатенки

В Европе после начала войны было два нейтральных центра, где дипломаты воюющих держав могли свободно вступать в контакт друг с другом. Одним из них был Лиссабон в Португалии, другим — Стокгольм.

Повседневные контакты со Швецией были необходимы многим, ведь она торговала с обеими воюющими сторонами. Здесь проводилось подробное обсуждение условий переговоров, передавалась секретная почта, и поэтому Стокгольм был наводнен шпионами.

Многие норвежские летчики и другие военные использовали Швецию как альтернативный маршрут на пути в Англию. Он был куда менее опасен, чем рискованный путь через Северное море на небольших лодках. В марте 1942 года президент Рузвельт оказал активную поддержку центру Королевских военно-воздушных сил Норвегии в Лондоне, обеспечив получение норвежцами двух авиалайнеров “Локхид Лоудстар” для еженедельной доставки их соотечественников из Швеции в Шотландию. Некоторые из них 18 месяцев ожидали возможности вступить в бой на стороне союзников.

Кроме того, Британия получала из Швеции специальные технические изделия: шарикоподшипники, станочно-инструментальную сталь, точные пружины и электрические резисторы. Немцы были конкурирующими заказчиками, и после того как ВВС США совершили налет на Швайнфурт в 1943 году, два британских правительственных чиновника тайно прилетели в Швецию на двух самолетах “Хэвилленд Москито”, бомболюки которых были специально переделаны для перевозки пассажира. Их задачей было договориться о покупке в Швеции всего объема выпущенных ею шарикоподшипников, в первую очередь для того, чтобы не дать им попасть в руки немцев. Миссия их оказалась удачной.





НАПРОТИВ:
Джейн Хорни, королева
интриги в Стокгольме.

СЛЕВА:
Авиалайнеры "Локхид
Лоудстар", выделенные
Рузвельтом для
выполнения челночных
рейсов между Норвегией
и Великобританией.

ВНИЗУ СЛЕВА:
Президент Рузвельт в
характерной позе с
сигаретой в мундштуке.

ВНИЗУ: Швеция
была убежищем для
самолетов, поврежденных
над Германией
и не способных вернуться
домой в Англию.





В ВЕРХУ: Британские правительственные чиновники секретно прилетели в Швецию на самолетах "Хэвилленд Москито".

СПРАВА:
В 1943 г. Стокгольм был единственным городом в Европе, где по-прежнему сияли огни.

**НАПРОТИВ
В ВЕРХУ:** Джейн
сфотографирована
со своим мужем Херье
Кранбергом.

**НАПРОТИВ
В НИЗУ:**
Джейн выехала
в Данию челночным
рейсом, подготовленным
датским движением
Сопротивления.

В том году Стокгольм — единственный город в Европе, где по-прежнему сияли огни, — был очагом интриг. Как только война перешла в решающую стадию, в самых престижных ночных клубах и ресторанах города в строгом секрете подготавливались заговоры и контрзаговоры.

На этом сверкающем и коварном театре действий в первые месяцы 1943 года иногда появлялась рыжеволосая красавица по имени Джейн Хорни. Она проносилась подобно вихрю по ночному Стокгольму. Некоронованная королева шведского общества царствовала всего два года, но за это время она разбила сердца дипломатов половины мира.

После того как она была убита, история ее остается окутанной тайной, неразгаданной до сих пор.

Джейн Хорни была шведской подданной, хотя некоторые говорили, что она родилась в Англии. Правдой было лишь то, что никто не знал ее подлинного происхождения. Лишь было известно, что она за несколько недель стала одной из ведущих звезд светской жизни в Стокгольме — ее спутниками всякий раз были высшие дипломаты или известные агенты секретных служб из полдюжины стран.

Какой бы ни была игра, которую она вела, игра эта была опасной. Британцы были давно убеждены, что Джейн Хорни немецкий агент.



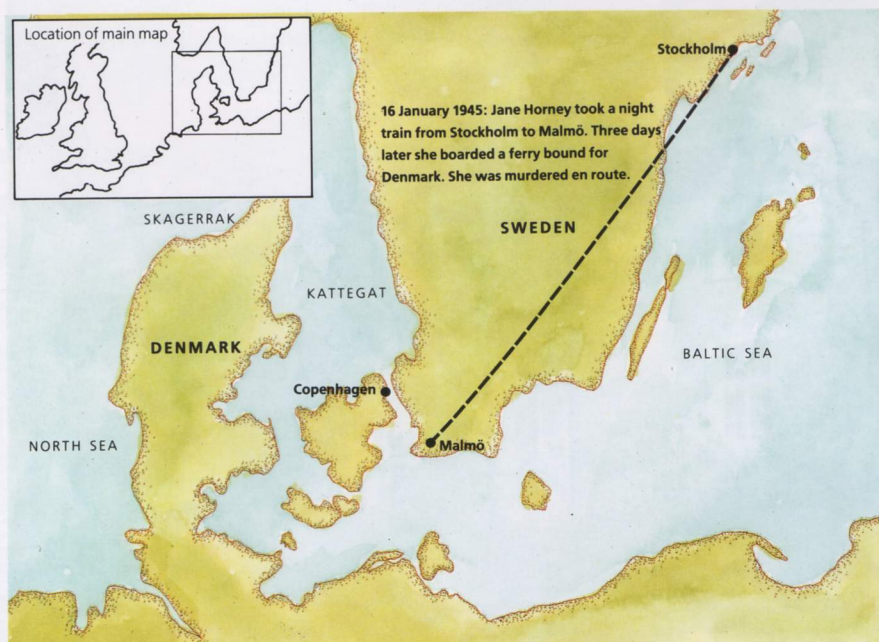
Так думали и датчане, многие из которых нашли убежище в Швеции, когда их страна была захвачена в 1940 году.

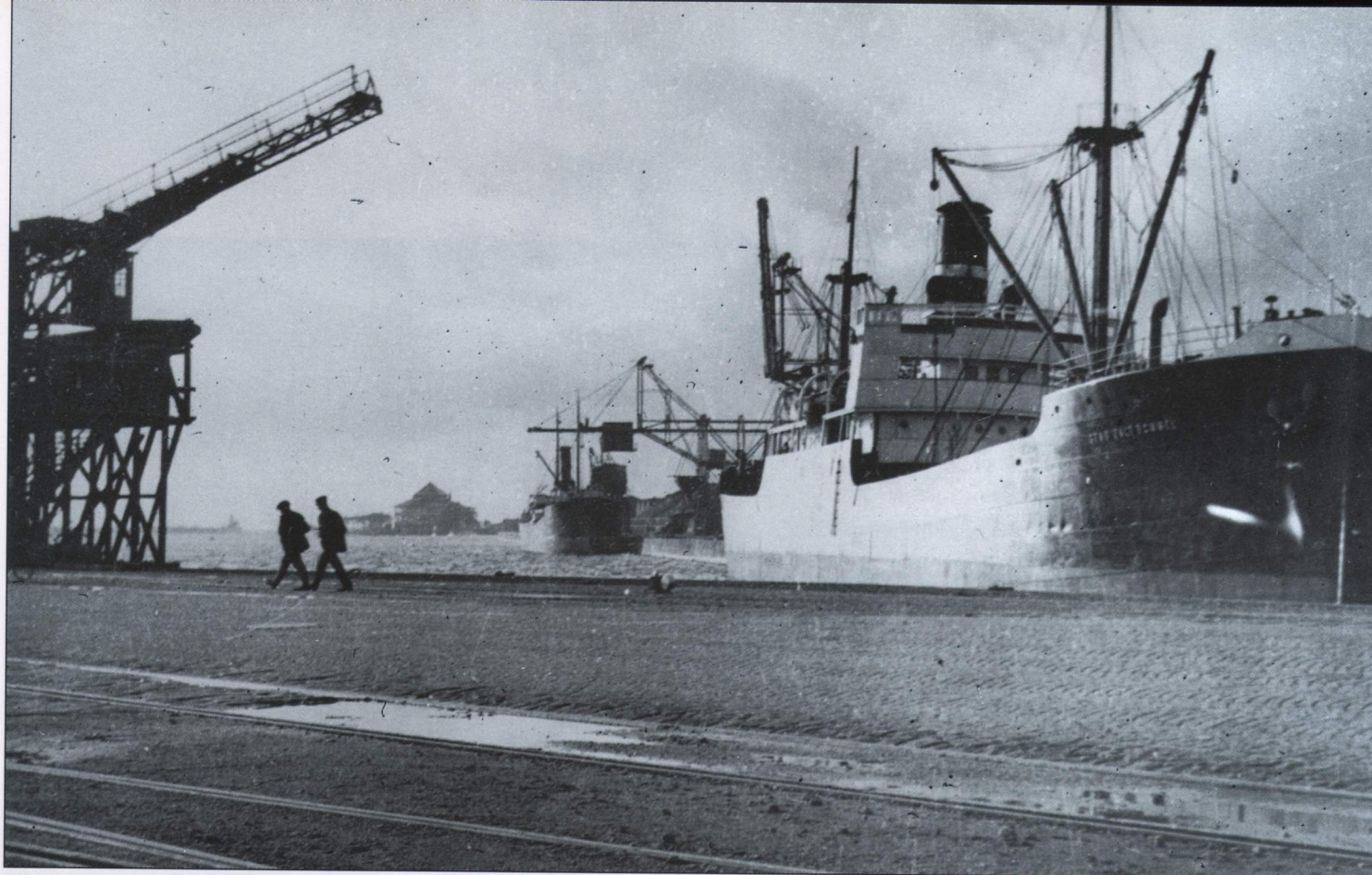
Однако ни англичане, ни датчане не знали о том, что немцы, в свой черед, считали ее британским или, по меньшей мере, двойным агентом.

На протяжении 1943 года деятельность Джейн все больше усложнялась. Летом она нашла себе нового друга — 54-летнего Хорста Гильберта, немца, проживавшего в Дании и работавшего в Скандинавском телеграфном бюро. Он был майором абвера, германской военной разведывательной службы, и занимал высокий пост в шестом отделе, ведавшем контрразведывательной деятельностью в Скандинавии.

Осенью 1943 года Джейн часто выезжала в Данию, чтобы увидеться с Гильбертом. Странно, что она путешествовала, пользуясь не обычными путями сообщений, а секретным челночным сообщением, созданным датским Сопротивлением для транспортировки оружия и беженцев через проливы Каттегат и Скагеррак.

Вслед за этим у нее завязывается новая интрига: Джейн подружилась с несколькими высшими должностными лицами из гестапо.





В В Е Р Х У : Для своих частых поездок в Германию Джейн добилась права свободного передвижения через шведские порты.

В Н И З У : Британское посольство в Стокгольме.

В их число входил агент по фамилии Хоффман, который занимался организацией операций против участников Сопротивления. В расширяющийся круг ее друзей вошел также *оберштурмбаннфюрер* СС Зайбольд, начальник шестого отдела.

В начале 1944 года, получив специальный паспорт, который позволял ей беспрепятственно пересекать границы оккупированных стран, она несколько раз съездила в Германию и по возвраще-

нии в Швецию передала информацию о немецкой разведывательной системе в Скандинавии шведским властям. Это еще больше усложняет понимание ее целей.

В марте 1944 года последним другом Джейн стал офицер британской разведки, майор, прикрепленный к британскому посольству в Стокгольме. Никто не знает, был ли он послан в Стокгольм со специальным приказом установить с ней дружеские отношения, но он, несомненно, добился этого. Она чувствовала себя по уши влюбленной. В течение нескольких месяцев они были неразлучны, а затем майор внезапно прервал отношения. Может быть, он узнал то, что требовалось узнать о ней, и получил приказ прекратить выполнение задания. В любом случае она осталась с разбитым сердцем и на несколько недель исчезла из стокгольмской светской жизни.

Вернувшись, она, казалось, стала уделять немцам больше внимания, чем прежде, может быть, из-за неудачного романа с британским офицером, о котором мы никогда больше ничего не узнаем.

Датское Сопротивление стало активно подготавливать ее — агенты повсюду следовали за ней, фотографируя ее и тех, с кем она встречалась. Той же осенью шведская секретная служба, используя информацию, предоставленную датчанами, арестовала ее и начала допросы.

13 октября 1944 года, через три недели после ареста, ее выпустили на свободу. Шведы информировали датчан, что она совершенно чиста от всяких подозрений, и датчане внешне выразили



свое удовлетворение. Однако в душе лучшие датские агенты по-прежнему оставались убеждены в том, что Джейн Хорни была опасным шпионом и состояла на службе у нацистов. В начале января 1945 года в Швецию различными путями прибыла команда из семи человек для исполнения вынесенного ей датчанами смертного приговора. Песочные часы стремительно опустошались, отмеряя последние минуты рыжей красавицы, так долго очаровывавшей стокгольмское общество.

16 января двое датских агентов сопровождали Джейн на Центральный вокзал в Стокгольме. Никто не может сказать, как они с ней встретились и как уговорили ехать вместе с ними. Они сели в ночной поезд на Мальмё, где уже были забронированы номера в Гранд-отеле.

Персонал позже поведал полиции, что в отеле остановились две поразительные рыжеволосые девушки и что они поселились в соседних номерах. Одну из них позже видели на станции Мальмё садящейся в стокгольмский поезд. Это было частью тщательно продуманного прикрытия: странная шатенка поменялась одеждой с Джейн и приняла ее облик на время, достаточное для того, чтобы дать датчанам возможность тайно вывезти подлинную Джейн из Швеции.

Ночью 19 января Джейн и ее датские компаньоны взошли на борт парома, отправляющегося в Данию. Однако на полпути паром лег в дрейф, и Джейн вместе с двумя или тремя мужчинами пересела в датскую рыбацкую лодку.

Когда паром продолжил свой путь в ночной темноте, Джейн Хорни была хладнокровна убита, и ее тело брошено в ледяную воду. Один из датских агентов, схваченный полицией в Швеции, фактически сознался в преступлении, и хотя позже он отказался от своих показаний, не оставив



шведам другой альтернативы, как только отпустить его ввиду отсутствия доказательств, нет сомнений в том, что убийство было совершено.

Однако исчезновение Джейн Хорни было только началом загадки. Как только закончилась война, шведская секретная служба внезапно закрыла собранную на нее датчанами картотеку. Британцы заявили, что они никогда не слышали о ней, а бывшие офицеры германского *абвера*, знавшие ее, хранили упорное молчание.

Длительное молчание могло означать, что Джейн Хорни была агентом высшего класса или даже двойным агентом. Но могло быть и более интригующее и трагическое объяснение. Джейн — просто искательница приключений, светская девушка, жившая за счет всех этих агентов секретных служб, пытавшихся использовать ее. Она перехитрила их и, став помехой, была безжалостно убита.

В ВЕРХУ:

Сталелитейные заводы в Мункфорсе (Швеция).

Нацисты остро нуждались в шведских шарикоподшипниках.



СЛЕВА:

Нацистские шпионы настойчиво пытались проникнуть на военные заводы шведской фирмы "Бофорс".

Утаенные сокровища

Армии-победительницы не считаются с правами собственности, и когда нацисты в 1940 году оккупировали большую часть Европы, они не стали исключением. Захватив многие культурные центры Европы, нацистские лидеры приступили к осуществлению кампании систематического грабежа с размахом, невиданным с тех времен, когда варварские племена запленили Римскую империю.

Главнокомандующий *люфтваффе* Герман Геринг наполнил свое сказочное поместье в Каринхалле награбленным добром — картинами, скульптурами и гобеленами с оккупированных территорий. С приближением русской армии в начале 1945 года он погрузил множество вещей в автомобильный конвой и взял курс на юг в относительно защищенное убежище в Баварии, где награбленное добро, возможно, было конфисковано американскими войсками.

Большая часть нацистской добычи была аналогичным образом отбита и возвращена их законным владельцам, но до сего дня ходят слухи о том, что огромный клад сокровищ, главным образом, золотые слитки, до сих пор захоронен в водах одного или нескольких озер в Австрии. По рассказам, он был запрятан здесь *штурмбаннфюрером* СС Отто Скорцени, который во время войны руководил германскими разведывательно-диверсионными частями.

Скорцени был бесстрашным командиром. Это под его руководством был похищен итальянский диктатор Бенито Муссолини в сентябре 1943 года после того, как был свергнут и заключен в тюрьму сразу же вслед за вторжением союзников в Италию. Муссолини содержали в плену в гостинице на вершине Гран Сассо д'Италия — самой высокой горной цепи в Апеннинских горах. Скорцени и его люди произвели посадку планеров в этом месте, одолели охрану Муссолини и вывели диктатора на легком самолете "шторх" в безопасное место. Скорцени также командовал подразделе-



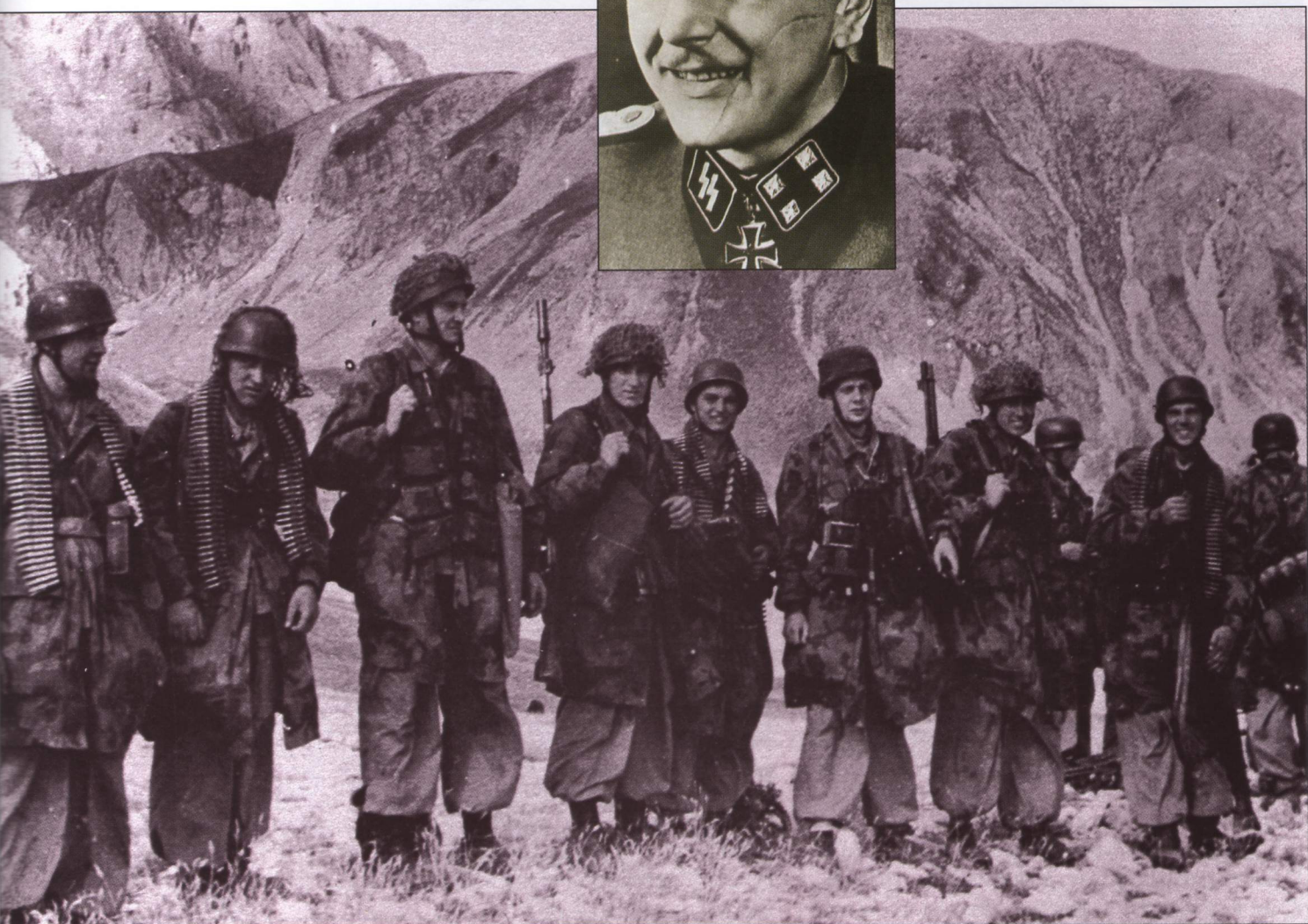


СЛЕВА: Муссолини
был вывезен в
безопасное место на
легком самолете
"шторх".

