

СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

НОРВЕЖСКАЯ КАМПАНИЯ 1940

ОПЕРАЦИЯ «ВЕЗЕРЮБУНГ»



**МОСКВА
2025**

УДК 94(100)“1940”
ББК 63.3(0)622
П20

Патянин, Сергей Владимирович.

П20 Норвежская кампания, 1940 г. Операция «Везерюбунг» / Сергей Патянин. — Москва : Яуза-пресс, 2025. — 304 с.

ISBN 978-5-9955-1258-5

Со времен викингов норвежские фьорды не видели такого скопления войск и боевых кораблей, как в апреле — июне 1940 года. Крупномасштабная операция Вермахта по захвату Норвегии стала одним из важнейших событий Второй мировой. Стремясь обезопасить поставки железной руды из Швеции и предотвратить блокаду со стороны Великобритании, нацисты вторглись в нейтральные Норвегию и Данию. Именно тогда впервые после двадцати лет мира сошлись в бою немецкие и англо-французские войска, впервые в истории войн была проведена десантная операция столь впечатляющих масштабов, впервые авиация показала себя решающим фактором в войне на море и впервые в сложных горных условиях были применены парашютные и механизированные части. Оккупация Норвегии обеспечила немцам контроль над стратегическими ресурсами и создала плацдарм для действий в Северной Атлантике.

Известный военный историк во всех подробностях рассказывает о возникновении политических предпосылок Норвежской кампании, планах противоборствующих сторон в Северной Европе, подготовке операции немецким командованием и ходе боевых действий. Эта книга, безусловно, будет интересна российскому читателю, поскольку захват Норвегии тесно связан с ожесточенной схваткой в Заполярье во время Великой Отечественной войны, с Полярными конвоями и будущим сотрудничеством союзников по антигитлеровской коалиции, которые в 1940 году еще были злейшими врагами.

Издание богато иллюстрировано редкими фотографиями.

УДК 94(100)“1940”
ББК 63.3(0)622

ISBN 978-5-9955-1258-5

© Патянин С.В., 2025
© ООО «Яуза-пресс», 2025

Перу Иоганна Гёте принадлежит глубокая мысль. «Кто не знает чужих языков, — считал классик, — не знает ничего о своем». Думается, что без каких-либо натяжек эту же мысль можно распространить и на культуру, и на историю. Без знания истории других стран мы теряем ориентиры, способность критически анализировать и оценивать то, что произошло с нами. В мире имелось и имеется достаточно много примеров, когда культурная изоляция какой-либо страны от остального мира являлась благоприятной средой для возникновения идей о своей национальной исключительности и, как следствие, превосходстве над другими народами и расами. В какой-то степени нечто подобное не так давно пережила и наша страна. Исторических исследований, посвященных зарубежной истории, было крайне мало, да и те, что наличествовали, писались настолько тенденциозно, что их научность представлялась крайне сомнительной. В первую очередь, это касалось периода новейшей истории, вокруг проблем которой не утихали, да, пожалуй, не утихают и сейчас, навеянные идеологией баталии. Выводы большинства таких работ пишутся и выверяются задолго до того, как на лист бумаги ложится первая буква содержательной части. Как же иначе? Мы не можем, дескать, сдавать своих позиций противникам, а признание предыдущих ошибок закономерно подорвет веру в то, что мы писали вчера и говорим сегодня! Думается, что на каких бы благих намерениях ни зиждились эти резоны, при таком подходе теряется больше, чем находится. Раз ошибки не признаются, значит, и исправлять нечего, раз наша национальная исключительность помогла нам выжить в прошлой безвыходной ситуации, то, вероятно, при повторении подобной ситуации в будущем нам ничего не угрожает.

Все это, конечно же, заблуждения. Уже давно пора взглянуть правде в глаза, а иначе для чего же вообще нужна история. Любая попытка увеличить качество исторического исследования за счет его глубины, объ-

