



**ВТОРАЯ МИРОВАЯ**

---

# ВОЙНА

**НА МОРЕ И В ВОЗДУХЕ**

**ПРИЧИНЫ ПОРАЖЕНИЯ КРИГСМАРИНЕ  
И ЛЮФТВАФФЕ**



Вильгельм Маршалль

**Вторая мировая война на  
море и в воздухе. Причины  
поражения военно-морских  
и воздушных сил Германии**

«Центрполиграф»

## **Маршалль В.**

Вторая мировая война на море и в воздухе. Причины поражения военно-морских и воздушных сил Германии / В. Маршалль — «Центрполиграф»,

Перед вами уникальный очерк истории Второй мировой войны, подготовленный непосредственными участниками событий – старшими офицерами и генералами германского вермахта. В данном издании освещены важнейшие морские и воздушные сражения между Германией, Англией, СССР, США, Японией и другими государствами с 1939 по 1945 г., представлен полный профессиональный анализ причин и следствий неудач кригсмарине и люфтваффе, подробно рассмотрены вооружение и личный состав армий. Ход войны описан людьми, занимавшими ответственные посты и знакомыми со многими закулисными проблемами, которые не отражались в официальных отчетах и о которых можно было только догадываться. Книга снабжена комментариями, позволяющими объективно оценить события, наглядными схемами, картами и редкими фотографиями.

## Содержание

От издательства	5
Часть первая	8
Предисловие	8
Война на море в 1939 году	9
Война на море и люфтваффе	10
Германский торговый флот	11
Борьба на Балтийском море	11
Меры, принятые на Северном море	12
Германские эсминцы у восточного побережья Англии	13
Действия германских подводных лодок	14
Германские «карманные линкоры» в Атлантике	15
«Шарнхорст» и «Гнейзенау» у берегов Исландии	15
Удары с воздуха	16
Война на море в 1940 году	17
Германский самолет топит германские эсминцы	17
Оккупация Дании и Норвегии	17
Бои в районе Осло-фьорда	18
Захват Кристиансанна	20
Оккупация Бергена	21
Судьба Тронхейма	22
Ожесточенная борьба за Нарвик и ее счастливое завершение	23
Бои в северных морях	25
Конец ознакомительного фрагмента.	26

# **Авторы-составители адмирал Маршалль, подполковник Греффрат Вторая мировая война на море и в воздухе. Причины поражения военно- морских и воздушных сил Германии**

## **От издательства**

Предлагаемый читателям уникальный стратегический очерк из истории Второй мировой войны особенно ценен тем, что подготовлен непосредственными участниками событий – старшими офицерами и генералами германского вермахта. Среди авторов – ведущие представители генералитета: командующие рядом групп армий, оперативные работники фронтового уровня, руководители родов и видов войск.

Впервые книга увидела свет в начале 1950-х гг. в Штутгарте, когда для Западной Германии настал период интенсивного осмысления причин и последствий национальной трагедии, постигшей немецкий народ. Издавались десятки книг по истории Второй мировой войны в целом и отдельных ее аспектов. Первыми историографами Второй мировой войны в значительной мере стали бывшие генералы и офицеры вермахта. Тем более что профессиональное немецкое историческое сообщество было дискредитировано сотрудничеством с нацистскими властями и после войны отстранено (по крайней мере, на первое время) от науки и преподавания. Катализатором творческой активности бывших немецких военных в немалой степени послужило военное руководство США, имевшее в анализе прошедшей войны свой интерес, ведь не успела завершиться Вторая мировая война, как началась новая, холодная война, грозящая в любой момент перерасти в самую горячую – все уничтожающую ядерную.

Поэтому, не тратя времени на справедливое «возмездие» военным преступникам, союзное командование сосредоточило до 150 наиболее квалифицированных плененных высших офицеров германского Генерального штаба в нескольких лагерях на территории Западной Германии и поручило им приступить к описанию боевых действий вермахта во Второй мировой войне<sup>1</sup>. Среди них были, например, три бывших начальника Генерального штаба сухопутных сил – Ф. Гальдер, К. Цейтцлер и Г. Гудериан, заместитель начальника Генштаба Г. Блюментрит, начальник оперативного отдела Генштаба А. Хойзингер, начальник штаба ВВС В. Крейпе, генералы Э. Бутлар, В. Варлимонт, З. Вестфаль, Х. Мантейфель, Б. Циммерман, адмирал В. Маршалль и др. Общее руководство этой деятельностью было возложено на Исторический отдел главного командования американских вооруженных сил в Европе генерала С.Л. А. Маршалла, сформулировавшего задачу своего предприятия недвусмысленно: «извлечь пользу из неудачного опыта других»<sup>2</sup>.

В течение 1946–1948 гг. бывшие генералы вермахта описывали и анализировали ход событий прошедшей войны. Всем им была предоставлена возможность пользоваться документами Генштаба, собственными записями и дневниками, кроме того, они могли уточнять вопросы при взаимном общении. Следует напомнить, что большая часть архивов вооруженных

---

<sup>1</sup> Подробнее см.: Мерцалов А.Н. Западногерманская буржуазная историография Второй мировой войны. М., 1978. С. 20–22; Ржевский О.А. Война и история. М., 1976. С. 37.

<sup>2</sup> *Роковые решения*. М., 1958. С. 26.

сил Германии, министерства иностранных дел, нацистской партии, разведки и видных генералов была захвачена армиями западных союзников (лишь с середины 1950-х гг. они стали передаваться в архивы ФРГ и постепенно рассекречиваться).

Лишь некоторые вышедшие из-под пера немецких военных труды попали в открытую печать. Значительная часть аналитического материала была засекречена и опубликована только спустя несколько десятилетий.

Большинству из перечисленных выше генералов сроки заключения были сокращены до минимума. Уже в конце 1940-х гг. многие из них оказались на свободе, и с согласия американских властей приступили к публикации результатов своих изысканий.

В нашей стране книга имела сложную историю. В короткую хрущевскую «оттепель» в числе нескольких других работ бывших генералов вермахта<sup>3</sup>, а также английских и американских военных историков и теоретиков<sup>4</sup> она была переведена и опубликована на русском языке. Книга даже поступила в свободную продажу, но ненадолго. Вскоре была запрещена к продаже и помещена в спецхраны библиотек.

Причиной запрета стало не столько то, что ее авторами были «битые», как тогда говорили, генералы вермахта, сколько оценки ряда событий, которые они предлагали. Так, авторы книги недвусмысленно намекали на то, что расстрел польских офицеров под Катынь был осуществлен не немцами; о том, что на стороне Германии выступило значительное количество народов СССР: украинцы, казахи, прибалты; о том, что действия советского командования далеко не всегда были верными. При этом нельзя не отметить, что, по мнению немецких генералов, «солдатские качества русского воина, особенно его дисциплина, способность действовать, не обращая внимания на огонь противника и собственные потери, его стойкость в перенесении лишений и тягот войны были, вне всякого сомнения, очень высокими».

Важно подчеркнуть, что книге присущ ряд родовых черт западногерманской историографии. Среди них – возложение вины за военные поражения на стратегическую недалекость и военный непрофессионализм Гитлера. Концепция «неразрешимых противоречий» и «разрушения доверия» между германским Генеральным штабом и политическим руководством страны стала общим местом в «генеральской» историографии<sup>5</sup>.

В книге уделено непропорционально малое внимание советско-германскому фронту, хотя авторы книги признают, что «данная война вообще не могла закончиться победой Германии! Она была не по плечу немецкому народу!». В связи с этим необходимо напомнить общеизвестные факты, например, о том, что советской стороне в разные периоды войны противостало от 190 до 266 дивизий противника, а союзным войскам на всех фронтах Второй мировой войны – от 56 до 75 дивизий; что в ходе боевых действий советские войска разгромили 607, а союзные – 176 дивизий противника, причем 80 процентов потерь немецко-фашистская сторона понесла именно на советско-германском фронте.

История всегда была средством не только познания, но и борьбы, что обусловлено взаимосвязью событий прошлого, настоящего и будущего. Историческая наука развивается в определенных социально-политических рамках. И закономерно, что исторические концепции отражают господствующие в каждом конкретном обществе политические взгляды.

В целом этот исторический труд – профессиональный и достаточно полный анализ истории Второй мировой войны. В данном издании представлены материалы, касающиеся военных

---

<sup>3</sup> Гудериан Т. Воспоминания солдата. М., 1954; Гиттельскирх К. История Второй мировой войны. М., 1956; Итоги Второй мировой войны. М., 1957; Манштейн Э. Утраченные победы. М., 1957; Мировая война. 1939–1945 годы. М., 1957; Миллеттин Ф. Танковая война 1939–1945 гг. М., 1957; Роковые решения. М., 1958; Гоголь Р., Поль Г. Одер-Нейсе. М., 1960 и др.

<sup>4</sup> Фуллер Дж. Ф.С. Вторая мировая война. М., 1956; Лиддел Гарт Б.Х. Стратегия непрямых действий. М., 1957; Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс. М., 1958 и др.

