

ВЛАДИСЛАВ ГОНЧАРОВ

# ГЕРМАНСКИЕ ПАРАШЮТИСТЫ

«ЗЕЛЕННЫЕ ДЬЯВОЛЫ» ТРЕТЬЕГО РЕЙХА,  
или  
«СОЛДАТЫ ПАДАЮТ С НЕБА»

Лучшие воины в истории

Владислав Гончаров

**Германские парашютисты.**

**«Зеленые дьяволы»**

**Третьего рейха, или**

**«Солдаты падают с неба»**

«Яуза»

2023

УДК 358.4(430)  
ББК 68.53

**Гончаров В. Л.**

Германские парашютисты. «Зеленые дьяволы» Третьего рейха, или «Солдаты падают с неба» / В. Л. Гончаров — «Яуза», 2023 — (Лучшие воины в истории)

ISBN 978-5-04-173035-2

Принято считать, что толчком к созданию германских парашютных частей стали Киевские маневры Красной Армии в сентябре 1935 г. На них иностранным наблюдателям впервые были продемонстрированы возможности массовых действий парашютных сил. А было ли так на самом деле? Весной 1935 г. в Германии начал формироваться полк «Герман Геринг», который стал первым воздушно-десантным подразделением. За несколько лет германская армия и военно-воздушные силы вырвались из плена версальских ограничений и приступили к строительству современных боевых частей. В сентябре 1938 г. была сформирована 7-я воздушная дивизия, а уже в апреле 1940 г. состоялся дебют германских парашютистов в Дании и Норвегии и о них заговорили в Европе. Первые успехи парашютистов способствовали росту воздушно-десантных частей в Германии. Десантники сыграли важную роль в боевых действиях против Бельгии, Греции и Югославии. В дни Великой Отечественной войны немцы не смогли применять тактику молниеносной войны и парашютные части стали использоваться в качестве пехотных частей, лишь иногда привлекаясь к специальным десантным операциям. Германские парашютисты заслужили высокую боевую репутацию у своих противников, которые называли их «зелеными дьяволами». В книге рассказывается об истории парашютных частей Германии, способах комплектования и подготовки десантников, тактике воздушных десантов и боевом применении на различных фронтах Второй мировой войны. В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

УДК 358.4(430)

ББК 68.53

ISBN 978-5-04-173035-2

© Гончаров В. Л., 2023

© Яуза, 2023

## Содержание

От автора	7
Пролог. Германские воздушно-десантные войска в начале Второй мировой войны	10
Тень Киевских маневров	10
7-я воздушная дивизия	14
Часть I. Дания и Норвегия: дебют воздушно-десантных войск	23
Операция «Везерюбунг»	23
Аэродром Ольборг и крепость Маснеде	26
Аэродром Сола	33
Туман над Осло	41
Бой за аэродром Форнебю	51
Десант в Домбос	54
Парашютисты под Нарвиком	63
Часть II. Парашютисты в Бельгии. Падение Эбен-Эмаэля	68
Глава 1. Форт Эбен-Эмаэль	68
Форты Льежа	68
Устройство форта Эбен-Эмаэль	76
Внешние укрепления форта (2-я батарея)	78
Дальнобойная артиллерия форта (1-я батарея)	85
Конец ознакомительного фрагмента.	88

**Владислав Гончаров**  
**Германские парашютисты.**  
**«Зеленые дьяволы» Третьего рейха,**  
**или «Солдаты падают с неба»**

© Гончаров В. Л., 2023

© ООО «Издательство Эксмо», 2023

© ООО «Издательство Яуза», 2023

\* \* \*

*Памяти моих родителей*

## От автора

Воздушно-десантные войска являются, видимо, наиболее знаменитым родом войск. Они окружены ореолом славы и непобедимости. Увы, случаев их боевого применения по прямому назначению – для десантирования с воздуха – военная история знает очень немного. В первую очередь это связано с низкой «пропускной способностью» воздушного транспорта: самолетов, планеров и, позднее, вертолетов. Кроме того, по воздуху сложно перебрасывать тяжелую технику, а в момент парашютного десантирования она наиболее уязвима.

В масштабном военном конфликте, когда на поле боя сражаются миллионные армии, одна или даже две дивизии с легким вооружением практически не способны изменить общее соотношение сил и повлиять на ход боевых действий. Однако высадка с воздуха, или «вертикальный охват», позволяет быстро и с минимальными потерями занять ключевую точку: мост, транспортный узел, важный объект в тылу противника, наконец – плацдарм, расположенный за водной преградой. Поэтому воздушные десанты в первую очередь используются для таких вот «точечных» ударов либо же для специальных диверсионных операций малыми группами.

Во Второй мировой войне воздушные десанты использовались достаточно редко, случаи же применения их в дивизионных масштабах (свыше 10 тысяч человек) вообще можно пересчитать по пальцам одной руки. Наибольшие достижения показали германские воздушно-десантные войска, они же получили и наибольшую известность. Однако почти все их успехи приходится на первые два года войны – до начала операции «Барбаросса». Из этого ряда выбивается только один случай – десант на остров Лерос осенью 1943 года, о котором будет рассказано отдельно.

Опыт воздушно-десантных операций Второй мировой войны до сих пор вызывает многочисленные споры. Так ли они были эффективны в реальности – и насколько на их последующую оценку повлияла пропаганда обеих воюющих сторон?

Настоящая работа посвящена в первую очередь практическому опыту применения германских воздушно-десантных войск. Она в минимально необходимой степени касается вопросов их возникновения, формирования и оснащения. Автор также не ставит себе целью дать полное описание боевых операций, в которых применялись воздушные десанты, ограничившись лишь общим контекстом, необходимым для понимания обстановки, – иначе книге пришлось бы увеличивать как минимум втрое. Основное внимание будет уделено действиям на тактическом уровне, поскольку именно он лучше всего выявляет боевые качества, возможности и проблемы любой армии и любого рода войск в ней. Необходимо, однако, помнить, что никакие тактические успехи не могут перевесить ошибок и неверных решений, принятых на стратегическом уровне.

\* \* \*

Как ни странно, подробной общей работы о германских воздушно-десантных войсках во Второй мировой войне не существует до сих пор – по крайней мере, на русском или английском языке. Известная книга Альмара фон Гове «Внимание, парашютисты», изданная в Германии в 1954 году<sup>1</sup> и вышедшая на русском языке уже три года спустя, посвящена в основном высадке на Крите; остальные операции она описывает в общих словах и не всегда точно.

Многочисленные англоязычные иллюстрированные издания, посвященные германским парашютистам, также содержат не очень много информации: как правило, они переписы-

---

<sup>1</sup> Alkmar von Hove. Achtung Fallschirmjäger. Eine Idee bricht sich Bahn. Druffel/Leoni, 1954. О действиях лейтенанта Альмара Гове в ходе парашютного десанта в Дании будет упомянуто чуть ниже.



вают друг друга и публикуют одни и те же фотографии. На этом фоне выгодно выделяется небольшая работа Саймона Дунстана «Форт Эбен-Эмаэль», опубликованная в 2005 году издательством «Оспрей» и в деталях описывающая захват этого форта. Точно так же высадке воздушного и морского десанта на острове Лерос в 1943 году до самого последнего времени была посвящена единственная небольшая брошюра – 90-й выпуск альманаха «After the Battle» (1995). Лишь в 2019 году все тот же «Оспрей» выпустил чуть большую по размерам книгу Энтони Роджерса «Кос и Лерос. Германское завоевание Додеканесских островов».

Воздушные десанты в Голландии вместе со всей Голландской операцией вермахта 1940 года волею судеб остались в тени разгрома Франции. В результате эта операция подробно изучалась лишь голландскими историками. По счастью, материалы голландских исследований переведены на английский язык и выложены на великолепном интернет-ресурсе «War over Holland. May, 1940: The Dutch Struggle». Отчасти его дублирует ресурс «Zuidfront Holland. Mei 1940» на голландском языке.

Наконец, в 2010 году в Лейдене на английском языке вышла коллективная голландская работа «Май 1940 года: Битва за Нидерланды» под редакцией Германа Амерсфоорта и Пита Кампхуиса. Она представляет собой перевод голландского издания 1990 года – написанного, как указывает предисловие, представителями *«молодого поколения военных историков с университетским образованием, у которых, в отличие от их предшественников, не имелось личных впечатлений и предубеждений о войне»*. Целью работы было дать новый, критический взгляд на «пятидневную войну» 1940 года. Увы, описание Голландской воздушно-десантной операции (сделанное доктором Шлюйтенем и профессором ван ден Доэлем) в книге занимает всего 75 страниц из 460. Оно опускает почти все тактические подробности, а вдобавок страдает рядом мелких неточностей – однако выгодно отличается от предыдущих работ системностью изложения и наличием анализа.

В целом национальные интернет-ресурсы (голландские, датские, греческие) содержат много интересной информации, взятой из материалов местных музеев и прочих источников, недоступных большинству исследователей. Также неоценимым источником информации (хотя зачастую крайне фрагментарной) являются интернет-форумы любителей военной истории – в первую очередь «Axis History Forum».

Наиболее известным германским воздушным десантом является высадка на Крите в мае 1941 года. Увы, до последнего времени наиболее полное описание действий германских парашютно-десантных войск на Крите (а также у Коринфа в Греции) содержат официальные истории австралийской и новозеландской армий, вышедшие еще в 1950-х годах. Так, великолепная работа австралийского историка Гэйвина Лонга «Греция, Крит, Сирия», снабженная прекрасным картографическим материалом, до сих пор служит основным источником описаний этой операции у англоязычных историков – включая и книгу Петера Антиллы «Крит, 1941», изданную в 2005 году упомянутым выше издательством «Оспрей». В то же время много интересной информации содержат работы британских военно-морских историков Д. Томаса и С. Пака, изданных в 1997 году Александром Больных малым тиражом в сборнике «Битва за Крит». Наконец, работа скандально известного английского писателя-троцкиста Энтони Бивора «Крит 1941: битва и сопротивление», впервые вышедшая в 1991 году, собрала много личных свидетельств участников битвы; она в немалой степени реабилитирует Бивора как историка<sup>2</sup>.

В последнее время количество англоязычных работ о Крите резко увеличилось, но в основной массе это популярные издания, все еще переписывающие работы предшественников, в первую очередь Лонга.

---

<sup>2</sup> В Советском Союзе Бивор был известен «прогрессивным» политическим детективом «В интересах государства», разоблачающим связи английской политической элиты с диктаторскими режимами Латинской Америки.



С немецкой стороны описания Критской операции более бедны. Помимо уже упомянутой ранее книги Гове, ряд подробностей действий высаживавшейся на Крите 5-й горной дивизии вермахта (*5. Gebirgs-Division*) содержит книга Криса Эйлсби «Небесные воины Гитлера» (Лондон, 2000). К сожалению, она оставляет неприятное впечатление: Эйлсби напрямую оправдывает военные преступления немецких егерей против гражданского населения Крита, некритически используя материалы и аргументы нацистской пропаганды.

Наконец, автор настоящей работы ограниченно использовал сам журнал боевых действий 5-й горной дивизии за весну и лето 1941 года<sup>3</sup>, до настоящего времени не вводившийся в научный оборот. Прочие материалы перечислены в списке литературы, помещенном в конце книги.

---

<sup>3</sup> NARA, T315, R283 & R284.

## **Пролог. Германские воздушно-десантные войска в начале Второй мировой войны**

### **Тень Киевских маневров**

Принято считать, что толчком к созданию германских парашютных частей стали Киевские маневры Красной Армии в сентябре 1935 года. На них иностранным наблюдателям впервые были продемонстрированы возможности массовых действий парашютных сил. 30 бомбардировщиков ТБ-3 из 3-й авиабригады особого назначения выбросили в районе Броваров около 1200 парашютистов. Десант должен был перекрыть дороги к Киеву с востока и воспрепятствовать подходу резервов «красных» при штурме города «синими».

Одной из ключевых задач стал захват аэродрома в Броварах для дальнейшей переброски сюда войск посадочным способом. Интересно, что с самого начала действия пошли не по «сценарию»: после высадки парашютисты задержались со сбором и не смогли занять аэродром к моменту прибытия самолетов с посадочным десантом. Фактически машинам с пехотой пришлось садиться на незахваченный аэродром – это в точности смоделировало ситуацию при высадке немцев на аэродроме Форнебю 9 апреля 1940 года и на авиабазе Эйпенбург месяцем позже, о чем будет рассказано далее. Сильный разброс при высадке и задержка со сбором парашютистов в дальнейшем стали одной из главных проблем всех воздушных десантов Второй мировой войны.



Высадка парашютного десанта на Киевских маневрах, сентябрь 1935 года



Для увеличения вместимости ТБ-3 парашютистов размещали прямо на крыльях самолета



Транспортный самолет «Юнкерс» Ju.52

Первым воздушно-десантным подразделением германского вермахта стал полк «Генерал Геринг», сформированный весной 1935 года в составе Люфтваффе. Он был создан из полицейского батальона Векке, сформированного Герингом как полицейско-президентом Пруссии еще в 1933 году для охраны высших нацистских должностных лиц. Среди прочего обучения бойцы полка как элитной части должны были проходить и парашютную подготовку. Для этого 29 января 1936 года в Стендаль-Борсталь на полигоне Альтенграбов<sup>4</sup> была открыта парашютная

---

<sup>4</sup> Военный полигон Альтенграбов был создан еще в 1893 году, уже в начале XX века его площадь составляла 48 кв. км. После Первой мировой войны здесь размещались переселенческие лагеря, в 1930-е годы возведены склады, бункеры, военные

школа под руководством капитана Иммана. Уже за первый год через нее прошло около 4000 курсантов.

Вскоре для усиленной парашютной подготовки из состава полка «Герман Геринг» был выделен 1-й егерский батальон под командованием майора Бруно Бройера, а также 15-я инженерная рота. В следующем году был сформирован еще один стрелково-парашютный батальон под командованием майора Гейдриха, располагавшийся сначала в Стендаль-Борстале, а затем – в Брауншвейге.

В том же 1937 году германские парашютисты впервые приняли участие в маневрах сухопутных войск, когда с самолетов для поддержки тактического наступления была сброшена парашютная рота под командованием обер-лейтенанта Цана. В качестве транспортного средства для десантников использовался трехмоторный «Юнкерс» Ju.52.

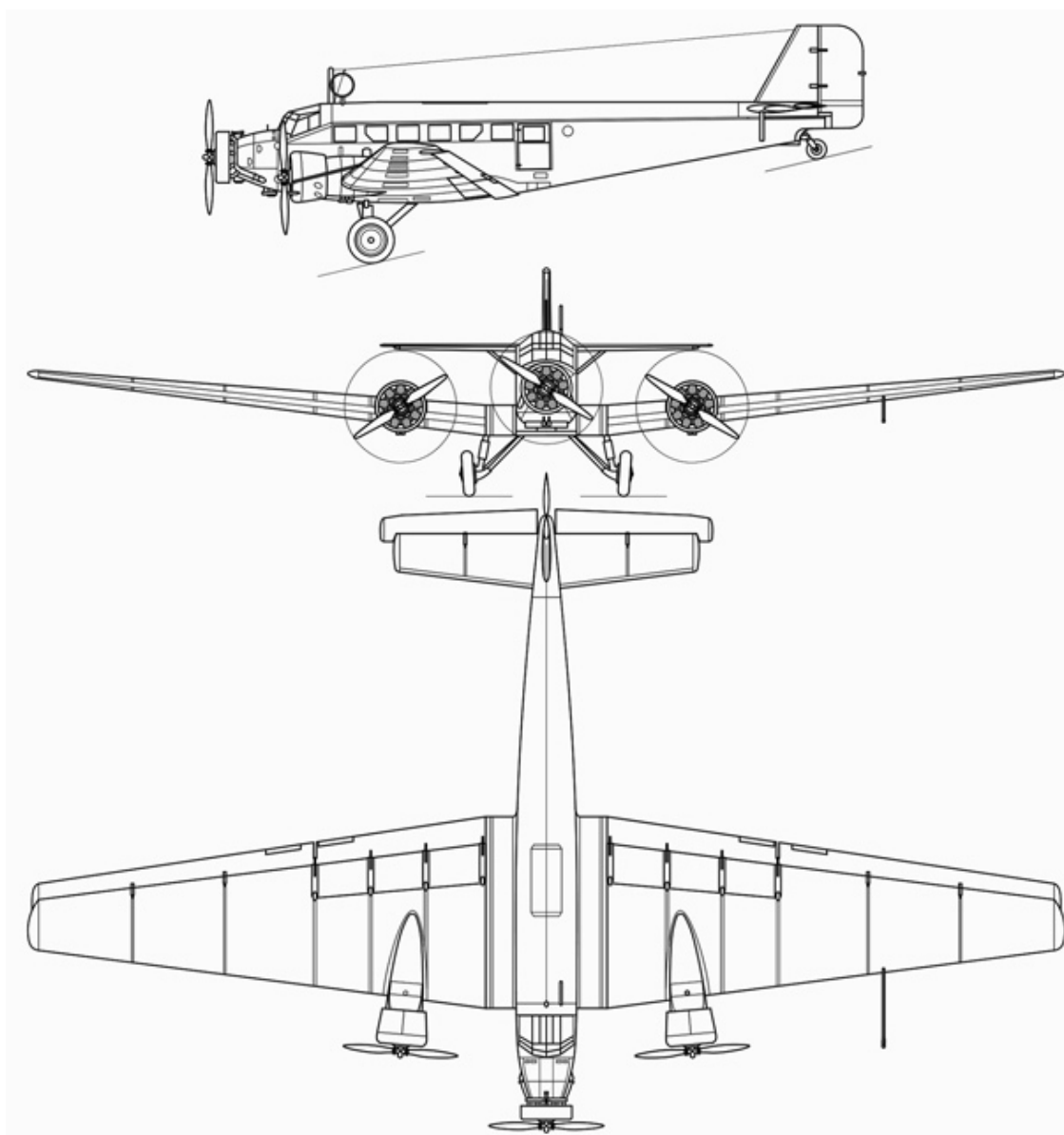


Схема самолета Ju.52

Этот самолет не обладал выдающимися характеристиками, но был дешев и удобен в эксплуатации. Его ценность как средства быстрой переброски войск впервые была продемонстрирована летом 1936 года, во время военного мятежа в Испании. Именно немецкие транспортные «Юнкерсы» обеспечили быструю переброску верных мятежникам войск из Сеуты в Испанию через Гибралтарский пролив. Всего с начала августа и по середину сентября 1936 года немецкие самолеты доставили на аэродромы Севильи и Херес-де-ла-Фронтеры 12 500 солдат, 35 полевых орудий, 100 станковых пулеметов и 134 тонны боеприпасов. На общем фоне войны это было не так много – но именно быстрое появление в Испании профессиональных марокканских частей позволило франкистам добиться ключевого успеха на начальном этапе войны.

## 7-я воздушная дивизия

Первым парашютным соединением Люфтваффе стала 7-я воздушная дивизия (7. *Fliegerdivision*), сформированная в Берлине-Темпельхофе в сентябре 1938 года, в разгар Судетского кризиса<sup>5</sup>. Ее возглавил 48-летний энтузиаст парашютного дела Курт Штудент. В годы Первой мировой он был летчиком-истребителем, затем служил пехотным командиром в Рейхсвере, а с осени 1933 года занимал пост офицера по особым поручениям при авиации. В апреле 1938 года Геринг произвел его в генерал-майоры, а в июле назначил командиром всех десантных частей Люфтваффе.



Генерал Курт Штудент

Хотя отдельные подразделения 7-й воздушной дивизии участвовали в Польской кампании, к 1940 году она еще находилась в стадии формирования. В первую очередь отрабатывалась оптимальная организационная структура воздушно-десантного соединения. К февралю 1940 года состав дивизии был следующим:

- 1-й парашютный полк (3 батальона и противотанковая рота).
- 2-й парашютный полк (только 2 батальона, без полкового штаба).
- Посадочно-штурмовой батальон «Кох».
- 7-я артиллерийская батарея.
- 7-я противотанковая рота.
- 7-я воздушная рота связи.
- 7-я медицинская рота.
- 7-я транспортная рота.