ективности, расширения базы, под чем понимается исследование зарубежной истории, дает очень интересные результаты. Именно так можно кратко охарактеризовать исследование С.В. Пятянина, посвященное Норвежской кампании 1940 г. Любой думающий человек может найти на страницах этой книги не только совершенно оригинальный для отечественного читателя познавательный материал, но и богатую пищу для размышлений, как в мировоззренческом, так и в чисто прикладном военном плане. Для этого автор вскрыл, исследовал и проанализировал огромный по толщине пласт исторической литературы, в первую очередь, исследований, написанных за рубежом как в первые послевоенные десятилетия, так и в настоящий период. Основываясь на данной базе, ему удалось раскрыть историю возникновения политической подоплеки, планов противоборствующих группировок на Северо-европейском театре военных действий, особенности планирования и подготовки, а также ход и исход боевых действий в Норвегии. Тема эта не в последнюю очередь интересна отечественному читателю и тем, что в историческом плане она жестко связана с последующей войной в Заполярье в ходе Великой Отечественной, широко известными «Северными конвоями», сотрудничеством стран антигитлеровской коалиции, которые в 1940 г. еще были чуть ли не злейшими врагами. В книге читателя ожидает немало и других малоизвестных фактов, а выводы, построенные на объективном анализе, могут иногда шокировать. Впрочем, это неудивительно, когда исследуешь факты и лишь на их основе делаешь свои выводы. Хочется искренне надеяться, что все это будет по достоинству оценено умным читателем, который, несмотря на современное обилие литературы, сумеет найти «свою» книгу.

**Кандидат исторических наук
М. Э. Морозов**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	7
Глава 1. Цель – Скандинавские страны	
1.1. Норвежская проблема глазами союзного командования	9
1.2. Рождение «Везерюбунга»	13
1.3. Германское вторжение: подготовка и планирование	19
Глава 2. Армии, которым пришлось воевать	
2.1. Вооруженные силы Норвегии	24
2.2. Вооруженные силы Дании	30
2.3. Географический характер театра	32
2.4. В преддверии схватки	33
Глава 3. Развертывание флотов и первые столкновения на море	39
Глава 4. Вторжение	
4.1. Оккупация Дании	47
4.2. Захват Нарвика	52
4.3. Взятие Тронхейма	56
4.4. Штурм Бергена	59
4.5. Высадка десантов в Южной Норвегии	63
4.6. Драма в Осло-фьорде	68
Глава 5. Империя наносит ответный удар	
5.1. Бой у Лофотенских островов	82
5.2. «Внимание, пикировщики!»	83
5.3. Первый бой эсминцев у Нарвика	88
5.4. Во власти запоздалых решений	92
5.5. Второй морской бой у Нарвика	95
Глава 6. Первая фаза	
6.1. Расширение плацдармов	104
6.2. Высадка союзников в Норвегии	112
Глава 7. Боевые действия на море	
7.1. Действия на британских коммуникациях. «Торпедный кризис»	120
7.2. Война в прибрежных водах	130
7.3. Действия в Скагерраке. Успехи британских подводных лодок	140
Глава 8. Война в воздухе	
8.1. Расколотое небо	156
8.2. Действия британских авианосцев. 263-я эскадрилья	166
8.3. Норвежская авиация	174
Глава 9. Борьба за Центральную Норвегию	180
Глава 10. Эпопея Нарвика	
10.1. «Нарвик удержать не рассчитывают...»	193
10.2. От Тронхейма – за полярный круг	201
10.3. В полярном небе	209
10.4. Решающий штурм и окончательная эвакуация	218
Глава 11. Операция «Юно»	228
Заключение. Уроки Норвежской кампании	240
Хронология основных событий Норвежской кампании	255

Приложения:

I. Директива на операцию «Везерюбунг»	257
II. Боевой состав военно-морских сил Норвегии	259
III. Состав и дислокация сил Флота метрополии на 7 апреля 1940 г.	262
IV. Группировка германских сухопутных сил для операции «Везерюбунг»	264
V. Состав десантных эшелонов для операции «Везерюбунг»	267
VI. Состав групп подводных лодок, развернутых по плану «Хартмут»	271
VII. Группировка германских военно-воздушных сил для операции «Везерюбунг»	272
VIII. Организация германской морской авиации перед операцией «Везерюбунг»	274
IX. Состав германских транспортных отрядов	275
X. Экспедиционные силы союзников в Норвегии	277
XI. Боевой состав и дислокация частей Люфтваффе в Норвегии на 10 мая 1940 г.	279
XII. Состав Флота метрополии на 31 мая 1940 г.	280
XIII. Потери и повреждения кораблей ВМС Германии в ходе Норвежской кампании	281
XIV. Потери германского торгового флота в период Норвежской кампании	284
XV. Потери и повреждения боевых кораблей союзников в ходе Норвежской кампании	286
XVI. Потери торговых флотов Великобритании и союзников в ходе Норвежской кампании	290
XVII. Судьба кораблей норвежского флота	291
XVIII. 40-й танковый батальон особого назначения	294
XIX. Кавалеры Рыцарского креста, награжденные по итогам Норвежской кампании	296
Список сокращений	298
Библиография	299