<sup>5</sup> Подробнее см.: Мерцалов А.Н. Указ. соч. С. 42–43.

действий на море и в воздухе. Книга снабжена комментариями, позволяющими объективно оценить события, наглядными схемами, картами и редкими фотографиями.

# **Часть первая**

## **Война на море**

### **Генерал-адмирал Вильгельм Маршалль**

#### **Предисловие**

Если сегодня попытаться написать популярную историю войны на море (прежде всего, действия кригсмарине – военно-морских сил Германии) и показать события, происходившие на просторах океанов и морей у их берегов во всех частях света, такими, какими они были в действительности, следует помнить, что официальные германские документы были захвачены союзниками и опубликованы с большими пробелами или вообще не увидели свет. Поэтому многие приведенные здесь данные в дальнейшем потребуют дополнений и поправок.

Несмотря на это, предлагаемое читателю воссоздание военных событий имеет одно неоспоримое преимущество: ход войны на море описывается людьми, непосредственно в ней участвовавшими. Они занимали ответственные посты и были знакомы со многими закулисными проблемами, которые не отражались в официальных отчетах и о которых можно было только догадываться.

Обсуждение и своих, и чужих ошибок приведено для того, чтобы, размышляя над ними, постараться понять, каким образом можно было их избежать. Описание исторических событий бесплодно, если становится самоцелью, но в высшей степени плодотворно, если стимулирует мысль и процесс познания. Никаких готовых «рецептов» не предлагается, поскольку события в истории не могут повторяться в том же виде ни в политике, ни в войне. Речь идет лишь о том, чтобы облегчить проникновение в существо рассматриваемых вопросов, сделать их восприятие более тонким.

Есть повод подумать и о несостоятельности внешней политики как кайзеровской Германии, так и Веймарской республики, и в конце концов пришедших к власти национал-социалистов.

Среди прочих обстоятельств следует упомянуть о том, что широкие круги немецкого народа – даже его самая образованная и ответственная часть – не понимали, а значит, и не имели четкого мнения о мировой политике и международных отношениях. Тем более настоятельной является необходимость извлекать уроки из ошибок прошлого! Я уверен, что подобные книги должны по возможности помочь это делать.

Как уже упоминалось, в процессе написания настоящей книги мы сталкивались с множеством трудностей, связанных с отсутствием официальных германских данных. Поэтому я тем более признателен своим товарищам, которые на основе своих исследований или личного опыта помогли восполнить пробелы, причем бескорыстно и с большим воодушевлением. Я особенно признателен генерал-адмиралам Шнивинду и Кумметцу, адмиралам Вейхольду и Кранке, вице-адмиралу Руге, контр-адмиралу Вагнеру Герхарду, коммодору Петерсену, полковнику ВВС Гаулю, капитанам 3-го ранга Хеслеру и фон Мантею.

## Война на море в 1939 году

В начале войны положение германских кригсмарине (ВМС) было далеко не блестящим. Британские военно-морские силы превосходили германские по тоннажу в семь раз, французские ВМС были по тому же показателю сильнее кригсмарине в три раза. Польские военно-морские силы уступали германским, но их вообще вряд ли стоило принимать во внимание. К этому следует добавить существенный *potential de guerre*<sup>6</sup> – в немецком языке нет столь меткого слова – Британской империи. Оно выражает общую способность страны к ведению войны, ее благоприятное или неблагоприятное географическое положение, объем промышленного производства и природные богатства, численность народа этой страны и силу его духа, способность этого народа давать своей стране солдат и организаторов, рабочих и деятелей науки, а также ограниченность или неограниченность стратегического сырья, обеспечение населения и армии продовольствием и многое другое.

Поэтому неудивительно, что многие умудренные опытом старшие офицеры рассчитывали на продолжительность войны в течение примерно семи лет, отдавая себе отчет, что военно-морские силы противника можно победить только при активной поддержке военно-воздушных сил, количественно и качественно превосходящих авиацию противника.

О вторжении в Англию пока никто не помышлял: ни политическое руководство, ни руководители флотом, ни штаб оперативного руководства вермахта. Оно представлялось настолько невероятным, что для него не было подготовлено и разработано даже простой теоретической основы.

Поскольку Англия уже была противником Германии, немцам пришлось подумать, по крайней мере, о нанесении максимального ущерба ее коммуникациям, которые обеспечивали снабжение метрополии, и тем самым вынудить Англию к миру. Следовательно, задача заключалась в нанесении ударов по морским путям Англии на всех морях, по ее портам вывоза и в особенности по портам ввоза.

Для выполнения этой задачи в распоряжении немцев имелись подводные лодки, быстроходные боевые корабли всех классов с большой дальностью плавания, хорошо вооруженные вспомогательные крейсера (быстроходные корабли, переоборудованные из грузового или пассажирского судна, предназначенные во время войны для действий на морских коммуникациях против транспортных судов противника, постановки минных заграждений, несения конвойной и дозорной службы. Такие суда имели водоизмещение 3500—20 000 тонн, скорость 14—24 узла (26—44 км/ч), вооружение: 4—8 орудий 100—150 мм, до 12 орудий 20—47 мм, до 4 торпедных аппаратов, 60—300 минных заграждений. На некоторых имелось 1—2 самолета-разведчика. – *Ред.*) и скоростные транспортные суда для подвоза снабжения боевым кораблям, действовавшим на коммуникациях противника, средства дальней разведки на море и, наконец, мощная боевая авиация. Боевые самолеты и корабли морского флота были вооружены пушками и торпедами, бомбами и минами.

### Сравнительные данные военно-морских флотов

---

<sup>6</sup> Военный потенциал (*фр.*). (*Примеч. пер.*)

	Германия	Англия	Франция	Польша
Линейные корабли	2	15	7	—
Авианосцы	—	7	1	—
Броненосцы («карманные линкоры»)	3	—	—	—
Тяжелые крейсера	2	15	7	—
Легкие крейсера	6	49	12	—
Эсминцы	22	183	59	4
Миноносцы	20	—	12	2
Подводные лодки	57	65	78	5
Торпедные катера	20	27	9	—
Мониторы	—	3	—	—

К вышеупомянутым цифрам следует добавить, что водоизмещение некоторых кораблей в британских военно-морских силах было существенно выше, чем соответствующих кораблей кригсмарине, а это, в свою очередь, означало большую огневую мощь, более толстую броню и преимущество в скорости.

Личный состав кригсмарине вступил в войну с непреклонной решимостью, до конца осознавая серьезность предстоящей борьбы. Поскольку у военных моряков не было собственной морской авиации (самолетов для разведки и аэрофотосъемки, бомбардировщиков и истребителей), они надеялись, что этот недостаток будет хотя бы частично компенсирован сильными ВВС с хорошим стратегическим, оперативным и тактическим командованием.

## Война на море и люфтваффе

После летних маневров 1937 года, в которых участвовали все виды вермахта, Геринг, основываясь на сделанных по результатам этих учений выводах, в январе 1939 года расформировал особый морской воздушный округ<sup>7</sup>. Хотя этот округ и так подчинялся рейхсмаршалу, скопление старых опытных морских летчиков, прошедших Первую мировую войну, было для Геринга настоящим бельмом на глазу. Вопреки неоднократным протестам командования военно-морского флота, Гитлер не стал вмешиваться в спор командования ВВС и ВМС, руководствуясь своим обычным принципом: «Пусть спорят, а победит сильнейший». Победу действительно одержал сильнейший, но только не лучший. Геринг своим решением не только ликвидировал сложившуюся наземную организацию морской авиации, но и взял на себя единоличную ответственность за ведение военных действий в воздухе над морем. Впрочем, в Англии после окончания Первой мировой войны пошли тем же путем. И в течение многих лет британский флот вел упорную борьбу за возвращение в свой состав морской авиации, которая наконец увенчалась успехом за два года до начала Второй мировой войны. Однако к началу войны британская морская авиация, что касалось ее численности, технического оснащения и подготовки летчиков, оказалась отнюдь не на высоте. Два десятилетия пренебрежения и далеко

<sup>7</sup> Согласно решению от 27 января 1939 года для решения авиационных задач флота была выделена 41 эскадрилья. Военно-воздушные силы сохранили полный контроль над всеми авиационными операциями над морем, в том числе над минированием акваторий с воздуха, действиями против надводных кораблей, подводных лодок, неприятельских военно-морских баз и береговых объектов. Немногие авиачасти, имевшие флотских командиров, предназначались только для разведывательно-дозорной деятельности и тактического воздушного прикрытия флотских соединений. На планах создания отдельной военно-морской авиации в составе флота был поставлен крест. (Примеч. пер.)

не всегда правильного развития не прошли для нее даром. Это убедительно показывает весь ход боевых действий над морем в 1939–1940 годах.