НАПРОТИВ:
Руководитель германских
люфтваффе Герман
Геринг наполнил свой
дворец Каринхалл
краденными шедеврами.

В ЦЕНТРЕ:
Штурмбаннфюрер СС
Отто Скорцени —
"Человек со шрамом".

ВНИЗУ:
Парашютисты Скорцени,
вызволившие Муссолини
из плена.





нием германских сил специального назначения. Это подразделение действовало во время наступления в Арденнах зимой 1944 — 1945 гг. за передовой линией союзников, переодевшись в форму американских войск.

Почти нет сомнений в том, что Скорцени преуспел в накоплении значительного личного состояния во время войны — несколькими годами позже появились и стали широко известны публикации о лицах, служивших под его командованием, которые утверждали, что присутствовали при захоронении клада. С тех пор было предпринято много попыток разыскать сокровища, но все они потерпели неудачу.

Вероятно, существует простое объяснение этих неудач. Сам Скорцени был взят в плен американскими войсками в конце войны. В 1947 году он предстал в Дахау перед американским трибуналом, судившим военных преступников, и был оправдан. Проведя несколько лет в фашистской Испании, Скорцени переехал в Южную Америку, где вскоре

организовал процветающий цементный бизнес. Может быть, он использовал годы пребывания в Испании с выгодой для себя — тайно посещал Австрию, чтобы достать награбленные сокровища.

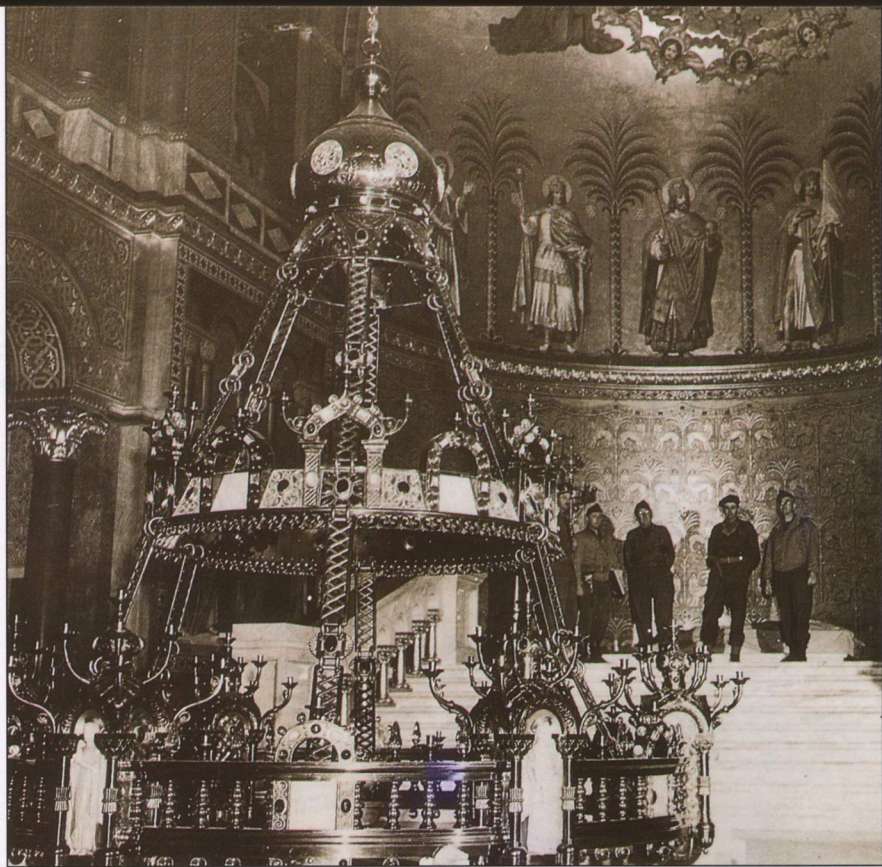
Одно крупное захоронение награбленных нацистами богатств было обнаружено в конце войны американскими войсками в заброшенном рудничном стволе в Кведлинбурге, что в нескольких милях южнее Магдебурга. Клад состоял из средневековых произведений искусства, включая золотые и серебряные распятия, сосуды из горного хрусталя, серебряные ковчеги, инкрустированные драгоценными камнями и эмалью, литургические гробницы из слоновой кости, различные бесценные дары, принадлежавшие военачальникам, правившим бывшими государствами Германии в IX и X столетиях, и, может быть, самое ценное из всего этого — прекрасно иллюстрированная версия четырех Евангелий IX века в серебряном окладе, инкрустированном золотом и драгоценными камнями.

В ВЕРХУ: Озеро Комо, где, как полагают, лежат сокровища Скорцени.

Кведлинбургские сокровища были добыты из тайника лейтенантом армии США по имени Джо Т. Мидор. Он принимал участие во вторжении в Нормандию в июне 1944 года и прошел боевой путь через Францию с артиллерийским подразделением, которое, в конце концов, заняло Кведлинбург. Он был назначен в одну из трех команд, занимающихся поиском оружия, радиопередатчиков и другого снаряжения, которое могло быть использовано уцелевшими нацистами.

Сокровища были обнаружены совершенно случайно, когда подвыпивший солдат натолкнулся на рудничный ствол. Подразделению Мидора была поставлена важная задача охраны клада до тех пор, пока его предметы не будут надлежащим образом описаны и идентифицированы.

Но у Мидора, человека очень компетентного в вопросах искусства, были свои планы. Он поти-



ВВЕРХУ, СЛЕВА И ВНИЗУ:

В конце войны союзные
войска находили
награбленное добро в
рудничных стволах и
дворцах по всей
Германии.



WOMAN INVESTIGATES REAL-LIFE MYSTERY THAT RIVALS PLOT OF ANY THRILLER

Missing Nazi loot worth \$5 millions leads to string of grisly murders in fear-haunted village

MISSING Nazi loot worth millions has led to a string of grisly murders in a terrified Italian town in a long-lasting campaign of terror that reveals the plot of a thriller.



'HITLER' SILVER LEFT ON SHELF FOR 30 YEARS

By TONY ALLEN-MILLS
A SET of silver cutlery which may have been part of a remarkable collection of Adolf Hitler's personal belongings, has surfaced at the home of an antiques dealer in Hawkhurst, Kent.

Mr David Corcoran has had the silver, monogrammed with the initials A.H., for 30 years. He said yesterday he used to joke to friends that it might have belonged to Hitler.

It was not until he read yesterday's *Times* that he was aware of the silver's significance. He had bought it from a woman who had found it in a trunk in the attic of a house in the village of Hawkhurst, Kent. The woman, who gave her name as Mrs. Corcoran, said she had found it in a trunk in the attic of a house in the village of Hawkhurst, Kent. The woman, who gave her name as Mrs. Corcoran, said she had found it in a trunk in the attic of a house in the village of Hawkhurst, Kent.



or life to get to the bottom of a string of grisly deaths that in northern Italy surprised with fear.

6 Thieving fascists, I'll make you all pay for it

Charles Morison, 75, had his head carved in. Three years later the same gruesome ending came for Giulia Morison, 75. In June 1945, Charles Morison, 75, was found hanging by a belt from a tree. He had been a close friend of the other victims.

On November 1940, Charles Morison, 75, was found hanging by a belt from a tree. He had been a close friend of the other victims.

On November 1940, Charles Morison, 75, was found hanging by a belt from a tree. He had been a close friend of the other victims.

On November 1940, Charles Morison, 75, was found hanging by a belt from a tree. He had been a close friend of the other victims.

Looted painting dropped from Sotheby's art sale

By ROBIN SIMON, Arts Correspondent

SOTHEBY'S has withdrawn a medieval Italian painting from auction after discovering that it was stolen by Nazi troops in the war.

The painting, expected to fetch £30,000, was listed in the catalogue for yesterday's sale when Interpol in Rome raised the alarm.

The picture, of St John the Baptist, by the 15th century painter Ottaviano, is likely to remain in the vault until a row over its ownership is solved.

Mr Joe Och, a director of Sotheby's, said that the present owner, a Viennese art dealer, appears to have a legitimate title.

With 15 other paintings it was looted from a villa owned by an Englishman near Florence in the summer of 1944 by retreating German troops or Italian Fascists. The collection has never been seen since.

When it disappeared it was owned by Frederick Perkins, an art collector and director of a British school in collection to the convent of St Francis of Assisi.

Under Italian law, owners of stolen works of art have a legal title to the works if they acquired them legally.

СЛЕВА:
Награбленные произведения искусства продолжают "всплывать на поверхность" даже сегодня.

НАПРОТИВ,
ВВЕРХУ:
Генерал Ямашита, Тигр Малайи.

ВНИЗУ: Малайский полуостров, оккупированный солдатами генерала Томозуки Ямашиты в начале войны.

личных местах: часть находилась в конторах магазина скобяных товаров Мидора, некоторые — в частных домах и в банковских сейфах для хранения ценностей. В целом было возвращено две трети сокровищ; все эти предметы были в превосходном состоянии. Кроме того, немецкие и американские юристы вскрыли новое, не связанное с Кведлинбургским сокровищем захоронение богатств, являющихся украденными во Франции и разных частях Германии.

Таким образом, спустя многие годы одна из тайн, окружавшая часть утраченных в ходе второй мировой войны сокровищ, была раскрыта. Такое нынешнее положение дел, однако по-прежнему предпринимаются усилия по отысканию следов недостающей третьей части Кведлинбургского клада.

В другой части мира некий японский генерал тоже рассчитывал собрать огромный клад сокровищ. Это был генерал Томозуки Ямашита, солдаты которого правили Филиппинами с невероятной жестокостью в течение долгих трех лет, прежде чем эти острова были снова заняты американскими войсками.

Имя Ямашиты связано с грабежами и пытками. Тем еще известно, что в отличие от многих других высокопоставленных японских офицеров генерал

хоньку извлек по частям сокровища и тайком переправил эти предметы домой, используя очень простое средство — почтовые посылки.

Армия США, озадаченная потерей сокровищ, начала расследование дела, но прекратила его в 1949 году, когда Кведлинбург стал частью Восточной Германии. Тем временем Мидор, вернувшийся к гражданской жизни, работал в магазине скобяных товаров в небольшом сельском поселке Уайтрайт в штате Техас, продолжая увлекаться своим любимым искусством и разводить орхидеи.

Он умер в 1980 году в возрасте 64 лет, и вскоре среди торговцев средневековыми произведениями искусства в Нью-Йорке, Лондоне, Мюнхене и Цюрихе начали циркулировать слухи о том, что скоро на рынке появится "нечто достойное внимания". Затем в апреле 1990 года частная западногерманская организация под названием Культурный фонд государств заявила, что она вернула одно из пропавших произведений искусства — четыре Евангелия — после оплаты "маклерских" в размере трех миллионов долларов юристу, представляющему "Тексан" — имение бывшего американского военнослужащего. Эта сделка была секретно заключена в Швейцарии с одним баварским антикваром, во владении которого находилась другая часть сокровищ — тысяча пятьсот тринадцать манускриптов, оцениваемых в пятьсот тысяч долларов.

Дальнейшие расследования показали, что местом тайного хранения всех сокровищ является поселок Уайтрайт. Они были рассредоточены в раз-





которого прозвали Тигр Малайи за молниеносную оккупацию Малайского полуострова в начале войны, дал союзникам захватить себя живым.

Ямашиту судили как военного преступника и казнили в феврале 1946 года. Он унес в могилу тайну, волновавшую искателей приключений и охотников за сокровищами: местонахождение того, что, по слухам, должно быть самым большим кладом в мире. Он сделал капитал на хаосе войны, наживив чудовищные богатства, включая золотые и серебряные слитки и драгоценные камни из храмов всей Юго-Восточной Азии.

Прежде чем сдаться союзникам в 1945 году, Ямашита предполагал спрятать свои сокровища на острове Лубанг на Филиппинском архипелаге. С конца войны клад искали десятки бывших японских солдат, а затем — официальные филиппинские исследовательские группы. В 1972 году тогдашний президент Фердинанд Маркос приказал соединению армейских командос специального назначения искать сокровище на Лубанге и на других островах, но акция потерпела неудачу — казалось, здесь уже поработал кто-то другой.

Затем в 1974 году своим неожиданным появлением из джунглей острова Лубанг человек, называемый последним из воинов японского императора, — лейтенант Хиру Онада — пролил новый свет на эту загадку. Он в течение двадцати девяти лет считал, что война еще не кончена, и убил тридцать девять человек в стычках с филиппинскими полицейскими патрулями и при налетах в поисках пищи на островные деревни.

Хотя Онада никогда не признавался в этом, имеются серьезные основания считать его последним оставшимся в живых бойцом элитного отряда

войск японской армии, посланного на Филиппины Ямашитой на заключительном этапе войны с единственной целью охраны сокровища.

В 1944 году он прошел курс обучения в Накано Гекко, школе японской военной разведки, — обычная процедура для всех японских офицеров при подготовке к выполнению специальных заданий особого рода. И каждый офицер, почти без исключения, проходивший через эту школу, давал обязательство: если не погибнет в боях, покончить жизнь самоубийством в случае поражения Японской империи.

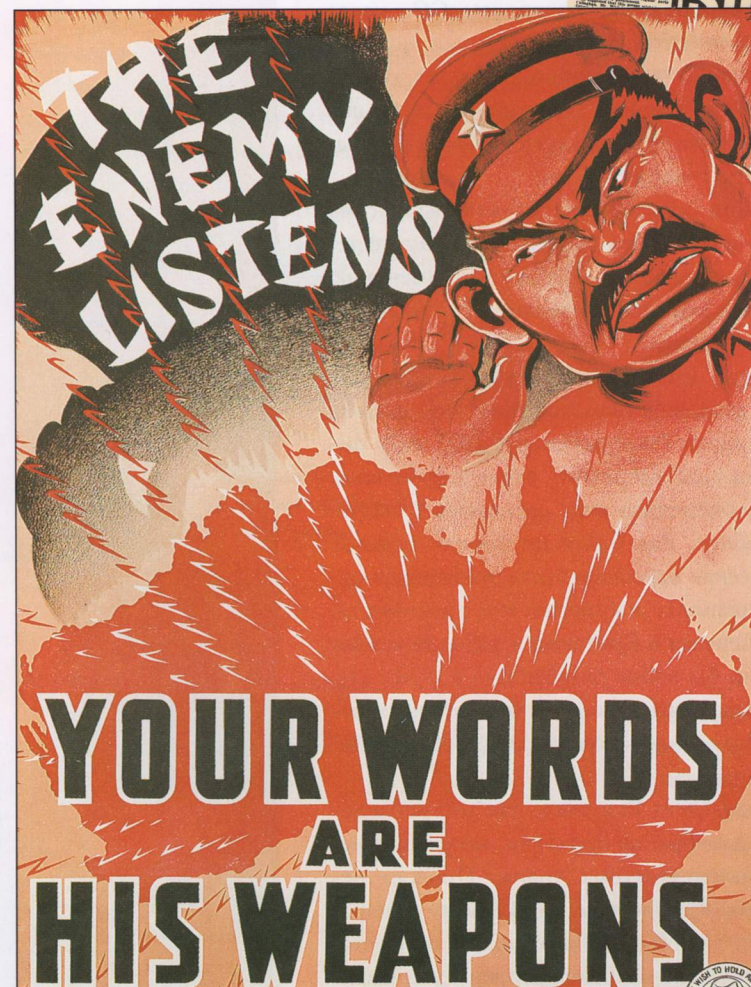
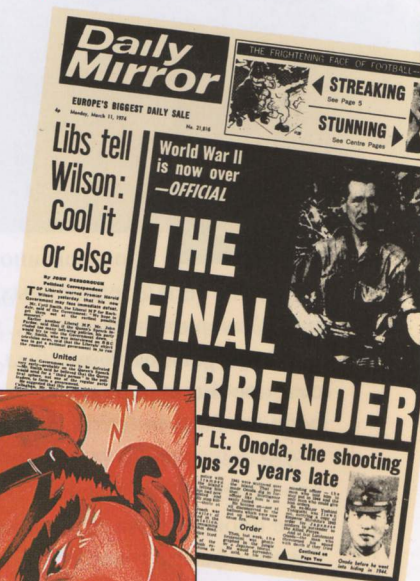
Омада как раз был таким исключением. Ему, возможно, было специально приказано выполнять задание, если даже японская армия перестанет существовать.

После того как сдался Онада, президент Маркос ввел строгий контроль за передвижением любых туристов, желающих посетить Лубанг. Маркос ушел, но контроль по-прежнему остался. Если сокровище существует на самом деле, филиппинское правительство решило найти его первым.

НИЖЕ:

Приказал ли Ямашита
Онаде охранять
сокровище даже после
поражения японской
армии?

ВНИЗУ: Конечной
целью японцев на Тихом
океане была Австралия.



Тайна немецкой атомной бомбы

В последние месяцы 1945 года вслед за разрушением Хиросимы и Нагасаки несколько газет по всему миру сообщили, что использованное оружие было разработано не в Соединенных Штатах, а в Германии. Утверждалось также, что завод по производству урановых бомб был возведен на датском острове Борнхольм под контролем СС, когда война в Европе близилась к концу.

До настоящего дня упорно держатся слухи, что перед концом войны Германия была на пороге производства действующей атомной бомбы. Однако факты говорят другое.

Источником большинства слухов была сама Германия. Начнем хотя бы с безумного заявления Гитлера, что нацисты близки к применению супероружия, которое позволит им выиграть войну одним ударом.

Доподлинно известно, что группа немецких ученых под руководством выдающегося физика профессора Отто Гана начиная с 1937 года активно занималась ядерными исследованиями и значительно опередила всех остальных в теоретической работе. Как будто по иронии судьбы, их теоретические выкладки были оглашены в научных публикациях, документы эти с жадностью изучались учеными в Британии и в Соединенных Штатах. Если бы война разразилась в 1938 году, эти статьи никогда не увидели бы свет и их содержание осталось исключительной собственностью нацистов.