---

<sup>5</sup> В мае 1943 года переформирована в 1-ю парашютно-десантную дивизию.

- 106-я зенитная батарея.
- Мотоциклетный взвод.
- Транспортно-боевая эскадрилья особого назначения z. b.V.1.
- Транспортно-боевая эскадрилья особого назначения z. b.V.2.
- Транспортно-разведывательная эскадрилья.
- Планерная команда.







Подготовка немецких парашютистов



Немецкий парашютист с парашютом RZ

В каждом из двух парашютных полков было по три батальона и противотанковая рота. Но из-за нехватки транспортных самолетов вплоть до мая 1940 года дивизия использовалась в бою лишь отдельными частями. Поэтому главной оперативной единицей германских воздушно-десантных войск являлся парашютный батальон, имевший следующую организацию:

- штаб со взводом связи;
- три стрелковые роты – три взвода по три отделения в каждом (18 ручных пулеметов, 3 легких 50-мм миномета и 3 противотанковых ружья);
- рота тяжелого пехотного оружия (12 станковых пулеметов и 6 средних 81-мм минометов).



Немецкий парашютист в полном снаряжении с парашютом RZ1 или RZ16



Немецкие парашютисты перед посадкой в самолет. Из оружия при себе у них только гранаты



Немецкие парашютисты в самолете

Как уже говорилось выше, основной транспортной машиной воздушно-десантных войск являлся трехмоторный «Юнкерс» Ju.52, производившийся еще с начала 1930-х годов. Его грузоподъемность составляла 1,5–2 тонны (при полезной нагрузке до 4,5 тонны в перегруз), он мог брать на борт одно отделение парашютистов – 13 солдат и командира. Таким образом, для переброски одного батальона требовалось 40 машин, минимальный запас снаряжения и снабжения требовал еще десятка машин. При этом к апрелю 1940 года в составе Люфтваффе имелась всего 571 машина Ju.52, причем основной их задачей в боевой обстановке было снабжение топливом и боеприпасами передовых групп моторизованных войск.

Выброска с парашютом требовала специальной подготовки бойцов – включая умение ориентироваться на незнакомой местности, а также быстро принимать самостоятельные решения в постоянно меняющейся обстановке. Наконец, возникали проблемы с личным оружием – прыгать с тяжелым карабином было неудобно, поэтому к началу Второй мировой войны тактика немецких парашютистов предполагала сброс оружия в отдельном контейнере. Сами парашютисты имели при себе только пистолеты, как правило – автоматические «Зауэр» 38 (Н).



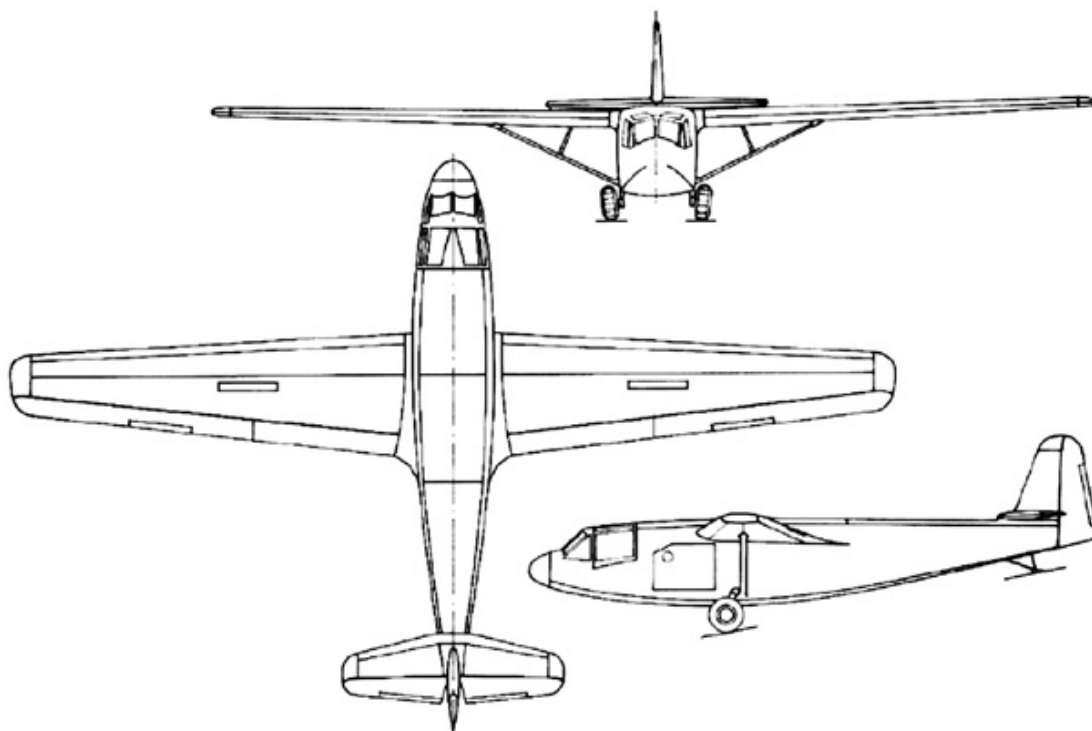
Немецкий парашютист отрабатывает прыжок из самолета



Немецкие парашютисты прыгают из самолета

Еще раз подчеркнем: собственно парашютистов в немецких ВДВ перед войной было немного – 1-й и 2-й батальоны 2-го воздушно-десантного полка. Их предполагалось использовать в первую очередь для захвата аэродромов или мест, удобных для посадки самолетов, например – ровных и прямых участков шоссе. Основная часть десантных войск высаживалась посадочным способом, с приземляющихся самолетов. Это позволяло улучшить управление десантом, но при этом существовал риск потерять транспортные машины, особенно если на аэродроме еще шел бой.

Паллиативом стали десантные планеры, стоившие куда дешевле. Вдобавок крупный планер теоретически мог поднять куда больше, чем транспортный самолет: к примеру, Me.321 «Гигант», производившийся с начала 1941 года, вмещал до 200 десантников или один средний танк. Однако основной германский десантный планер DFS.230, состоявший на вооружении к 1940 году, имел куда более скромные характеристики: 1200 кг груза либо 10 десантников и 270 кг снаряжения для них. Однако такой планер стоил всего 7500 немецких марок – эквивалент стоимости десяти штатных парашютов RZ16. К весне 1940 года из этих машин был сформирован 1-й полк 1-й воздушно-десантной эскадры.



Десантный планер DFS.230

Эффективность десанта зависела от количества задействованных самолетов и от возможности использовать каждый из них по несколько раз. Поэтому в масштабных боевых действиях десант было желательно использовать не для захвата территории, а для занятия ключевых пунктов, контроль над которыми поможет продвижению своих войск и усложнит действия противника. В первую очередь такими пунктами должны были стать мосты, а также аэродромы, что продемонстрировали еще Киевские маневры РККА. Поэтому впервые воздушно-десантные войска были брошены именно против аэродромов противника. Это случилось в апреле 1940 года.



## Часть I. Дания и Норвегия: дебют воздушно-десантных войск

### Операция «Везерюбунг»

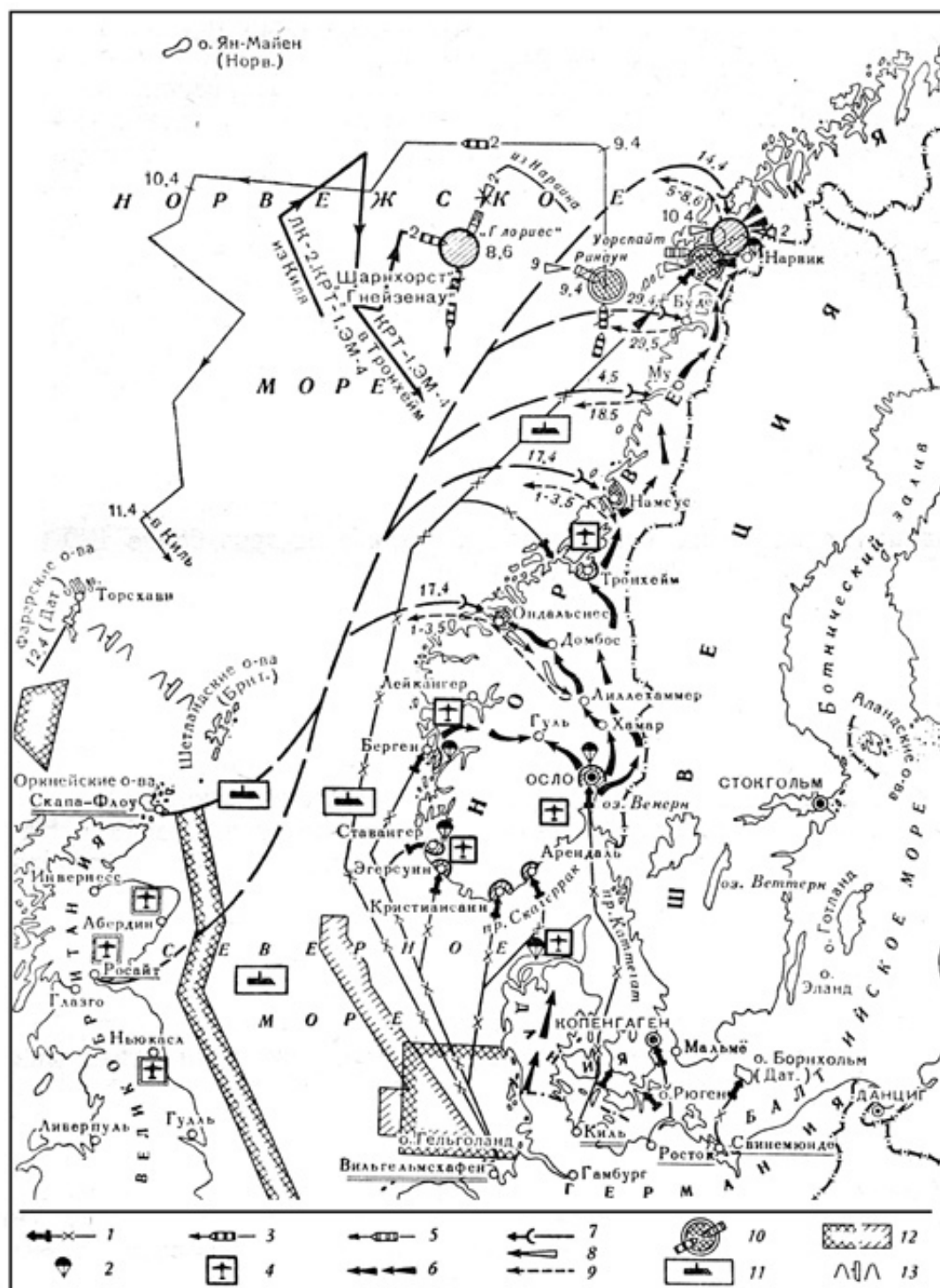
Первым воздушным десантом Второй мировой войны стала высадка немецких парашютистов в Дании и Норвегии в апреле 1940 года в рамках операции «Везерюбунг». Целью операции был быстрый захват Норвегии путем морских десантов в главных ее портах. Для овладения ключевыми аэродромами противника было решено использовать парашютистов.

Для высадки с парашютами были выделены сравнительно небольшие силы: 1-й батальон 1-го воздушно-десантного полка (I/FJR1) под командованием майора Эриха Вальтера, в общей сложности пять рот. Главной их целью были три аэродрома: один датский и два голландских.

В Дании 4-я рота капитана Вальтера Герике должна была овладеть аэродромом **Ольборг** (*Aalborg*) на северном берегу пролива Лим-фьорд, отделяющего Северную Ютландию (остров Веннсюссель-Ти) от материковой части страны. В дальнейшем сюда предполагалось перебросить посадочный десант и наземные службы для создания авиабазы, которая послужила бы «воздушным мостом» в Южную Норвегию.

Кроме того, в восточной части Дании парашютисты должны были занять мост через пролив Сторстреммен между островами Фальстер и Зеландия, а также лежащий в этом проливе остров Маснеде с береговыми батареями Хорбелле и Боргстедт. Здесь стояли две 120-мм гаубицы в броневых башнях, четыре морских 120-мм орудия в бетонных двориках, а также четыре 37-мм противодесантные пушки и 12 пулеметов.

В Норвегии 3-я рота обер-лейтенанта фон Брандиса должна была захватить аэродром **Сола** близ Ставангера – единственную авиабазу на всем западном побережье Норвегии. Наконец, штабная и 2-я роты этого полка под командованием майора Вальтера выбрасывались с парашютами на аэродроме **Форнебю** близ Осло и готовили его к приему посадочного десанта. 1-я рота лейтенанта Герберта Шмидта оставалась в резерве.



### Захват фашистской Германией Дании и Норвегии (апрель—июнь 1940 г.)

- |  |   |
|--|---|
| 1 — высадка немецких морских десантов 9 апреля 1940 г.;  | 6 — наступление немецко-фашистских войск с 9 апреля по 10 июня 1940 г.; |
| 2 — высадка немецких воздушных десантов 9 апреля 1940 г.;  | 7 — высадка англо-французских войск;                                    |
| 3 — действия немецкого флота по прикрытию десантов;  | 8 — направление боевых действий англо-французских войск;                |
| 4 — основные аэродромы Дании и Норвегии, захваченные фашистами и использованные для базирования авиации; | 9 — эвакуация англо-французских войск;                                  |
| 5 — действия английского флота против немецких кораблей;   | 10 — боевые столкновения английских и немецких кораблей;                |
|  | 11 — районы действий подводных лодок;                                   |
|  | 12 — районы минных заграждений;   |
|  | 13 — блокадные дозоры английских кораблей                               |

### Операция «Везерюбунг» – захват Дании и Норвегии

Всего утром 9 апреля 1940 года предполагалось задействовать 10 авиатранспортных групп и четыре эскадрильи. Они должны были высадить в общей сложности четыре воздушно-десантные и две пехотные роты. Еще один воздушно-десантный батальон и три батальона обычной пехоты предполагалось высадить посадочным способом – вместе с шестью ротами аэродромного обслуживания, штабом авиационных сил и штабом пехотного полка. На захваченные аэродромы предполагалось сразу же перебросить истребители, поэтому для них требовалось доставить по воздуху 168 тонн горючего.

## **Аэродром Ольборг и крепость Маснеде**

Высадка в Дании прошла без трудностей и скорее напоминала маневры. Около 5 часов утра два взвода (96 парашютистов) под командованием самого капитана Герике и лейтенанта Алькмара фон Гове с 9 транспортных «Юнкерсов» высадились на острове Маснеде, через который проходил построенный в 1933–1937 годах мост Сторстреммен<sup>6</sup>. К удивлению десантников, крепость оказалась на консервации. Десанту противостояли только три охранника<sup>7</sup>, причем на троих оказалась лишь одна винтовка – антикварный «ремингтон» образца 1867 года, да и тот без патронов.

---

<sup>6</sup> Точнее, два моста: неразводной 3200-метровый Сторстреммен с максимальной высотой центрального пролета 26 метров, а также 200-метровый разводной Маснедсунн. Ранее Маснеде был связан последним только с Зеландией, а через пролив Сторстреммен ходил железнодорожный паром.

<sup>7</sup> Гражданский офицер Генри Шмидт, солдаты-призывники Адольф Кернвейн и Олаф Йенсен.

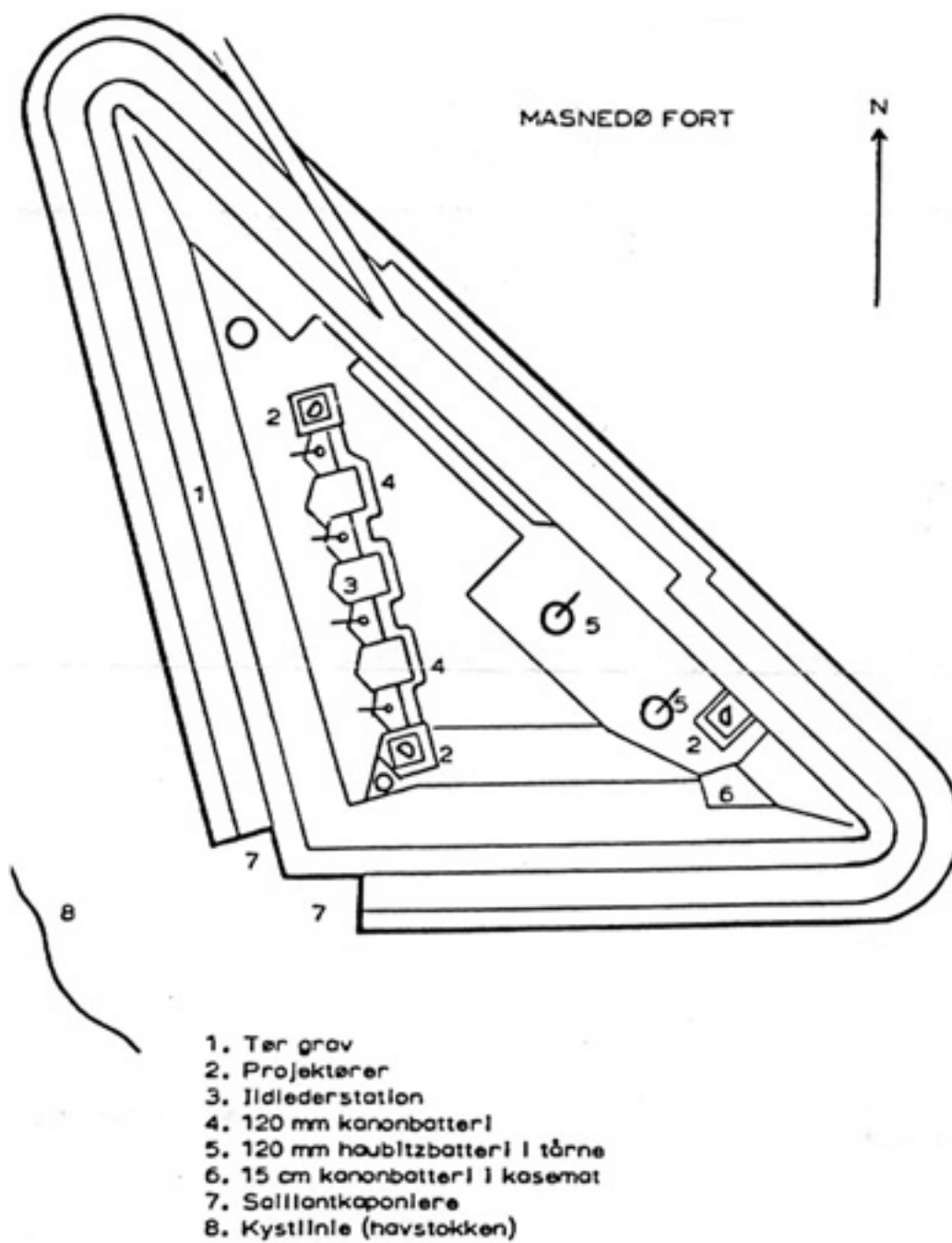
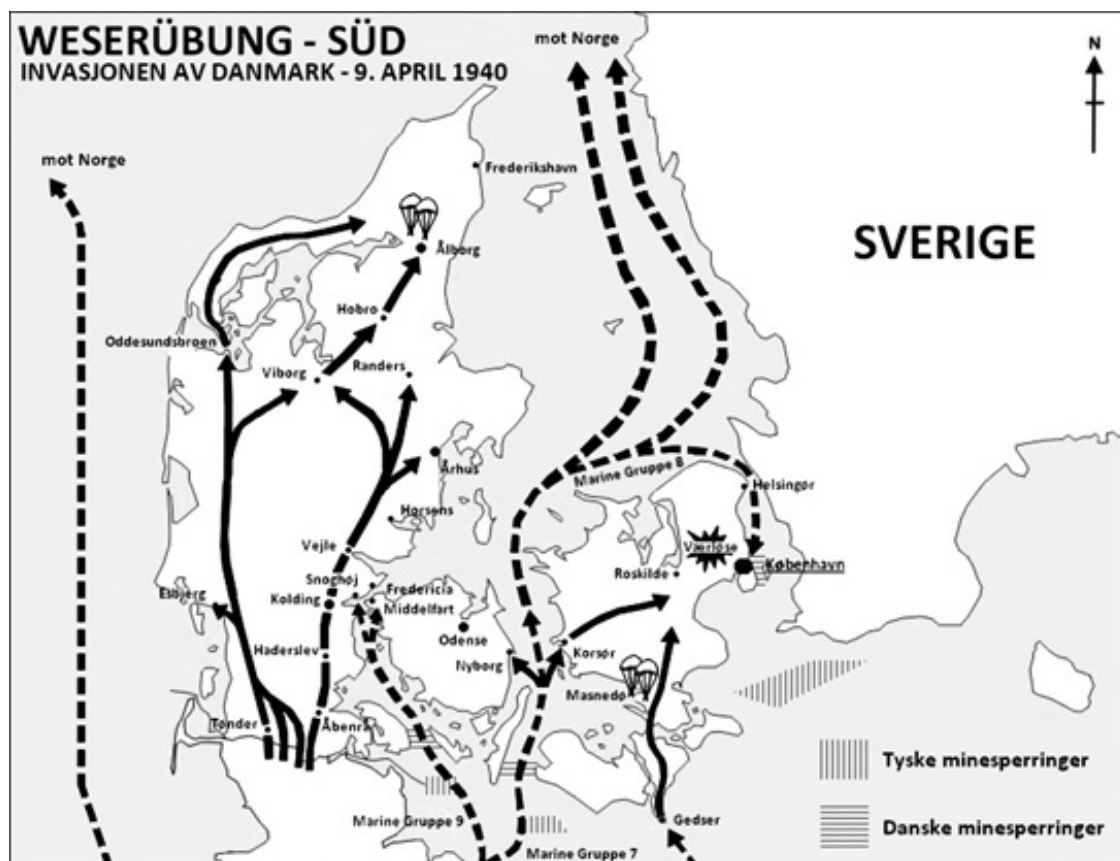