Организация взаимодействия между кригсмарине и люфтваффе была в сложившихся условиях крайне затруднена. Как самостоятельный вид вермахта, военная авиация, командование которой имело большое влияние на Верховное главнокомандование, использовалась в тех районах, где, по мнению последнего, решалась судьба войны. Для военных действий на море авиация выделялась лишь тогда, когда стратегические планы главнокомандования военно-морских сил совпадали с замыслами Верховного главнокомандования. А поскольку последнее всегда рассматривало войну на континенте своим первоочередным делом, кригсмарине неизменно оказывались обделенными. ВМС постоянно привязаны к воде, а авиация нет. Она может нанести удар по любым целям на земле или на воде. Главная ошибка немцев заключалась в том, что на тыловых коммуникациях противника, этой своего рода нервной и кровеносной системе всего его «организма», не было проведено ни одного мощного массированного и сосредоточенного удара силами люфтваффе. Даже в вопросах разведки морских акваторий военно-морские силы зависели от планов и намерений главнокомандующего другим видом вооруженных сил, который осуществлял авторитарное командование своими ВВС, а его отношение к военному флоту было вовсе не благожелательным.

## **Германский торговый флот**

Суда германского торгового флота к началу войны были разбросаны по всем морям и океанам. Каждое судно дальнего плавания имело на борту запечатанный пакет с секретными инструкциями на случай начала военных действий. Эти инструкции в основном сводились к следующему:

1. Сделать все возможное, чтобы достичь одного из портов Германии и доставить туда свой особенно ценный в условиях войны груз.
2. Если противник угрожает судну захватом, оно должно быть потоплено, чтобы не увеличивать силы противника за счет овладения судном и грузом.
3. Если нет другого выхода, укрыться в нейтральной гавани, где ждать окончания войны.

Подавляющее большинство капитанов и команд германских торговых судов выполнили эти инструкции с большим мужеством и пониманием своей ответственности. Большой части находившихся на переходе судов удалось благополучно достичь портов Германии или дружественных ей стран, около 40 пароходов были потоплены своими командами, и только 19 судов попали в начале войны в руки противника.

Торговый флот вполне оправдал возложенные на него надежды. Можно упомянуть о двух характерных случаях: возвращение океанского парохода «Бремен» из Нью-Йорка через русский порт на Северном Ледовитом океане и прорыв грузового судна «Эрланген» из Новой Зеландии в Чили. О смелых «прерывателях блокады» будет рассказано позже.

## **Борьба на Балтийском море**

Военно-морские силы Польши к началу войны находились в стадии строительства и были застигнуты врасплох. В строю находилось лишь несколько современных небольших боевых кораблей – эсминцев, миноносцев, подводных лодок. Трех эсминцам и двум подводным лодкам удалось уйти в Англию, остальные были быстро уничтожены, или захвачены немцами, или интернированы в нейтральных государствах.

Германские кригсмарине на Балтике принимали активное участие и в сражениях на побережье: полуостров Вестерплатте – аванпорт в районе Данцига (Гданьска) – служил полякам укрепленным пунктом и имел сильный гарнизон. Устаревший линкор «Шлезвиг-Гольштейн»,

уже много лет использовавшийся как учебный корабль сразу же после начала боевых действий 1 сентября, начал обстрел из тяжелых и средних артиллерийских орудий польских укреплений и позиций войск на Вестерплатте. Первая германская атака силами одной роты батальона морской пехоты окончилась неудачей и большими потерями. Через шесть дней с помощью саперов, прибывших из Рослау, наступление на Вестерплатте, поддерживаемое огнем «Шлезвиг-Гольштейна», возобновилось. Очень скоро гарнизон вывесил белые флаги и капитулировал.

Кроме того, этот старый линкор, вместе с кораблем того же типа «Шлезен» и минными тральщиками, сумел оказать эффективную артиллерийскую поддержку германским сухопутным войскам во время занятия ими Гдыни и полуострова Хель. Военно-морская база Гдыня была взята 14 сентября, а последние опорные пункты польского флота на полуострове Хель перешли в руки немцев 1 октября. В числе 4 тысяч пленных оказался и командующий польскими военно-морскими силами. Германская авиация эффективно поддерживала наступление армии и флота, и в результате, помимо нескольких канонерок и тральщиков, германские самолеты потопили современный минный заградитель «Гриф» и эсминец «Вихрь».

Балтийское море, принимая во внимание возможность внезапного вторжения английских кораблей, было «перегорожено» минными заграждениями в южной части проливов Зунд (Эресунн) и Большой и Малый Бельт, а позднее и в проливах Каттегат и Скагеррак. Судосходство нейтральных стран тем самым было сильно ограничено – направлено по особым принудительным маршрутам, что было в интересах безопасности самих нейтральных судов, а также для недопущения перевозок по Балтийскому морю запрещенных грузов во вражеские страны. Сотни торговых судов в первые месяцы боевых действий подверглись досмотру, 127 из них были задержаны. Правда, большая часть задержанных судов в дальнейшем были освобождена.

После того как английское правительство довело список запрещенных товаров до нескольких тысяч наименований, немцам ничего не оставалось делать, как последовать этому примеру. В конце концов свободной, конечно, осталась не только перевозка булыжников, как утверждал ходивший в то время анекдот, но тем не менее не запрещенных к перевозке грузов осталось до смешного мало.

И здесь Англия вела себя согласно своему старому принципу: не связывать себя точной формулировкой положений международного права, чтобы использовать его в соответствии со своими интересами. В своих воспоминаниях английский министр иностранных дел времен Первой мировой войны писал, что международное право всегда было эластичным материалом, и Англия использовала его то так, то этак. Когда в 1929 году Лига Наций попыталась кодифицировать положения международного права, это намерение было похоронено по первому разряду. И именно представитель в Англии в соответствующей комиссии выступал как основной противник проекта.

## **Меры, принятые на Северном море**

Подходы к германскому побережью были прикрыты широким заградительным поясом из десятков минных заграждений, который тянулся от восточно-фризского побережья на север – до Скагеррака, а позднее и до центральной части Северного моря. К востоку от этого минного Западного вала могли действовать только подводные лодки противника, которые, однако, подавлялись многочисленными легкими кораблями и самолетами немцев. Проникшие сюда британские субмарины несли тяжелые потери, добываясь лишь ничтожных успехов.

Воздушная война, как минная война, по планам германского командования должна была быть перенесена непосредственно к берегам Великобритании, чтобы остановить торговое судоходство из портов Нидерландов и Бельгии перед восточным входом в Ла-Манш, а также перехватывать суда, идущие из Норвегии, у английских портов. Английское каботажное судоход-

ство, которое велось в коридоре между побережьем и минными заграждениями, также должно было быть нарушено.

Итак, командование военно-морских сил Германии, возглавляемое гроссадмиралом Редером, приняло смелое решение об использовании эсминцев и подводных лодок для установки мин на подходах к британским портам. Сначала немцы ограничивались минами с минрепами, потом стали применять более современные магнитные донные мины, которые противник имевшимися в то время средствами не мог обезвредить.

## Германские эсминцы у восточного побережья Англии

Минирование проводилось осенью и зимой 1939/40 года под командованием коммодора Бонте. В октябре германские эсминцы установили «кукушкины яйца» (то есть мины) на подходах к Хамберу (эстуарию рек Уз и Трент на северо-востоке Англии, графство Хамберсайд. На Хамбере расположен Кингстон-апон-Халл (Гулль). – *Ред.*), в ноябре провели две операции по минированию выходов из фарватера Темзы и еще раз заминировали вход в Хамбер. Темными декабрьскими ночами мины были поставлены в фарватеры военного времени у Кромера, а также у порта Ньюкасл. В январе было проведено еще три операции по минированию: первая – в устье Темзы, вторая – крупная операция с участием 11 эсминцев – усилила минные заграждения на подходах к Ньюкаслу, третья – в фарватере военного времени у прохода Хейсборо. Еще две операции имели место в феврале – их целями были фарватеры военного времени у Кромера и банки Шипуош.

Когда весной 1940 года ночи стали слишком короткими, чтобы германские эсминцы могли выполнять свои задачи, работу продолжило «судно № 11». Это был небольшой старый пароходик прибрежного плавания со скоростью всего 7 узлов, который выходил из устья реки Эмс и, двигаясь вдоль побережья Голландии, расставлял мины на фарватере близ мели Гудвина (самого большого кладбища кораблей на земном шаре, расположенного к востоку от юго-восточной оконечности Англии, мыса Саут-Форленд. – *Ред.*) и в районе банки Смит-Нолл. Благодаря хорошей маскировке пароходик проходил мимо всех сторожевых кораблей противника беспрепятственно.

Там, где не могли действовать эсминцы, мины ставились подводными лодками и самолетами. Ни разу храбрые команды германских субмарин и кораблей, работавшие, можно сказать, в пасти льва, не были обнаружены британским сторожевым охранением или разведкой. Эти операции могут быть отнесены к самым смелым и успешным во Второй мировой войне. Они стали возможны благодаря строгому соблюдению военной тайны, высокому уровню навигационно-штурманской подготовки командиров и команд, а также тщательной и грамотной работе штабов, подготавливавших боевые приказы.