В 1939 году Отто Ган знал, что его исследования, примененные на практике, могут привести к расщеплению атома урана. Прошло несколько дней, прежде чем он осознал ужасные последствия, к которым это могло привести. Когда спустя годы, находясь в плену у союзни-



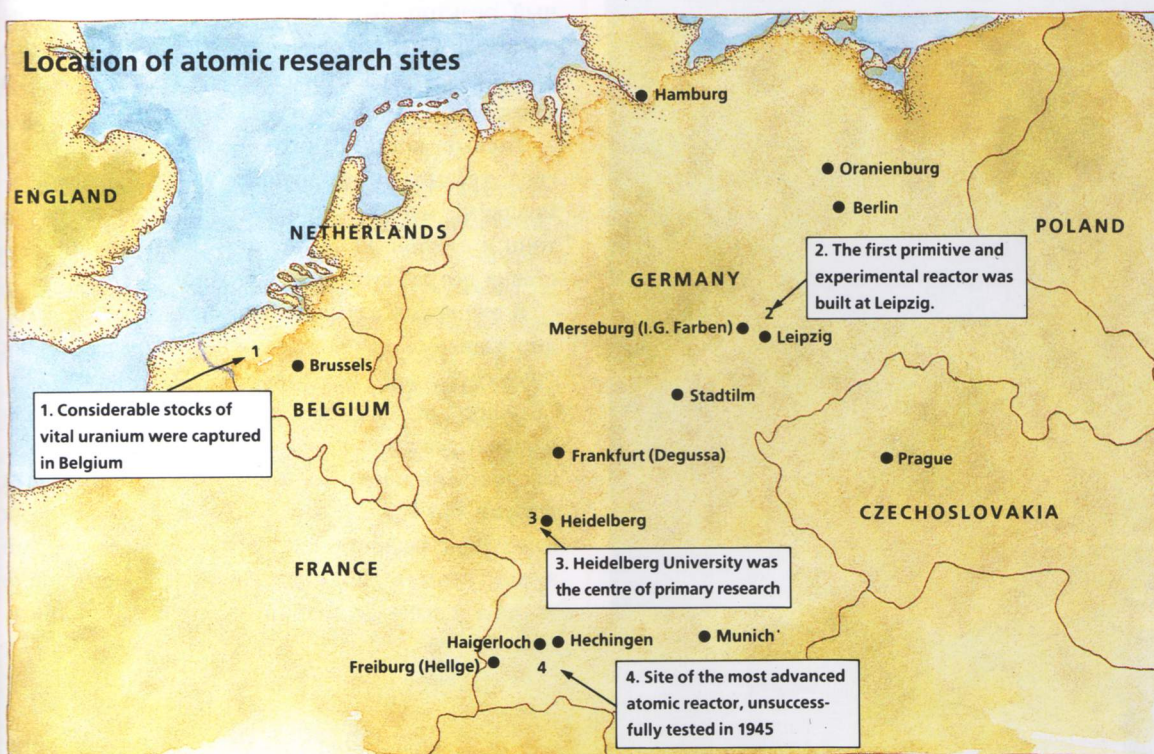
ков, он в первый раз услышал, что его открытие нашло практическое применение в бомбе, разрушившей Хиросиму, то по секрету сообщил, что в 1939 году на долгое время лишился сна и думал даже, не покончить ли ему с собой. Высшие руководители германского военного ведомства на несколько месяцев до начала войны были осведомлены о возможностях использования ядерной энергии в военных целях. Уже был наложен запрет на экспорт урановых соединений из Германии. Но хотя исследования по военному применению ядерной реакции продолжались, шли они неспешно и не были централизованы.

Уран был дефицитом. Одним из основных его источников было Бельгийское Конго. Так что, когда после вторжения летом 1940 года в Бельгию и Голландию немцы захватили хранившиеся в Бельгии значительные запасы урана, это было для них поистине подарком небес. До того, в апреле, они вторглись в Норвегию, обеспечив себе доступ к заводу по электролизу водорода в Веморке, принадлежавшему Норвежской гидроэлектрической компании. Немцы планировали использовать ее в качестве замедлителя нейтронов в экспериментальном атомном реакторе. Тяжелая вода является одним из веществ, замедляющих нейтроны, которыми бомбардируют атомы урана в процессе деления; другим замедлителем может служить графит, который позже использовали союзники.



Немцы также хотели использовать графит, но не сделали этого из-за ошибки в расчетах профессора Гейдельбергского университета, который привел "неопровержимое доказательство" непригодности графита для этих целей. Пришлось вернуться к тяжелой воде... Еще одна задержка в работе произошла, когда в начале 1943 года на заводе в Веморке была осуществлена диверсия отрядом норвежских командос.

В ВЕРХУ:
Гидроэлектрический завод в Веморке (Норвегия), где производилась окись дейтерия (тяжелая вода) для немецкого проекта атомной бомбы.



НАПРОТИВ СЛЕВА:
Германия могла бы быть первой...

СЛЕВА:
Германская ядерная программа в 1944 г. — центры проведения основных исследовательских и промышленных работ по атомной энергии в последние месяцы войны.

ВНИЗУ: Норвежский завод во время воздушной атаки союзников. Ноябрь 1943 г.

ВВЕРХУ: Несколько немецких заводов, участвовавших в атомных исследованиях, были разрушены ночными бомбардировщиками

Королевских ВВС Великобритании, что стало причиной дополнительного срыва планов производства атомной бомбы.



Ошибочная оценка гейдельбергского профессора по фамилии Боте была допущена в 1940 году. Спустя два года по другую сторону Атлантики итальянский физик Энрико Ферми в Чикаго провел первую в мире ядерную реакцию, и замедлитель, использованный в его реакторе, был графитовым.

В Германии большая часть практически всех ядерных исследовательских работ выполнялась в Институте кайзера Вильгельма в Берлине или в Лейпциге, где находился большой научно-исследовательский институт. Именно в Лейпциге был построен первый немецкий атомный реактор, в мае 1942 года успешно проведены начальные эксперименты. Прimitивный экспериментальный реактор был разработан для того, чтобы ученые имели возможность выполнить измерения и создать работоспособную конструкцию, которой бы осуществлялось деление ядра.

Ученые, когда от них требовали сделать прогноз, указывали, что атомное оружие будет громоздким, массой примерно в пять или шесть тонн и длиной до 24 футов (7,3 м). Для его доставки потребуется самолет огромных размеров.

В это время двумя самыми большими бомбардировщиками на вооружении люфтваффе были "Фокке-Вульф Кондор" и "Хейнкель-177". "Кондор" использовался, главным образом, для дальней разведки и не располагал возможностями доставки очень больших бомб. Поэтому был выбран He-177. Летом 1942 года один из этих самолетов вылетел на пражский авиационный завод Летов в Чехословакии, где с него сняли крылья и началась работа по расширению бомболюка.

К счастью для остального мира, немецкие власти переоценили возможности своих ученых и эффективность их оборудования. В июле



СЛЕВА: Энрико Ферми. В отличие от немецких ученых Ферми в 1942 г. осуществил первую в мире устойчивую ядерную реакцию.

До того момента немецкие ученые в некоторых аспектах опережали союзников в атомных исследованиях. Теперь лидерство было утеряно, и при тогдашнем подключении Америкой огромных экономических и промышленных ресурсов к производству атомной бомбы немецким исследователям оставалось в жалком состоянии плестись позади.

В начале 1944 года в Германии насчитывались 10 центров — заводов и лабораторий, — привлеченных к немецкому атомному проекту. Раскиданы они были по всей стране — от Гамбурга на севере до Мюнхена на юге. В этот период города

НИЖЕ: Паром, использованный для перевозки грузов с тяжелой водой с норвежского завода.



не 1942 года урановый реактор в Лейпциге взорвался, что привело еще к одной серьезной задержке. Кроме того, города Германии подвергались теперь все более сильным ударам с воздуха ночными бомбардировщиками Королевских ВВС Великобритании. Некоторые заводы, подключенные к атомному исследовательскому проекту, были разрушены или повреждены.

Но самым крупным просчетом было отсутствие централизованного управления проектом. Не было решения о полномасштабной правительственной поддержке ядерной программы, а требования об увеличении финансирования были решительно отвергнуты. Кроме того, все немецкие научно-исследовательские работы подверглись в 1942 году полной перетасовке, и атомный проект фактически был на это время приостановлен.

Германии подвергались круглосуточным ударам ВВС Великобритании и США, так что было принято решение сосредоточить всю ядерную исследовательскую программу в районе Штутгарта.

До этих пор все попытки немцев осуществить ядерную реакцию срывались, но теперь они начали строительство более современного атомного реактора в большом винном погребе, высеченном в отвесной скале в швабской деревне Хайгерлох. Это место лежит в узкой, тесной горной долине между двумя отвесными вершинами. Ни один бомбардировщик не смог бы добраться к нему.

ВНИЗУ: Германская военная верхушка была уверена, что в 1942 г. у нее будет действующая атомная бомба.

Для ее доставки был выбран "Хейнкель-177".



В ВЕРХУ

СЛЕВА:

Кнут Хаукелид, отважный норвежец, уничтоживший паром.

СПРАВА:

Находившиеся в полубессознательном состоянии раненые и обезумевшие люди в Хиросиме после атомного взрыва. Такое же могло случиться в Лондоне или Нью-Йорке...

В НИЗУ

СЛЕВА: Урановый реактор в Хайгерлохе.

Эксперимент по осуществлению устойчивой ядерной реакции потерпел неудачу.

В ЦЕНТРЕ:

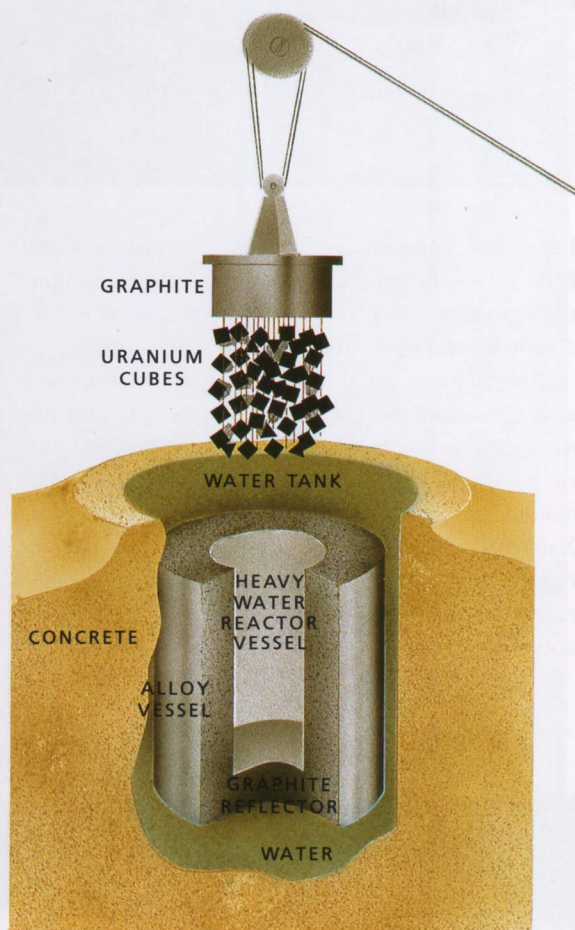
Пещера в Хайгерлохе в Швабии, где проходили последние атомные эксперименты в Германии.

СПРАВА:

Разрушенная Хиросима. 1945 г.



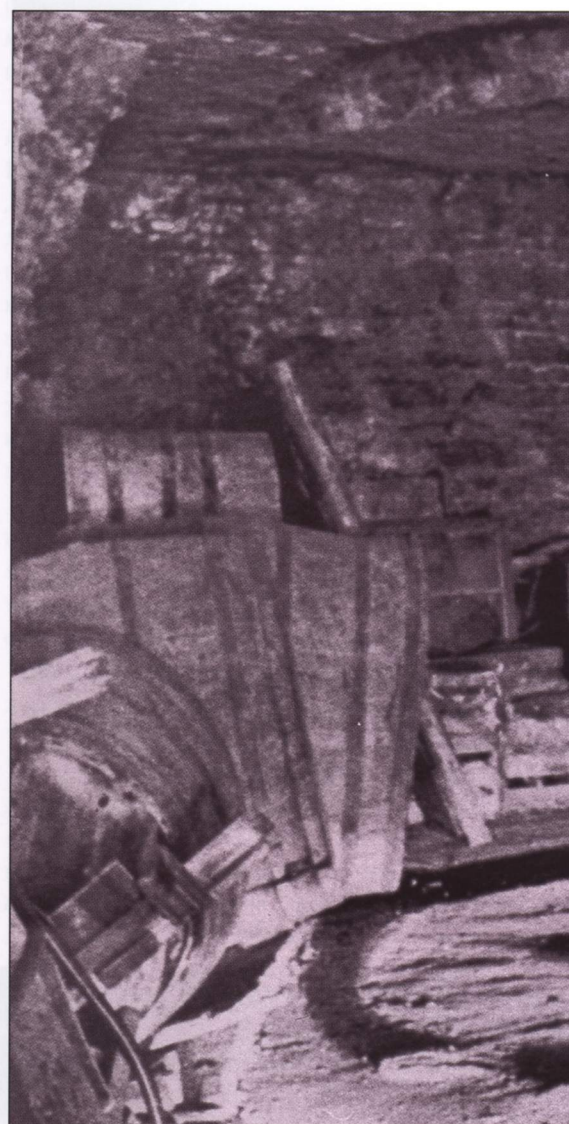
В конце февраля 1945 года, когда союзные армии уже быстро продвигались по Германии с востока и запада, реактор в Хайгерлохе был готов к большому эксперименту, в результате которого, как надеялись, произойдет устойчивая атомная реакция. Ученые не знали, что Ферми уже добился этого в 1942 году; они были твердо убеждены, что первыми совершат этот прорыв.



Стержни из кубиков урана были опущены в котел реактора, большая крышка из легированного сплава задвинута и намертво закреплена болтами. В середину реактора был введен источник нейтронов, и туда медленно вливалась бесценная тяжелая вода, в то время как на различных расстояниях от сердечника реактора выполнялись измерения активности нейтронов. Этот эксперимент потерпел неудачу, но иначе и быть не могло.

В марте союзники форсировали Рейн. На востоке русские армии стремительно продвигались к Одеру. Теперь вся Германия пребывала в состоянии хаоса.

Ученые уже вряд ли могли что-либо сделать, оставалось ждать неизбежного конца. 23 апреля 1945 года в Хайгерлох вошли американские войска. Их сопровождала специальная миссия, задачей которой было собрать всех не-





мецких ученых и отправить все документы и оборудование, связанные с атомным проектом, в Соединенные Штаты.

В Праге все еще стоял молчаливым монументом брошенный на аэродроме Хе-177, без крыльев и сильно поврежденный во время воздушного налета ядерный бомбардировщик, который так никогда и не взлетел.

Страшно подумать, что могло случиться, если бы в 1942 году немцы не допустили столько ошибок.

Адольф Гитлер не дожил до момента, когда мир увидел ужасающее действие первых атомных бомб. Но окончательная ирония судьбы заключена, несомненно, в том, что ядерные разработки были завершены, главным образом, теми, кто был выброшен из своих домов в Европе предвоенной волной антисемитизма.



Судьба Мартина Бормана

В течение многих лет после второй мировой войны федеральное правительство Германии, а также еврейские организации, занимающиеся поиском нацистских военных преступников, обещали значительное вознаграждение за информацию, которая могла бы оказаться полезной в поимке и привлечении к суду одного из тех, кто был в ближайшем окружении Адольфа Гитлера. Имя этого человека — Мартин Борман.

Сын профессионального военного, Борман родился 17 июня 1900 года. Окончив сельскохозяйственный колледж в Мекленбурге, он стал управляющим имением близ Берлина. В возрасте двадцати лет он вступил в ряды антиеврейской группы, а семью годами позже, в период быстрого взлета карьеры Гитлера, стал активным и фанатичным членом нацистской партии.

Небольшого роста, плотный, сутуловатый человек, Борман, как крот, непрестанно рылся в толще архивов нацистской партии, затевая интриги и удовлетворяя собственные амбиции. Он начал с руководителя кадровой службы в аппарате Рудольфа Гесса, заместителя фюрера, а в мае 1941 года Борман был назначен главой партийной канцелярии. В 1943 году он имел прочное положение секретаря и главного советника самого Гитлера.

В качестве сподвижника Гитлера и его ближайшего наперсника Борман находился в самом центре ужасающего произвола и жестокости нацистов. Между 1939 и 1942 годами, еще занимая должность шефа по кадрам в аппарате Гесса, он принимал участие в массовом убийстве по меньшей мере ста тысяч “нежелательных лиц” — пациентов и заключенных психиатрических лечебниц и концентрационных лаге-





СЛЕВА ВВЕРХУ:

Обладея огромной властью, Борман, однако, был не склонен выпячиваться. На снимке он во втором ряду за нацистскими лидерами.



НАПРОТИВ: Загадочный Мартин Борман.

ВНИЗУ:
Борман (на заднем
сиденье справа)
в день своей свадьбы.
На переднем
сиденье Гитлер.

рей. В период с 1941 по 1945 годы, согласно заявлению официального обвинителя Соединенных Штатов по делу Гесса, он принимал активное участие в истреблении военнопленных евреев, поляков, чехов и русских — тех, кого нацисты считали представителями “низшей расы”.

Таким образом, говорилось в заявлении, Борман “преднамеренно, по злому умыслу и жестокому и низменным мотивам убил по крайней мере пять миллионов человек”.

В апреле 1945 года Мартин Борман входил в немногочисленную группу сподвижников, решивших остаться с Гитлером до самого конца. В Берлине, окруженном плотным кольцом русских войск, упорно пробивающихся к центру города, царила страшная атмосфера смерти, огня и разрушения. Когда 30 апреля Гитлер покончил самоубийством, Борман и Йозеф Геббельс, министр пропаганды, были единственными членами “старой нацистской гвардии”, все еще оставшимися в бункере фюрера.

Геббельс предпочел умереть вместе со всей своей семьей, однако мысли Бормана были далеки от самоубийства. В его планы входило выбраться из обреченного Берлина, и он видел две возможности. Первая состояла в том, чтобы послать генерала Креббса, начальника ставки, к русскому генералу Чуйкову с предложением сдать рейхсканцелярию, если ее обитателям будет разрешено покинуть Берлин. Однако Чуйков слыл исключительно твердым человеком, и его





EINSATZ

DER DEUTSCHEN KRIEGSMARINE



“Несколько танков с вооруженным десантом на борту прорвались сквозь дорожное заграждение через мост. Борман находился сразу за головным танком, который служил мишенью. Он был подбит противотанковым снарядом, выпущенным из окна, и взорвался. Место, где находился в тот момент Борман, было охвачено пламенем. Взрывом меня бросило в сторону, и я потерял сознание. Придя в себя, я ничего не мог видеть”.

Кемпка, однако, показал, что успел увидеть обожженное тело Бормана. По его мнению, вероятно, чтобы Борман остался жив.

Но это не единственная версия. Свидетель Артур Аксманн поведал следующую историю.

“Груженный снарядами танк взорвался. Взрывной волной меня отбросило на значительное расстояние. Я инстинктивно укрылся в воронке от бомбы. Здесь же оказался и Борман вместе с врачом Гитлера доктором Штумпфеггером, секретарем ставки д-ром Науманном, Швегерманном (адъютантом Геббельса) и моим адъютантом Велтцином. Все они были ранены. Сидя в воронке, мы решали, как быстрее выбраться из Берлина”.

НАПРОТИВ:
Платок немецких военно-морских сил. Немецкая подводная лодка — одно из самых эффективных средств ведения военных действий в распоряжении Гитлера.

ВВЕРХУ СЛЕВА И ВНИЗУ:
В апреле 1945 г. в Берлине царила атмосфера смерти, огня и разрушения.

удовлетворила бы только безусловная сдача канцелярии и всех находящихся в ней.

Второй возможностью был прорыв через кольцо русских войск, чтобы добраться до земли Шлезвиг-Гольштейн, где немецкие силы до сих пор удерживали позиции под командованием гросс-адмирала Карла Деница, которого Гитлер назвал своим преемником.

В 4.30 утра 1 мая 1945 года Борман собрал обитателей бункера фюрера и доложил им свой план спасения. Большинство решили, что это — безумство, однако некоторые согласились следовать ему. Радиокомментатор Ганс Фриче заметил, что Борман был одет в серую полевую униформу со знаками различия генерала СС.