Схема форта Маснеде



Захват Дании 9 апреля 1940 года



Батарея Боргстед на острове Маснеде и мост через Сторстреммен, современный вид





Нацистский флаг над фортом Маснеде, между 8:00 и 8:30 9 апреля 1940 года



Полковник Вальтер Герике в 1944 году, в должности командира 21-й парашютной дивизии



Минный заградитель Ганзеештадт Данциг высаживает немецкий десант в гавани Копенгагена 9 апреля 1940 года



Легкий немецкий броневедомитель Sd. Kfz. 221, подбитый на перекрестке у Бредевада (северо-западнее Фленсбурга) утром 9 апреля 1940 года

Мост был захвачен без боя. Это позволило ударной группе 3-го батальона 305-го пехотного полка 198-й пехотной дивизии, высаженной с моря в Гедсере на южной оконечности острова Фальстер, на автомобилях и мотоциклах быстро достичь Копенгагена. Тем временем еще один батальон той же дивизии высадился с минного заградителя «Ганзеештадт Данциг» в самом Копенгагене и обеспечил захват города. «Мессершмитты» Bf.110 атаковали единственный датский военный аэродром в Верлесе возле столицы, выведя здесь из строя 26 самолетов – большую часть датских ВВС.

Два часа спустя один взвод роты Герике с парашютами высадился на аэродроме Ольборг. Здесь датчане тоже не оказали сопротивления, и уже с 8 утра на аэродром начали садиться транспортные самолеты с войсками, топливом и аэродромными службами. Всего до конца дня Ольборг принял две сотни самолетов.

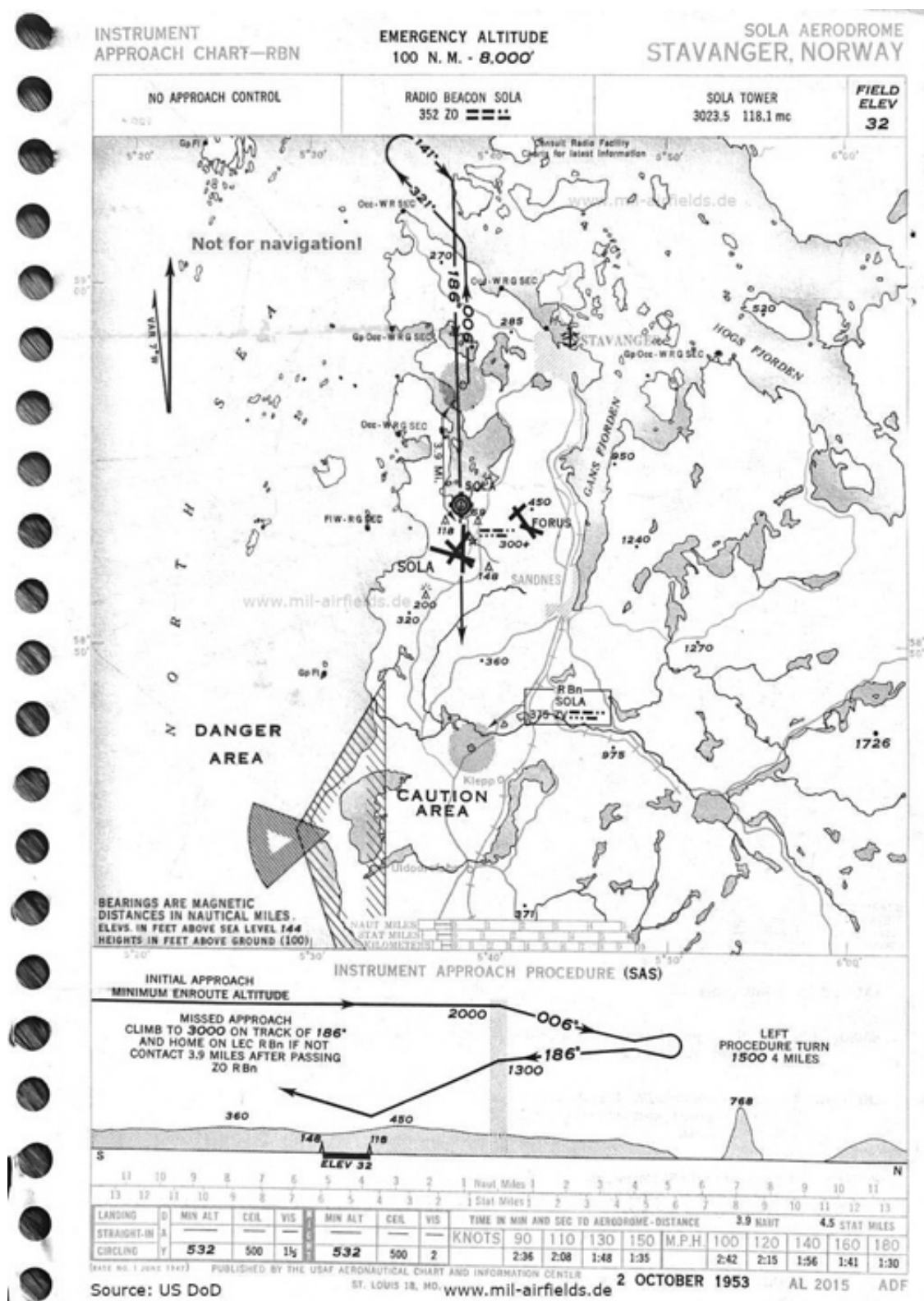
Уже в 8:34 датское правительство объявило о согласии на капитуляцию в обмен на сохранение политической независимости во внутренних делах. Однако большинство войск предпочитало сдаваться, не дожидаясь приказа. В итоге немецкие войска потеряли трех человек убитыми и до 30 ранеными, а также несколько броневедомителей подбитыми. Датские военные потери ныне оцениваются в пределах от 16 до 26 убитых и 20–23 раненых; кроме того, погибло около 10 гражданских лиц<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Некоторые датские исследователи называют более высокую цифру немецких потерь – свыше 200 человек только убитыми. Однако эти данные базируются не на документах, а на рассказах датских ветеранов и анонимных свидетельствах германских офицеров, якобы рассказавших об этих потерях датским военным. Отметим, что нарратив «некий вражеский офицер рассказал военнопленному в лагере о том, какие большие потери понесло его подразделение» часто используется в австралийской литературе о Второй мировой войне – но не встречается в английской или американской.

## **Аэродром Сола**

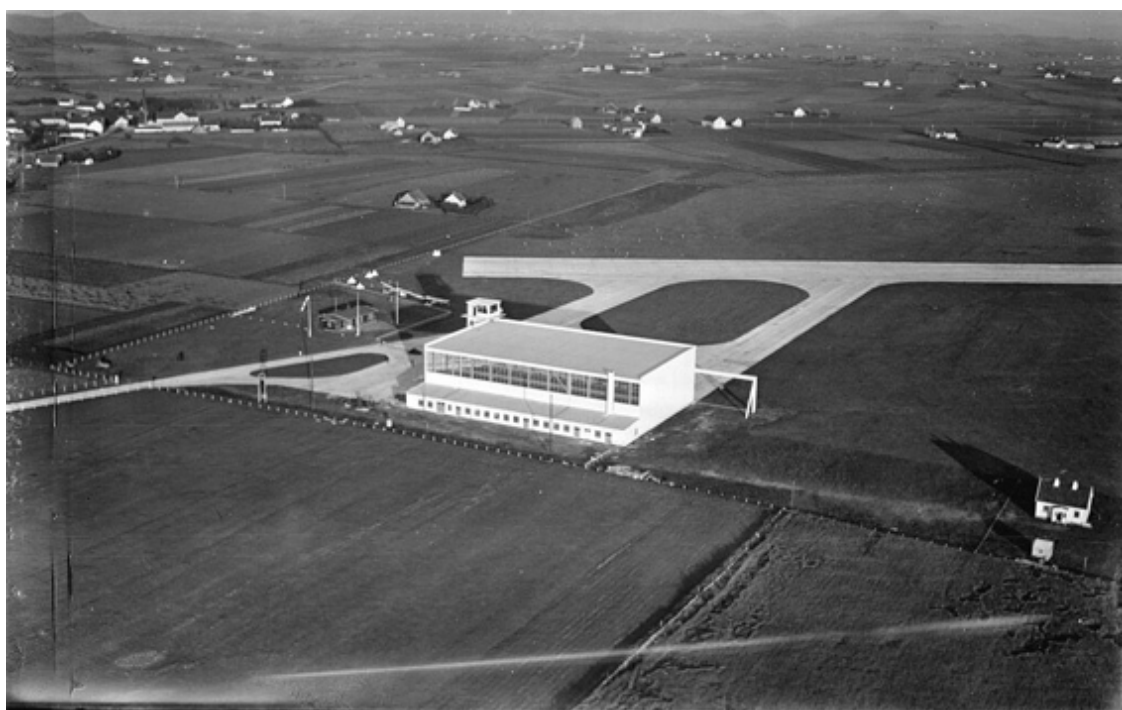
А вот в Норвегии немцы сразу встретили жесткое сопротивление. Высадка с воздуха здесь должна была осуществляться в три эшелона. Первый (парашютный) эшелон десанта состоял из 135 человек 3-й роты 1-го батальона 7-го парашютного полка под командованием обер-лейтенанта фрейхерра фон Брандиса. Он был погружен на 12 «Юнкерсов» Ju.52 из 7-й эскадрильи 1-й воздушной эскадры особого назначения, поднимавшихся с аэродрома Штаде в 5:30 утра. Второй (посадочный) эшелон состоял из двух рот 193-го пехотного полка и двух рот наземного персонала Люфтваффе – всего около 650 человек, погруженных на 53 «Юнкерса». Он вылетал с того же аэродрома всего на 10 минут позднее первого. Наконец, третий эшелон состоял из 51 Ju.52 с основной частью 1-го батальона 193-го пехотного полка, он взлетал с аэродрома Утерсюм в 8:00.



Район Ставангера и расположение аэропорта Сола на карте 1953 года



Аэропорт Сола во время открытия в 1937 году, вид с юго-востока



Аэропорт Сола перед войной

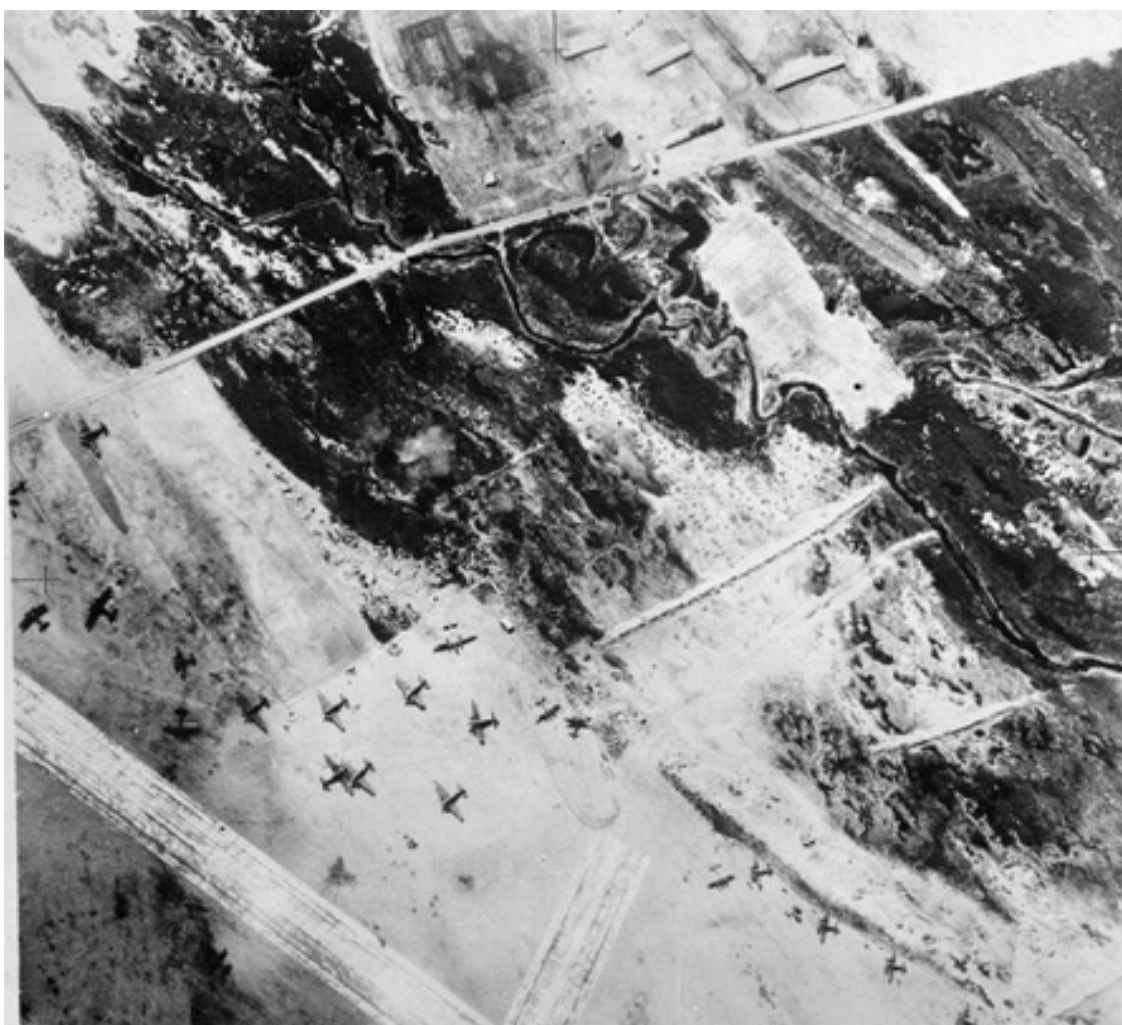


Аэропорт Сола в 1945 году





Немецкие парашютисты приземляются на аэродром Сола утром 9 апреля 1940 года



Немецкие самолеты на аэродроме Сола сразу после атаки британских «Бленхеймов» 107-й эскадрильи 17 апреля 1940 года

Две первые группы транспортных самолетов имели одно и то же прикрытие – восемь двухмоторных «Мессершмиттов» Bf.110 из 3-й эскадрильи 76-й эскадры тяжелых истребителей с аэродрома Зюльт под командованием обер-лейтенанта Голлаба. Для них это был рейс в один конец: расстояние от Зюльта до Сола составляло 630 км, а максимальный радиус действия истребителей Bf.110 модели «С» при самой выгодной скорости составлял 600–700 км. С учетом неоптимальной скорости<sup>9</sup>, неизбежного маневрирования в бою и при атаках наземных целей истребители не имели шанса вернуться обратно и должны были садиться на захваченный аэродром. Кроме того, непосредственно перед высадкой парашютистов Солу должны были атаковать 12 бомбардировщиков Ju.88, поднявшихся с аэродрома Люнебек.

У первого эшелона неприятности начались еще по пути. Над Скагерраком транспортные самолеты попали в туман, из которого вынырнули лишь в сотне километров от цели, причем потратили еще какое-то время на сбор. Один самолет заблудился и приземлился в Дании. Еще менее повезло истребителям: два из них столкнулись в тумане и рухнули в воду, после чего обер-лейтенант Голлоб решил возвращаться обратно. По счастью, две машины не услышали его приказ и продолжили полет, остальные четыре сели на уже захваченном аэродроме Ольборг.

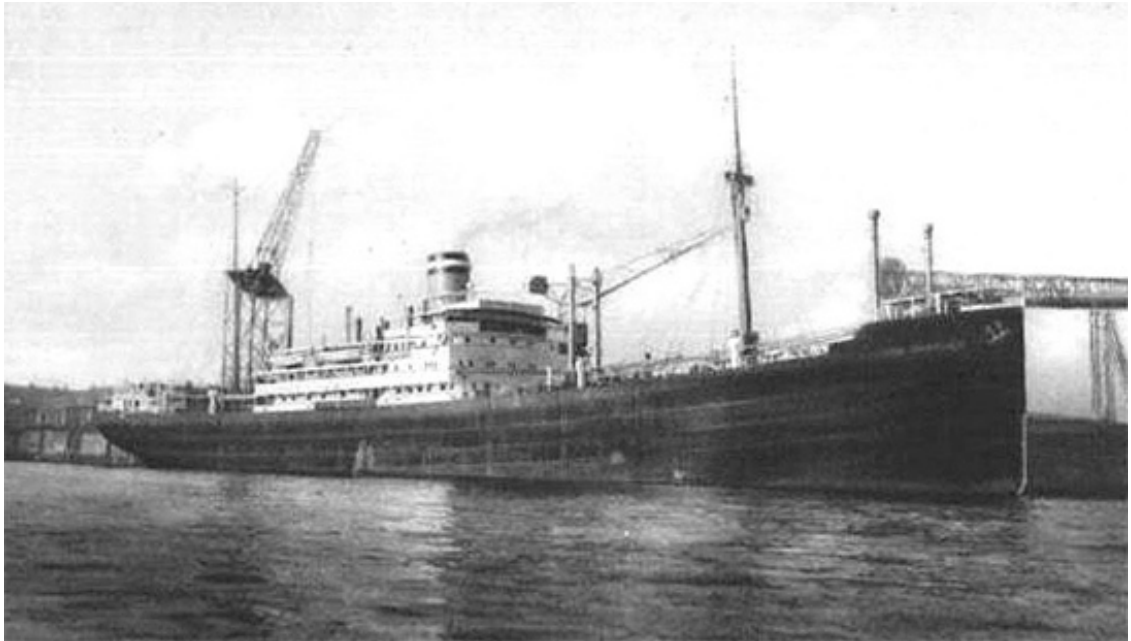
В итоге к 9:20 одиннадцать Ju-52 под прикрытием пары истребителей вышли к цели с запозданием в 40 минут. К этому времени Ju.88 уже совершили одну атаку на аэродром – но затем получили приказ помочь транспорту «Рода» с десантом: на подходе к Ставангеру был перехвачен и атакован норвежским миноносцем «Эгир». Транспорт спасти не удалось, но атакой с воздуха миноносец был потоплен.