Кроме коммодора Бонте большая заслуга в осуществлении успешного минирования принадлежит и командирам флотилий: капитану 1-го ранга Бею и капитанам 2-го ранга Бергеру, Гартману и фон Пуфендорфу.

Долгое время для англичан оставалось неясным, каким образом германские мины оказываются у их берегов. На этих минах подорвались грузовые суда общим тоннажем 100 тысяч тонн, а также несколько мелких боевых кораблей. Даже когда после одного из первых минирований района Кромера германский эсминец «Эрих Гизе» торпедировал английский эсминец «Джарвис», который очутился в самом центре флотилии, англичане не предприняли ничего, сохраняя абсолютную уверенность, что торпеда выпущена подводной лодкой.

Эти операции стоили германской стороне двух легких попаданий британских торпед в легкие крейсера. Возвращаясь из района Ньюкасла 13 декабря, крейсера «Нюрнберг» и «Лейпциг», ожидавшие в оговоренном месте подхода своих эсминцев, подверглись нападению

английских подводных лодок и были повреждены торпедами, однако сумели благополучно вернуться в свой порт, где встали на ремонт.

В Англии первоначально никто не знал, как бороться с новыми германскими магнитными минами. Но после того, как англичанам удалось обнаружить две такие мины, сброшенные германским самолетом на отмель, они намного быстрее, чем предполагали германские специалисты, разработали эффективные меры противодействия – размагничивание корпусов судов и траление с помощью мощного силового поля. После этого германские конструкторы изготовили мины замедленного действия, которые взрывались по истечении определенного времени, и «отсчитывающие мины», которые взрывались только после прохождения над ними 3, 7 или более судов. Позже были разработаны акустические мины – также с взрывателями замедленного действия и «отсчитывающими», – которые обычно лежали на дне и взрывались от шума судовых машин и гребных винтов. В 1944 году была разработана гидростатическая мина, использовавшаяся на заключительном этапе войны, – эта мина исключала всякое траление! Комбинированное использование немцами мин различных типов осложняло борьбу с ними.

## **Действия германских подводных лодок**

Главная тяжесть, но и наибольший успех в борьбе на морских коммуникациях Англии и Франции выпал на долю германских подводных лодок. Немцы вступили в войну, имея всего лишь 57 подводных лодок. Хотя со стапелей непрерывно спускали все новые лодки, численность подводного флота оставалась значительно меньшей, чем хотелось бы. Все же германским субмаринам удалось до конца 1939 года потопить немало судов противника, общий тоннаж которых составил 420 тысяч брутто-регистрационных тонн (брт). Чтобы наглядно представить себе этот тоннаж, скажем, что обычный железнодорожный товарный вагон вмещает 15 тонн. Потребовалось бы 672 железнодорожных состава по 50 вагонов в каждом, чтобы перевезти 504 тысячи тонн груза, равных 420 тысячам брт.

Вскоре после начала военных действий немцы нанесли два мощных удара по боевым кораблям английского королевского флота. 17 сентября капитан-лейтенант Шугарт потопил в Северной Атлантике английский авианосец «Корейджес» водоизмещением 22 500 тонн, несмотря на то что «Корейджес» шел под усиленной охраной. Вместе с авианосцем погибло около 50 самолетов. Второй удар немцев пришелся в самое сердце английского флота – считавшуюся неприступной главную военно-морскую базу англичан Скапа-Флоу. 14 октября, вскоре после полуночи капитан-лейтенанту Прину удалось провести свою подводную лодку через узкий пролив Кёрк, перегороженный к тому же затопленными кораблями, на рейд Скапа-Флоу. Между затопленными кораблями оставалось так мало свободного пространства, что только такой опытный и обладающий хорошим глазомером командир подводной лодки сумел провести свой корабль среди корпусов погибших судов. Прин провел две торпедные атаки по двум стоявшим на якоре английским кораблям. Линкор «Ройал Оук» после сильного взрыва затонул вместе с 786 членами команды. Уничтоженный корабль имел водоизмещение почти 30 тысяч тонн и был вооружен восемью 380-мм и двенадцатью 150-мм орудиями. Достигнув такого выдающегося успеха в самой «пасти льва», Прин ушел в открытое море тем же путем, которым проник в гавань.

Кроме этого, в этот период подводными лодками было потоплено несколько английских эсминцев и 1 судно-ловушка для подводных лодок, получили повреждения 1 линкор и 2 крейсера англичан.

Вызвавшая большой общественный резонанс гибель английского пассажирского парохода «Атения» 5 сентября 1939 года в Северной Атлантике стала следствием ошибки командира германской подводной лодки, который решил, что перед ним вспомогательный англий-

ский крейсер. Об опубликованной на этот счет версии министерства пропаганды командование германских военно-морских сил ничего не знало вплоть до ее появления.

## **Германские «карманные линкоры» в Атлантике**

До начала войны немцы предусмотрительно выслали два крупных корабля в среднюю и южную часть Атлантики: 21 августа в море вышел броненосец «Адмирал граф Шпее», а тремя днями позже – «Дойчланд». Им предстояло после начала войны вести войну против торгового судоходства, одновременно вынуждая противника распылять силы своего военного флота. «Дойчланд» в середине ноября вернулся на родину, после того как потопил 2 парохода противника и захватил третий в качестве приза.

«Адмирал граф Шпее» в отведенном ему районе успел потопить 9 пароходов общим тоннажом 50 тысяч брт, когда 13 декабря натолкнулся у устья Ла-Платы на группу британских крейсеров. Используя свои шесть 280-мм орудий, германский «карманный линкор» за короткое время нанес столь серьезные повреждения британскому тяжелому крейсеру «Эксетер», что тот был вынужден выйти из боя.

Сопровождавшие его легкие крейсера «Аякс» и «Ахиллес» поддерживали огневой контакт с «Адмиралом графом Шпее», держась на значительном расстоянии. Во время боя с «Эксетером» германский «карманный линкор» получил повреждения, которые, по мнению его командира, капитана 1 – го ранга Лангсдорфа, требовали ремонта в заводских условиях. И он принял решение зайти в Монтевидео (Уругвай). Правительство страны предоставило ему только трехдневный срок для ремонта, что было недостаточно для устранения повреждений. Кроме того, наблюдатели с рейда сообщили о появлении перед устьем Ла-Платы английского линкора и авианосца (впоследствии это сообщение не подтвердилось), что говорило о твердом намерении англичан потопить «карманный линкор» при попытке выйти в море. Поэтому Лангсдорф затопил свой корабль на реке, а команда была интернирована в Аргентине.

Командир не захотел жить после гибели своего корабля и застрелился.

Возникает вопрос, не было бы правильнее «Адмиралу графу Шпее» воздержаться от захода в порт и, воспользовавшись своей большой крейсерской скоростью, уже через несколько дней оторваться от преследовавших его легких крейсеров противника, у которых оставалось мало топлива, и найти убежище в одном из многочисленных проливов архипелага Огненная Земля? Наиболее необходимые ремонтные работы могли быть выполнены силами прекрасных мастерских на корабле. Пополнить запасы боеприпасов, горючего и продовольствия можно было с одного из современных кораблей снабжения, действиями которых умело руководило командование на берегу, после чего для броненосца снова открывался путь в Атлантику и на родину.

Действия германских броненосцев в Атлантике заставили англичан создать не менее девяти поисковых групп, предназначенных для поиска и уничтожения германских рейдеров. Это означало, что немцы достигли того, к чему стремились, – противник распылил свои силы на море.

## **«Шарнхорст» и «Гнейзенау» у берегов Исландии**

Чтобы уничтожить британские морские силы, охранявшие Фарерско-Исландский порог, а также продемонстрировать англичанам новый мощный прорыв германских военно-морских сил в Атлантику, 21 ноября 1939 года в этот район были отправлены оба линкора – «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Операцию возглавил вице-адмирал Маршалль. Кораблям удалось преодолеть большое расстояние и прибыть в намеченный район незамеченными британской воздушной разведкой. С раннего утра 23 ноября линкоры приступили к прочесыванию района,

но только ближе к вечеру им встретился британский вспомогательный крейсер «Равалпинди». Несмотря на храброе сопротивление англичан, судно уже через несколько минут было охвачено огнем. С наступлением сумерек этот океанский лайнер водоизмещением 17 тысяч тонн, ранее курсировавший на пассажирской линии между Англией и Индией, был потоплен, а 26 уцелевших членов команды немцы подобрали. Через два часа германское командование расшифровало донесение англичан (посланное с тонущего «Равалпинди»), где сообщалось о двух германских броненосцах, следовавших курсом на юго-запад. Тем самым британскому адмиралтейству в Лондоне был дан сигнал к началу охоты за двумя рейдерами: уже ночью германский вице-адмирал узнал о содержании приказа английского командования – направить все имевшиеся в распоряжении силы британского «домашнего флота» (флота метрополии) в район между Фарерскими островами и Западной Норвегией. Также стало известно об отправке в этот район французских военных кораблей из Бреста, а также кораблей из Ла-Манша и Атлантики в район между Исландией и Фарерскими островами. Вице-адмирал Маршалль, опасаясь быть обнаруженным противником, тем более что на горизонте был замечен подозрительный силуэт, с наступлением темноты повел оба боевых корабля на север, чтобы оказаться вне зоны досягаемости британской береговой авиации. Положение германских кораблей оказалось весьма затруднительным, и только спустя 24 часа появился первый просвет: с находившегося южнее Гренландии германского метеорологического судна, замаскированного под рыболовное, было передано штормовое предупреждение. Германский вице-адмирал вызвал к себе метеоролога отряда и потребовал (отчего несчастного бросило в пот), чтобы тот указал точный час, когда область низкого давления достигнет норвежских берегов. Тем не менее метеоролог дал прогноз, и причем точный.