В 8.00 пополудни те из обитателей бункера Гитлера, кто согласился сделать попытку прорыва через линии русских, выбрались из канцелярии. Кроме Бормана, в группу вошли секретарь ставки Науманн, вождь гитлерюгенда Артур Аксманн, шофер Гитлера Эрих Кемпка и военный врач СС доктор Штумпфеггер.

Они пробирались по булыжным улицам и наконец вышли к мосту Вайдендамм через Шпрее. Вероятно, Борман заранее устроил так, чтобы они перешли реку под прикрытием нескольких танков одного из вооруженных подразделений СС, продолжавших фанатично сопротивляться.

На Нюрнбергском процессе по делу группы главных нацистских военных преступников теми, кто бежал с Борманом, были даны два противоречивых свидетельства о случившемся вслед за попыткой прорыва. Первое взято из показаний шофера Гитлера Кемпки.



Группа вернулась на Фридрихштрассе и по железнодорожным путям в темноте перешла по мосту через Шпрее, а через некоторое время добралась до станции Лертер, которая уже была занята советскими войсками. Выйдя на платформу, Борман и его спутники наткнулись на патрульную группу русских.

Русские не пытались преследовать Аксманна и его спутников — Науманна, Швегерманна и

“Мы уже сорвали знаки различия, — рассказал Аксманн. — Патруль окликнул нас, вероятно, приняв за ополченцев. Нам предложили сигареты. Неожиданно Борман пустился бежать, бросившись в направлении Инвалиденштрассе. Штумпфеггер последовал за ним. Русских это озадачило, и, побоявшись, что будем арестованы, мы осторожно ретировались”.



Велтцина, направившихся по Инвалиденштрассе в район Моабит. В какой-то момент Науманн и Швегерманн скрылись в кустах, Аксманн и его адъютант пошли дальше, но, услышав впереди скрежет танка, повернули обратно.

Значительно позже появились свидетели из числа гражданских лиц, утверждавшие, что видели два трупа и что те были захоронены. На-

В ВЕРХУ:
Русские танки продвигаются к центру Берлина.

СЛЕВА:
Берлин в 1945 г. — таково наследие нацистского режима.



“На обратном пути по Инвалиденштрассе, — говорил Аксманн, — мы попали под сильный обстрел. Перейдя пути на станции Лертер, мы увидели двоих лежащих на земле людей. Мы наклонились, чтобы посмотреть, не нужна ли им помощь. Это оказались Мартин Борман и доктор Штумпфеггер. Ошибки быть не могло — мы ясно видели их лица. Оба лежали на спине, разбросав руки и ноги.

Я тронул Бормана, но реакции не было. Наклонившись над ним, я увидел, что он не дышит. Ни крови, ни ран не было. Возможно, они приняли яд. Вдруг раздалась автоматная очередь, и нам пришлось скрыться”.

ывали дату захоронения — 8 мая. Одним из погибших действительно был доктор Штумпфеггер, опознанный по найденному удостоверению. Это подтверждается еще и тем фактом, что берлинская почтовая служба в августе 1945 года сообщила о его смерти вдове.

Однако второй погибший не был опознан, никто из очевидцев не узнал его. После войны были сделаны попытки определить точное место захоронения, но это оказалось практически невозможным — местность была сильно изменена в результате страшных разрушений.

Между тем Мартин Борман проходил по суду на Нюрнбергском процессе и был приговорен к смертной казни. Время от времени появлялись сообщения, что его видели в одной из стран Южной Америки. Эти сообщения были не более чем непроверенными слухами, но был один человек, твердо убежденный в том, что Борман жив, — Симон Визенталь, бывший глава Еврейского центра документации в Вене.

ВНИЗУ СЛЕВА:
Советские войска поднимают Красное знамя над поверженным рейхстагом.

ВНИЗУ:
До сих пор ходят слухи о том, что Мартин Борман жив.

ВНИЗУ СПРАВА:
Актриса Маня Беренс, близкий друг Бормана. Она упорно не желала ни подтвердить, ни опровергнуть тот факт, что Борман погиб в Берлине.

По мнению Визенталья, Борман бежал в Парагвай, где имел несколько убежищ. Сообщалось, что одно из них находится на юго-востоке страны в районе Параны, откуда Борман в случае угрозы имел возможность быстро перебраться в Аргентину или Бразилию.

С течением времени официальные органы начали терять интерес к Мартину Борману, и в 1973 году правительство Западной Германии официально объявило его мертвым. Такое решение, вероятно, может считаться оправданным, тем более что спустя несколько лет череп и фрагменты скелета, обнаруженные при земляных работах в Берлине и предположительно принадлежавшие Борману, были идентифицированы по карте дантиста.

Вопреки этому, в конце истории Бормана всегда будет стоять знак вопроса. И не исключено, что, несмотря на доказательства, свидетельствующие об обратном, он и в самом деле оказался не простой птицей, которой удалось-таки упорхнуть.

Человечеству, возможно, когда-нибудь предстоит узнать, что один из отвратительных убийц в мировой истории избежал наказания. Вполне вероятно, что Борман мирно закончил свои дни в одном из убежищ фашистов в Южной Америке.



Катастрофа в Бомбее

В начале 1944 года, несмотря на то что в Тихоокеанской войне против Японской империи намечился решительный поворот, японские войска все еще полностью контролировали Бирму. В это время они готовились к большому наступлению через границу Индии. Добейся они успеха в разгроме союзников, едва ли что-то могло бы предотвратить расползание их армий по плодородным бенгальским долинам, при этом порт Калькутта стал бы их первой добычей.

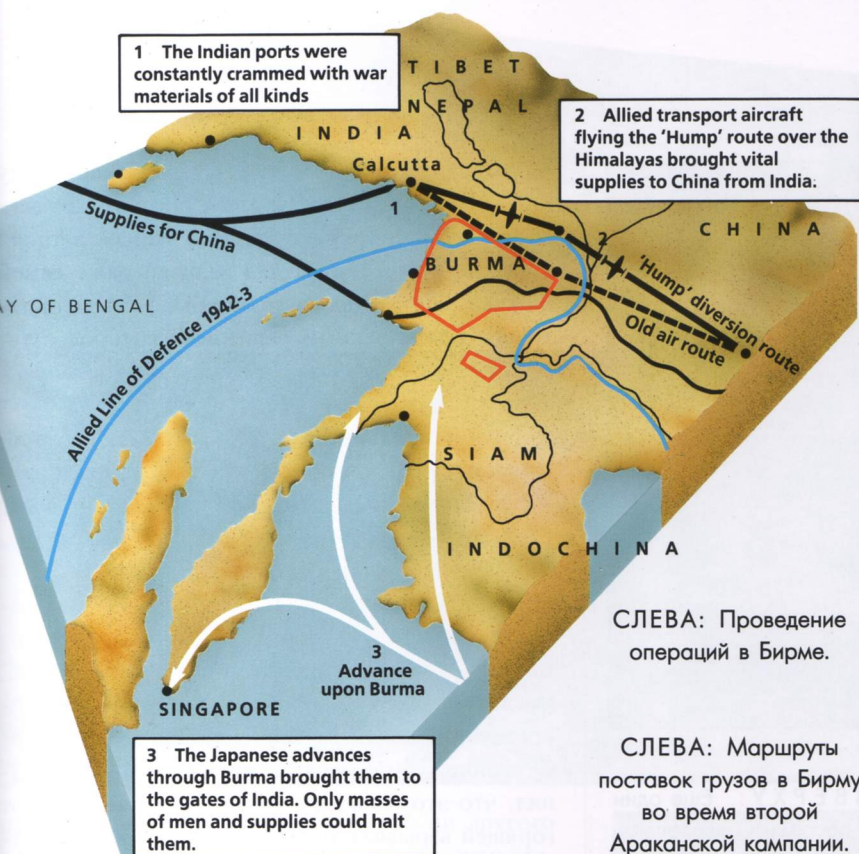
Атака японцев, начавшаяся 14 февраля, имела первой целью захват Имфхала и Кохимы в горах Ассама. В начавшееся сражение были втянуты шесть британских дивизий, бои приняли ожесточенный характер. Наступление японцев было остановлено, но несколько недель ситуация оставалась критической.

На этой решающей стадии Великобритания сильно зависела от бесперебойных поставок грузов через жизненно важный порт Бомбей на западном побережье Индии. Здесь разгружались торговые суда с военными грузами, переправлявшимися затем через Индию по железной дороге или по воздуху.

В пятницу 14 апреля 1944 года порт Бомбей был запружен торговыми судами всех мастей. Среди недавно прибывших кораблей был и "Форт Стикайн", грузовое судно водоизмещением 7142 т, которое вышло из Ливерпуля семь недель назад, груженное боеприпасами, взрывчаткой, продовольствием и авиатехникой. Оно также везло золото в слитках стоимостью в два миллиона фунтов стерлингов, предназначенное для поддержки экономики Индии.

Около 1.30 пополудни грузчики, разгружавшие судно, вернулись на корабль, чтобы продолжить





СЛЕВА: Проведение операций в Бирме.

СЛЕВА: Маршруты поставок грузов в Бирму во время второй Араканской кампании. 1944 г.

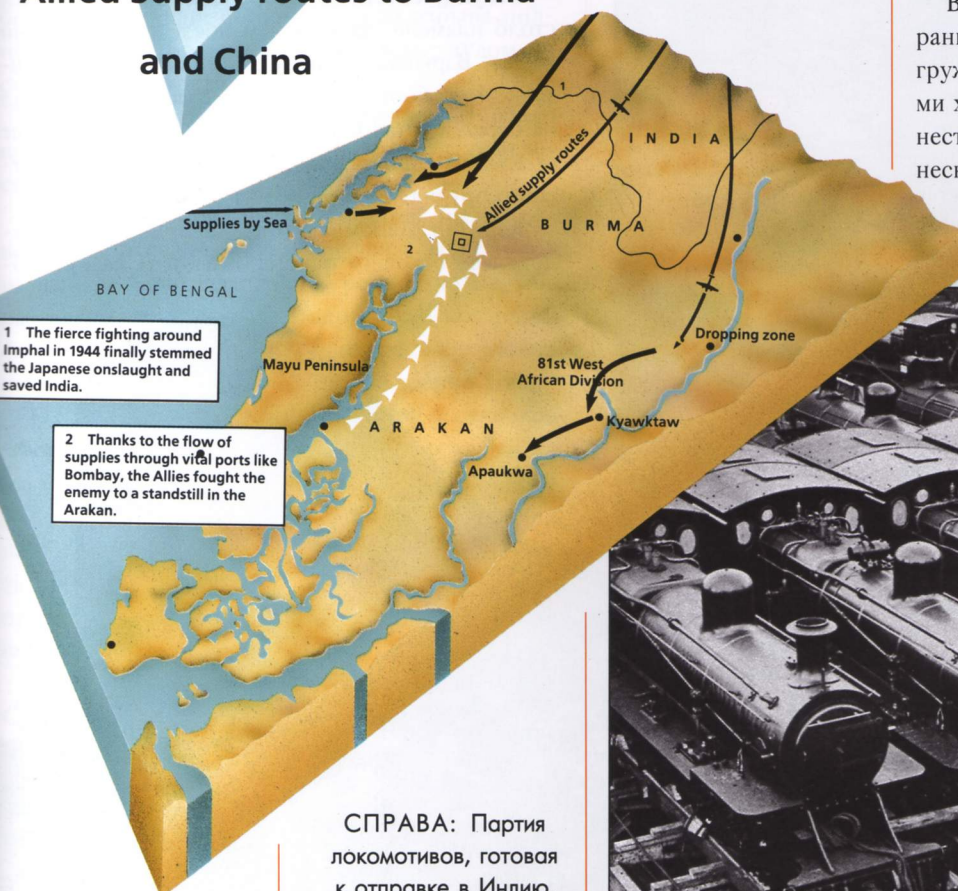
работу после обеденного перерыва. Когда они поднялись на судно, кто-то заметил дым, поднимающийся из второго трюма со стороны, ближе к причалу. Была поднята тревога.

Рабочие бросились с корабля к выходу. Пожарная команда протянула шланги через причал и начала заливать водой место, где был виден дым, поднимающийся из вентиляционных отверстий. Позвонили в штаб пожарной бригады, но из-за суматохи и временного разрыва связи штабной персонал не вспомнил, что судно было набито взрывчаткой. В итоге на место пожара послали только небольшие подкрепления.

Среди грузов на борту "Форт Стикайна" было значительное количество удобрений из рыбных отходов. По какой-то причине, возможно, из-за того, что от них начало исходить ужасающее зловоние при усиливающейся жаре, грузчикам было приказано вернуться на судно и начать разгрузку удобрений. В то же время смертельный груз — взрывчатка — оставался неразобранной.

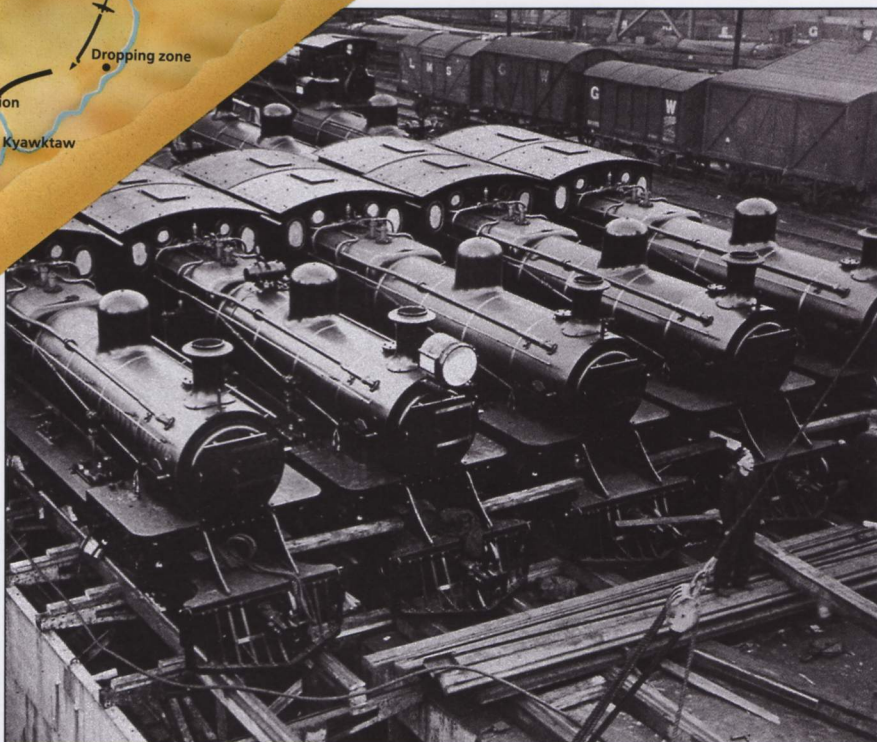
Вскоре источник пожара был выявлен. Возгорание произошло среди 9000 тюков хлопка, погруженного на борт в Карачи. Прямо под кипами хлопка находились ящики со снарядами и огнестрельным оружием; поверх хлопка лежали несколько тысяч кубических футов леса, а верх-

Allied Supply routes to Burma and China



СЛЕВА: Разгрузка боеприпасов с воздуха.

СПРАВА: Партия локомотивов, готовая к отправке в Индию. Локомотивы играли чрезвычайно важную роль в доставке грузов на линию фронта.





нюю секцию трюма № 2 занимали контейнеры со взрывчаткой.

Когда прошло около часа с момента обнаружения пожара, до штаба пожарной бригады наконец-то дошло, что они имеют дело ни много ни мало с плавучей бомбой. Все имеющиеся брандспойты были срочно отправлены к месту пожара, но огонь уже выходил из-под контроля.

В трюм спустился офицер интендантской службы, чтобы осмотреть взрывоопасный груз. Вернулся он мрачным и отчитался перед хозяином судна, капитаном А.Дж.Найсмита, порекомендовав немедленно затопить корабль.

В ВЕРХУ: Еще один пассажир недоволен отправкой на фронт.

В НИЗУ: Погрузка джипа на "Дакоту". Катастрофа в Бомбее на некоторое время серьезно ослабила поток военных поставок.

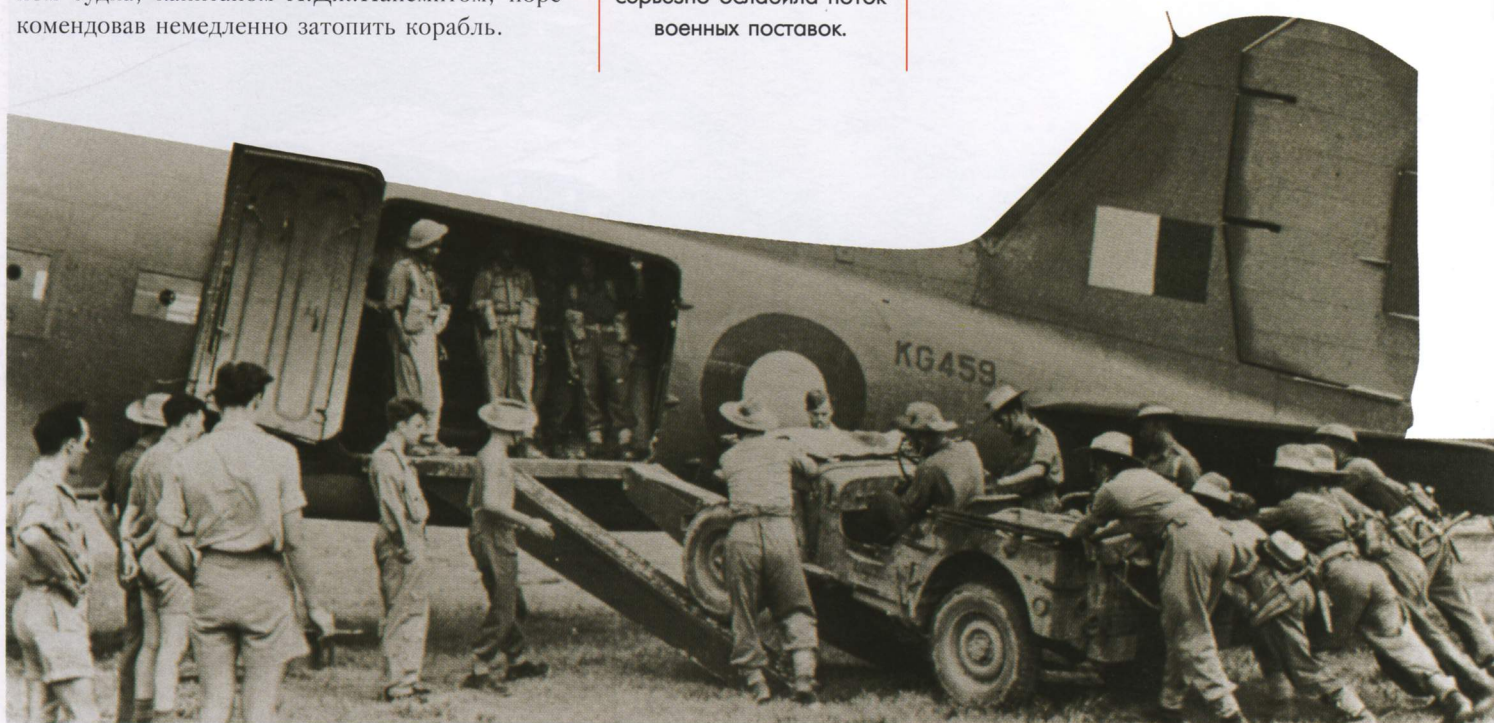
Однако имелась проблема. Расстояние между килем грузового судна и дном гавани было всего четыре фута. Даже если бы экипаж затопил корабль, уровня воды для заливки даже самой нижней части второго трюма было бы недостаточно. Единственным решением, которое оставалось, было вывести судно в открытое море и затопить его там.