Тем временем два «сто десятых» проштурмовали аэродром Сола, используя мощное курсовое вооружение: две 20-мм пушки и четыре 7,92-мм пулемета. Затем здесь высадились 110 парашютистов обер-лейтенанта фон Брандиса. Часть десантников ветром отнесло в сторону от взлетной полосы, однако атака с воздуха сыграла свою роль: оборона норвежцев оказалась парализована, десантники потеряли всего троих убитыми и около десятка ранеными. Дольше всех оказывал сопротивление дот в конце взлетной полосы, однако его удалось подавить атакой тяжелых истребителей, а затем забросать гранатами.

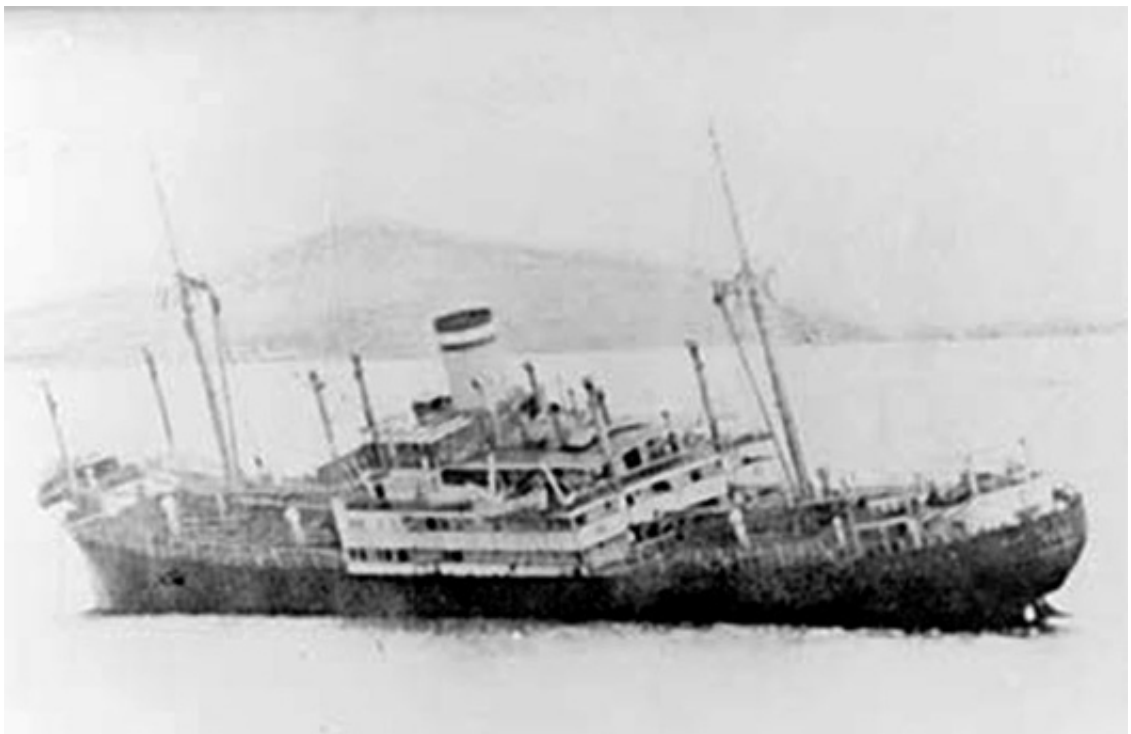
Когда на аэродроме начали приземляться транспортные машины второго эшелона, командир гарнизона Сола лейтенант Тур Тангваль предпочел капитулировать. Всего в плен сдалось 90 норвежских солдат, которых немцы сразу же заставили расчищать аэродром и готовить его к посадке новых самолетов.

---

<sup>9</sup> Наивыгоднейшая скорость Bf.110C составляла 350 км/ч, в то время как крейсерская скорость Ju.52 – 250 км/ч, максимальная – 285 км/ч.



Транспорт «Рода», бывший грузо-пассажирский теплоход «Гамбург-Америка лайн» (1928 год, 6780 брт, 13 узлов). Потоплен 100-мм артиллерией миноносца «Эгир» около 8 утра 9 апреля после того, как команда покинула корабль. Был поднят в декабре 1953 года, но затонул при буксировке. Вновь поднят в 1956 году и разделан на металл в Гамбурге



Тонущий транспорт «Рода»



Потопленный миноносец «Эгир»

Высаженная во втором эшелоне аэродромная команда за три часа подготовила аэродром к приему новой партии машин, после чего сюда началась переброска подкреплений и зенитной артиллерии. Всего за первый день Норвежской операции в Солу приземлилось 180 транспортных самолетов, доставивших два батальона 193-го пехотного полка, запас горючего, наземный персонал 1-й эскадрильи 1-й группы пикирующих бомбардировщиков, а также личный состав 4-й батареи 33-го зенитного полка с 20-мм зенитными пушками.

Заняв аэродром Сола, десантники двинулись к Ставангеру и без особых проблем захватили город и гавань. Вскоре сюда прибыли три немецких транспорта, доставивших подкрепления и боеприпасы – в том числе материальную часть трех зенитных батарей; сами зенитчики были переброшены чуть ранее гидросамолетами. Не обошлось без потерь: помимо транспорта «Рода», еще накануне вечером у Ставерна британской подводной лодкой «Тритон» был потоплен танкер Люфтваффе «Посидония» (8036 брт), который был должен доставить на Солу запас топлива. Правда, уже в июне танкер был поднят и вновь введен в строй.

К вечеру 9 апреля на аэродром Сола прибыли 22 пикировщика Ju.87, а также 4 дальних истребителя Bf.110. Кроме того, в заливе у северной оконечности аэродрома приводились 15 поплавковых бомбардировщиков He.115 из 106-й береговой авиагруппы. В кратчайший срок здесь была создана мощная воздушная группировка, способная оказывать поддержку морским десантам, высаженным дальше к северу.

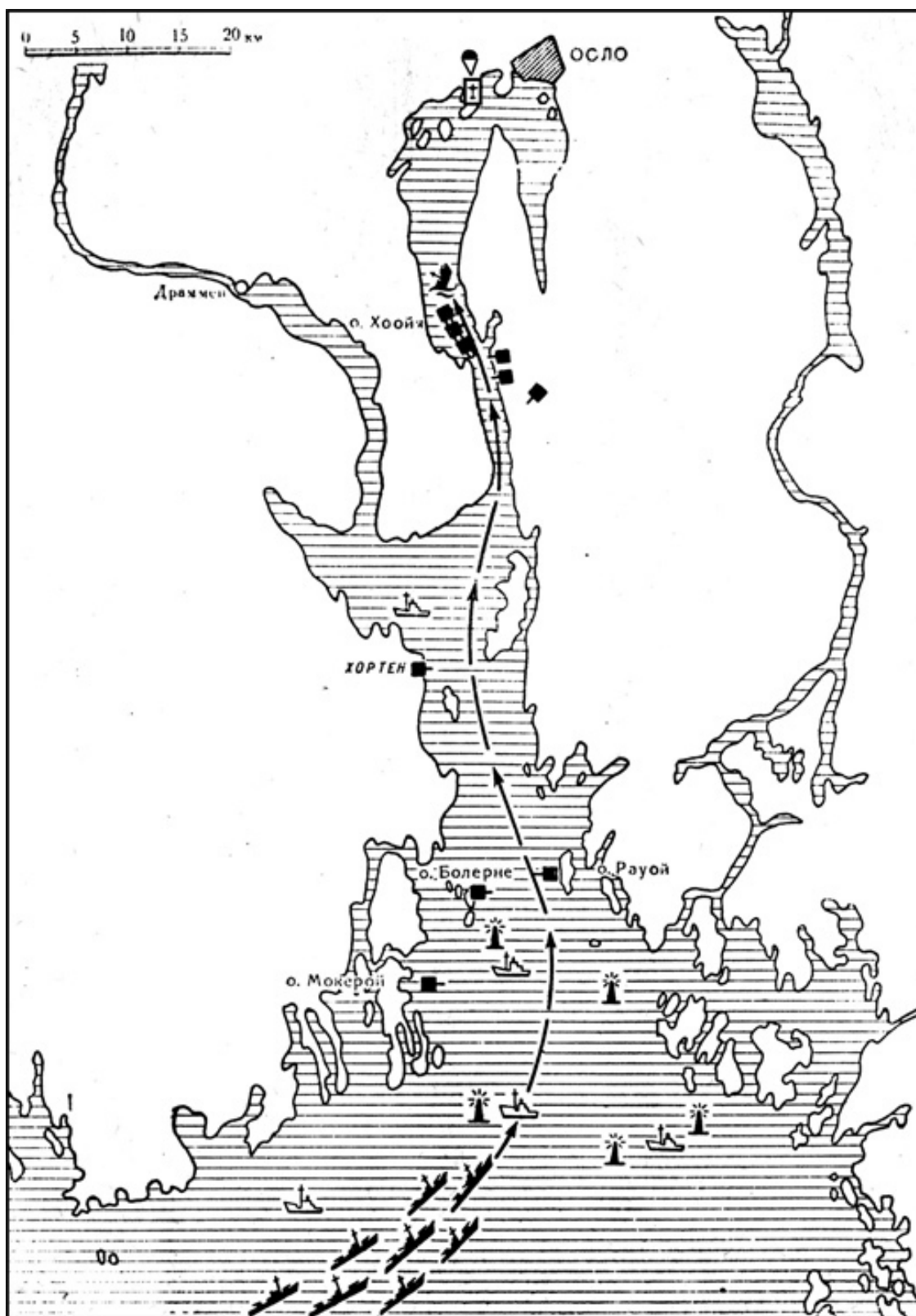
## Туман над Осло

Столицу Норвегии Осло и расположенную ближе к устью Осло-фьорда военно-морскую базу Хортен предполагалось захватить комбинированным ударом с моря и с воздуха. Одновременно с высадкой морского десанта две парашютные роты выбрасывались на аэродром Форнебю в самом Осло, после чего сюда посадочным способом перебрасывались два батальона из состава 169-й пехотной дивизии.

В районе столицы располагались крупные силы норвежской армии – 1-я и 2-я пехотные дивизии под командованием, соответственно, генерал-майоров Эрихсена и Хауга. По штату военного времени они имели около 17 тысяч солдат и офицеров. Однако к началу немецкого вторжения соединения еще не были отмобилизованы, поэтому их боевая мощь оказалась значительно меньше.

Зато береговая оборона Осло-фьорда показала себя весьма эффективно: у Дребака, в самом узком месте фьорда, ею был потоплен тяжелый крейсер «Блюхер», шедший с частью морского десанта. Из-за его гибели морская высадка в Осло временно задержалась – и внезапно воздушный десант стал основным.

Первая волна состояла из 29 транспортных Ju.52 из состава 2-й группы 1-й воздушной эскадры особого назначения. Командовал группой подполковник Древес. Из-за облачности и тумана, стоявшего над Северной Германией, самолеты поднялись с аэродрома Шлезвиг с очень большим опозданием. На подходе к Осло-фьорду одна из машин отстала от группы и была сбита норвежскими истребителями; погиб весь экипаж и 12 десантников.



Действия немецкого десанта в Осло-фьорде 9 апреля 1940 года



Аэропорт Форнебю в день открытия 1 июня 1939 года

Над Осло-фьордом тоже стояла густая пелена облаков. В 8:20, когда по плану должны были выбрасываться парашютисты, подполковник Древес приказал своим машинам поворачивать назад. Он решил не рисковать выброской парашютистов в тумане и высадить их в датском Ольборге, который уже был захвачен немцами, и доложил об этом командованию 10-го воздушного корпуса в Гамбурге.

В штабе корпуса возник яростный спор. Командир корпуса генерал-лейтенант Ганс Гайслер потребовал отдать приказ о возвращении второй, посадочной волны десанта, которая стартовала через 20 минут после первой. В то же время командующий армейской транспортной авиацией полковник Карл-Август фон Габленц считал, что операция должна быть продолжена: при внезапном приземлении даже на не занятый парашютистами аэродром посадочный десант имеет шансы на успех. Кроме того, аэродром Ольборг уже и так был забит приземляющимися машинами со снабжением, посадка здесь новых самолетов могла привести к неприятностям.

В разгар спора поступила информация непосредственно из Осло: со стоявшего в гавани разведывательного судна «Виддер» сообщили, что над норвежской столицей также стоит туман. После этого в спор вмешался сам Геринг, распорядившись вернуть все самолеты. Но тут в действие вступил «человеческий фактор». Командир 103-й авиагруппы особого назначения капитан Рихард Вагнер, руководивший транспортными «Юнкерсами» второй волны... предпочел игнорировать приказ. Его самолеты лежали на курсе, опытные пилоты не теряли ориентировки – и Вагнер решил, что группа справится с задачей<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> По другой версии, Вагнер, подчинявшийся начальнику армейской транспортной авиации, решил, что приказ от имени 10-го авиакорпуса является дезинформацией от противника.

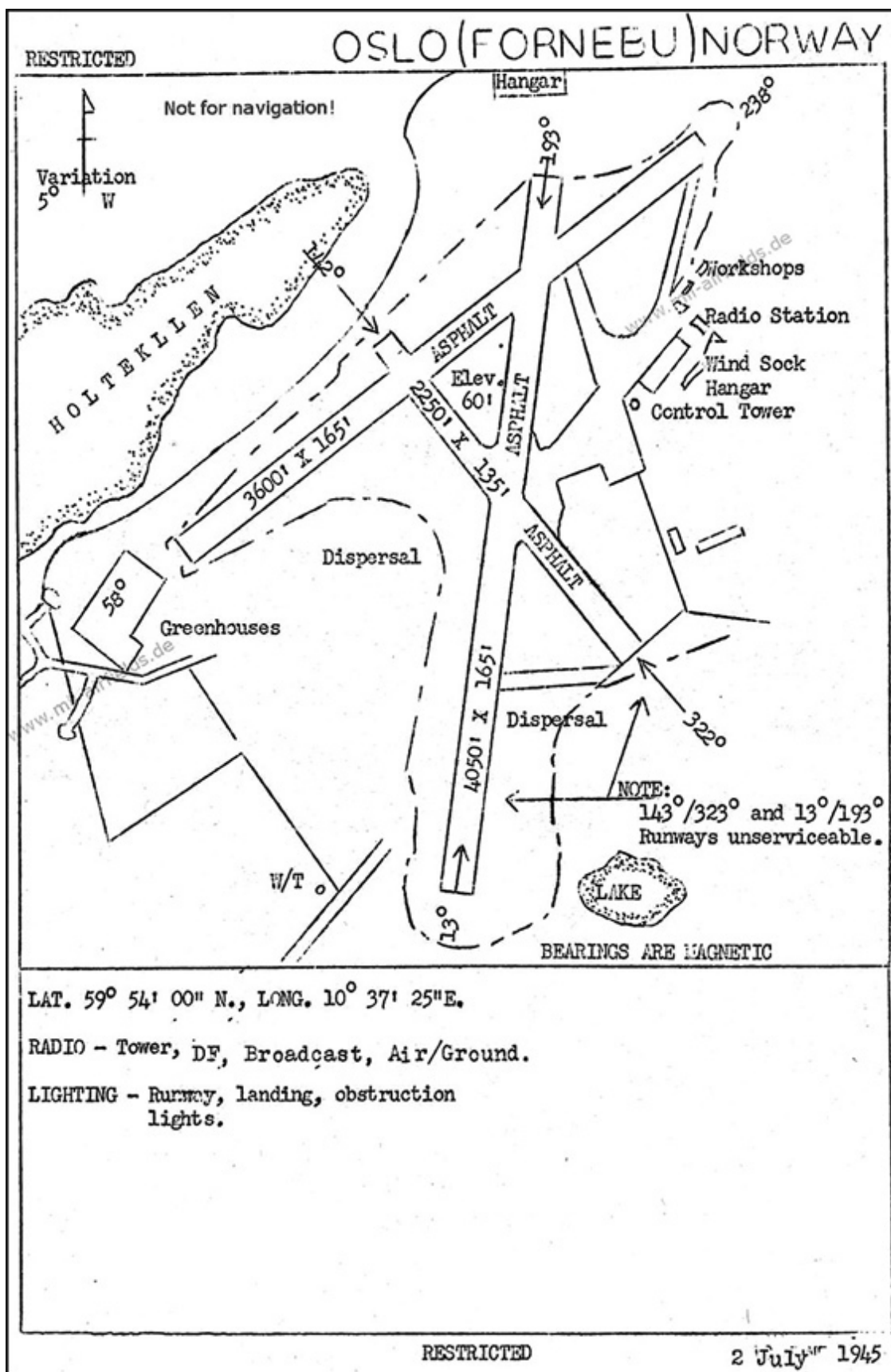


Аэропорт Форнебю вскоре после открытия в 1939 году



Аэродром Форнебю в апреле 1940 года





Аэродром Осло-Форнебю сразу после войны. На нем имеются три взлетно-посадочные полосы – две рабочие: большая, длиной 1097 и шириной 50 метров, и малая, длиной 686 и шириной 41 метр, а также одна необслуживаемая длиной 1234 и шириной 50 метров





Разбитые транспортные «Юнкерсы» на аэродроме Форнебю



Аэродром Форнебю в апреле 1940 года, забитый немецкими самолетами. Видны большие пассажирские «Юнкерсы» G.38 и Ju 90, транспортные Ju.52 и Ju.W34, а также бомбардировщики «Хейнкель» He.111



Аэродром Осло-Форнебю в 1947 году, вид с запада на восток, в сторону Осло

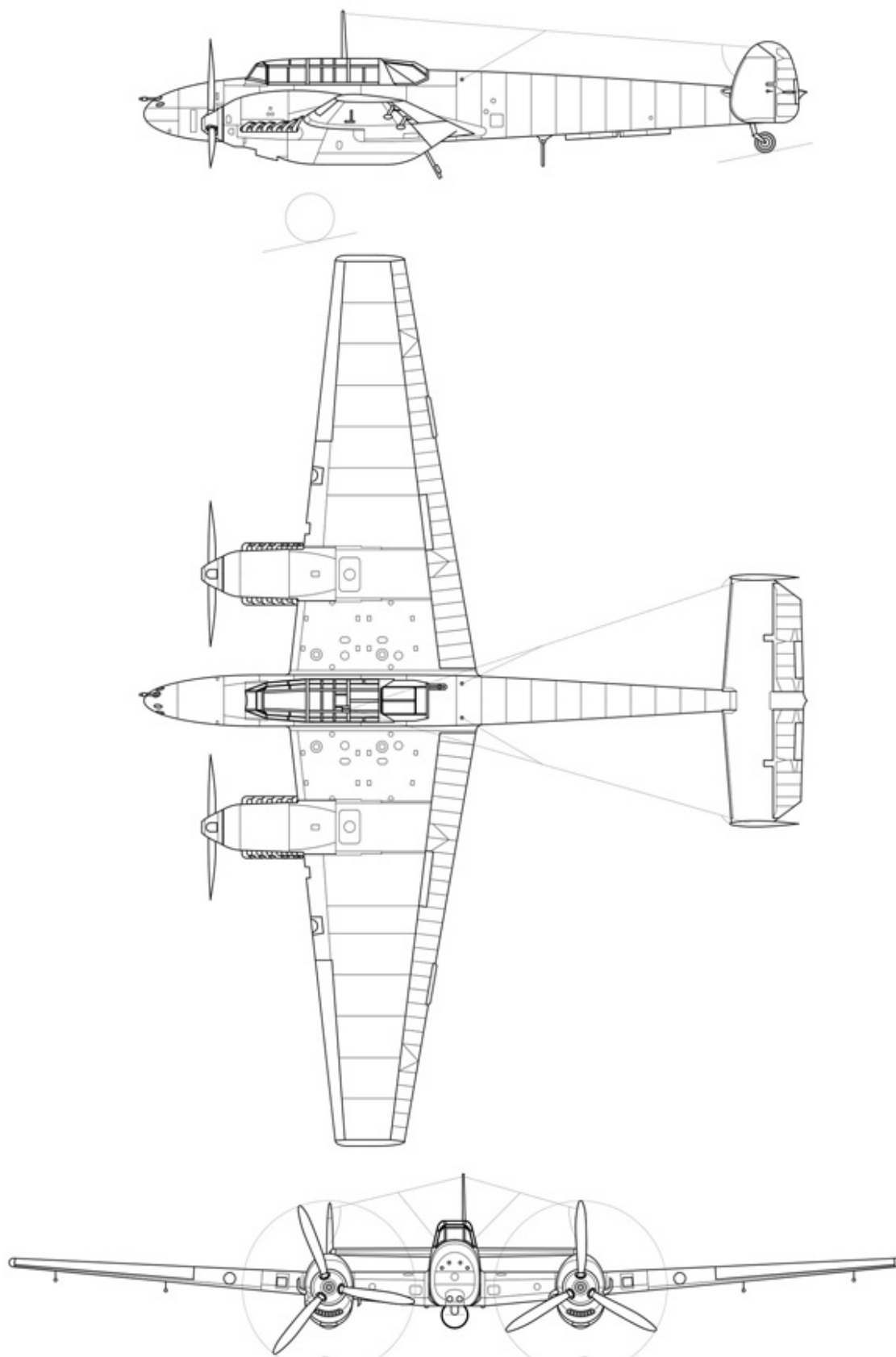


Схема тяжелого истребителя «Мессершмитт» Bf.110

Решение оказалось верным: вскоре туман начал рассеиваться, а затем пропал совсем. Но для успеха потребовалась и другая случайность: сопровождавшие вторую волну восемь тяже-

лых истребителей Vф.110 из 1-й эскадрильи 76-й истребительной эскадры под командованием обер-лейтенанта Вернера Хансена также не свернули с маршрута и дошли до Форнебю. Как и в Ставангере, аэродром находился за пределами радиуса их полета, поэтому машинам оставалось только ждать его захвата и садиться здесь – вернуться домой «сто десятые» уже не могли.