Ранним утром 26 ноября германская эскадра, идя полным ходом и держа курс на юг, вошла в область низкого давления в районе Стадландет (Норвегия). В условиях сильного дождя и налетевшего с северо-запада шторма корабли шли на юг, практически не рискуя попасть в поле зрения английских поисковых групп. Британцы искали германские корабли весь день. После возвращения первым Железный крест получил метеоролог – командующий доверился его знаниям и опыту, поставил на карту все и не проиграл. Цель операции была достигнута: отныне английские североатлантические конвои стали ходить под охраной крупных военных кораблей, включая линкоры.

## Удары с воздуха

Воздушные атаки английской авиации на германские военные корабли и военно-морские базы в первый военный год успеха не имели. Британские летчики действовали с достойной восхищения храбростью и боеготовностью, однако была очевидна нехватка точности попаданий, вызванная, по-видимому, отсутствием тренировок в бомбометании по точечной цели, которую представляет собой корабль. Так, например, при атаке 7 самолетов броненосца «Адмирал Шеер» 4 из них было сбито. Хотя самолеты выходили на цель на очень низкой высоте, «Адмирал Шеер» не получил ни одного прямого попадания.

1939 год подходил к концу, а обещанного окончания войны видно не было. На флоте посмеивались над многократно слышанным обещанием, что «к Рождеству все будут дома». Моряки лучше знали Англию и готовились к долгой и тяжелой борьбе.

## Война на море в 1940 году

### Германский самолет топит германские эсминцы

Для военно-морских сил начало второго года войны оказалось плохим – они понесли серьезные потери. 22 февраля 1940 года 4 эсминца, высланные для захвата английских рыболовных траулеров у банки Доггер, ночью шли через минные заграждения, прикрывавшие германское побережье, когда подверглись атаке одиночного самолета. Германские моряки опознали в нападающем германский самолет, начали подавать летчику опознавательные сигналы и медлили с открытием зенитного огня. До этого времени вражеские бомбы попадали в германские корабли очень редко, однако эти бомбы легли настолько точно, что эсминцы «Леберехт Маас» и «Макс Шульц» быстро затонули, унеся с собой на дно 540 человек. Злополучный пилот самолета оказался фельдфебелем люфтваффе, не имевшим опыта действий на море. Он получил задание – атаковать корабли противника вблизи голландского побережья, однако при определении курса ошибся примерно на 60 морских миль (110 километров) и принял свои эсминцы за корабли противника. Ничто не могло явиться лучшим доказательством того, насколько неправильным было лишение военно-морских сил собственной морской авиации, чем эта печальная потеря.

Конечно, часть вины за эту роковую ошибку ложится и на командование группы военно-морских сил «Запад», вовремя не оповестившее авиационный корпус о задуманной операции, но, с другой стороны, штаб авиационного корпуса «по различным соображениям посчитал нецелесообразным» сообщать по радио уже поднявшимся в воздух самолетам первого эшелона об изменении обстановки. Иными словами, случившееся подтвердило, что руководство боевыми действиями на море должно обязательно осуществляться из единого центра!

### Оккупация Дании и Норвегии

9 апреля 1940 года германская общественность была крайне удивлена следующим сообщением Верховного главнокомандования вермахта: «Чтобы противодействовать готовящемуся покушению на нейтралитет Дании и Норвегии, германские вооруженные силы взяли на себя вооруженную защиту этих стран. Сегодня утром в обеих странах высадились значительные германские силы, имеющие в своем составе все виды и рода войск. Для прикрытия этой операции установлены обширные минные заграждения».

Обоснованность этих действий Верховного главнокомандования подтверждается следующими фактами:

1. В Англии были подготовлены войска для высадки в Норвегии; часть их была уже погружена на суда.
2. Английское правительство открыто заявило об установке англичанами минных заграждений в норвежских водах для срыва перевозок железной руды из Нарвика в Германию; это явилось вопиющим нарушением нейтралитета Норвегии.
3. Англичане напали на возвращавшееся на родину – под охраной нейтрального корабля и в нейтральных водах – германское транспортное судно «Альтмарк». Этим англичане доказали, что не считаются с нейтралитетом Норвегии и эта страна не в состоянии обеспечить защиту своего нейтралитета.

16 февраля 1940 года в Йоссинг-фьорде английский эсминец «Коссак», несмотря на протест со стороны команды сопровождавшего норвежского миноносца, захватил «Альтмарк» и открыл огонь по мирным матросам. При этом было убито и ранено 10 человек. (Согласно С.

Роскиллу, книга «Флот и война», инцидент с «Альтмарком» произошел в Флекке-фьорде. – *Ред.*) Такова была цена освобождения находившихся на судне 299 английских военнопленных, снятых рейдером «Адмирал граф Шпее» с потопленных им судов.

План оккупации Дании предусматривал переход датской границы сухопутными войсками у Тённера и Фленсбурга. Воздушный десант должен был захватить невредимым стратегически важный мост через пролив Малый Бельт. В районе пролива Большой Бельт немцы должны были высадиться близ Корсёра и Ньюборга (то есть по обе стороны пролива, в пунктах, между которыми действует паромная линия. – *Ред.*). Высадка войска в Гесере (на юге острова Фальстер) должна была вестись с использованием железнодорожного парома из Варнемюнде, и погруженный на паром бронепоезд должен был обеспечить захват длинного моста в Вордингборге (между островами Фальстер и Зеландия). На последнем этапе предполагалось оккупировать и столицу Дании – Копенгаген. Разработкой оперативных планов по линии военно-морских сил занимался адмирал Карльс, командующий группой военно-морских сил «Север». Выполнение же разработанного плана было возложено на командующего военно-морскими силами, обеспечивавшими безопасность Балтики.

В Норвегии морские десанты должны были в первую очередь захватить порты Осло, Арендал, Кристиансанн, Эгерсунн, Хёугесунн, Берген, Тронхейм и Нарвик, а воздушный десант – порт Ставангер. Здесь штабной работой по подготовке морских операций руководил генерал-адмирал Заальвехтер, командующий группой военно-морских сил «Запад».

Соблюдая военную тайну, в портах Северного и Балтийского морей были сосредоточены все необходимые для перевозки войск транспортные суда. Поскольку стало известно, что англичане начали минирование норвежских вод, а германская разведка добыла новые сведения о подготовке английских войск к высадке в Норвегии, начало операции не могло откладываться и было назначено на 9 апреля.

Оккупация Дании шла по плану и почти без задержек. Норвегия же оказала незначительное сопротивление, которое, однако, было быстро сломлено. Германские военно-морские силы были разделены на небольшие боевые отряды, принявшие на борт первые эшелоны морских десантов. За высадку десантов нес ответственность командующий флотом. Поскольку вице-адмирал Маршалль заболел, его заменял командующий разведывательными силами флота вице-адмирал Лютенс.

Английская воздушная разведка 7 апреля заметила подготовку германских войск к вторжению, после чего последовали безуспешные попытки английской бомбардировочной авиации этому воспрепятствовать. Вечером того же дня английский флот метрополии под командованием адмирала Форбса вышел в море.

8 апреля английская подводная лодка потопила вблизи порта Кристиансанн германское транспортное судно с войсками. Уцелевшие солдаты высадились на берег, чем рассекретили готовящуюся немцами десантную операцию. Теперь норвежцы были предупреждены.

Во второй половине того же дня английский разведывательный самолет обнаружил близ Тронхейма один из отрядов германских кораблей, прибывший в намеченный район слишком рано. (Германские корабли стояли, их носы были повернуты на запад. Экипаж английского самолета решил, что немцы туда и плывут, о чем и доложил своему командованию. – *Ред.*) Поджидавшие немцев в районе Вест-фьорда (то есть на подходах к Нарвику) английские корабли после получения этого сообщения ночью начали вести разведку в западном направлении, открыв таким образом немцам свободный проход к Нарвику.