Грузчики продолжали разгрузку рыбных удобрений и других товаров. Никто не попытался провести эвакуацию людей из района гавани; более того, на соседних кораблях никто не подозревал, что "Форт Стикайн" начинен взрывчаткой.

На одном из кораблей, пришвартованных рядом — норвежском сухогрузе "Белрэй", — энергичный молодой моряк по имени Рой Хейворд, имевший опыт тушения пожаров при бомбардировках Лондона, увидев, что пламя на "Форт Стикайне" стало желто-коричневым, сразу понял, что это означает. Такой цвет имел дым от горящей взрывчатки. Он прокричал об опасности и бросился под корабельное орудие.

Секунду спустя из "Форт Стикайна" вырвался столб пламени, за которым последовал ужасный взрыв. Взрывная волна прокатилась по горизонту через борт судна и пронеслась через причал на берег, сметая на пути сараи и склады. Рваные обломки металла, словно выпущенные из гигантского орудия, срезали все на своем пути.

Капитан Найсмит стоял на причале и беседовал со старшим офицером, когда на них об-





СЛЕВА:
На "Дакоту"
поднимаются солдаты
для подкрепления
гарнизона в Импхале.

ВВЕРХУ:
Самолет Королевской
авиации "Дакота".

ВНИЗУ:
Бои в Аракане.

рушилась ударная волна — ни того ни другого через секунду не было; они просто исчезли. Третий собеседник, морской инспектор из бомбейского офиса Ллойдз, из-за взрыва полностью лишился всей своей одежды; чудом он совсем не пострадал.

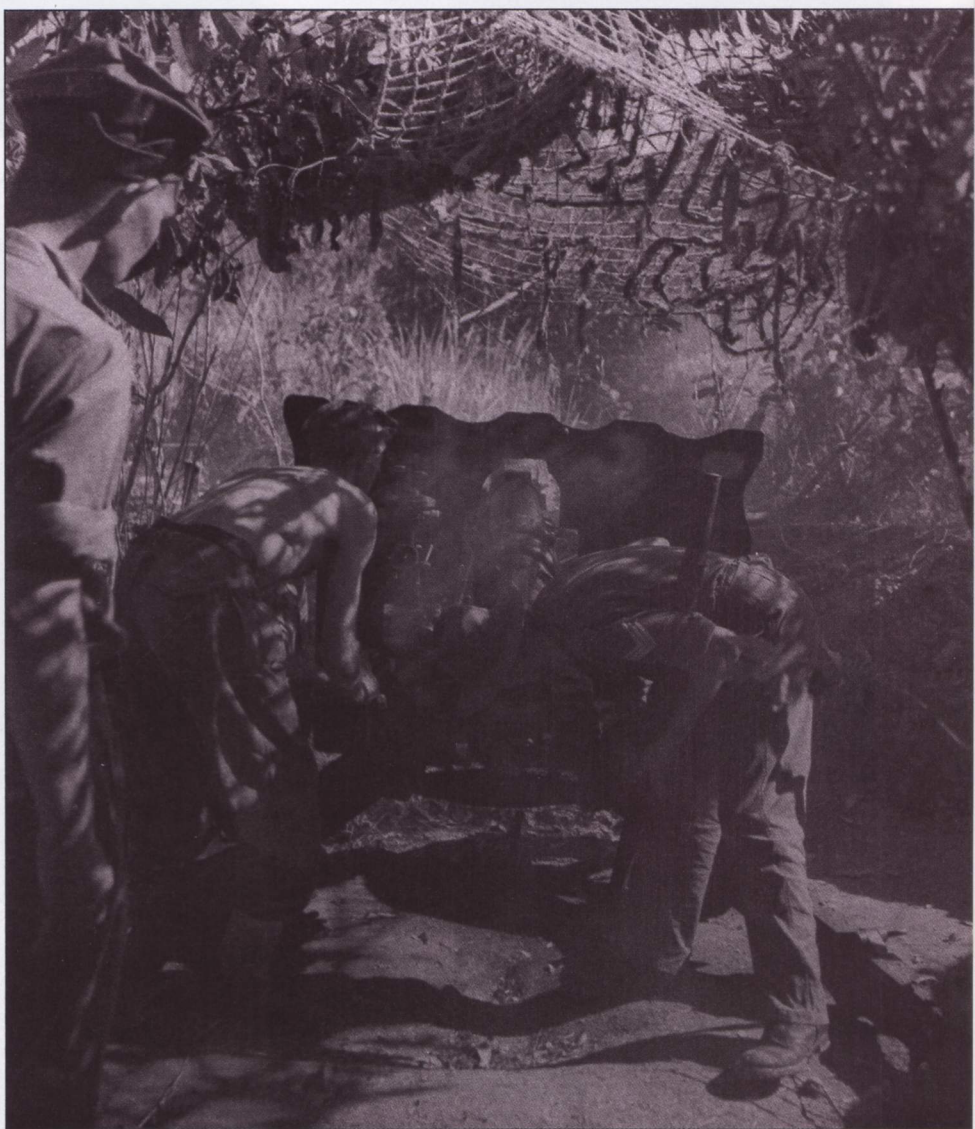
На самом судне взрывом мгновенно убило шестьдесят шесть пожарных и ранило восемьдесят три человека.

Сразу за кормой "Форт Стикайна" было пришвартовано судно водоизмещением 5000 т под названием "Джапаланда". Огромная волна, образовавшаяся от взрыва, задрала его нос на 60 футов над водой. Корабль подбросило, словно игрушку, и он врезался в одно из зданий дока.

От разлетевшихся кусков металла и осколков "Форт Стикайна" погибли множество людей на соседних кораблях, включая "Белрэй". Рой Хейворд, оглушенный, но не раненый, вскочил на ноги и сразу включился в спасательные работы, помогая оставшимся в живых выбраться на причал, где их укладывали на любой подвернувшийся транспорт и отправляли в госпиталь.

Пока шла эта работа, полуразрушенный "Форт Стикайн" потряс второй, значительно более мощный взрыв. Огромный столб пламени и дыма поднялся на высоту нескольких тысяч футов, разметая по гавани и соседнему городку тонны металла, включая золотые слитки. Горящий хлопок, сера и смола обрушились водопадом на склады и жилые дома в радиусе более полумили, вызывая новые пожары, отчего доки оказались в кольце огня.

Начальник пожарной бригады в Бомбее, Норман Кумбз, действовал во время катастрофы



эффективно и хладнокровно. Он отдал военным приказ заняться ранеными и трупами, а его пожарные начали тушить распространяющееся по городу пламя.

В госпитале св. Георгия находились двести пятьдесят раненых, которым немедленно требовалось хирургическое вмешательство, и около двухсот человек с менее серьезными травмами. Никто так и не смог установить точное число погибших, многие просто исчезли во время взрывов. Некоторые источники утверждали, что потери достигают тысячи двухсот человек.

В течение многих дней тысячи солдат, матросов и летчиков работали на перемещении взрывчатки из разбитых взрывами доков в безопасное место. Они подвергали себя серьезной опасности, так как в руинах горевших складов беспрестанно взрывались боеприпасы. Еще шестнадцать кораблей, многие из которых имели на борту взрывчатые вещества, были отбуксированы в открытое море в течение ночи и следующего дня.

Цифры материального ущерба впечатляли. Утонули, сгорели или серьезно пострадали не менее двадцати семи кораблей, все строения до-



ков были уничтожены. Три навесных моста у входа в доки были частично сорваны с опор. На расчистку руин и приведение гавани в рабочее состояние у десяти тысяч английских и индийских военных и штатских ушло шесть месяцев.

Вместе с тем разрушение порта в Бомбе стало одной из самых тщательно скрываемых военных тайн. Только через многие годы после войны официальные источники сообщали о масштабах разрушений, да и то в очень сжатой форме.



В ВЕРХУ: Индийские солдаты на Аракане в десантной лодке.

СПРАВА: "Дакота", наполненная жизненно необходимыми грузами, привезенными по морю, готовится сбросить их войскам союзников под Импхалом.

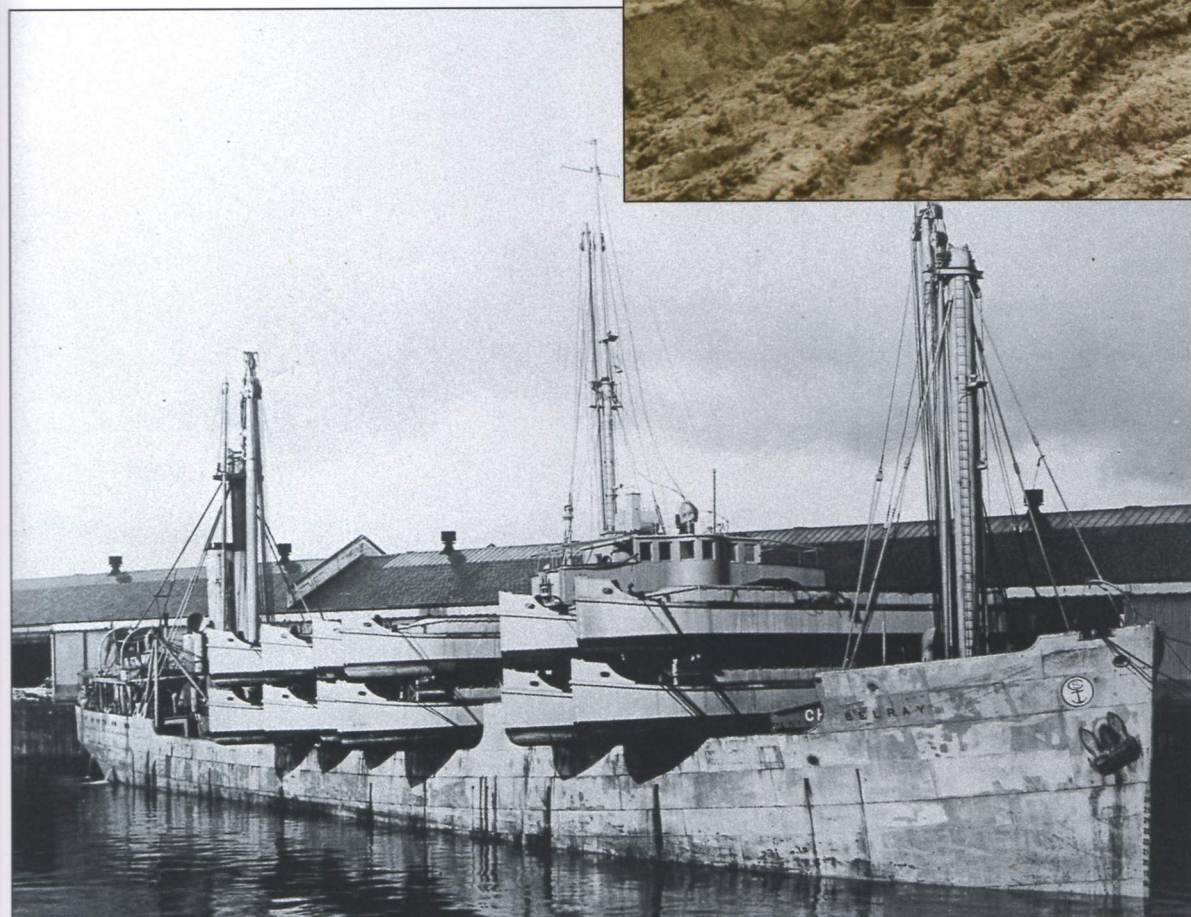
В течение длительного расследования причина пожара на борту "Форт Стикайна" так и не была установлена, хотя имелись серьезные подозрения о диверсии. В то время в Индии существовали несколько прояпонских группировок, и японская армия уже стучалась в дверь Индии с черного хода, отчего британским властям приходилось бороться с гражданскими волнениями, не говоря уже об активном сопротивлении организации военных поставок.

Как известно, наступление японцев на северо-востоке Индии провалилось. Хотя японцы отказались признать поражение при Импхале и Кохиме и отступили в Бирму, в течение лета 1944 года их армия была практически разбита. Это проложило путь к ответному наступлению англичан и индийцев, и в следующем году Бирма была отбита.

В 1947 году, с началом вывода британских войск из независимой Индии, когда правительство Великобритании было озабочено установлением длительных дружественных взаимоотношений с новой индийской администрацией, расследование причин загадочной катастрофы в Бомбее было тихо закрыто.



ВВЕРХУ СЛЕВА
И СПРАВА:
Ожесточенные
сражения в Аракане
подорвали
амбициозные планы
Японии оккупировать
Индию.



СЛЕВА: Норвежский
транспортный
корабль "Белрэй" с
грузом речных барж,
отправляемых в
Индию.

Тайна войны в Тихом океане

В апреле 1943 года американские истребители “Локхид Р-38 Молния” 339-й штурмовой эскадрильи, действующие на максимальном удалении от острова Гвадалканал, сбили над атоллom Кахили японский бомбардировщик “Мицубиси Бетти”. На борту были уничтожены все, включая одного очень важного пассажира — адмирала Исороку Ямамото, главнокомандующего Имперским флотом Японии и главнокомандующего всеми японскими вооруженными силами в Тихоокеанском регионе.

Ямамото был архитектором атаки на Пирл-Харбор, а также стратегом молниеносных завоеваний Японии в первые месяцы Тихоокеанской войны. Он оставил после себя тайну, которая до сих пор продолжает волновать историков: было ли планирование атак в Тихом океане его собственной работой или же он во многом полагался на стратегические военные планы, предложенные американскими и английскими военно-морскими специалистами до начала войны?

Когда японцы нанесли удар в Тихом океане, они сделали это безошибочно. Часть информации была явно предоставлена агентами, но большую часть разведывательных данных можно было получить только благодаря обширной разведке с воздуха.

И только после войны, когда эксперты союзников смогли изучить японские военные архивы, они узнали правду. В течение многих месяцев перед началом наступления в Тихом океане секретное летное подразделение японского Имперского флота совершало тайные полеты над американскими базами и собирало детальную фотоинформацию.

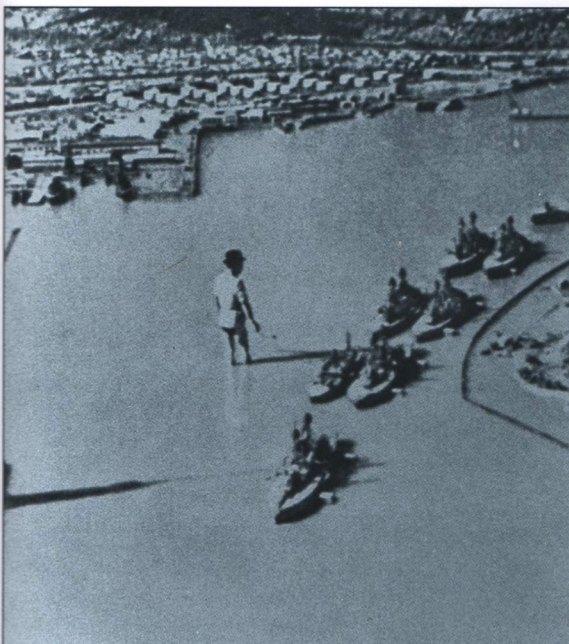
Секретное подразделение называлось 3-м воздушным корпусом, и в него входили три эскадри-





В ВЕРХУ:
"Локхид Р-38" сбил японский
бомбардировщик "Мицубиси
Бетти", на борту которого

находился адмирал Исороку
Ямамото — командующий
японскими вооруженными силами
в Тихоокеанском регионе.



С ЛЕВА: Адмирал
Исороку Ямамото
на мостике флагманского
корабля "Ямато".



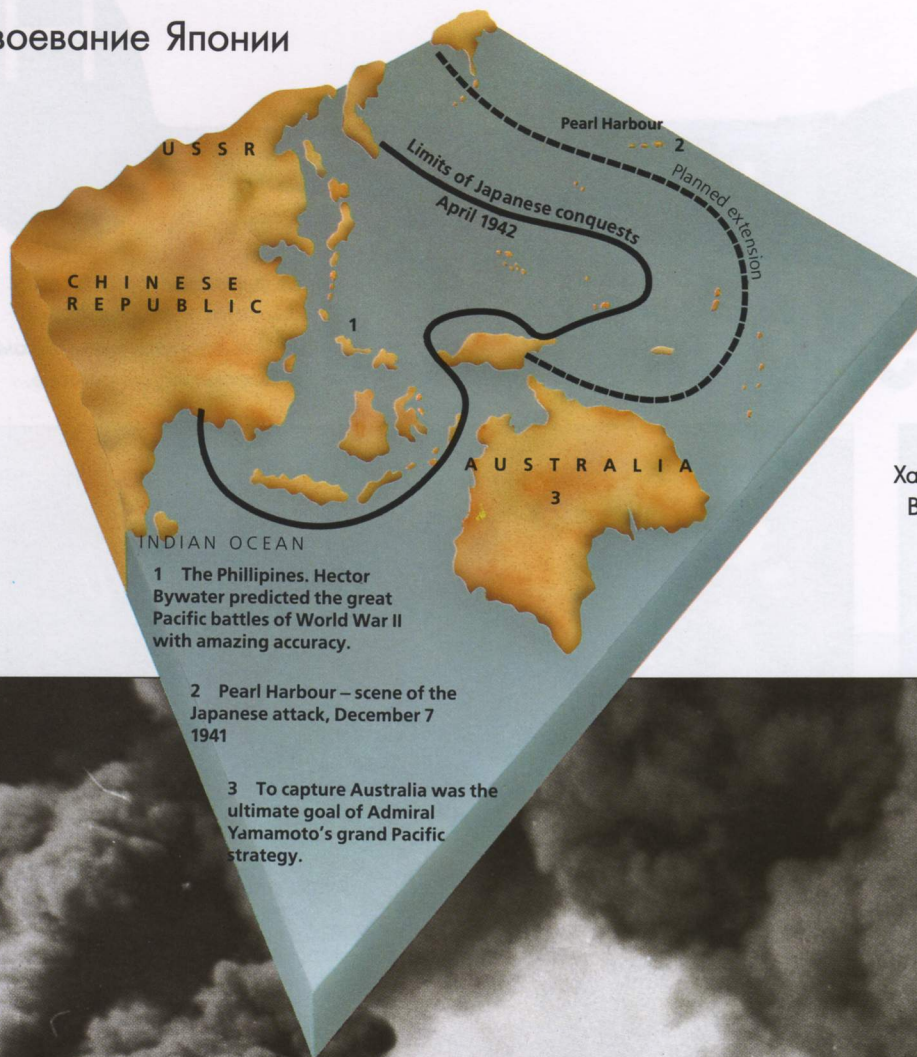
В ВЕРХУ:
На фотографии японцы
изучают подробную
модель базы США.

В ВЕРХУ
СПРАВА:
Бригадный генерал
Д.С.Строзер награждает
капитана Ланфиера,
командира эскадрильи,
сбившего Ямамото.



СПРАВА:
Сгоревший остов
бомбардировщика
"Бетти" Ямамото в
джунглях Кахили.

Завоевание Японии



НАПРОТИВ:

Самолет военно-морских сил США попал под ожесточенный обстрел с воздуха в Пирл-Харборе.

ВНИЗУ: Пирл-Харбор 7 декабря 1941 г. Военные корабли США "Теннеси" и "Вест-Вирджиния" охвачены огнем после атаки.

ВНИЗУ СПРАВА

Японцы нанесли безошибочный удар – Пирл-Харбор в момент атаки.



льи общим числом в тридцать шесть дальних разведывательных бомбардировщиков "Мицубиси G3M2 Нелл". В апреле 1941 года при соблюдении строгой секретности они были собраны в Такао на острове Формоза.