## Бой за аэродром Форнебю

На аэродроме Форнебю базировалась истребительная эскадрилья норвежской армейской авиации, имевшая в строю семь исправных английских бипланов «Гладиатор». Получив информацию о приближении к столице большой группы вражеских самолетов, пять из них поднялись в воздух и в 8:37 вступили в схватку с «Мессершмиттами» обер-лейтенанта Хансена. Норвежцам удалось сбить два «Мессершмитта» и один транспортный «Юнкерс», потеряв в бою всего один самолет.

Немецкие истребители были скованы недостатком топлива и не могли вести маневренный бой. Дойдя до Форнебю, они успели один раз проштурмовать его, уничтожив стоящие здесь два истребителя (один из них только что приземлился после воздушного боя), после чего тоже пошли на посадку.

Почти одновременно с ними, в 9:05 (вместо 8:45 по плану), на аэродром начали садиться транспортные машины. Норвежская ПВО была частично подавлена, но все же зенитные пулеметы открыли огонь. Единственной его жертвой стал капитан Вагнер, убитый в головном самолете. Норвежцы судорожно пытались забаррикадировать взлетную полосу автомашинами, но все «Юнкерсы» смогли приземлиться, хотя три из них оказались повреждены.

На земле сопротивление оказалось слабым, десантники быстро заняли аэродром, позиции зенитных орудий и центр управления полетами. Вскоре из Осло сюда прибыл немецкий военно-воздушный атташе капитан Эберхард Шпиллер. По радио он отправил сигнал о занятии аэродрома и готовности к приему остальных эшелонов десанта – батальона из состава 324-го пехотного полка.

К полудню в Форнебю уже находилось шесть пехотных рот – правда, без тяжелого вооружения, если не считать трофейные зенитные орудия и пулеметы. Если бы норвежцы организовали контратаку, они могли доставить немцам крупные неприятности. Но гарнизон аэродрома под командованием капитана оставил позиции и отступил к крепости Акерсхус.

Командование норвежской армии и руководство страной было деморализовано известиями о высадке немцев сразу в нескольких пунктах. Уже в 9:30 первого дня вторжения правительство и королевская семья покинули столицу, отправившись на автомашинах в центр страны; сюда же было вывезено золото Национального банка. Около полудня 9 апреля первые немецкие солдаты появились на улицах норвежской столицы, а в 15:30 сюда с оркестром строем вошел первый батальон германских войск. Норвежские солдаты, деморализованные бегством командования и отсутствием приказов, сопротивления не оказывали: немцы взяли в Осло около 1300 пленных, большинство из которых даже не имело оружия (было захвачено всего 300 винтовок).

Тем временем Кригсмарине все еще пыталось занять норвежские укрепления на островах Осло-фьорда и по его берегам. Это удалось лишь вечером, после того как деморализованный событиями командующий укрепленным районом Осло-фьорда отдал приказ о капитуляции. Немецкие корабли вошли в гавань Осло лишь в 11:45 следующего дня – более чем на сутки позже, чем это предполагалось планом операции...

\* \* \*

В первый день операции «Везерюбунг» с воздуха было высажено относительно немного войск: порядка 2000 солдат. Тем не менее десанты на аэродромы Сола и Форнебю оказали решающее влияние на общую ситуацию в Южной Норвегии. Однако их успех во многом стал результатом случайности – подкрепленной решительностью немецких командиров и апатией командиров норвежских.



Убитый немецкий парашютист на аэродроме Форнебю



Сдающиеся норвежские солдаты в Форнебю





Немецкие солдаты на улицах Осло, апрель 1940 года

Потери при высадке десантов оказались весьма умеренными: погибло около 40–50 десантников, из них 18 солдат из 3-й роты 1-го воздушного полка были убиты в наземном бою. Кроме того, рота имела около 30 раненых. Три «Юнкерса» Ju.52 (из 7/KG zbv 104) разбились на взлете в Германии, еще два (из KG zbv 106) были сбиты вместе со всеми парашютистами. Два тяжелых истребителя разбились в воздухе, еще два сбиты над аэродромом Форнебю, три бомбардировщика (Ju.87, He.111 и He.59) разбились при посадке.

Общие потери германской авиации в первые сутки Норвежской кампании составили 20 машин всех типов – в основном от аварий и огня с земли.

## Десант в Домбос

Однако захватом столицы Норвежская операция не закончилась. Бежавшее из Осло правительство пришло в себя и начало организовывать сопротивление немцам. 11 апреля 67-летний король Хокон VII сместил командующего сухопутными силами генерал-майора Кристиана Лааке и назначил на его место 58-летнего генерального инспектора пехоты полковника Отто Рюге, произведенного по этому случаю в генерал-майоры.

Рюге уже отличился в ночь на 10 апреля, организовав прикрытие дороги из Осло в Хамар, куда выехало норвежское правительство. Именно он, собрав разрозненные группы солдат, дал немцам возле Мидтсуга первый успешный бой, в ходе которого был убит немецкий военно-воздушный авиационный атташе Шпиллер, возглавивший авангард десантников.

14 апреля в Намсусе и Харстаде началась давно подготовленная высадка 40-тысячного англо-французского контингента, после чего у союзников создалось впечатление, что Норвегию можно удержать. 17–19 апреля в районе Ондальсна были высажены две английские дивизии, 29 августа состоялась высадка союзников в Буде, 4 мая – в Му.

Чтобы разъединить норвежские войска и отсечь их группировку возле Осло от основных сил союзников в центре страны, немецкое командование решило высадить воздушный десант в районе Домбоса. Этот городок находился в 250 километрах от немецких позиций, на полпути от Хамара к Тронхейму, где соединялись шоссейные и железные дороги из Тронхейма, Осло и Ондальсна. Захват столь важного узла коммуникаций нарушал связность всей только что созданной норвежской обороны – в частности, прерывал коммуникации между Тронхеймом и Ондальснесом.



Хокон VII, король Норвегии с 1905 по 1957 год. Фото 1915 года



Генерал-майор Кристиан Лааке, ок. 1935 года



Отто Рюге



Генерал-майор Отто Рюге возле временного штаба норвежской армии на ферме Нордмо в Эвербигде, 7 июня 1940 года



Обер-лейтенант Герберт Шмидт с Железным крестом

14 апреля в 17:15 пятнадцать транспортных «Юнкерсов» из 2-й группы 1-й воздушной эскадры особого назначения подполковника Древесы поднялись с аэродрома Форнебю, имея на борту 185 парашютистов 1-й роты 1-го парашютного полка под командованием обер-лейтенанта Герберта Шмидта. Но из-за плохой погоды часть машин не смогла найти ориентиры для выброски, а вышедшие к Домбосу самолеты попали под зенитный огонь. В итоге один самолет был сбит, два разбились при вынужденной посадке, семь вернулись на Форнебю, еще три приземлились в Тронхейме, а один из-за повреждений сел на лед озера Венерн в Швеции<sup>11</sup>. Лишь шесть машин смогли выбросить парашютистов, но и то в неправильном месте, в 8 километрах к югу от города.

В темном лесу, занесенном снегом, найти друг друга парашютистам оказалось очень тяжело. К утру 15 апреля обер-лейтенанту Шмидту удалось собрать лишь 62 человека, включая только одного офицера. Остальные десантники заблудились, большая часть из них попала в плен.

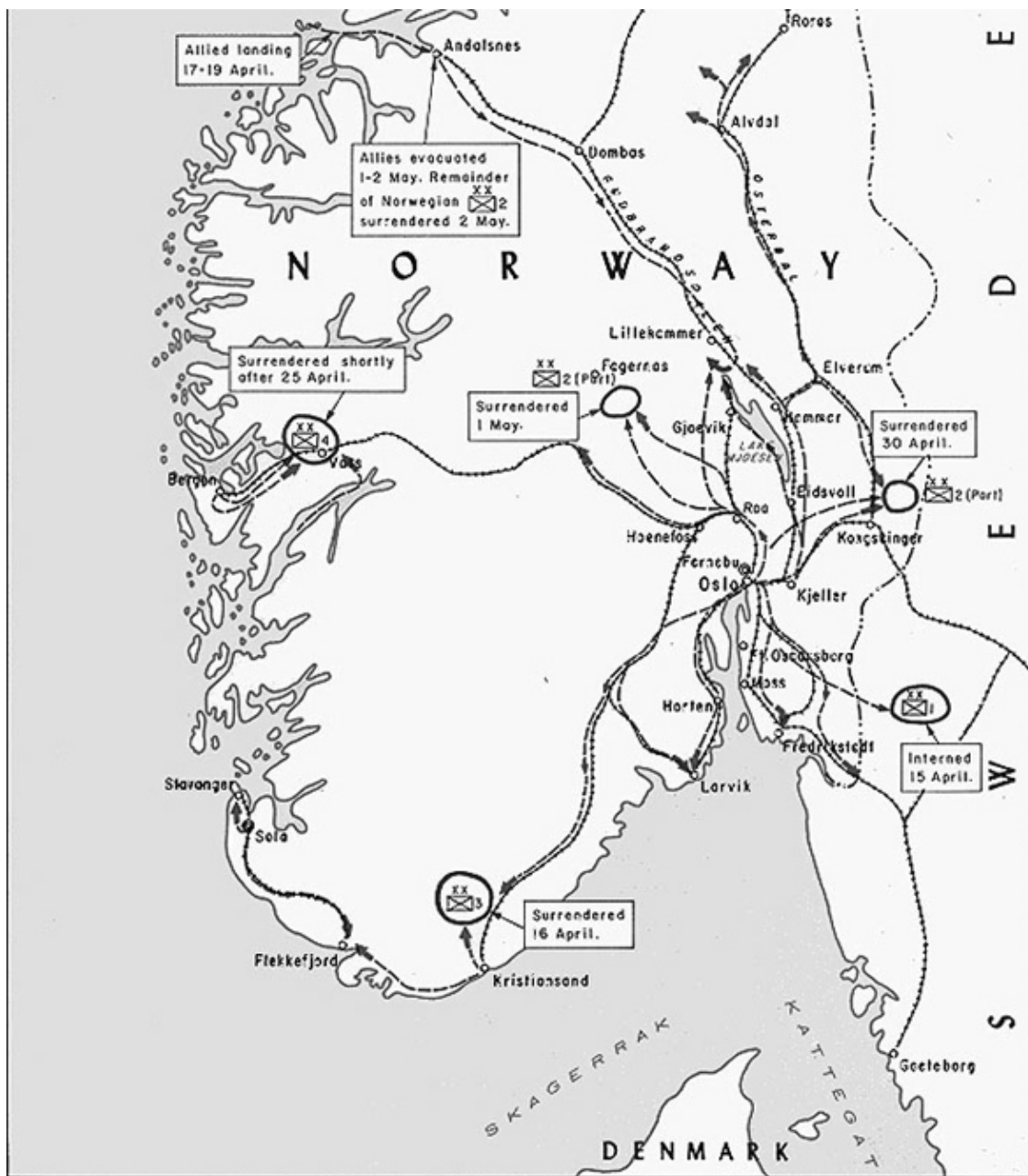
Отряд Шмидта захватил на шоссе несколько машин и двинулся к Домбосу. Однако в 5 км южнее города немцы были остановлены заслоном 5-й роты 11-го норвежского пехотного полка и заняли круговую оборону возле хутора Улеклев. Таким образом, десанту удалось лишь блокировать шоссе на Лиллехаммер и взорвать полотно шедшей рядом железной дороги. Что-то большее было уже не в его силах – хотя именно здесь десанникам могла улыбнуться невероятная удача. Дело в том, что именно 14 апреля король Хокон VII и главнокомандующий генерал-майор Рюге решили ради безопасности перебазироваться из Хамара в Ондальснес, где готовилась высадка союзников. Королевский конвой чудом не попал в лапы немцев: возле городка Довре буквально за несколько километров от места высадки его предупредили мест-

---

<sup>11</sup> В январе 1941 года «нейтральные» шведы вернули машину немцам.

ные ребятишки, сообщившие, что видели в небе парашюты, а на шоссе – людей в незнакомой форме.

Норвежцы бросили против парашютистов 2-й батальон 11-го пехотного полка. Несмотря на многократное превосходство в силах и наличие минометов, он действовал крайне нерешительно. Пользуясь плохой погодой, немцы шаг за шагом отходили на юг, пока 17 апреля не были окончательно блокированы на хуторе Линдсе в северной части Довре.



## Операции германских войск в Южной Норвегии в апреле – мае 1940 года

Шмидт рассчитывал продержаться здесь до подхода войск с юга, но немецкое наступление затягивалось. Правда, 18 апреля парашютисты даже смогли получить боеприпасы и снабжение, сброшенные с воздуха одиночным «Юнкерсом» вместе с рацией.





Железнодорожная станция Домбос в 1924 году



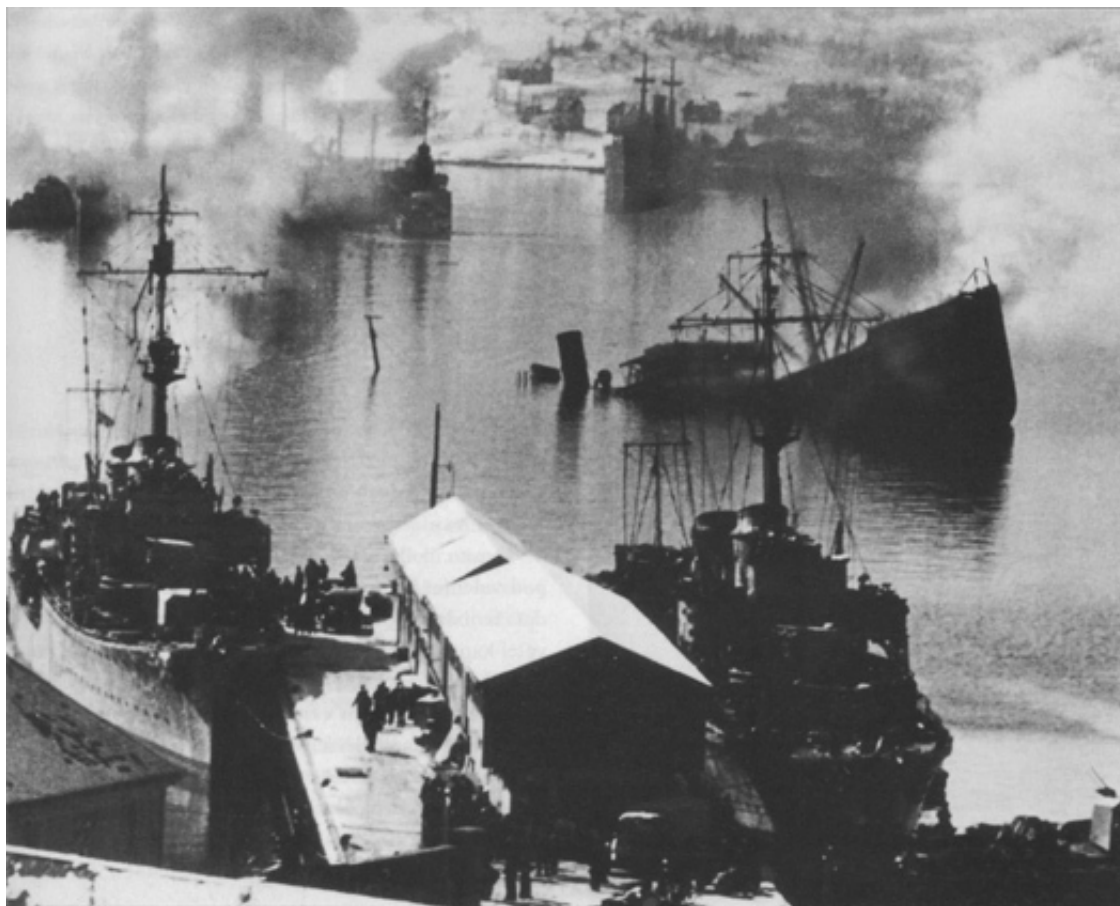
Шоссе Осло – Лиллехаммер – Домбос возле хутора Улеклев

Однако было уже поздно: 19 апреля на помощь норвежским войскам прибыла железнодорожная гаубица, начавшая методичный обстрел занятых немцами домов и оврагов. После этого тяжело раненный Шмидт предпочел сдаться, сообщив об этом по радио. Вместе с ним сдалось 44 парашютиста, шестеро из которых были ранены; норвежцы освободили 15 своих пленных. Всего потери десанта составили 21 человека убитым, 149 парашютистов (в том числе 14 раненых) попали в плен. Норвежцы потеряли 20 человек убитыми и столько же ранеными.

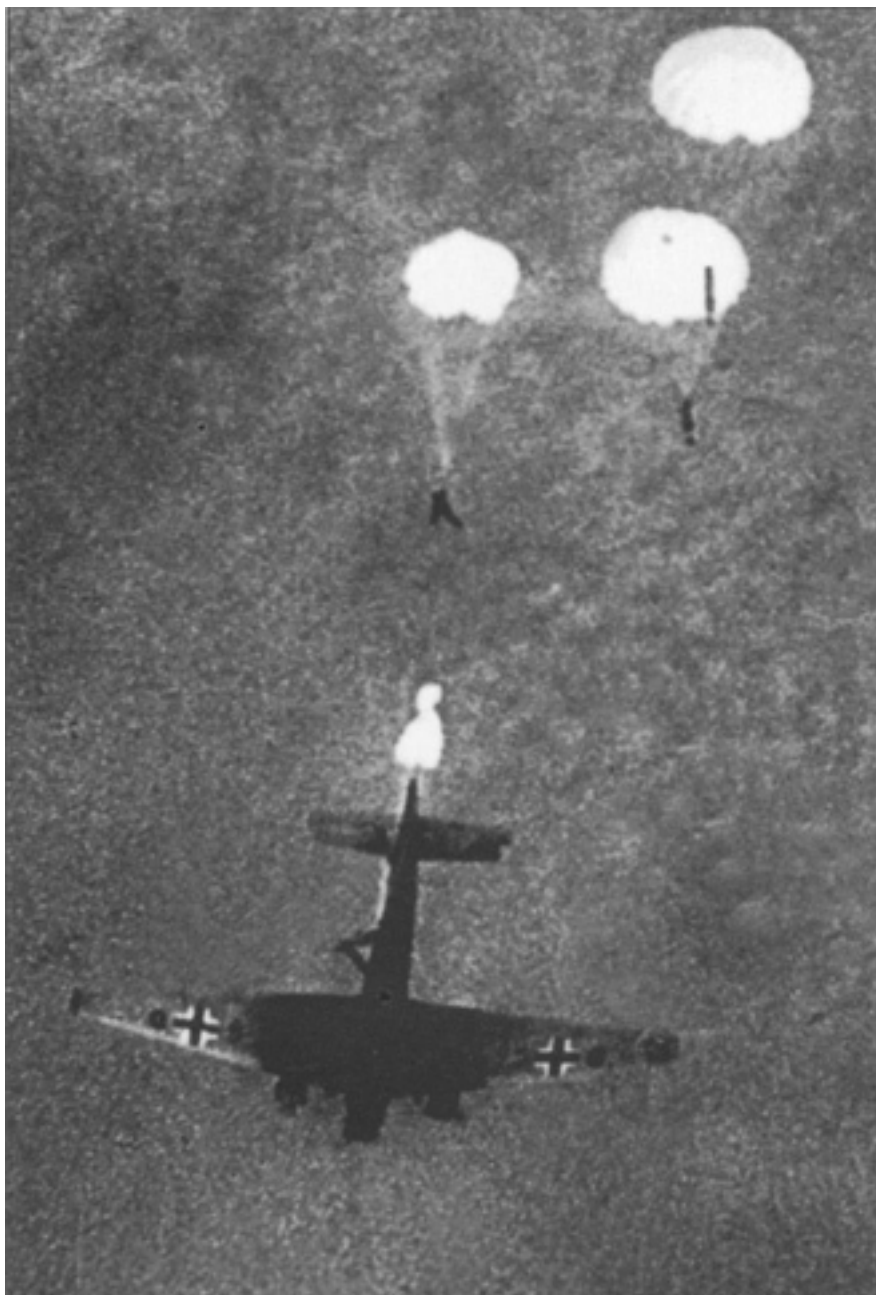
Однако в суматохе эвакуации Ондальсна в первых числах мая в Англию удалось вывезти лишь трех парашютистов. Остальные были освобождены немцами, обер-лейтенант Шмидт уже 24 мая был награжден Железным крестом. Тем не менее операцию следует считать полностью провалившейся.