## **Бои в районе Осло-фьорда**

Боевая группа «Осло» с 2 тысячами десантников на борту подчинялась контр-адмиралу Кумметцу, державшему свой флаг на тяжелом крейсере «Блюхер». Группа имела в своем

составе, помимо флагманского корабля, броненосец «Лютцов» (такое имя получил корабль, известный ранее как «Дойчланд»), легкий крейсер «Эмден», 3 миноносца и флотилию тральщиков. Ей предстояло захватить укрепления, прикрывающие вход в фьорд, и расчистить путь для следующих во втором эшелоне германских транспортных судов.

Согласно полученным инструкциям, группа должна была попытаться войти во фьорд без боя. Норвежские батареи «Раней» и «Болерн» сделали несколько предупредительных выстрелов, а все навигационные огни на входе во фьорд были погашены. Тем не менее приказ германскими моряками выполнялся, и орудийные башни главного калибра тяжелого крейсера «Блюхер», когда он приближался к берегу, не были повернуты в сторону норвежских береговых укреплений. Но как только германские корабли вошли в дефиле Дрёбак (самое узкое место фьорда), все норвежские батареи, включая 280-мм пушки (у норвежцев имелись (у входа в фьорд) и две 305-мм пушки. – *Ред.*), открыли по немцам сильный огонь. С дистанции всего 500 метров норвежцы быстро добились ряда прямых попаданий, в то время как тяжелые снаряды крейсера «Блюхер» и шедшего за ним броненосца «Лютцов» не причинили норвежским укреплениям почти никакого ущерба. За короткое время «Блюхер» получил свыше двадцати попаданий, его самолетный ангар загорелся, носовая часть была сильно повреждена. Затем среди грохота разрывов и выстрелов раздалось два особенно сильных взрыва: в германский корабль попали две торпеды, выпущенные норвежцами с размещенной в скальном укрытии установки. Машины «Блюхера» вышли из строя, после чего потерявший управление корабль еще некоторое время двигался вперед, а затем затонул в прозрачных водах Осло-фьорда в районе Акхольмена. Большинство моряков и десантников, к счастью, удалось спасти, добравшись до отлогого берега фьорда.

Большие людские потери при гибели крейсера были вызваны тем, что в распоряжении команды не оказалось ни одной целой шлюпки; единственный уцелевший при обстреле катер при первом же спасательном рейсе налетел на прибрежные камни и проломил днище. Не было также достаточного количества спасательных поясов. Хотя все без исключения офицеры корабля и большая часть команды отдали свои пояса находившимся на борту десанникам, вода оказалась настолько холодной, что, несмотря на спасательные средства, люди замерзли до смерти раньше, чем оказывались на берегу.

После гибели «Блюхера» общее руководство взял на себя капитан 1-го ранга Тиле, командир броненосца «Лютцов». Этот корабль также получил некоторые повреждения, но сохранил боеспособность. Все десантные войска были высажены на берег, чтобы немедленно атаковать береговые укрепления. При поддержке корабельной артиллерии и подоспевшей тем временем авиации десантники в течение 10 апреля взяли все внешние и внутренние форты.

В ранние утренние часы того же дня два германских тральщика проникли в военно-морскую базу норвежцев Хортен. Однако находившийся там норвежский минный заградитель «Трюгвасон» (в честь норвежского короля Олафа Трюгвасона (правил в 995—1000 гг.), который официально ввел в Норвегии христианство. – *Ред.*) начал обстреливать проникшие корабли из своих 105-мм орудий и потопил один из тральщиков. Благодаря твердой позиции находившегося на тральщике флагманского механика флотилии и армейского лейтенанта, командовавшего 140 десанниками, немцам удалось убедить норвежского адмирала в бесполезности дальнейшего сопротивления и принудить его к сдаче. К сожалению, последовавший вслед за этим налет германских бомбардировщиков на Хортен привел к ненужным жертвам с обеих сторон. Находившиеся в военно-морской базе два броненосца береговой обороны, минный заградитель и другие более мелкие норвежские корабли были захвачены.

Во время атаки на норвежскую береговую батарею «Болерн» одному из германских тральщиков удалось глубинными бомбами заставить всплыть норвежскую подводную лодку, которая немедленно была захвачена.

Один германский миноносец потерпел крушение в шхерах. При возвращении в Балтийское море в ночь на 11 апреля броненосец «Лютцов» была атакован в проливе Каттегат английской подводной лодкой, и подбитый корабль с большим трудом был отбуксирован в Киль. Несколькими днями позднее к югу от Осло-фьорда подводная лодка противника потопила небольшой артиллерийский учебный корабль немцев «Бруммер».

## Захват Кристиансанна

Для овладения этой военно-морской базой был выделен легкий крейсер «Карлсруэ», которым командовал капитан 1-го ранга Риве, 3 миноносца и 2-я флотилия торпедных катеров вместе с ее плавбазой. На кораблях находился батальон пехоты и дивизион морской артиллерии.

В то время как в районе Арендала роте самокатчиков удалось застать противника врасплох и высадиться на берег, почти не встретив сопротивления, густой туман задержал начало высадки десанта в районе Кристиансанна до 6 часов утра. Однако в это время артиллерия норвежского укрепленного района «Оддеро», расположенного на высоких скалах перед входом в гавань, открыла сильный огонь. Здесь у норвежцев были четыре батареи, вооруженные орудиями калибром от 150 до 240 мм. Из-за узости ведущего в порт пролива германский крейсер мог использовать только 150-мм орудия носовой башни. Поскольку снаряды норвежцев ложились рядом с германским кораблем, а любое прямое попадание грозило легкому крейсеру со слабой броней серьезными проблемами, командир принял решение выйти из боя под прикрытием дымовой завесы, чтобы дожидаться германских самолетов. Они появились в небе, едва был начат отход, и район «Оддеро» тотчас оказался скрыт в клубах дыма и пламени. Как раз во время налета в гавань зашел германский грузовой пароход «Сиэтл», шедший из Кюрасао (Вест-Индия), который тоже попал под бомбы. Это стало трагическим недоразумением.

Сразу же после бомбардировки с воздуха боевые корабли вновь атаковали «Оддеро», чей огонь становился все более беспорядочным и, наконец, сменился отдельными выстрелами. Но когда десантники стали грузиться на катера и другие плавсредства, над водой снова сгустился туман. Только в 11 часов миноносцы и катера смогли отойти от крейсера и в третий раз пойти к берегу. Оборонительные возможности «Оддеро» к этому времени были, очевидно, исчерпаны, потому что оттуда теперь не доносилось ни одного выстрела. Оказавшись на берегу, десантные подразделения спешили первыми ворваться на позиции норвежской артиллерии. Командир одной из ударных групп морской пехоты захватил спускавшийся с горы норвежский грузовик и с частью своих людей направился на нем к норвежским укреплениям. Здесь группа вступила в перестрелку с двумя норвежскими огневymi точками. Однако появившаяся эскадрилья германских бомбардировщиков вынудила норвежцев принять решение о капитуляции.

Теперь германские войска могли высаживаться спокойно. Находившиеся на норвежской военно-морской базе Марвикен 1 эсминец, 5 миноносцев, 2 подводные лодки и несколько мелких кораблей сдались без сопротивления. К своему большому удивлению, десантники обнаружили здесь и германскую подводную лодку, которая незадолго до этого заблудилась в тумане, села на мель и была интернирована.

3-я норвежская пехотная дивизия, дислоцированная в Кристиансанне и его окрестностях, как и батарея береговой артиллерии «Глеодден», участия в боях за город не принимали. Таким образом, путь для вторых эшелонов десанта был открыт, норвежские батареи были заняты германскими артиллеристами, а крейсер «Карлсруэ» вместе с тремя миноносцами в тот же вечер вышел в обратный путь. Но вернуться на родину ему не удалось: недалеко от входа в гавань «Карлсруэ» натолкнулся на находившуюся в засаде английскую подводную лодку «Труэнт». Одна из четырех выпущенных под лодкой торпед попала в цель. По правому борту у кормы поднялся 50-метровый столб воды. Вода через пробоины поступала так быстро, что спа-

сти корабль было невозможно, и после перехода команды на миноносцы крейсер был затоплен двумя торпедами. Одиннадцать членов команды крейсера нашли свою могилу на 400-метровой глубине вместе с кораблем.

К западу от Кристиансанна в порту Эгерсунн с четырех германских тральщиков был высажен десант из 150 человек. Находившийся в гавани норвежский миноносец был захвачен без боя. После этого три тральщика сразу же ушли назад – в Германию, а четвертому пришлось задержаться в занятом порту для ремонта подшипника судового двигателя. Устранив неисправность, команда корабля в последующие дни и недели выполнила много важных заданий на море и на суше – в Кристиансанне и Ставангере, в Хёуге-сунне и Бергене, продемонстрировав энергию и смелость.