18 апреля 1941 года 3-й воздушный корпус осуществил свое первое задание. Это был полет длиной 1200 миль (с учетом обратного пути) с целью сфотографировать гавань, аэропорт и казармы в Легаспи на юго-восточной оконечности Лузона на Филиппинах. Самолеты совершили успешный облет цели на высоте 28 000 футов и не были обнаружены.

23 апреля группа из двадцати одного самолета G3M2 совершила перелет через океан длиной 1400 миль на аэродром Пелелиу на островах Палау к востоку от Филиппин. Оттуда они совершали секретные разведывательные полеты над островом Джоло и некоторыми объектами на Минданао.

Затем в июне часть 3-го воздушного корпуса была перемещена в Тиниан, откуда она начала совершать очень осторожные вылеты на максимальной высоте 29 500 футов над стратегически важным островом Гуам. В течение трех дней самолеты сфотографировали весь остров в мельчайших деталях. Один из самолетов был, вероятно, замечен, потому что правительство Соединенных Штатов Америки выразило протест по поводу того, что самолет, предположительно японского происхождения, пролетел над островом на очень большой высоте. Японцы, естественно, отрицали



свою причастность. Тем не менее они посчитали благоразумным прекратить секретные полеты над Тихим океаном, хотя и увеличили количество разведывательных миссий над Французским Индокитаем перед самым вторжением Японии в июле 1941 года. После этого 3-й воздушный корпус был распущен и переформирован в боевое подразделение. К этому времени он обеспечил командование японского флота всеми необходимыми фотоматериалами; адмирал Ямамото теперь мог претворять в жизнь свои планы.

Ямамото обладал двумя качествами, редкими для японских офицеров. Во-первых, он в совершенстве понимал милитаристский менталитет Японии и, во-вторых, умел говорить и читать по-английски.

В начале 20-х годов он был военно-морским атташе Японии в Вашингтоне, и в течение этого времени у него была масса возможностей читать труды по военно-морской стратегии, написанные западными экспертами.

Одним из таких трудов был замечательный документ, озаглавленный "Морская мощь в Тихом океане", написанный британским военным корреспондентом и бывшим офицером разведки по имени Гектор Байуотер. Часть его труда была посвящена ходу будущей войны в Тихом океане и, как показали последующие события, предсказания оказались в высшей степени точными. Книга, впервые опубликованная в Лондоне в 1925 году, была переведена на несколько языков, включая японский. Ее стали рекомендовать для чтения в военно-морских колледжах ведущих держав. Вскоре после ее первого издания работа или, по крайней мере, та ее часть, в которой говорилось о ходе будущей войны в Тихом океане, была расширена и дополнена, став полноформатной книгой.

У Байуотера гипотетическая война в Тихом океане начинается не с внезапного нападения на Пирл-Харбор, а с основного сражения между японским и американским флотами у Филиппин.

Байуотер предвидел, что главным оружием

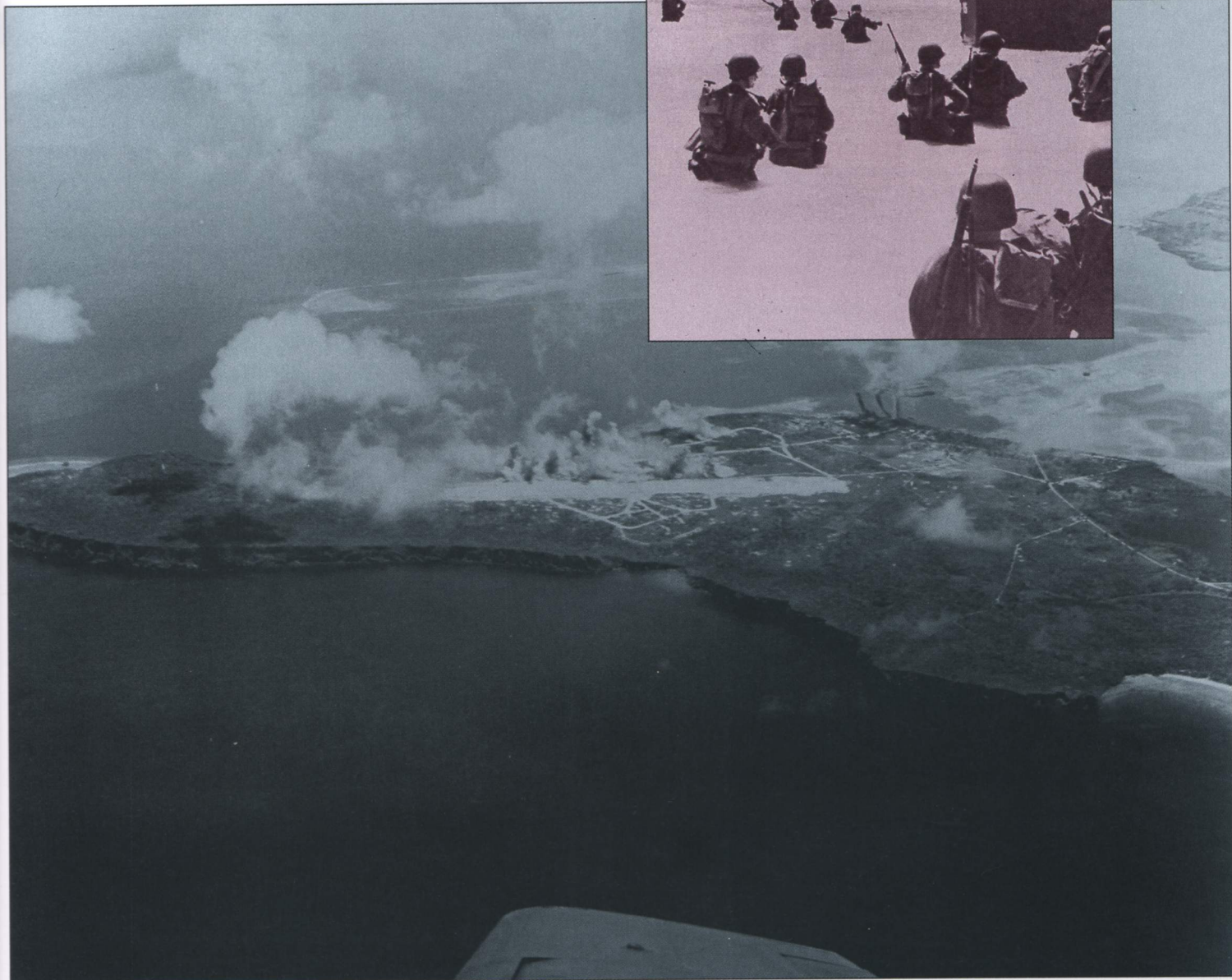


В В Е Р Х У: Гектор Байуотер предвидел основные битвы между флотами США и Японии.

На снимке японский эскадренный миноносец совершает трудный маневр в воздухе перед атакой.



С Л Е В А: Он также предугадал использование авиации морского базирования.



станут корабельные орудия, но он также предсказывал использование авиации морского базирования. В этом не было ничего удивительного, так как в середине 20-х годов и британские, и американские флоты уже имели прообразы авианосцев, а эффектная демонстрация того, что самолет может сделать с военным кораблем, была проведена в июле 1921 года, когда совместные силы американской армии и военно-морских бомбардировщиков потопили несколько захваченных в плен германских кораблей, включая линейный корабль "Ост Фризлянд".

Удивительной была точность описания Байуотером будущих японских атак на Гуаме и Филиппинах. Гуам, предсказывал он, будет подвергнут бомбардировке с воздуха и с моря, по-

сле чего японские войска высадятся на восточную и западную стороны острова, захватив его в клещи. Американцы не смогут организовать эффективное сопротивление и будут вскоре вынуждены сдаться. Почти точно так и случилось в декабре 1941 года.

Сходство между описанным Байуотером вторжением японцев на Филиппины и фактическими событиями по-настоящему изумляет. Он предсказывал, что наступление начнется с массированных воздушных атак, проводимых авиацией с авианосцев, идущих к Западу, — так оно и было; за этим последует вторжение в форме трезубца с высадкой японского десанта в заливе Лингайен и бухте Ламон, в Лузоне и в заливе Синданыган на Минданао.

ВСТАВКА:
Американцы в конечном итоге вернут себе Тихоокеанский регион.

В ВЕРХУ: Байуотер предсказал, что нападение на острова начнется с массированных воздушных атак.



Высадки в Лузоне происходили именно так, как было предсказано Байуотером: японцы продвигались вглубь и захватывали Манилу с обеих сторон. Только высадка в заливе Синданган не была угадана: вместо того чтобы высадиться в этом месте, на западной стороне Минданао, японцы вторглись на берег со стороны залива Давао на юго-восточной оконечности острова — в одном из мест, изученных авиацией 3-го воздушного корпуса.

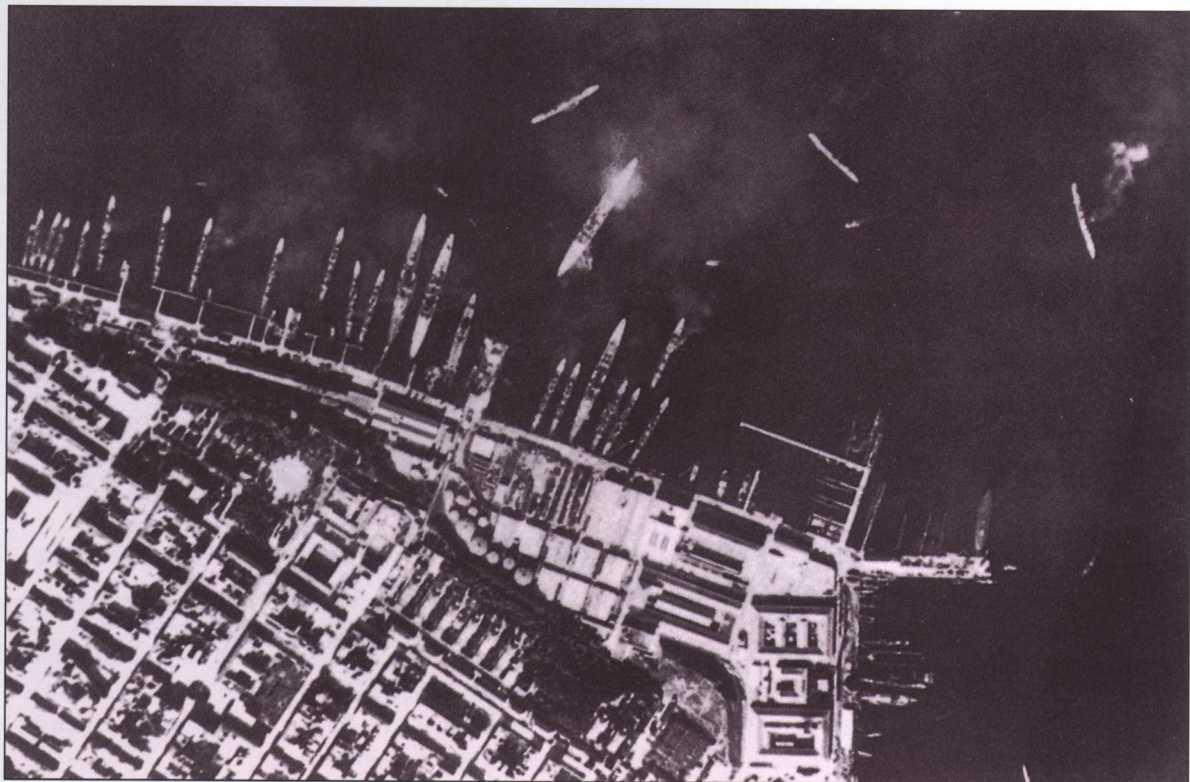
Байуотер предвидел, как американцы в конце концов вернут себе Тихоокеанский регион с помощью военно-морских сил, неуклонно продвигаясь в сторону Японии путем тщательно разработанной тактики “прыжков с острова на остров”. Он также предвидел, как японцы перед лицом поражения бросят в бой все имеющиеся ресурсы, включая пилотов-самоубийц.

Как ни странно, он не смог оценить роли воздушных сил в этом решающем морском сражении. Когда оно действительно произошло в 1944 году, противостоящие стороны обменивались ударами подразделений морской авиации, тогда как корабли флота редко находились в пределах видимости друг друга.

В общем, кажется, что предсказания, сделанные Байуотером, и стратегия, принятая Ямамото в начале Тихоокеанской кампании, слишком похожи, чтобы быть случайным совпадением.

В ВЕРХУ: В воздух поднимается торпедный бомбардировщик “свордфиш”.

СПРАВА: Военно-морская база Италии в Таранто после атаки морской авиации. Разбитые итальянские линейные корабли в нефтяном пятне.





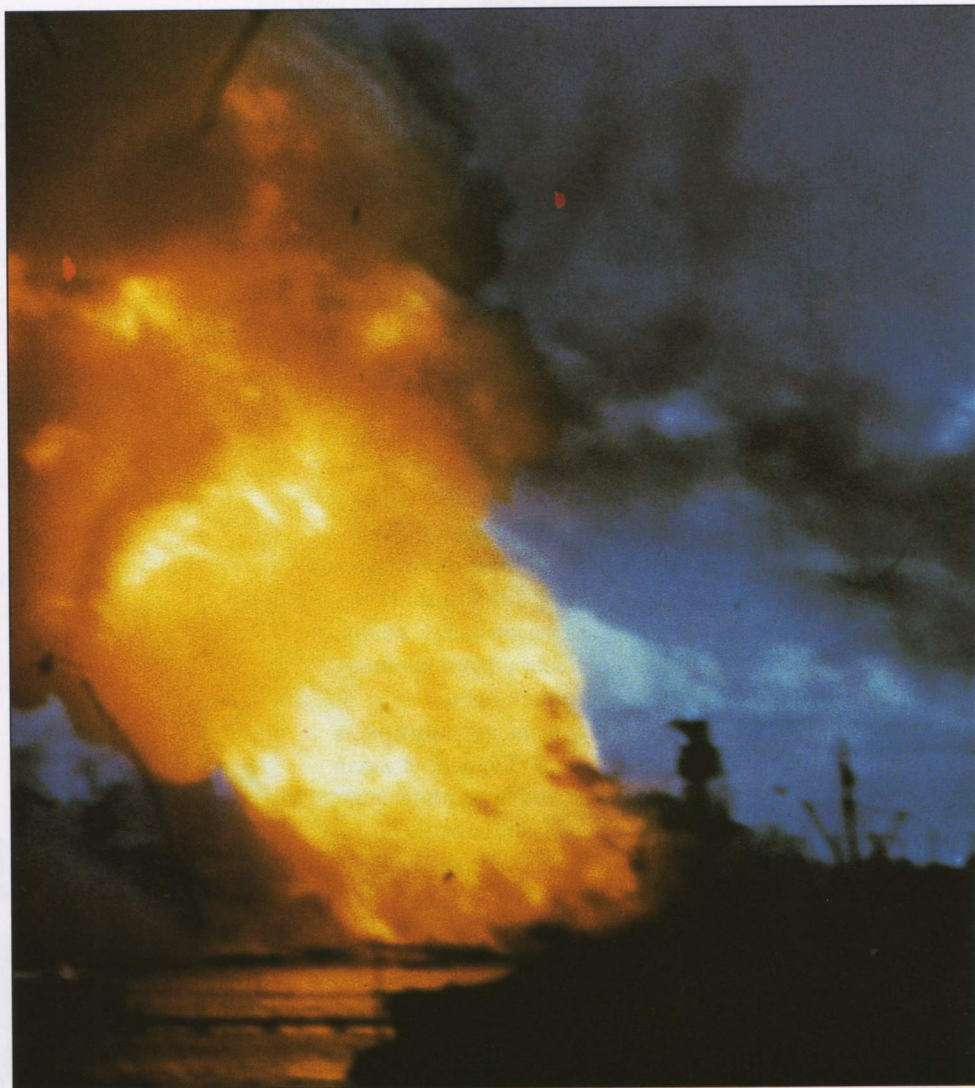
ВНИЗУ: Биплан "свордфиш"
военно-морского флота Великобритании.

Байуотер также предсказал, что торпедные бомбардировщики станут главным типом авиации, используемой в морском бою, и в этом он оказался полностью прав.

Если Ямато нуждался в каких-либо доказательствах этой теории, то англичане их предоставили. В ноябре 1940 года, примерно за год до японской атаки на Пирл-Харбор, двадцать бипланов "свордфиш" военно-морского флота Великобритании, несущих на борту торпеды и бомбы, обрушились на итальянский флот в Таранто в ночной атаке и с блеском разбили самые современные линейные корабли Италии, а также два тяжелых крейсера. Линейные корабли и один из крейсеров были выведены из строя на многие месяцы, другой крейсер уже больше не выходил в море.

Ямато усвоил уроки Таранто при подготовке атаки на Пирл-Харбор. То же самое можно сказать об уроках, почерпнутых им из широко освещаемых прессой военно-морских маневров США на Гавайях в 1932 году, когда американцы сами показали, что несколько авианосцев могут подойти к Пирл-Харбору незамеченными и начать разрушительную атаку на рассвете.

Но была ли великая стратегия Ямато в Тихоокеанской войне основана на трудах малоизвестного англичанина, так и останется навсегда самой интригующей загадкой войны.



ВВЕРХУ:
Мастерский удар
японцев — Пирл-Харбор
в пламени воздушной
атаки.

СЛЕВА: Торпедные
бомбардировщики
станут главным типом
авиации, используемой
в морском бою.

Судьба Амелии Эрхарт



реди загадочных событий, связанных со второй мировой войной, немного таких, которые бы так же сильно взволновали общественность и породили

столько же невероятных историй, как судьба известной американской летчицы Амелии Эрхарт и ее штурмана Фреда Нунэна, бесследно пропавших на последнем этапе запланированного полета вокруг земного шара в июле 1937 года. И хотя они исчезли до того, как разразилась война, предположение, что они попали в руки японцев, долго муссировалось и в военное время.

Эрхарт и Нунэн вылетели на двухмоторном самолете из Лее, что в Новой Гвинее, 2 июля 1937 года в 10 часов утра и взяли курс на остров Хауленд, расположенный посредине Тихого океана. Дальность полета составляла 2556 миль.

На последнем этапе полета экипаж “электры” поддерживал постоянный контакт с американским морским катером “Итаска”, вышедшим из Хауленда для оказания самолету аэронавигационной поддержки. 3 июля катер получил радиосообщение от Амелии Эрхарт.

“Мы должны быть над вами, — сказала она. — Мы не можем вас увидеть. Мы летим на высоте 1000 футов”.

Через шестнадцать минут было получено новое радиосообщение: “Мы кружим над вами. Мы вас не слышим. Переходите на 7.500 сейчас или через полчаса согласно графику”.

Радист “Итаски” передал радиопеленгационный сигнал на обусловленной частоте 7.500 килogerц. Пилот “электры” доложила, что сигнал получен, но она не может получить азимут. “Возьмите пеленг на нас и ответьте по радиосвязи на 3.105”, — попросила она.





форнии, прибыл в зону поиска лишь 13 июля, и капитан немедленно поднял в воздух 60 самолетов. Последующие пять суток они вели поиск в океане, охватив район 151 000 квадратных миль, но безрезультатно. Слухи поползли еще до того, как поиски были прекращены. Говорили, что на “электре” были установлены камеры для фотосъемки, а Эрхарт и Нунэн имели задание “случайно” сбиться с курса и пролететь над Марианскими островами, которые были переданы под юрисдикцию Японии по Версальскому договору 1919 года и где предположительно велось значительное военное строительство. Но либо случилось нечто непредвиденное, либо “электру” сбили японцы, а экипаж уничтожили или взяли в плен.