## Парашютисты под Нарвиком

Более в ходе Норвежской кампании немцы не высаживали воздушные десанты. Однако 30 мая Гитлер приказал направить в Северную Норвегию часть 7-й воздушной дивизии, вывободившейся после боевых действий в Голландии (о которых будет рассказано ниже). Теперь дивизию предполагалось использовать в операции по повторному захвату Нарвика, 28 мая оставленного под натиском английских войск.



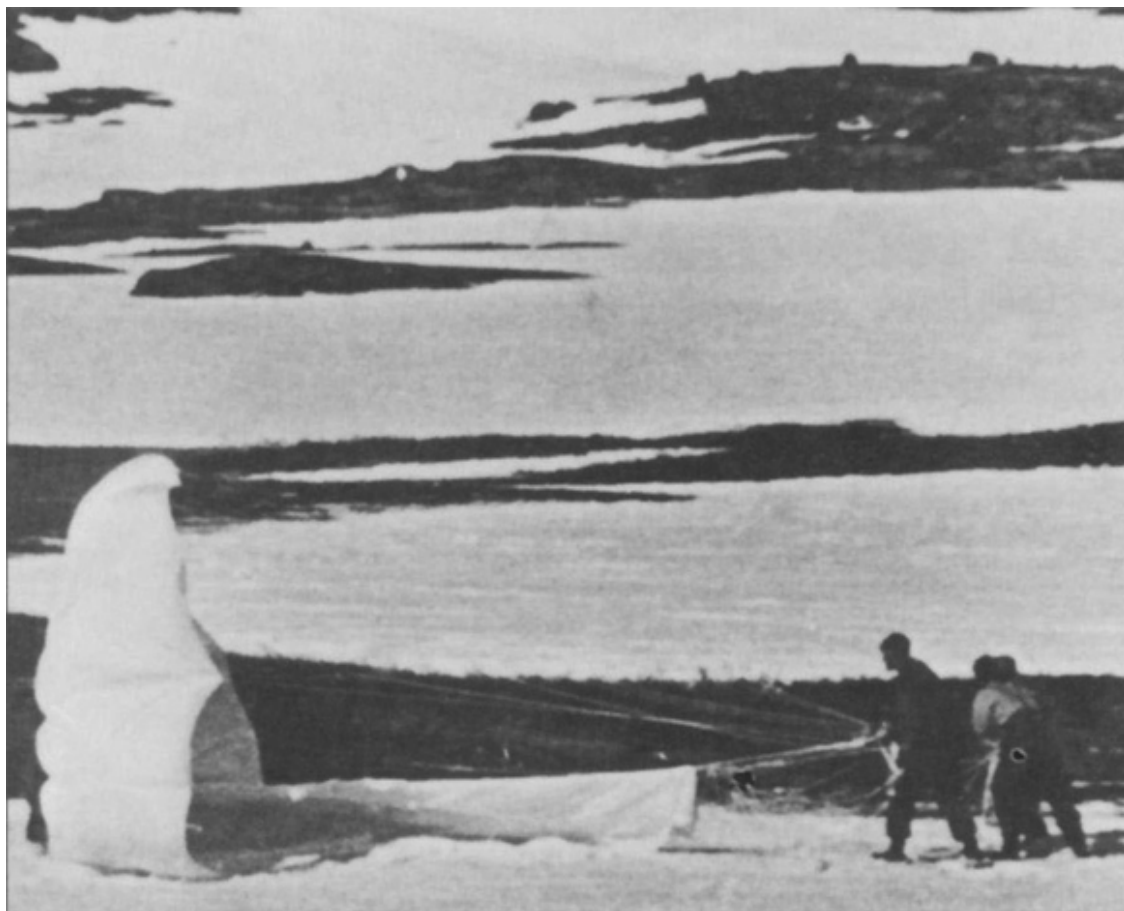
Немецкие корабли в гавани Нарвика



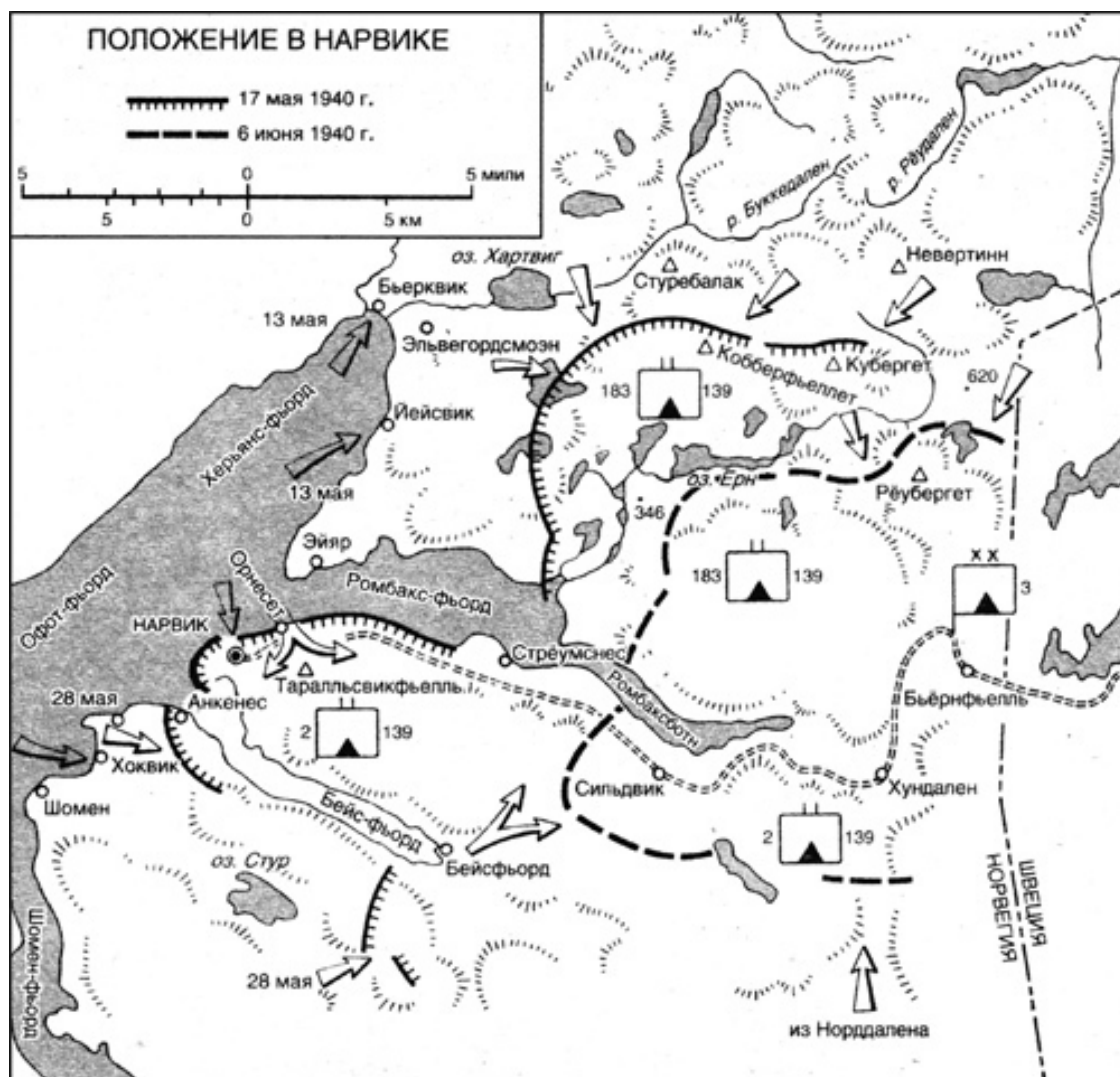
Транспортный «Юнкерс» сбрасывает парашютистов у Нарвика 30 мая 1940 года

Операция получила кодовое обозначение «Наумбург». Для ее проведения было выделено два парашютных батальона и около тысячи горных стрелков, прошедших воздушно-десантную подготовку. Однако необходимость операции отпала в связи с эвакуацией союзниками Нарвика 8 июня.

Тем не менее воздушные десантники все-таки приняли участие в боях за Нарвик – в качестве подкреплений действующим здесь горным егерям генерал-лейтенанта Дитля. Егеря, высадившиеся в Нарвике с эсминцев еще 9 апреля, были блокированы морским десантом союзников к востоку от Нарвика, прижаты к шведской границе и оказались в отчаянном положении.



Немецкие парашютисты в горах у Нарвика



Бои за Нарвик в мае 1940 года

5 тысяч солдат, громко именуемых «Группой войск «Нарвик»», находились в полном окружении далеко на севере Норвегии. Связь с ними поддерживалась только по воздуху. Для усиления группы Дитля было решено использовать парашютистов, отправляемых на транспортных «Юнкерсах», а также на гидросамолетах. Уже 13 апреля один гидросамолет доставил людям Дитля боеприпасы, а три Ju.52, севших на льду озера Гартвиг, – батарею горной артиллерии.

8 мая две летающие лодки, севшие в Румбакс-фьорде, доставили 36 человек подкрепления. 14 мая у Нарвика было выброшено 60 парашютистов, 15 мая – еще 22, 17 мая – 60. 20 мая в Румбакс-фьорд на гидросамолетах было доставлено 12 солдат и 2 офицера. 22 мая у Нарвика с парашютами была выброшена целая воздушно-десантная рота, а на следующий день – рота горных егерей, специально прошедших курс парашютных тренировок. С 24 по 30 мая сюда по воздуху был доставлен и сброшен парашютный батальон капитана Вальтера, а на летающей лодке доставлено еще одно горное орудие.

Судьба Нарвика решилась во Франции. После падения Дюнкерка союзное командование решило оставить Норвегию. Город окончательно был эвакуирован 8 июня 1940 года, а через два дня капитулировала брошенная союзниками норвежская армия.

\* \* \*

За всю Норвежскую кампанию транспортные Ju.52 совершили 3018 вылетов, перевезли в Норвегию 29 280 человек, 1177 тонн горючего и 2376 тонн других грузов. Но лишь малая часть этих людей и грузов предназначалась для десантирования. В целом воздушно-десантные войска показали себя подобием хирургического инструмента – эффективного, опасного, но очень хрупкого и ненадежного. Ниша их применения на практике оказалась довольно узкой, успех каждый раз зависел от огромного количества случайностей – и от решительности отдельных людей, от генерала до солдата.

## **Часть II. Парашютисты в Бельгии. Падение Эбен-Эмаэля**

### **Глава 1. Форт Эбен-Эмаэль**

#### **Форты Льежа**

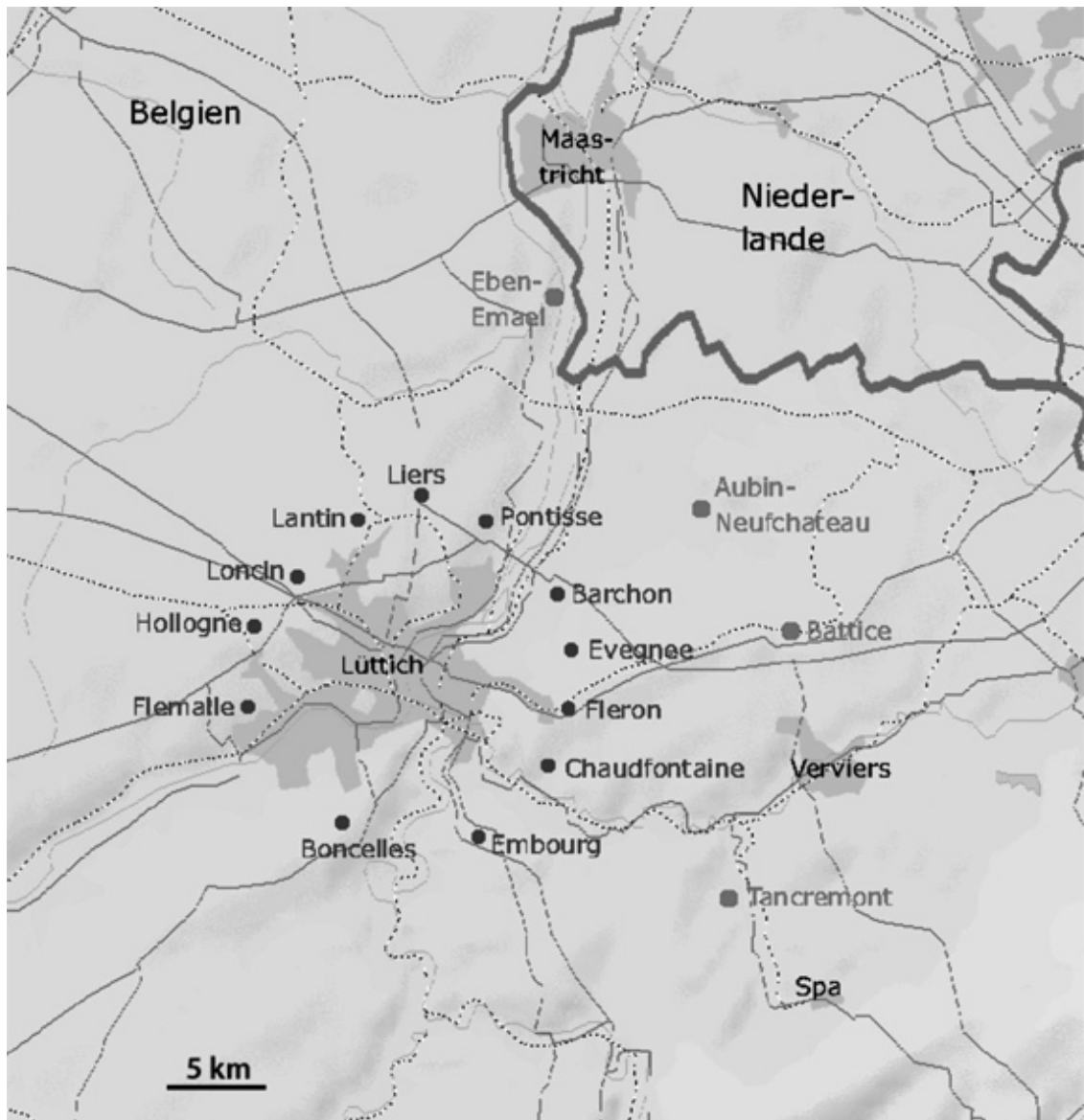
Еще до войны форт Эбен-Эмаэль стал самым знаменитым бельгийским укреплением, воплощением оборонной мощи страны. Иногда его даже называли самой сильной крепостью в мире. Форт входил в состав «Первой Льежской укрепленной позиции» и располагался на плато Эрве, у развилки канала короля Альберта. Одна ветвь канала здесь уходит на запад, а другая идет на север параллельно реке Маас, соединяясь с ней чуть выше Маастрихта.

Это место являлось уязвимой точкой бельгийской обороны: Маастрихт принадлежал Голландии, а она не возводила укреплений по своей восточной границе, полагаясь на «водную линию» в глубине страны. Поэтому артиллерия Эбен-Эмаэля должна была не только прикрывать северный фланг «Льежской укрепленной позиции» («*Position Fortifiee de Liege*») и бельгийские мосты через канал и Маас, но также иметь возможность обстреливать мосты и железнодорожный узел в голландском Маастрихте.

Решение о строительстве форта было принято в 1932 году, вскоре после достройки канала Альберта. Этот канал получил имя в честь бельгийского короля, правившего с 1909 по 1934 год. Он соединял реку Маас с Шельдой у Антверпена, а одновременно являлся важным элементом оборонительной системы, прикрывающей Бельгию с севера. Канал огибал «язык» голландской территории, протянувшийся вдоль западного берега Мааса в районе Маастрихта. При его строительстве пришлось буквально разрезать гору Сен-Петер, получив таким образом великолепный противотанковый ров с почти отвесными скальными стенками высотой до 40 метров.

Чуть позднее в рамках возведения новой оборонительной системы на западе Бельгии были достроены и три других форта, расположенных южнее и ближе к германской границе: Баттис (аналог Эбен-Эмаэля), а также более мелкие Обин-Ньифшато и Транкремон. Пятый форт, Сюнье-Ремушам, построен так и не был. Одной из косвенных задач их постройки было задействование рабочих рук для борьбы с безработицей, свирепствовавшей в первой половине 1930-х. Все строительство обошлось в 250 миллионов франков.





Форты Льежа

Кроме того, было модернизировано кольцо из 12 старых фортов вокруг самого Льежа, построенных еще в конце XIX века. В итоге с юга огневую поддержку Эбен-Эмаэлю могли оказать старые артиллерийские форты Понтисс и Баршон (по совокупности – два 150-мм, три 105-мм и восемь 75-мм орудий), с юго-востока – четыре 75-мм орудия нового форта Обин-Ньившато.