## Оккупация Бергена

Туманной ночью с 8 на 9 апреля боевая группа кораблей, предназначенных для захвата Бергена, подходила к Корс-фьорду. Группу возглавлял контр-адмирал Шмундт. Флагманский корабль, легкий крейсер «Кельн», шел за двумя миноносцами. За ним следовали легкий крейсер «Кенигсберг», артиллерийский учебный корабль «Бремзе» и 1-я флотилия торпедных катеров со своей плавбазой. Все без исключения корабли были «набиты битком» – на них к норвежским берегам следовали 1900 пехотинцев и артиллерийские формирования.

Заметив поход германских кораблей, противник погасил внешние навигационные огни, но небольшие внутренние огни продолжали гореть, что весьма облегчило положение кораблей кригсмарине. На вопросы с норвежского сторожевого судна «откуда?» и «куда?» ответы были даны по-английски. Однако, видимо, норвежцев что-то насторожило, потому что с корабля взлетела красная ракета, и сигнал был повторен другими сторожевыми кораблями. Подошел норвежский миноносец с торпедными аппаратами, направленными в сторону немцев, но недолгие переговоры успокоили норвежцев. После короткой остановки – подразделения пехоты, находившиеся на «Кенигсберге», пересаживались на торпедные катера для захвата батарей береговой артиллерии укрепленного района «Карвен» – германские корабли продолжили движение. Хотя корабельные орудия оставались направленными вдоль оси движения, в остальном корабли находились в полной боевой готовности.

Когда корабли повернули в Бей-фьорд, батареи «Карвена», в которых имелись орудия калибром до 210 мм, открыли огонь. Точность стрельбы была невысокой, но тем не менее все корабли, за исключением «Кельна», получили повреждения от разрывов снарядов, что не мешало им двигаться вперед. К счастью, торпедная батарея, размещенная у подножия высот, на которых находилась береговая артиллерия «Карвена», была не готова к бою – иначе группу германских кораблей постигла бы та же судьба, что и крейсер «Блюхер».

Через некоторое время все германские корабли оказались в мертвой зоне – вне досягаемости для огня батарей – и вошли в гавань, где ими было захвачено 60 грузовых судов с ценными грузами.

Армейские подразделения были высажены на сушу, где атаковали позиции норвежских батарей, личный состав которых оказал упорное сопротивление. Однако, находясь под бомбами с германских самолетов и 150-мм снарядами крейсеров, норвежцы в конце концов были вынуждены прекратить огонь. Преодолев последнее сопротивление норвежцев, засевших в нескольких долговременных огневых точках, германские пехотинцы при поддержке артиллерии морской пехоты в конце концов захватили укрепленный район, и к полудню Берген был в руках немцев. Но, как оказалось, сражение было еще не закончено: незадолго до наступления вечерних сумерек началась атака английской авиации. Британские самолеты шли несколькими волнами на малой высоте, а их летчики действовали смело и решительно, однако крупных успехов не добились.

«Кельн» и оба миноносца, согласно плану, покинули гавань тем же вечером и легли на обратный курс к родным берегам. Минное заграждение в шхерах было преодолено без потерь, а затем была успешно отбита еще одна атака вражеской бомбардировочной авиации.

«Бремзе» и плавбаза с катерами остались в Бергене, «Кенигсберг» также был вынужден задержаться, чтобы устранить полученные в бою повреждения. Последнее решение оказалось для него гибельным. При еще более сильной бомбардировке английской авиации, имевшей место на следующий день, корабль получил сильные повреждения от попавших в него двух бомб и опрокинулся у причала. Его судьбу разделило вошедшее в порт германское транспортное судно.

## Судьба Тронхейма

Боевые группы, предназначенные для захвата Тронхейма и Нарвика, состоящие из 1700 и 2 тысяч десантников, вместе продвигались на север в сопровождении линкоров «Гнейзенау» и «Шарнхорст». Овладеть портом Тронхейм должны были тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и флотилия эсминцев. Возглавлял эту группу командир крейсера капитан 1-го ранга Хейе. В северной части Северного моря германские корабли были застигнуты штормовой погодой, но, несмотря на сильную боковую и килевую качку, продолжали двигаться вперед. Из-за большой удаленности от родных берегов – расстояние от Гамбурга до Нарвика равно примерно 1800 километрам – авиационная поддержка практически была невозможна.

Утром 8 апреля один из германских эсминцев, а вслед за ним и крейсер «Адмирал Хиппер» столкнулись с английским эсминцем «Глоуворм», который, несмотря на мужественное сопротивление его команды, был быстро потоплен огнем артиллерии крейсера. 38 уцелевших членов команды эсминца были подобраны германскими моряками, хотя сделать это было очень трудно. В ночь с 8 на

9 апреля 1940 года группа прошла по фарватеру в Тронхеймс-фьорд. Его наиболее узкий участок был освещен прожекторами – очевидный знак того, что норвежские береговые батареи уже получили предупреждение.

С непогашенными ходовыми огнями, информируя морзянкой о своих мирных намерениях, «Адмирал Хиппер» и 4 эсминца вошли в самое узкое место пролива, прямо под дула орудий береговых батарей тяжелого и среднего калибра. Норвежцы долго сомневались, следует ли открывать огонь. И только тогда, когда наиболее опасное место было уже пройдено германскими кораблями, батарея «Хюснес» открыла огонь им вслед. Крейсер немедленно ответил огнем своих 203-мм башенных орудий. Германские снаряды начали рваться на огневых позициях норвежцев, которые заволокло дымом, и вскоре обе стороны оказались не в состоянии вести прицельный огонь. Бой закончился неожиданно быстро. Три германских эсминца высадили на берег горных стрелков и артиллеристов для захвата норвежских береговых укреплений, а «Адмирал Хиппер» с четвертым эсминцем продолжил путь к Тронхейму. Город был взят без боя. К исходу второго дня все норвежские батареи в районе Тронхейма были заняты и подготовлены немцами к бою. Оба этих дня у личного состава германской эскадры, вошедшей в порт, не проходило неприятное чувство пребывания в мышеловке. Однако англичане не решились нанести немедленный контрудар, упустив драгоценное время, когда еще можно было изменить ход событий.

Когда спустя два дня все укрепления в районе Тронхейма были в руках немцев, крейсер «Адмирал Хиппер», выполнивший свою задачу, незаметно для противника ушел из захваченного порта.

Оставшиеся четыре эсминца поддержали десант ударными подразделениями из состава своих команд, а также помощью своих превосходных корабельных мастерских. Немцам пришлось противостоять двустороннему охвату англичан, которые 20 апреля высадились возле

Намсуса и Ондалсна. Налеты английской авиации были отбиты без ущерба для кораблей. Из команд эсминцев вначале формировались команды и для некоторых захваченных у норвежцев судов. Так, например, судно «Норднорге» повезло германских горных стрелков в район Хемнесбергета, к северу от Тронхейма. Там судно неожиданно встретилось с крейсером и двумя эсминцами англичан. После прямых попаданий снарядов с эсминцев судно пришлось затопить, открыв кингстоны, – оно ушло под воду с развевающимся флагом. Горные стрелки и моряки высадились на берег, где продолжали сражаться, пока сюда не подошли германские сухопутные войска, и противник был изгнан.

## **Ожесточенная борьба за Нарвик и ее счастливое завершение**

После разделения с группой, которая должна была захватить Тронхейм, 10 эсминцев боевой группы, задачей которой был захват Нарвика, под командованием коммодора Бонте, продолжали идти на север, сражаясь с ненастной погодой, сопровождаемой яростными порывами северо-западного ветра. Корабли постоянно окутывало белой пеной волн, которые перекатывались через бак, обдавая ледяной водой носовые 127-мм орудия и людей, стоявших на мостике. Тем, кто ходил по палубе, не соблюдая мер предосторожности и не выжидая моментов затишья между двумя валами, грозила опасность быть смытыми за борт без надежды на спасение.

Горные стрелки генерала Дитля плохо переносили такую обстановку. Их измучила морская болезнь – настолько, что позже, когда им предложили отправиться обратно в Германию морем, большинство ответили: «Назад морем? Ни за что на свете! Лучше пройти все 1800 километров пешком!»