Фред Нунэн был официально объявлен погибшим 26 июня 1938 года, а Амелия Эрхарт — 1 января 1939 года. Официальное сообщение о гибели Амелии Эрхарт породило новую волну слухов: якобы она осталась в живых и ее видели то в одном, то в другом месте — от Каролины до Токио.

В течение последующих 23 лет такие слухи возникали с завидной периодичностью. Так, летом 1960 года вновь всплыла история о секретном разведывательном полете. 1 мая того же года, когда самолет-разведчик У-2, пилотируемый Гарри Пауэрсом, был сбит под Свердловском в Советском Союзе, стала модной тема о летчиках-шпионах.

В последней из историй о судьбе Амелии Эрхарт рассказывалось, как в 1937 году одиннадцатилетняя девочка Жозефина Бланко, спускаясь на велосипеде к пляжу после визита к родствен-

нику, служившему на секретной базе японской морской авиации в заливе Танапаг на острове Сайпан — штаб-квартире японских военно-морских сил на Марианских островах, стала свидетельницей того, как серебристый двухмоторный самолет, внезапно появившийся в небе, спикировал и сел на воду в заливе.

Подъехав к пляжу, Жозефина, увидела толпу местных жителей, окруживших двух белых — мужчину и женщину. “Они были очень худы и выглядели изможденными, — рассказывала она на пресс-конференции в июле 1960 года. — На женщине с короткой стрижкой был мужской костюм.



ВВЕРХУ СЛЕВА:
“Электра” Амелии в Лее,
Новая Гвинея.

ВВЕРХУ:
Одним из судов
военно-морских сил,
принимавших участие
в поисках, был авианосец
“Лексингтон” —
на снимке слева.

А у мужчины, кажется, была ранена голова”. Затем прибыл японский караул и арестовал пилотов, объявив, что это — американские летчики, а потом она слышала, что они были казнены.

На той же пресс-конференции было сообщено, что на дне залива Танапаг водолазы обнаружили обломки, возможно, принадлежащие “электре”. В качестве доказательства был поднят генератор, и техник Амелии Пол Мантц заявил, что это генератор с ее самолета. Однако когда его показали представителям “Бендикс Корпорейшн”, выпускавшей генераторы для “электры”, компания категорически отвергла утверждение, что генератор выпущен ею, и заявила, что он изготовлен японцами. Однако никто не вспомнил, что во время войны у японцев было несколько самолетов “электра”, построенных по лицензии, и генератор мог быть с одного из них.

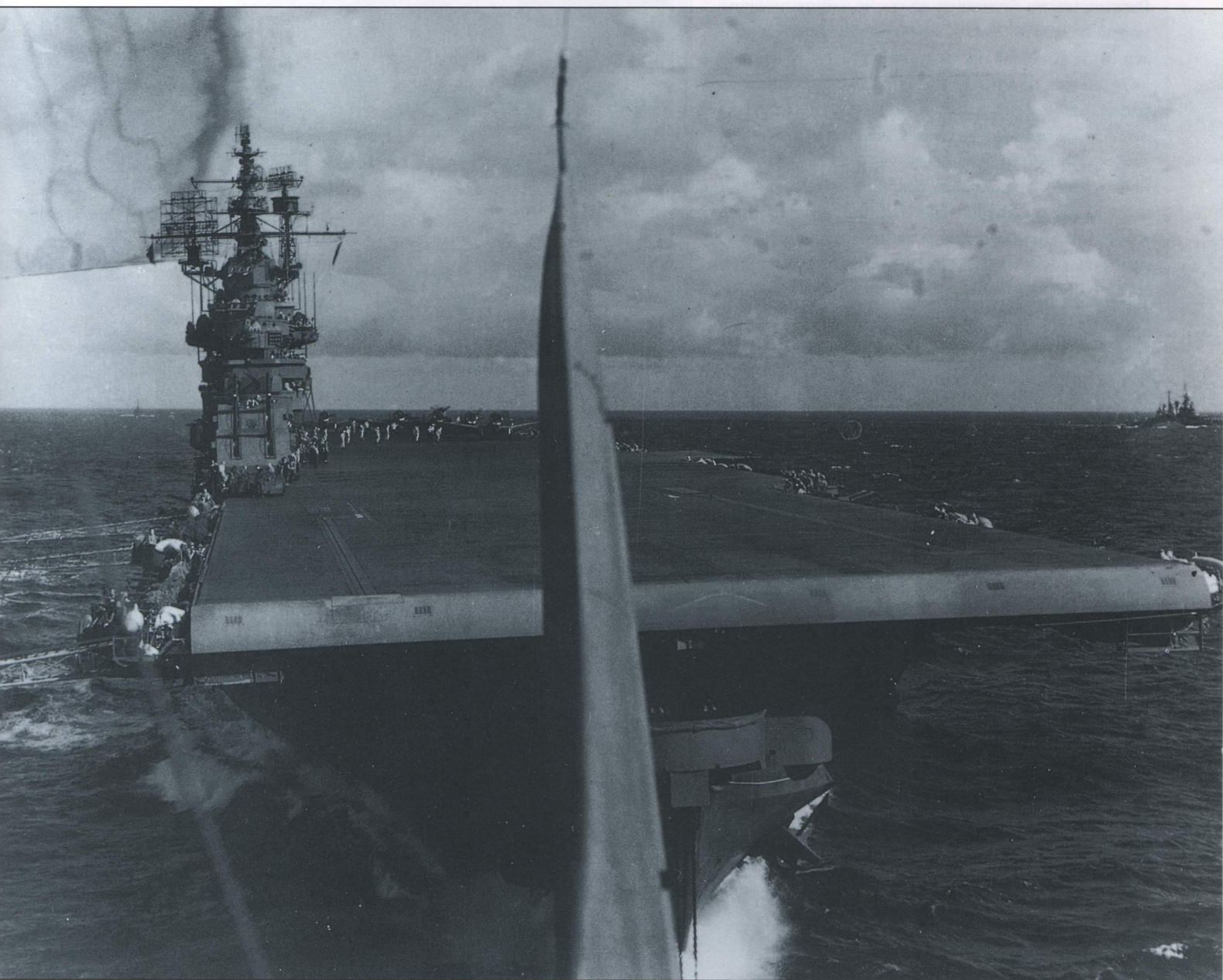
Хотя новость о находке самолета Амелии вскоре прекратили обсуждать, известие это еще не раз фигурировало в удивительных историях. Самая невероятная из них заключалась в том, что “электра”, врезавшаяся в гору в Калифорнии в 1961 году, была самолетом Амелии, что совпали все детали, в том числе заводской номер. Объяснение звучало так: во время кругосветного полета Эрхарт и Нунэн несколько раз меняли самолеты, чтобы сбить с толку тех, кто мог бы заинтересоваться действительной целью их миссии. (Абсурдность этого объяснения только подстегивала воображение.)

Что касается предположения, будто “электра” имела задание на секретную фотосъемку, то



С Л Е В А : Нунэн взлетает с Лее. Больше пилотов никто не видел, кроме, быть может, японцев.

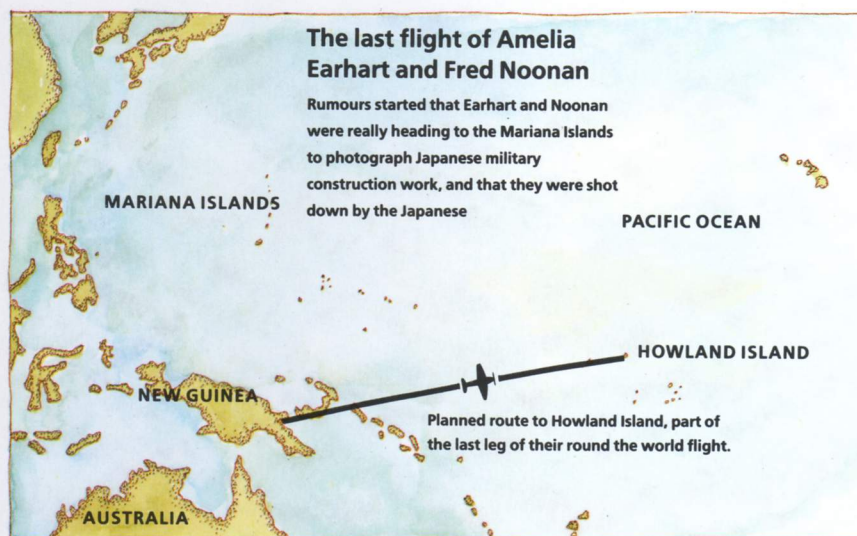
В Н И З У : Крейсер-авианосец принимал участие в широкомасштабных поисках с воздуха и на воде.



оно не выдерживает критики практически по всем пунктам. Допустим, “электра” могла быть оборудована камерами для разведсъемки, и самолет, принадлежащий британскому промышленнику Сиднею Коттону, выполнил несколько секретных полетов над Германией за несколько месяцев до начала войны в Европе. Но с точки зрения тактики бессмысленно полагать, что выполняли такую миссию Эрхарт и Нунэн.

Кроме того, все японские базы, которые экипаж “электры” должен был якобы разведать, располагались на значительном расстоянии от запланированного маршрута самолета. Например, Сайпан, так часто упоминаемый в этих предположениях, находился в 2000 миль к северу от трассы. Расстояние по большому кругу — наикратчайший маршрут между двумя точками на поверхности земли от Сайпана до острова Хауленд — составляет ни много ни мало 2700 миль. Сложив оба числа, мы получим расстояние, которое будет далеко за пределами возможностей самолета Амелии, даже при условии, что он был бы целиком превращен в “топливный бак”.

Если бы правительство Соединенных Штатов в действительности имело намерение выполнить нелегальный облет Марианских островов, — а



В ВЕРХУ: Был ли это последний полет “электры”



необходимо помнить, что в 1937 году война с Японской империей не рассматривалась как серьезная перспектива, — было бы более логичным базировать самолет-разведчик на Филиппинах или даже на Гуаме, где находилась ближайшая к японским владениям американская база.

Если Нунэн допустил навигационную ошибку, то она была чудовищной — отклонение от трассы должно было составить 90° , если экипаж имел намерение оказаться над контролируемой японцами территорией. Однако Нунэн был очень опытным штурманом. Для определения местоположения “электры” он постоянно пользовался астронавигационными методами, и даже при плохих погодных условиях весьма сомнительно, чтобы он не смог видеть звезды в течение всего ночного полета. Навигационная ошибка такого масштаба вполне может быть сброшена со счетов.

Итак, что же могло произойти? Самое простое объяснение состоит в том, что у самолета, пилотируемого Эрхарт и Нунэном и пропавшего на заключительном этапе кругосветного полета к острову Хауленд, истощились запасы топлива, и он, вероятно, был вынужден уйти на меньшую высоту, чтобы избежать турбулентности, вызванной грозой. Возможно, экипаж ловил сигналы пеленга с “Итаски”, но по печальной аналогии с бомбардировщиком “Леди, будьте послушной”, исчезнувшим в ливийской пустыне шестью годами позже, можно предположить, что самолет миновал источник сигнала и стал удаляться от него.

Пилотов поглотила бездна Тихого океана. И теперь настало время, чтобы их призраки обрели покой в его глубинах.

ВВЕРХУ СЛЕВА:

Утверждалось, что двигатели с “электры” были подняты японцами со дна залива.

КРАЙНИЙ СЛЕВА:

Волна увлечения авиацией прокатилась по Америке 30-х годов. Летчицы, подобные Эрхарт, стали героями.

СПРАВА:

Интерес к истории Эрхарт вновь проявился в 1960 г., когда самолет-разведчик Y-2, пилотируемый Гарри Пауэрсом, был сбит над территорией России.

ВВЕРХУ:

Амелия Эрхарт с британской летчицей Эми Джонсон в 1933 г.



Поезд смерти

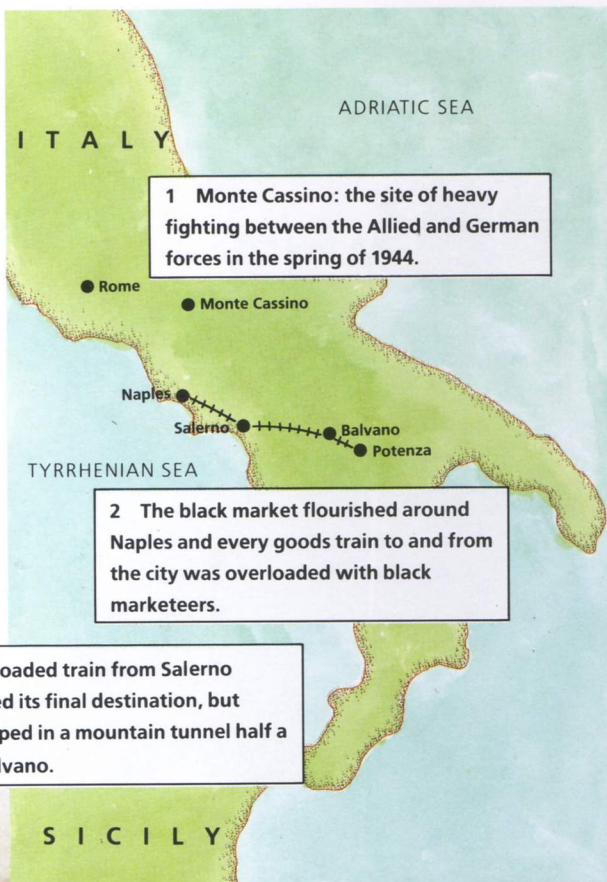
Итальянская деревня Бальвано, расположенная у горной дороги, выходящей через провинцию Кампания между городами Салерно и Потенца, живописна, но мало чем отличается от десятков других деревень, разбросанных в горах Южной Италии. Странным является ее кладбище, которое значительно больше, чем остальные.

При внимательном рассмотрении можно обнаружить ужасающий факт: на кладбище находятся три массовых захоронения — последнее убежище примерно шестисот человек. Все они погибли при загадочных обстоятельствах ранним утром 3 марта 1944 года.

После высадки на Апеннинском полуострове в сентябре 1943 года союзникам в течение всей зимы в ожесточенных сражениях удалось потеснить немецкие войска под командованием фельдмаршала Кессельринга в центр полуострова на новый оборонительный рубеж. Но пробить в нем брешь, несмотря на значительные усилия, союзникам не удавалось; особенно ожесточенные бои велись в местечке Монте Кассино.

На юге оккупационные войска союзников изо всех сил старались восстановить порядок, организовать связь и обеспечить регулярный поток продовольствия и необходимого провианта итальянцам, многие из которых были буквально доведены до истощения необычно суровой зимой. Властям приходилось бороться с процветающим черным рынком, центром которого являлся Неаполь, где можно было свободно купить сигареты и шоколад у солдат союзников, а затем обменять их в деревне на яйца и мясо. Вследствие этого почти каждый товарный поезд, идущий в Неаполь или обратно был забит сотнями спекулянтов — мужчинами, женщинами и детьми.





НАПРОТИВ:
Фельдмаршал Альберт Кессельринг, командующий германскими войсками в Италии.

ВВЕРХУ:
Американский бомбардировщик В-17 атакует монастырь в Монте Кассино, превращенный немцами в крепость.

ВВЕРХУ СЛЕВА:
Место трагедии в деревне Бальвано между Салерно и Потенцей в Южной Италии. 1944 г.

СЛЕВА: Союзники несли тяжелые потери в Монте Кассино.

СПРАВА: Союзники
сходят на берег
в Салерно.

КРАЙНИЙ
СПРАВА:
Английский
бомбардировщик
"балтимор" атакует
железнодорожный объект
противника во время
битвы за Италию.
Тоннели были главными
целями.



Забраться на поезд в каком-либо месте его движения и проехать без оплаты не составляло труда. Поезда, локомотивы которых работали на низкокачественном угле и не вырабатывали достаточной тяги, двигались по горной железной дороге очень медленно, особенно на крутых подъемах. Толпы спекулянтов просто поджидали их в таких местах и забирались на поезд на ходу. Когда военная полиция и итальянские карабинеры выгоняли их на одной из многочисленных стоянок, они проходили немного вперед вдоль путей и вновь забирались на состав после того, как поезд отходил от станции.



Товарняк, который выполз из Салерно 2 марта 1944 года, состоял из сорока семи вагонов, из них около двадцати были открытыми платформами. Когда состав с лязгом стал забираться в горы по направлению к Потенце, он, как обычно, собрал спекулянтов, продрогших в сырости и темноте. Ко времени прибытия в Перзано, примерно на середине пути, на нем уже находилось около шестисот безбилетных пассажиров вместе с законными, которых было всего лишь от ста до двухсот человек. Высоко в горах около Романьяно, когда до конца путешествия оставалось около 30 миль, к поезду спереди прицепили второй локомотив. После некоторой задержки он вышел из Романьяно и начал с трудом забираться вверх по крутому склону, но всего через 4 мили был вынужден остановиться, так как впереди сломался другой локомотив, заблокировав путь. Поезд стоял недалеко от деревни Бальвано, при этом половина его состава находилась в длинном горном тоннеле. Примерно три четверти часа прошло, прежде чем он вновь начал двигаться вперед; большинство пассажиров во сне даже не заметили остановки. Оставалось всего несколько минут до часу ночи.

Станция Бальвано находилась в полумиле от тоннеля. Станционный смотритель увидел, как поезд с трудом прошел мимо, продолжая подниматься по крутому склону, и передал сообщение на следующую станцию — Белла-Муро. Он проследил за поездом, пока тот не исчез в следующем тоннеле длиной в одну милю, пробитом в горах под названием Галлериа-делла-Арми, и пошел внутрь станции погреться у печки.



Расстояние между станций Бальвано и Белла-Муро меньше 5 миль, это требовало десяти минут ходу при той скорости, с которой двигался поезд. Однако поезд не прибыл. Фактически он так и не вышел из дальнего конца Галлериа-делла-Арми.

Станционный смотритель в Белла-Муро был удивлен отсутствием состава, но не предпринял никаких действий. Даже если бы поезд по какой-то причине остановился, он бы не смог перегорить дорогу, так как этой ночью больше не предвиделось прибытия товарных поездов. Он знал, что это был товарный состав, и, очевидно, не подумал, что он битком набит пассажирами.

Станционный смотритель в Бальвано был озадачен: его коллега на следующей станции должен был телеграфировать о благополучном прибытии поезда. Но когда такого сигнала не поступило, он, в свою очередь, тоже не предпринял никаких действий.

Поднял тревогу он, только когда после трех часов утра на станцию, шатаясь, вошел человек и сообщил, что поезд застрял в тоннеле и что большинство пассажиров, если не все, мертвы.

В конце концов к тоннелю прибыл локомотив с полицией и железнодорожным начальством. Полицейские вошли внутрь, и им открылось жуткое зрелище. Свет факелов выхватил из темноты десятки тел, лежащих вдоль пути. Преодолевая тошноту, полицейские сдвинули тела в сторону, завели в тоннель локомотив и прицепили к последнему вагону. Они протащили состав обратно к станции Бальвано, и только там им открылся полный масштаб катастрофы.

Вагоны были набиты трупами. Судя по их виду, они умерли спокойно, без следов борьбы.

Несколько оставшихся в живых были срочно отправлены в госпиталь на военных автомашинах, прибывших на место трагедии из Потенци. Большинство выживших находились в последних трех вагонах, которые были ближе всего к свежему воздуху на выходе из главного тоннеля. Никогда не станет известно, что именно произошло внутри тоннеля, так как и машинисты, и кочегары обоих локомотивов погибли. Большинство из выживших почти или совсем не помнили о случившемся, хотя один или двое полагали, что поезд некоторое время скользил назад.