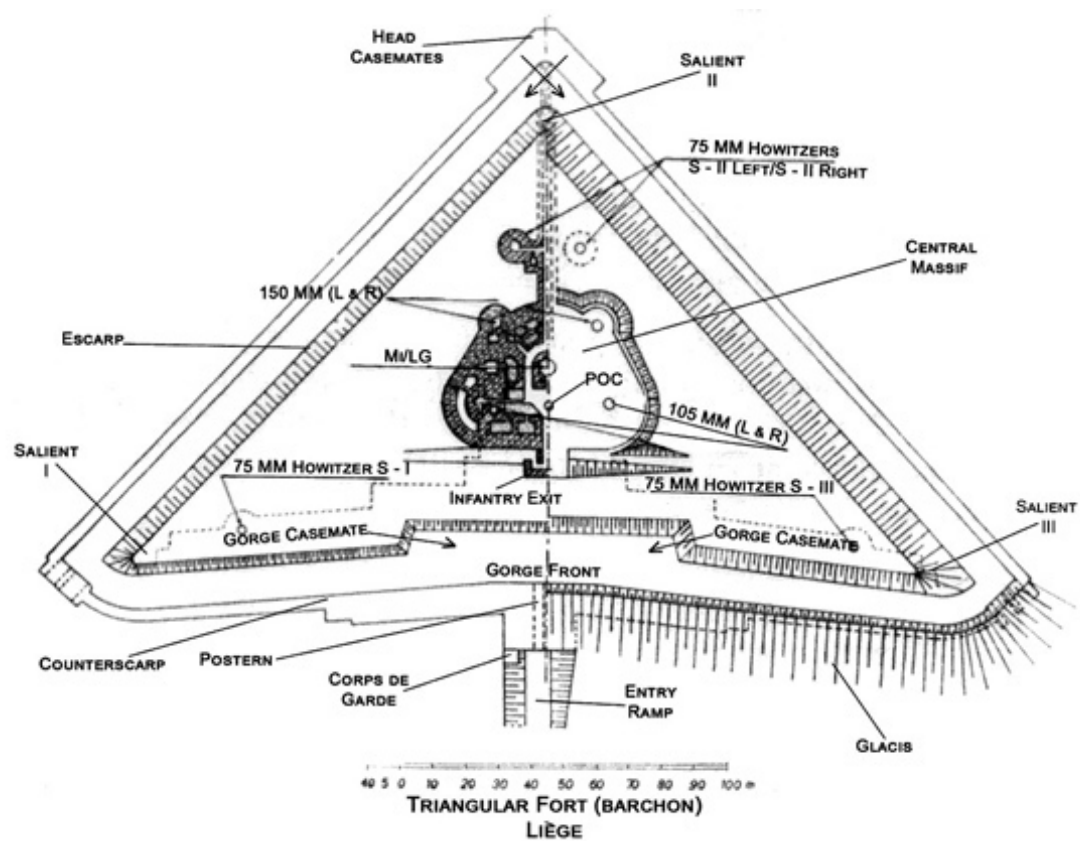
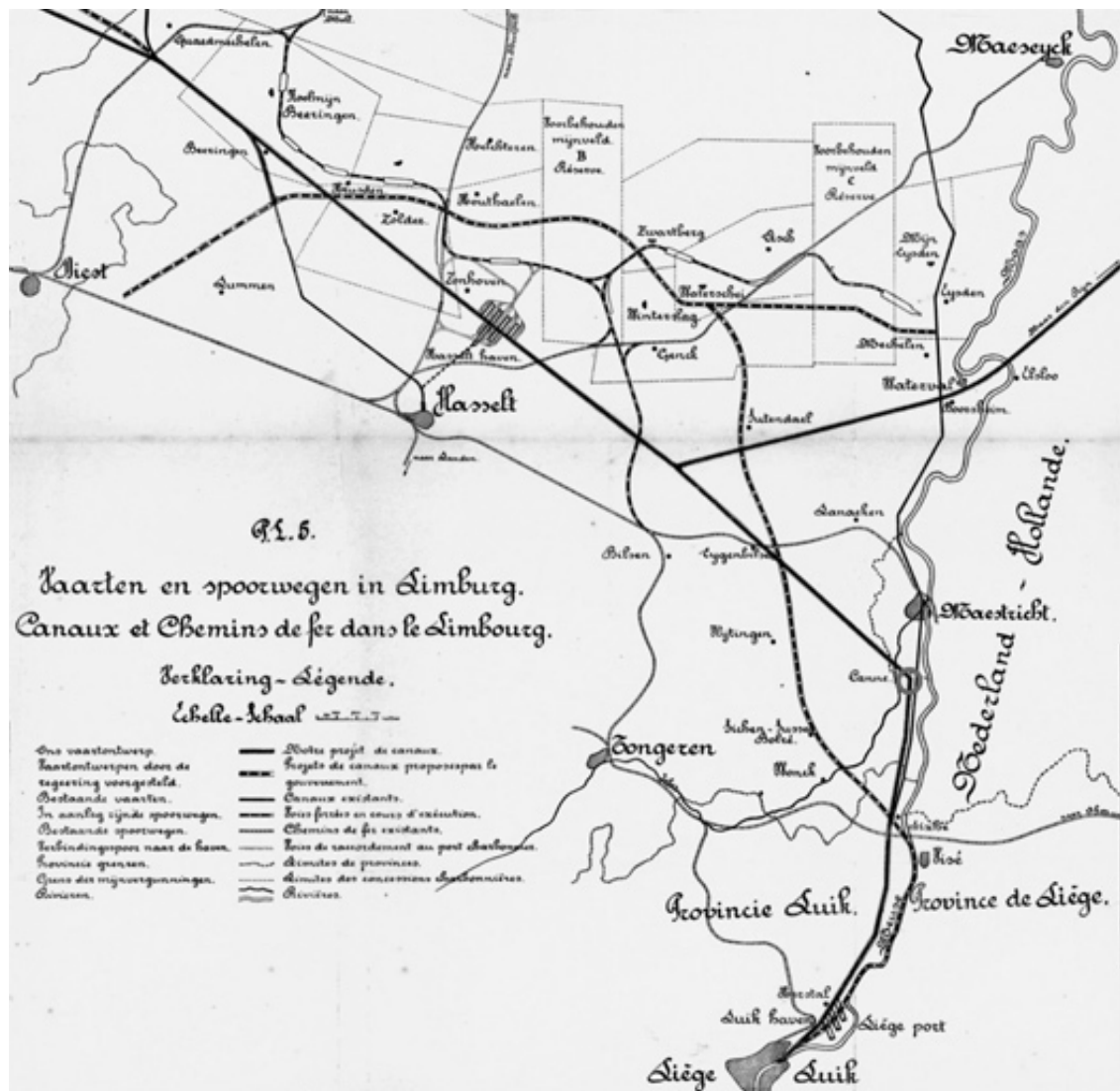


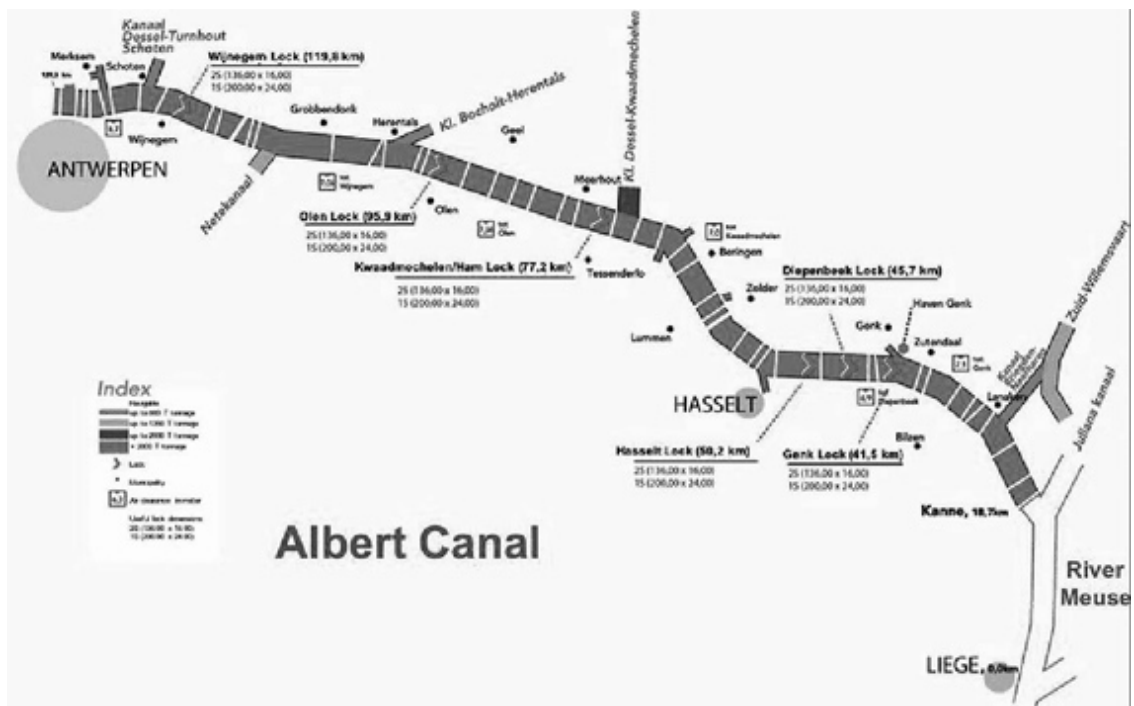
Схема форта Баршон после модернизации



Варианты маршрута проектируемого Альберт-канала, 1922 год. Кругком обозначено место форта Эбен-Эмаэль



Строительство Альберт-канала. «Разрез Кастер», проведенный через гору Сен-Пьер



Альберт-канал. Современная схема



Строительство разреза Кастер, 1931 год

ALBERT KANAAL INSNUDING VAN CASTER  
ONTSL. 61-H-15

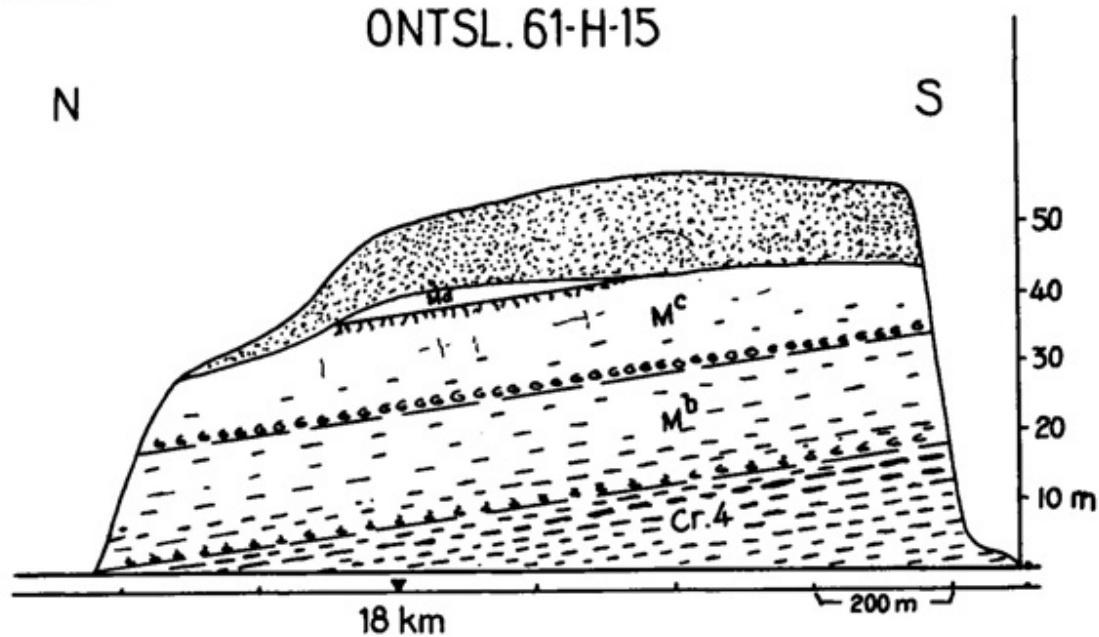
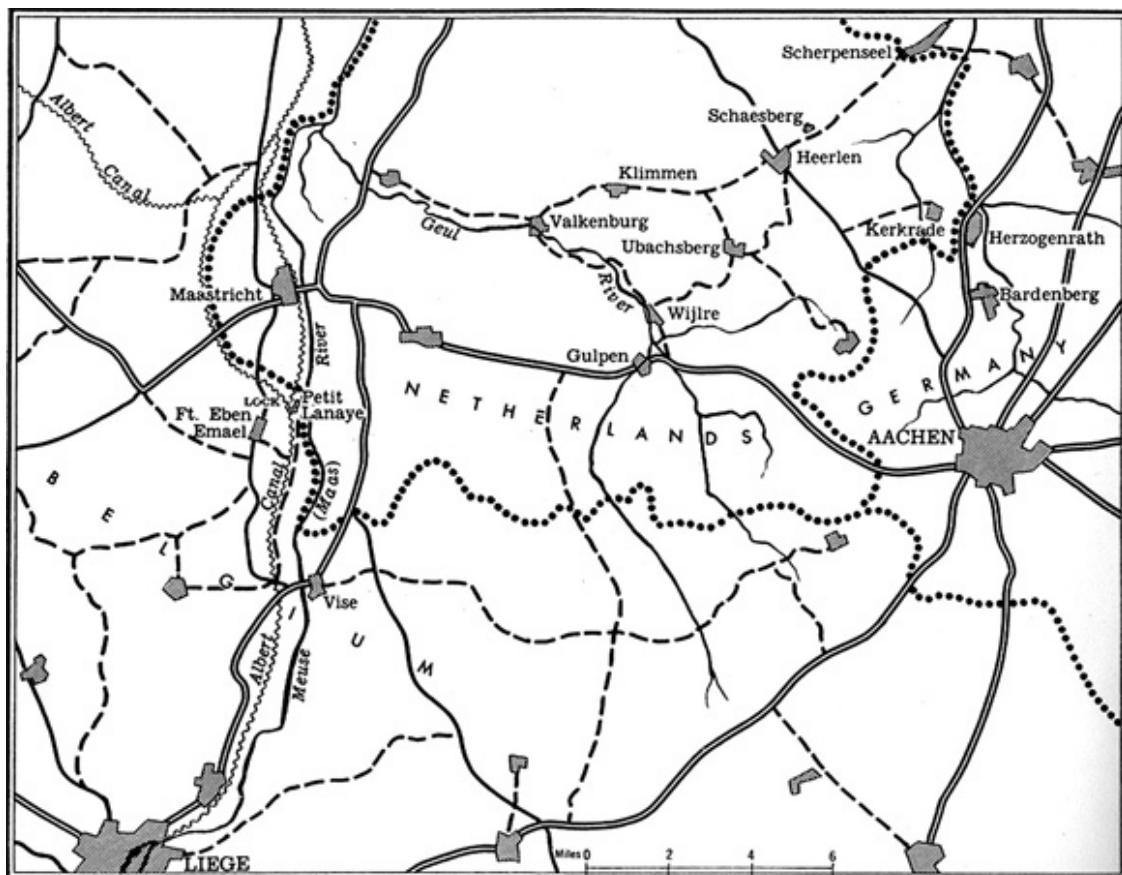


Схема горы Сен-Петер и разреза Кастер



Альберт-канал незадолго до ввода в строй, 1934 год



Район Маастрихта и Льежа, река Маас и Альберт-канал

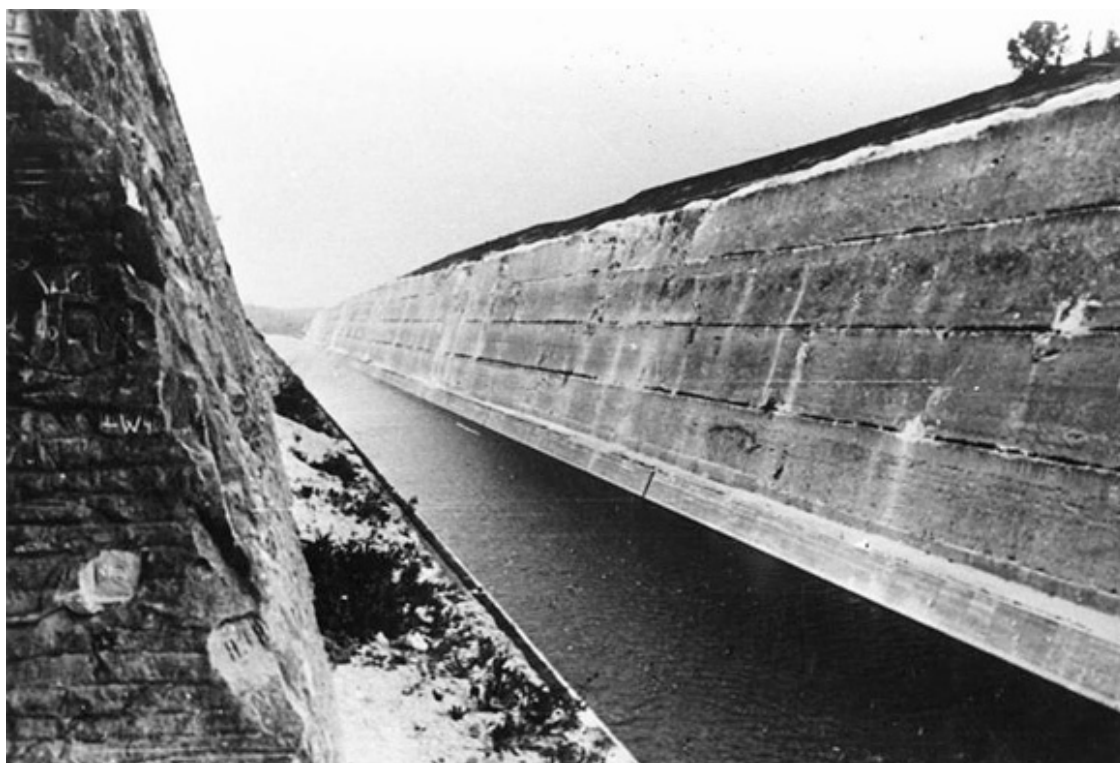


Альберт-канал к востоку от горы Сен-Петер и форта Эбен-Эмаэль. На заднем плане видны шлюзы Ланнай



Разрез Кастер и шлюзы Ланнай. Справа виден бункер «Канал-Зюд». Фото из Бундесархива датировано 10 мая 1940 года





Разрез Кастер, вид с юга. Фото из Бундесархива датировано 23 мая 1940 года

## Устройство форта Эбен-Эмаэль

Эбен-Эмаэль не походил на обычную крепость, какой ее принято представлять. Это была сложная система укрытых под землей бункеров, дотов и огневых точек. Снаружи он представлял собой плоский известняковый холм, частично покрытый лесом, окруженный противотанковым рвом и эскарпом. Холм возвышался на 60 метров над гладью Мааса, в нем были выбиты штольни для казарм, складов боеприпасов и продовольствия, электростанции и штабных помещений, а также шахты с лифтами и галереи, ведущие к внешним бункерам и наблюдательным позициям.

Внутри форт имел три уровня. На **нулевом** (45 м ниже поверхности холма) находились жилые помещения для гарнизона в 1200 человек, а также для запасов и систем жизнеобеспечения: кухня, душевые, лазарет, столовая – в общей сложности около 30 помещений.

**Первый** (промежуточный) уровень располагался на глубине 25 м и представлял собой сеть галерей, дававших доступ ко всем боевым органам форта. Общая длина галерей составляла 5500 метров, для передвижения по ним офицеры использовали велосипеды. Здесь также находились электростанция, запас горючего, склады снабжения и боеприпасов, командно-штабные помещения.