После того как корабли вошли в широкий Вест-фьорд, стало лучше – волнение стихло. Далее, при продвижении в Уфут-фьорд, мела густая поземка. Батарей противника было не видно. Три эсминца высаживают на берег отряд горных стрелков, которым поставлена задача обнаружить и захватить артиллерийские позиции противника. Еще

3 эсминца направляются в район Эльвегордсмуэна, чтобы высадить войска там. Оставшиеся 4 эсминца встречают непосредственно у портовых сооружений Нарвика норвежские броненосцы береговой обороны «Эйдсвольд» и «Норге», каждый из которых имел две 210-мм, шесть 150-мм и восемь 76-мм орудий. Коммодор Бонте передает на «Эйдсвольд»: «Высылаю шлюпку с офицером». Ответ норвежцев, сопровождаемый для убедительности предупредительным выстрелом, гласит: «Остановитесь». Но от германского корабля шлюпка все равно отходит. Норвежский командующий заявляет парламентару, что имеет приказ своего командования оказывать немцам сопротивление. Германский офицер покидает норвежский корабль и, отойдя от него, выстреливает красную ракету – сигнал опасности. В то же мгновение из торпедных аппаратов флагманского эсминца «Вильгельм Хейдкамп» вылетают две торпеды – их след на воде, тем более в утреннем тумане почти не виден, – и через несколько секунд раздаются сильные взрывы. «Эйдсвольд» быстро тонет, только 5 человек из его команды удалось спасти. Второй норвежский броненосец, «Норге», разделяет его судьбу благодаря умелым действиям команды и торпедам эсминца «Бернд фон Арним», но только с этого корабля на шлюпки, спущенные с германских эсминцев и стоящих на якоре торговых судов, удалось поднять значительную часть команды.

После высадки 2 тысяч десантников (горных стрелков) комендант города отдает приказ о капитуляции гарнизона. Часть норвежского гарнизона отказывается подчиниться и уходит на восток, чтобы занять позиции вдоль железной дороги, по которой осуществляется вывоз в Нарвик железной руды из Швеции. Два вошедших в порт норвежских сторожевых корабля тотчас переходят в руки немцев, равно как и все другие суда под флагами стран, воюющих с Германией.

И у моряков, и у горных стрелков было много работы, ни голова, ни руки не знали передышки, и получилось так, что обеспечению достигнутых больших успехов уделялось слишком мало внимания, или же моряки целиком полагались на охраняющие вход в фьорд германские подводные лодки. Короче говоря, ни сторожевой корабль, стоящий у входа в Уфут-фьорд, ни наземные посты не заметили, как на следующее утро в порт вошли 5 английских эсминцев. Они внезапно открыли сильный артиллерийский огонь по 4 стоящим у причала и на якоре германским эсминцам. Британцы выпустили торпеды, которые потопили 2 германских эсминца и несколько пароходов. Из-за плохой видимости у немцев первоначально создалось впечатление, что это налет авиации противника. Услышав грохот артиллерийской стрельбы, к месту событий поспешили и другие германские эсминцы. Английский флагманский эсминец «Харди» сел на мель, немцы расстреляли его в упор. Он загорелся, и команда его покинула. Командир британского отряда погиб. На английском эсминце «Хантер» тоже вспыхнул пожар, он потерял управление, и в этот момент «Хантер» был протаранен третьим английским эсминцем, после чего затонул. Из его команды немцы подняли из воды только 60 человек. После боя выяснилось, что командир англичан капитан 1-го ранга Уорбертон-Ли имел полномочия отложить атаку до подхода более мощных сил англичан, однако он принял решение атаковать немедленно.

Немцы потеряли свой флагманский эсминец «Хейдкамп», вместе с которым погиб и коммодор Бонте, и эсминец «Антон Шмитт». Третий германский эсминец получил настолько серьезные повреждения, что в дальнейшем мог использоваться только в качестве плавучей батареи. Вечером 10 апреля полную боеспособность сохраняли только 2 германских эсминца. На остальных 5 либо кончилось горючее, либо шло устранение полученных в бою повреждений. Таким образом, атака англичан, проведенная смело и без промедления, несмотря на понесенные ими потери (2 эсминца потоплены и 1 поврежден), оказалась все же выгодной для них.

В лице Бонте немцы потеряли уважаемого командира, служившего для команд образцом человека и солдата, умевшего добиваться крупных успехов в борьбе с превосходящими силами противника.

Положение немцев в районе Нарвика стало более сложным и в другом отношении: направлявшиеся сюда снабженческие суда понесли во время перехода тяжелые потери. Из двух танкеров к месту назначения прибыл только один, что привело к острой нехватке горючего. Многие пароходы с военными грузами на борту столкнулись с кораблями противника и были затоплены своими экипажами. Другие транспортные суда задерживались из-за плохой погоды и большого количества установленных англичанами у берегов Норвегии минных заграждений.

10 апреля 2 германских эсминца пытались прорваться из Уфут-фьорда, но были вынуждены вернуться обратно в Нарвик, поскольку были замечены английским крейсером и эсминцами, – принимать бой с превосходящими силами противника было бы безнадежным делом.

Из экипажей потопленных германских эсминцев был сформирован батальон морской пехоты под командованием капитан-лейтенанта Эрдменгера, который усилил горных стрелков генерала Дитля. С поврежденных эсминцев, а также захваченных в порту английских торговых пароходов были выгружены на берег легкие орудия, снаряды и другие боеприпасы, стрелковое оружие и запасы продовольствия. Это существенно повысило боеспособность германского десанта, тем более что к этому времени стало ясно, что норвежских береговых батарей в районе Нарвика нет.

Во второй половине дня 12 апреля 9 английских самолетов совершили налет на город и порт, не достигнув успехов и потеряв две машины. Около полудня следующего дня снова была объявлена боевая тревога. На этот раз англичане напали с моря. Из-за путаницы в приказах стоявший у западного входа в Уфут-фьорд дозорный эсминец уже ушел со своего поста, а другой эсминец на смену еще не прибыл. Воспользовавшись неразберихой, англичане ввели в фьорд 9 эсминцев и линкор «Уор-спайт».

На подходе к Нарвику действовало 5 германских подводных лодок. Однако они или вообще не сумели выпустить свои торпеды, или их торпеды не взорвались из-за конструктивных недостатков, о которых речь пойдет позже. Одна из этих подводных лодок, находившаяся в районе в Нарвика, была 13 апреля застигнута врасплох бортовыми самолетами линкора «Уорспайт» в Хорьянгс-фьорде и потоплена.

Вскоре над Уфут-фьордом снова раздался грохот орудий, разрывов снарядов и торпед. Экипажи германских кораблей самоотверженно оборонялись против превосходящих сил противника. Запас снарядов и торпед, оставшийся после боя 10 апреля, быстро подошел к концу. Линкор «Уорспайт», который благоразумно держался за пределами радиуса действия торпед, обстреливал из 380-мм и 150-мм орудий в первую очередь наземные цели. Лишь изредка его 380-мм снаряды падали среди германских эсминцев. Оба противника вели бой на высоких скоростях, часто меняя курс, поэтому результаты артиллерийской дуэли оказались для обеих сторон незначительными. Выпустив последние снаряды и торпеды, команды германских эсминцев топили свои корабли или выбрасывались на скалы. Около двух третей личного состава добрались до берега, где присоединились к горным стрелкам генерала Дитля, к которым теперь присоединились уже 2500 моряков (таким образом, у Дитля теперь было 4500 человек. – *Ред.*). Отныне горные стрелки и моряки сражались плечом к плечу в братском боевом содружестве. Особую ценность для генерала Дитля представляли технические специалисты, которые ремонтировали мосты и портовые сооружения, паровозы и вагоны, автомобили и оружие, тем самым значительно облегчив тяжелые условия борьбы в горах, которую теперь вели немцы.

Английский линкор вместе с уцелевшими эсминцами вечером ушел на запад. Один английский эсминец с сильными повреждениями носовой части и второй, получивший несколько прямых попаданий, отправились к родным берегам на буксире.

Фьорды вокруг Нарвика оказались в руках англичан, и через несколько дней здесь начали высаживаться английские и французские войска. В качестве опорного пункта англичане выбрали Харстад, небольшой городок на одном из наиболее крупных островов в этой части Норвегии (остров Хиннёйа).

## **Бои в северных морях**

8 апреля, когда 10 предназначенных для захвата Нарвика германских эсминцев полным ходом шли к месту назначения, оба германских линкора, которыми командовал вице-адмирал Лютьенс, вышли в море, держа курс на северо-запад, чтобы отвлечь на себя силы английского флота, которые могли находиться в море вблизи норвежского побережья. Миновала холодная, сырая и ветреная ночь, и в предрассветных сумерках за кормой слева по борту был замечен силуэт корабля. Очень скоро из темноты стали вырисовываться неясные очертания линкора.

Первый 380-мм снаряд упал на траверзе «Гнейзенау» примерно в 100 метрах от борта корабля. Сражение, в которое незамедлительно вступил и «Шарнхорст», временами прерывалось налетавшими снежными зарядами, скрывавшими и цели, и результаты стрельбы. Уже через несколько минут после начала боя в носовой пост управления артиллерийским огнем линкора «Гнейзенау» попал снаряд. Старший артиллерийский офицер и пять человек личного состава поста управления были убиты на месте, все остальные ранены. Управление огнем продолжилось с кормового поста. Почти сразу же показалось облако разрыва от прямого попадания в носовую часть линейного корабля противника. Вражеский линкор – это был «Ринаун» – из-за повреждения больше не может поддерживать высокую скорость и выходит из боя, исчезнув за снежной завесой. Больше его не видели. (Этот морской бой происходил в Норвежском море примерно в 250 километрах к юго-западу от Нарвика. – *Ред.*)

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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