Самым вероятным объяснением катастрофы может быть то, что, дойдя до середины тоннеля, локомотивы не смогли больше развивать достаточную тягу для перемещения перегруженных вагонов и начали терять сцепление с полотном, отчего весь состав потянуло назад. Именно в этот момент несогласованные действия обоих машинистов фактически решили судьбу сотен людей.

Когда железнодорожные следователи впервые поднялись на локомотивы, пока они еще стояли в тоннеле, они обнаружили странную вещь: приборы ведущего локомотива были установлены на задний ход со снятыми тормозами, а у второго были включены тормоза и установлен полный ход вперед. Машинисты, каждый из которых имел собственное представление о том, как вывести поезд из ловушки, действовали несогласованно и добились только полной остановки поезда.

ВНИЗУ:

Остроконечные горные цепи Италии, на фоне которых летят два британских истребителя "спитфайр", вынуждали прокладывать длинные железнодорожные тоннели.





Дым и токсичные газы, главным образом оксид углерода, заполнившие тоннель, довершили дело. Большинство пассажиров, должно быть, умерло не просыпаясь, так и не узнав, что с ними произошло. Счастливики находились в вагонах у нижнего конца тоннеля, где воздух еще не был лишен кислорода; почувствовав дым, некоторые проснулись, кашляя и пытаясь вздохнуть, и часть из них сумела выбраться на свежий воздух.

Смерть унесла от пятисот до шестисот человек, точное число так и не было установлено.

Что действительно удивляет в этой ужасной трагедии, так это то, что никто не провел серьезного расследования. Никто не задался вопросом, почему же такое не случилось раньше.

На самом деле, подобный случай имел место, хотя ни итальянцы, ни союзники об этом не знали. Ровно три месяца назад, 3 января 1944 года,

от пятисот до восьмисот человек погибли от асфиксии в тоннеле Торро в Леоне в Испании. Инцидент замяли по приказу испанского диктатора генерала Франко, и подробности начали появляться только спустя многие годы после войны.

Запрет на распространение информации был наложен на трагедию с поездом в Италии, как говорилось, чтобы не снижать боевой дух. Могла быть и более серьезная причина: скрыть просчеты чиновников, возможно, находившихся в штате союзников, ответственных за поставку низкопробной партии угля в железнодорожное депо.

После этого случая руководство железных дорог в Италии разработало процедуру прохождения поездов через горные тоннели и ввело новые правила безопасности. Но для сокрушенных горем семей почти шестисот человек эти меры уже ничего не могли изменить.

В ВЕРХУ: Британские войска проходят по улицам Салерно.

Загадка Лесли Говарда



Сообщение азбукой Морзе, поступившее на станцию связи в Уитчерче (Сомерсет), в 12.54 пополудни 1 июня 1943 года, было предельно простым и ясным, но чувствовалось, что телеграфист страшно нервничал.

“От Г-АГББ для ГКХ. Меня атакует вражеский самолет”.

Отчаянное сообщение пришло с двухмоторного авиалайнера “Дуглас ДС-3”, зарегистрированного в Британской заморской авиатранспортной компании, но в тот момент находящегося под управлением экипажа, принадлежащего голландской авиакомпании КЛМ. В экипаже было четверо — пилот, второй пилот, радист и штурман. С ними летели тринадцать пассажиров.

Июньским утром ДС-3 вылетел из Портелы — аэропорта Лиссабона, столицы нейтральной Португалии, — в 9.35 по Британскому летнему времени и взял курс на аэродром Британской заморской авиатранспортной компании в Уитчерче. В этом рейсе не было ничего необычного; самолеты ДС-3 летали между Англией, Португалией и Гибралтаром почти каждый день.

Полеты эти, впрочем, были всегда опасными, так как включали перелет через Бискайский залив поблизости от занятых немцами аэродромов в провинции Бордо. Но самолеты были полностью выкрашены в бледно-голубой цвет и имели красные, белые и синие полосы на крыльях, а их гражданские опознавательные знаки — начерчены большими четкими буквами.

Иногда авиалайнеры подвергались преследованию немецких самолетов, но последние всегда поворачивали прочь, когда их летчики замечали, что ДС-3 — гражданский самолет. До сегодняшнего дня...

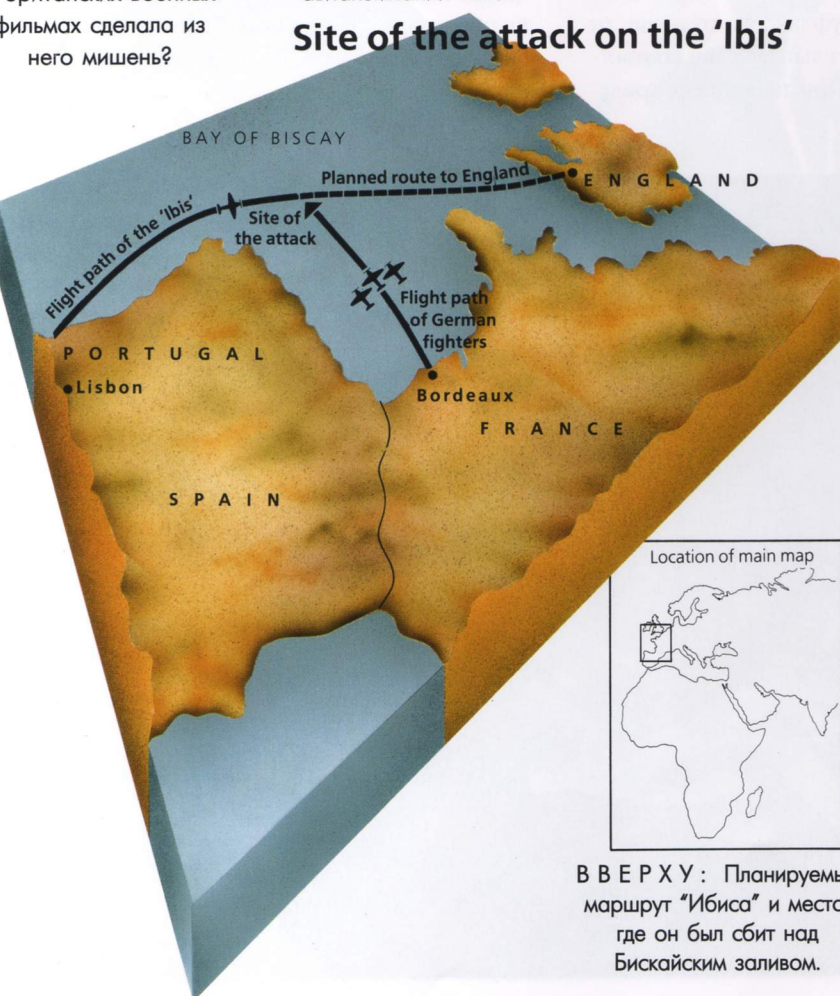




НАПРОТИВ:
Если Говард: может
ть, его популярность
британских военных
фильмах сделала из
него мишень?

ВВЕРХУ:
Авиалайнеры DC-3
голландской
авиакомпания КЛМ.

Site of the attack on the 'Ibis'



В ВЕРХУ: Планируемый маршрут "Ибиса" и место, где он был сбит над Бискайским заливом.

Почему полет Г-АГББ — рейс 2272, который выполнял авиалайнер с названием "Ибис", закончился неожиданной трагедией над Бискайским заливом?

Не было ли среди пассажиров кого-нибудь, чья смерть была бы выгодна врагу?

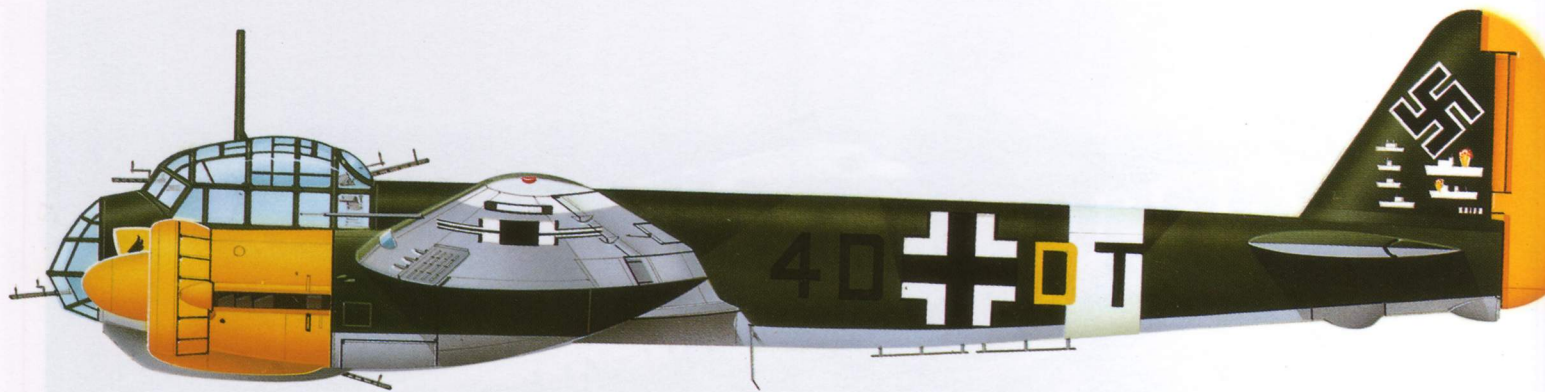
В список пассажиров в последнюю минуту были внесены изменения. В начале в нем было четырнадцать имен, при этом места были распределены в порядке важности. Вверху списка были правительственные чиновники или особо важные лица, чьи места забронировало посольство Великобритании в Лиссабоне. Затем шли пассажиры, которые долго ждали своей очереди, при этом особое внимание уделялось женщинам с детьми или детям, путешествующим в одиночку.

Последнее изменение касалось удаления из списка двух пассажиров: мальчика по имени Дерек Партридж и его няньки Доры Роу. Третий пассажир — священник А.С.Холмс из римско-католического английского колледжа также сошел с рейса, получив срочное сообщение о вызове в посольство Великобритании.

Им повезло.

Два новых пассажира, присоединившихся к рейсу, были обозначены под именами Л.Говарда и А.Ченхолза. "Л.Говард" был на самом деле знаменитым английским киноактером Лесли Говардом, а его попутчиком был Альфред Ченхолз, управляющий делами Говарда.

Через несколько минут после того, как опытный пилот капитан Куиринус Тепас поднял "Ибис" в воздух из Портелы, с аэродрома люфт-



В ВЕРХУ:
"Юнкерс Ю88"

ваффе в Керлине на западе Бордо взлетели восемь дальних истребителей "Юнкерс Ю88 С-6". На этот раз восемь "юнкерсов", вылетевших из Керлина под командованием лейтенанта Беллштедта, имели задачу охранять две подводные лодки, возвращавшиеся на базу с патрулирования в Атлантическом океане, — так, по крайней мере, гласит официальная версия.

В 12.45 германская восьмерка заметила "Ибис", который летел над облаками, ярко освещенный солнцем. Они развернулись, чтобы осмотреть его. Военная транспортная авиация — американские самолеты С-47 и английские "дакоты" (и те и другие были вариантами гражданского авиалайнера ДС-3) — считались законными целями, но всегда имели камуфляж, в отличие от "Ибиса", и несли опознавательные знаки соответствующих воздушных сил. При таких благоприят-

ных погодных условиях маловероятно, что Беллштедт и его пилоты могли по ошибке принять бледно-голубой авиалайнер за один из военных транспортников.

Тем не менее Беллштедт приблизился к "Ибису" и открыл огонь. Еще пять Ю88 последовали его примеру. Во время атаки вспыхнули незащищенные топливные баки авиалайнера, и он камнем полетел вниз, взорвавшись во время падения. Было видно, как из развалившегося фюзеляжа выпало несколько тел. По всей видимости, никто не выжил.

Это, казалось бы, неоправданное уничтожение авиалайнера породило загадку, которая остается неразрешенной по сей день. Одна из возможных причин была высказана премьер-министром Великобритании Уинстоном Черчиллем, написавшим об этом в четвертом томе своей "Истории второй мировой войны" ("Поворот судьбы").

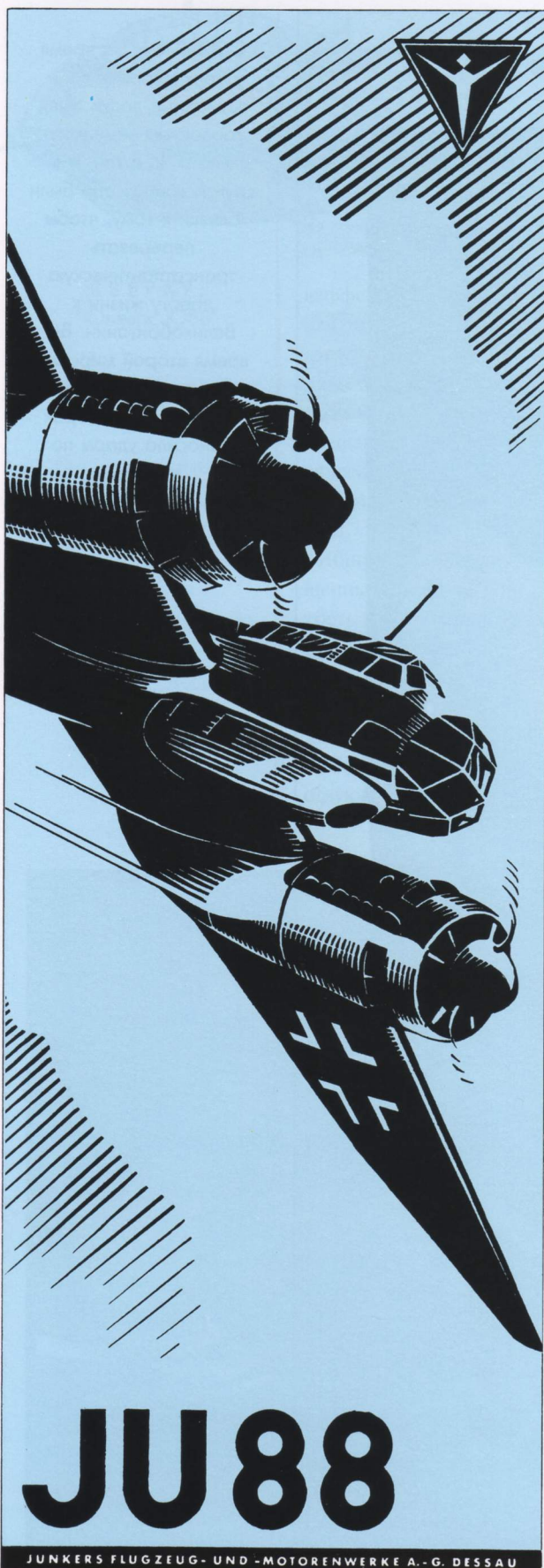


С Л Е В А :

Лесли Говард во время съемок фильма "Первые из немногих", в котором он сыграл Реджиналда Митчелла — конструктора самолета "спитфайр".



СЛЕВА: Во время обеих мировых войн подводные лодки были гордостью немецкого флота. И в той, и в другой войнах они были близки к тому, чтобы перерезать трансатлантическую дорогу жизни к Великобритании. Во время второй мировой войны их поддерживала люфтваффе, которая наносила удары по конвоям.



С Л Е В А : Ю88 — один из самых важных бомбардировщиков люфтваффе, уничтоживший "Ибис".

В Н И З У : Газетная вырезка. "Лесли Говард погиб в самолете, сбитом нацистами".

"Иден (Энтони Иден, министр иностранных дел) и я вместе летели домой через Гибралтар (после визита в Северную Африку). Так как мое присутствие в Северной Африке полностью освещалось прессой, немцы были особенно начеку, что привело к трагедии, сильно меня огорчившей. Обычный коммерческий самолет готовился взлететь с аэродрома в Лиссабоне, когда к нему подошел плотный мужчина с сигарой и, кажется, поднялся на борт. Таким образом, немецкие агенты дали сигнал, что я был на борту. Хотя эти пассажирские самолеты спокойно летали между Португалией и Англией в течение многих месяцев, немедленно был отдан приказ подняться в воздух немецкому военному самолету, и безоружный авиалайнер был безжалостно сбит. Погибло тринадцать пассажиров, включая знаменитого английского актера Лесли Говарда, чей талант и дарование по-прежнему хранят многие замечательные фильмы, в которых он принимал участие. Жестокость немцев соответствовала глупости их агентов. Трудно понять, как могла прийти в голову мысль, что, имея в своем распоряжении все ресурсы Великобритании, я купил бы себе билет на безоружный самолет и без сопровождения полетел бы домой из Лиссабона среди бела дня. Конечно, мы описали широкую дугу ночью из Гибралтара в океан и прилетели домой без происшествий".

Leslie Howard Missing in Plane Shot Down by Nazis

3 WOMEN, 2 CHILDREN AMONG 17 LOST: SEARCH FOR RUBBER BOATS IN ROUGH SEA

CABLES from Lisbon last night confirmed that Mr. Leslie Howard, famous film actor and Brains Trust broadcaster, was among 13 passengers, who included three women and two children, missing in the British Overseas Airways aircraft which was shot down by German planes between Portugal and Britain on Tuesday.

It is now known that the passenger plane was attacked over the Bay of Biscay. Signals from its Dutch crew of four picked up at noon on Tuesday said: "We are being attacked by other planes." Then silence.

Возможно, это было так, но другие придерживались мнения, что сам Лесли Говард был настоящей целью. Фильмы, в которых он играл главные роли, являясь одновременно и продюсером, и режиссером, приносили неоценимую пользу пропагандистской машине союзников. Например, он сыграл роль английского авиаконструктора Р.Дж.Митчелла в фильме "Первые из немногих", в котором говорилось об истории знаменитого истребителя "спитфайр", много способствовавшего победе в битве за Великобританию. Несомненно, что такие люди, как министр пропаганды Германии доктор Геббельс, желали уничтожения Говарда.

Но есть и другая версия. На том же ДС-3 находился немецкий еврей Вильфрид Израэль, чья семья владела универмагом в Берлине, пока он не был отобран нацистами. В предвоенные годы, используя подложные документы, Израэль много раз возвращался в Германию, помогая бежать еврейским семьям.



СЛЕВА:
Уинстон Черчилль полагал, что он был целью немцев и глубоко переживал трагедию.

ВВЕРХУ:
"Юнкерс Ю88". Ночной вариант бомбардировщика с британской маркировкой. Такой самолет сбил ДС-3.



В Лондоне он основал Еврейскую миссию беженцев и был занесен немцами в черный список в качестве английского агента. Причиной его визита в Португалию в 1943 года была организация переезда в Палестину 1500 еврейских беженцев. Согласно некоторым теориям, немцы полагали, что Израэль отбирал ученых со специальными знаниями в области ракетной техники и атомных исследований, приглашая их работать на союзников. Вероятно, так оно и было, так как известно, что кое-кто из ученых, работавших над проектом "Манхэттен" — проектом создания атомной бомбы союзников — были отобраны Израэлем.

Из немецких источников правда никогда не станет известна, так как все записи об операциях люфтваффе были уничтожены в конце войны по прямому указанию Германа Геринга — главнокомандующего воздушными силами Германии. Остались только фрагменты отчетов, а члены экипажей, принимавших участие в той роковой миссии в июне 1943 года, впоследствии погибли, причем большая часть из них была убита еще до окончания войны.



**Все ли тайны второй
мировой раскрыты?**

**Уинстон Черчилль, Адольф
Гитлер, Мартин Борман, Отто
Скорцени, Лесли Говард**

**Редчайшие архивные карты и
фотоснимки**

ISBN 5-93040-002-4



9 785930 400021 >

124.70