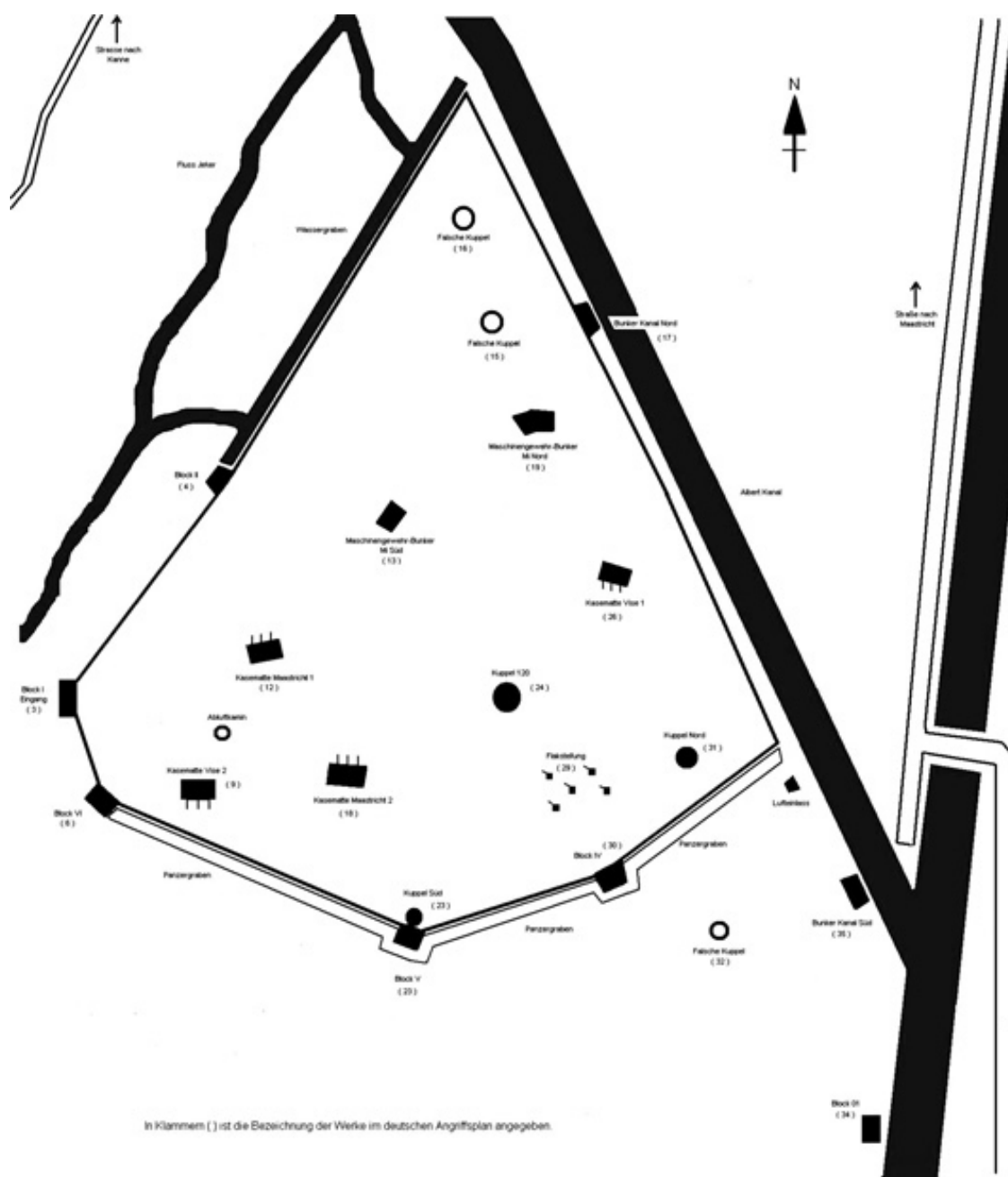


Схема форта Эбен-Эмаэль. Справа на востоке – река Маас, на северо-востоке – канал Альберта, проходящий в разрезе Кастер

**Второй** уровень представлял собой несколько вертикальных стволов длиной от 18 до 25 метров, ведущих в артиллерийские казематы и подбашенные отделения. Для подъема боеприпасов и предметов снабжения использовались лифты, ими же можно было пользоваться офицерам. Рядовые обязаны были использовать только лестницы.

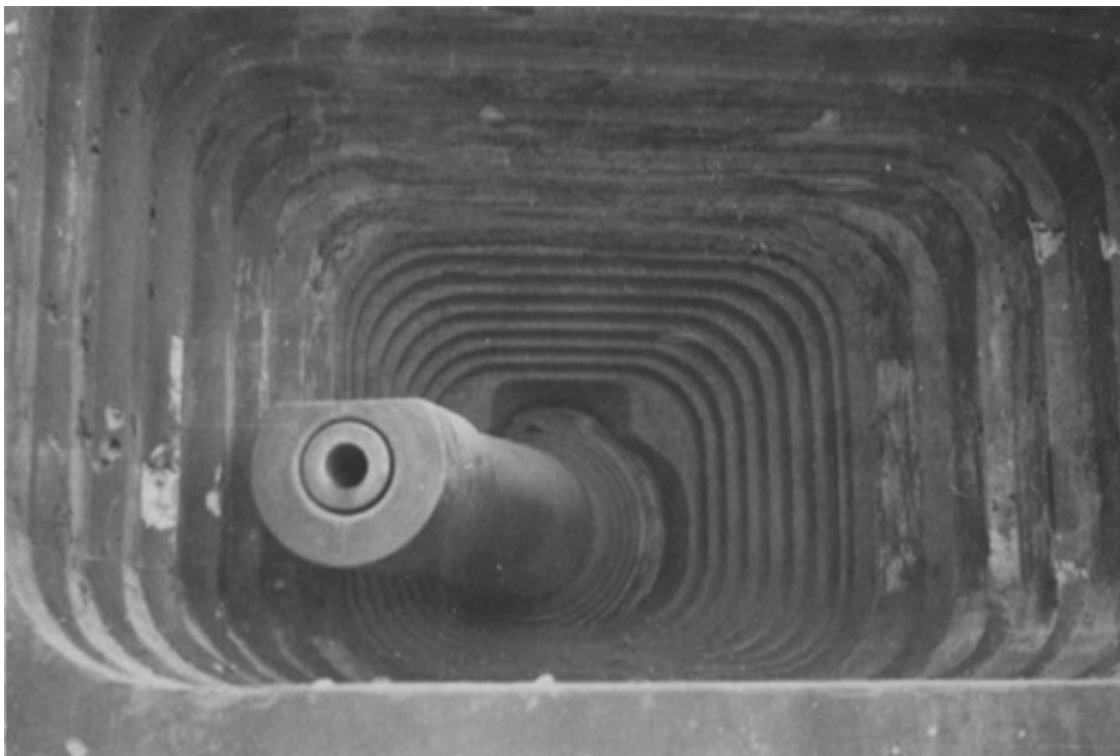
В плане форт имел форму вытянутого треугольника со слегка выпуклым основанием, обращенным на юг. Длина форта с севера на юг составляла 950 метров, ширина с запада на восток – 750 метров; площадь – около 75 гектаров.

Длинную северо-восточную грань форта образовывал склон «разреза Кастер», где проходил канал Альберта. Большую часть северо-западной грани прикрывал противотанковый ров, наполняемый водой из реки Геер, а южное основание – сухой противотанковый ров глубиной 4

метра с бетонированными стенками. Эта защита дополнялась противотанковыми препятствиями и заграждениями из колючей проволоки глубиной до 6 метров.

### **Внешние укрепления форта (2-я батарея)**

По всему периметру форт Эбен-Эмаэль прикрывали шесть долговременных огневых сооружений с амбразами как фронтального, так и флангового огня, часть из них имела два яруса. Эти сооружения именовались блоками, каждый блок был оснащен одной или двумя 60-мм противотанковыми пушками, пулеметами и прожекторами. Блоки нумеровались по часовой стрелке.



60-мм казематное противотанковое орудие форта Эбен-Эмаэль



Блок I и вход в форт Эбен-Эмаэль. Современное фото

**Блок I** располагался в юго-восточном углу форта. Он прикрывал самую уязвимую точку – вход в подземную часть крепости. Рва здесь не было, форт прикрывался только эскарпом и проволочными заграждениями. Блок I имел два яруса, он оснащался двумя 60-мм противотанковыми пушками и тремя пулеметами – два из них располагались в амбразурах флангового огня, перекрывая подходы к соседним блокам.

Над воротами крепости имелись специальные отверстия для метания гранат, а выше них – бронированный наблюдательный купол для обзора окружающей местности. Он имел высоту 1,5 метра, толщину 200 мм и весил 6700 кг. Его внутренний диаметр составлял всего 80 см, что давало возможность размещаться здесь лишь одному человеку. Здесь же имелись два прожектора – большой и малый, они размещались в бронированных шахтах, опускаясь под бетон на время артиллерийского обстрела. Блок обороняли 28 солдат, в том числе пять унтер-офицеров.

**Блок II** располагался на северо-западной стороне форта, в 200 м к северу от Блока I, от него до канала Альберта тянулся наполненный водой ров. Блок также был вооружен двумя 60-мм противотанковыми пушками и тремя пулеметами, два из которых были предназначены для ведения флангового огня в противоположные стороны: к каналу и к Блоку I. Кроме того, здесь тоже имелись два прожектора, бронированный наблюдательный купол и небольшой выход для проведения вылазок. Расчет блока состоял из 26 человек, в том числе четырех унтер-офицеров.



Блок II и поросший лесом склон горы Сен-Петер



Бункер «Канал-Норд». Современное фото

**Блок III** должен был находиться на северной оконечности крепости, но так и не был построен из-за трещин, обнаружившихся в известняковом массиве, – хотя сюда успели подвести тоннель. На замену ему возвели два бункера, выходящие на канал Альберта – «Канал-Норд» и «Канал-Зюд». Оба бункера имели два яруса и были встроены в стенку «разреза Кастера» возле самого уреза воды. Южный находился у самой развилки канала, вне периметра крепости, хотя был связан с ней подземной галереей.

Каждый бункер вооружался одной 60-мм противотанковой пушкой, прожектором и тремя пулеметами, однако сооружения-близнецы имели зеркальное устройство. У северного бункера, включенного в периметр обороны форта, пушка, прожектор и один из пулеметов были

направлены на север, в сторону деревни Канне и моста в ней; у южного бункера пушка и пулемет стреляли на юг, в сторону Мааса и шлюзов Ланнай. 800-метровое пространство между бункерами простреливалось двумя пулеметами с каждой стороны. По сути, это были капониры, контролирующие створ канала и неуязвимые от огня с противоположного берега.

Сверху каждый бункер имел броневой наблюдательный купол, несколько отличный от прочих – с амбразурой для стрельбы из ракетницы или автоматической винтовки. Расчет одного бункера состоял из 20 человек, в том числе трех унтер-офицеров.



Бункер «Канал-Зюд». Современное фото



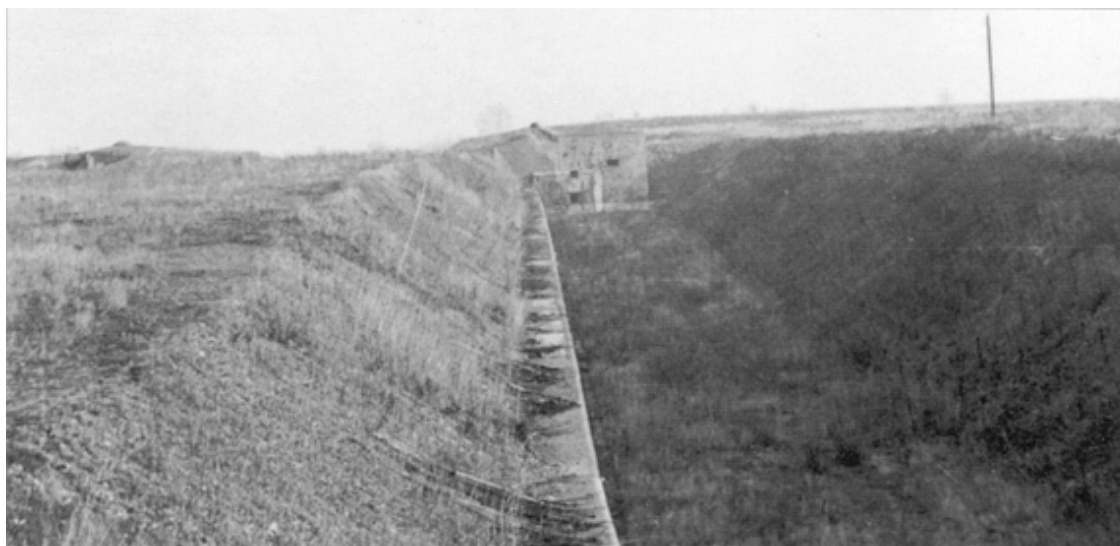
Блок IV – типичный капонир, целиком размещенный в противотанковом рву

**Блок IV** был расположен в середине юго-восточного фаса крепости и являлся типичным одноярусным капониром с амбразурами на обе стороны для стрельбы вдоль противотанкового рва. Он был вооружен двумя 60-мм противотанковыми пушками, двумя пулеметами и двумя прожекторами и также имел на крыше броневой наблюдательный купол. Его расчет состоял из 26 бойцов, в том числе четырех унтер-офицеров.

**Блок V** на изломе южного фаса форта также являлся капониром, однако имел всего одну 60-мм пушку. Вместе с пулеметом она стреляла вдоль противотанкового рва на запад, в то время как на восток вел огонь только один пулемет. Здесь также имелся прожектор и броневой купол, расчет состоял из 17 бойцов, в том числе трех унтер-офицеров.

**Блок VI** находился в юго-западном углу крепости, в 100 метрах от Блока I, завершая ее периметр; здесь заканчивался противотанковый ров. Блок был вооружен двумя 60-мм противотанковыми орудиями, двумя пулеметами и прожектором, но мог вести огонь только в одном направлении – в сторону Блока I, усиливая его защиту. Расчет блока состоял из 20 человек, в том числе трех унтер-офицеров.

Все пять блоков и два бункера составляли 2-ю батарею форта (оборонительную). Кроме того, в нее входили два пулеметных блокгауза («Ми-Зюд» и «Ми-Норд») и отдельный артиллерийский Блок 01.



Противотанковый ров между Блоком IV и Блоком V (вид из последнего). Справа видна 75-мм башня «Купол Зюд»





Наблюдательный купол «ЭБЕН-2» на крыше каземата «Ми-Норд». Вид на север, на заднем плане видны Альберт-канал и деревня Канне

Оба пулеметных блокгауза располагались внутри оборонительного периметра в северной половине форта и предназначались для обороны верхнего плато на случай прорыва вражеской пехоты. Каждый из них был оснащен тремя пулеметами, ведущими огонь в разные стороны. «Ми-Зюд» имел три прожектора, «Ми-Норд» – два прожектора и большой бронированный наблюдательный купол, известный как «ЭБЕН-2». В нем размещался вращающийся перископ французской модели – подобные устанавливались в фортах линии Мажино. Это купол позволял вести наблюдение за территорией севернее крепости вне ее периметра, в сторону деревни Канне, а также корректировать артиллерийский огонь.

Оба блокгауза были соединены подземной галереей и наземным валом, а также имели бронированные выходы наружу для возможной контратаки. Расчет «Ми-Норд» составлял 15 бойцов (в том числе три унтер-офицера), «Ми-Зюд» – на одного рядового меньше. Кроме того, три человека обслуживали наблюдательный купол «ЭБЕН-2».



Блок 01, расположенный вне периметра

Артиллерийский блок 01 находился вне периметра крепости на высоком берегу главного русла канала Альберта южнее места его разветвления. Он также был соединен с фортом подземным туннелем. Блок имел одну 60-мм противотанковую пушку, три пулемета и два прожектора, но главным его боевым средством являлся бронированный наблюдательный купол «ЭБЕН-1». Из этого купола открывался прекрасный обзор на южные и восточные подступы к форту, в нем находились приборы управления огнем 120-мм и 75-мм артиллерии. Расчет блока состоял из 22 бойцов (в том числе четырех сержантов), а также трех наблюдателей в куполе.

В общей сложности оборонительные сооружения 2-й батареи имели 12 противотанковых орудий с максимальной дальностью стрельбы 300 метров, 18 пулеметов системы «Максим» и 13 прожекторов.



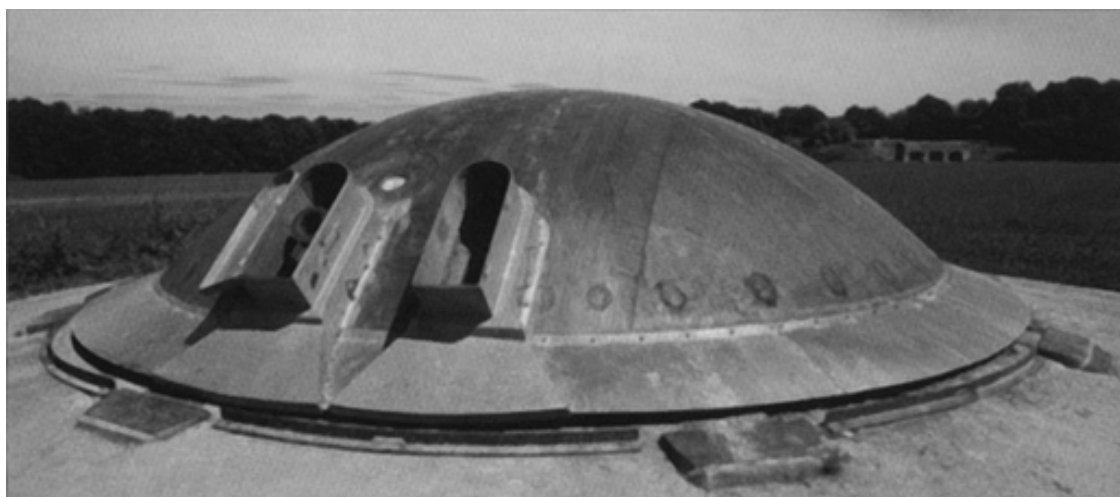
## Дальнобойная артиллерия форта (1-я батарея)

Помимо оборонительной артиллерии, форт также имел артиллерию дальнего действия – она размещалась в его верхней части и была объединена в 1-ю батарею. Основой батареи были три бронебашни двухорудийные. Самой большой из них был так называемый «Купол 120», располагавшийся в южной части форта и вооруженный двумя 120-мм пушками образца 1931 года. Эти орудия имели 37-й калибр и дальность стрельбы 17 500 м при максимальном угле возвышения в 38,5°. Фугасный снаряд весом 22 кг вмещал 2,875 кг взрывчатки, шрапнельный – 2 кг. Скорострельность орудий была невелика: не более двух выстрелов в минуту.

Полусферический купол имел диаметр 5,75 м, вес 230 тонн и мог вращаться на 360°. Общая толщина его защиты составляла 590 мм, из них 460 мм приходилось на два слоя броневой стали (внешний и внутренний), еще 80 мм – на два слоя конструкционной стали и еще 50 мм – на промежуточный слой войлока. В задней части купола располагалась труба для перископа, но к началу боевых действий он так и не был установлен.

Подбашенное отделение также было защищено броней весом в 210 тонн и имело два уровня: на верхнем располагались гидравлические механизмы и перегрузочный отсек для боеприпасов, на нижнем боеприпасы подавались из погребов на элеватор. Весь расчет установки состоял из 28 человек, включая четырех сержантов. 120-мм орудия добивали до германской границы, но главной их задачей являлось противодействие осадной артиллерии. Бельгийцы хорошо помнили, что в 1914 году форты Льежа были уничтожены тяжелыми орудиями с небольшой дальностью стрельбы.

Кроме того, для обмана вражеской воздушной разведки было построено три фальшивых купола того же размера, сверху практически неотличимых от оригинала: два – в северном углу форта и один – вне его периметра, у юго-восточного основания.



Спаренная 120-мм башня «Купол 120». Современный вид



Спаренная 75-мм скрывающаяся башня

Две другие бронированные башни оснащались 75-мм орудиями образца 1934 года, разработанными специально для таких установок. Они имели дальность стрельбы 10 000 м и максимальную скорострельность 25 выстрелов в минуту, хотя практический темп стрельбы был в два раза ниже. Толщина брони куполов составляла 380 мм, под ней шли еще два 25-мм слоя стали, переложенных слоем войлока для противоосколочного эффекта. Такой купол весил 120 тонн, причем для стрельбы он приподнимался на 55 см, в опущенном же состоянии был практически неуязвим для любого снаряда или бомбы. Расчет каждого купола состоял из 25 человек, в том числе трех унтер-офицеров.

Обе 75-мм башни имели круговой обстрел и располагались в южной части форта: «Купол Зюд» – рядом с «Блоком V», «Купол Норд» – у восточного угла периметра, ближе к каналу Альберта.

Помимо броневых башен, в состав батареи дальнего действия входили четыре артиллерийских каземата, каждый из которых имел по три 75-мм орудия. В отличие от башенных пушек, это были старые крупновские орудия образца 1905 года с дальностью стрельбы 11 000 м и скорострельностью 12 выстрелов в минуту.

Казематы именовались по названиям своих главных целей. «Маастрихт 1» и «Маастрихт 2» смотрели на север и предназначались для обстрела мостов через канал Альберта, а также через Маас в голландском Маастрихте. «Маастрихт 2» находился несколько южнее и выше первого и имел броневой наблюдательный купол, обозначавшийся как «ЭБЕН-3». Казематы «Визе 1» и «Визе 2» смотрели на юг, чтобы держать под огнем реку Маас выше форта.

Каждый из казематов имел два этажа. На верхнем располагались орудия, командный пункт и телефонный пост; на нижнем – погреба боезапаса (отдельные для каждого орудия) и помещения личного состава. Еще ниже находились галереи, ведущие к другим помещениям крепости, а также элеваторы подачи боеприпасов из центральных погребов. Орудия имели

углы обстрела  $70^{\circ}$ , но визуально обзор из амбразур был весьма ограничен, поэтому стрельба велась по данным центральной наводки.

## **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.