Автор выражает глубокую признательность Николаю Баженову, Игорю Борисенко, Александру Дашьяну, Олегу Иванецкому, Донату Клефортону, Григорию Королеву, Андрею Кузнецову, Сергею Литовченко, Сергею Марченко, Владимиру Нагирняку, Александру Сидорову, Андрею Шестерину, Александру Шмуратову, Владимиру Якубову за предоставленные материалы, Алексею Пикуневу за помощь с переводами, а также сотрудницам библиотеки им. В. В. Маяковского (г. Саров).

Особая благодарность Евгению Грановскому, поддержавшему первые ростки данной работы и оказавшему помощь в подборе источников, и Мирославу Морозову, выступившему в качестве научного редактора — его ценные советы и замечания значительно улучшили качество книги.

На обороте:

Одна из фотографий — символов Норвежской кампании: германские эсминцы «Ганс Людеман» и «Герман Кюнне» у Почтового пирса в Нарвике на фоне горящих и тонущих судов, 10 апреля 1940 г.



Война ведется в трех сферах, но нет отдельной сухопутной, воздушной или морской войны. Пока сухопутные войска, ВВС и ВМС, действующие в трех сферах, не будут должным образом объединены и скоординированы в своих действиях против правильно выбранной общей цели, их максимальная потенциальная мощь не может быть реализована.

Дуайт Д. Эйзенхауэр

ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на более чем полувековой отрезок, отделяющий нас от момента окончания Второй мировой войны, ее история по сей день вызывает повышенный интерес у специалистов и любителей. Как на Западе, так и в нашей стране продолжают выходить новые исследования, посвященные данной теме, переиздаются уже известные труды. Это свидетельствует о том, что еще не все аспекты этой войны нашли отражение в военно-исторической литературе и научных работах.

Норвежская кампания 1940 года, безусловно, принадлежит к числу наиболее интересных моментов в истории Второй мировой войны. Со времен древних викингов суровые воды фьордов не видели такого скопления войск и боевых кораблей, только теперь вместо легких драккаров на сцену вышли серые громады линкоров и крейсеров, быстроходные эсминцы и хищные рыбы — подводные лодки. Многие аспекты боевых действий в Норвегии можно охарактеризовать словом «впервые»: впервые была успешно проведена десантная операция столь впечатляющих масштабов; впервые в сложных горных условиях применены парашютные и механизированные части; впервые авиация показала себя решающим фактором в войне на море; впервые после двадцати лет мира сошлись в бою германские и англо-французские войска; наконец, впервые в истории в Северной Европе велись боевые действия столь впечатляющих масштабов.

Интерес все новых и новых поколений исследователей и любителей военной истории к данной теме не ослабевает. Как справедливо заметил западногерманский историк Арним Ланг, она обладает «*соблазнительной притягательной силой*», несмотря на то, что по «*планированию, подготовке и осуществлению... ее относят к наиболее исследованным с научной точки зрения операциям Второй мировой войны*» (М. Залевски).

При всем многообразии литературы по Норвежской кампании, по сей день данной теме присуща некая незавершенность, дающая почву для появления все новых и новых работ. И причиной тому служит не только грандиозная широта проблемы, позволяющая затрагивать различные ее аспекты, но и те или иные недостатки «классических» работ по данному вопросу.

Объективному изучению кампании мешает односторонний подход большинства исследований. Британские историки и военные специалисты в своих работах основное внимание уделяли объяснению политики военного кабинета своей страны в этом районе и оправданию слабой активности ее вооруженных сил. Особенно показательны то, что решающей причиной пора-

жения в Норвегии большинство из них называет начавшееся немецкое наступление на Западе. Западногерманские авторы на первый план выдвигали противоречия, возникшие в высших эшелонах Рейха при подготовке плана «Везерюбунг». Советская историография акцентировалась на роли Скандинавского плацдарма в антисоветских планах империалистических группировок, анализе оккупационного режима и деятельности коммунистических партий Норвегии и Дании. В итоге анализ собственно военной стороны Норвежской кампании оказался оттесненным на задний план и не получил должного освещения в военно-исторической литературе.

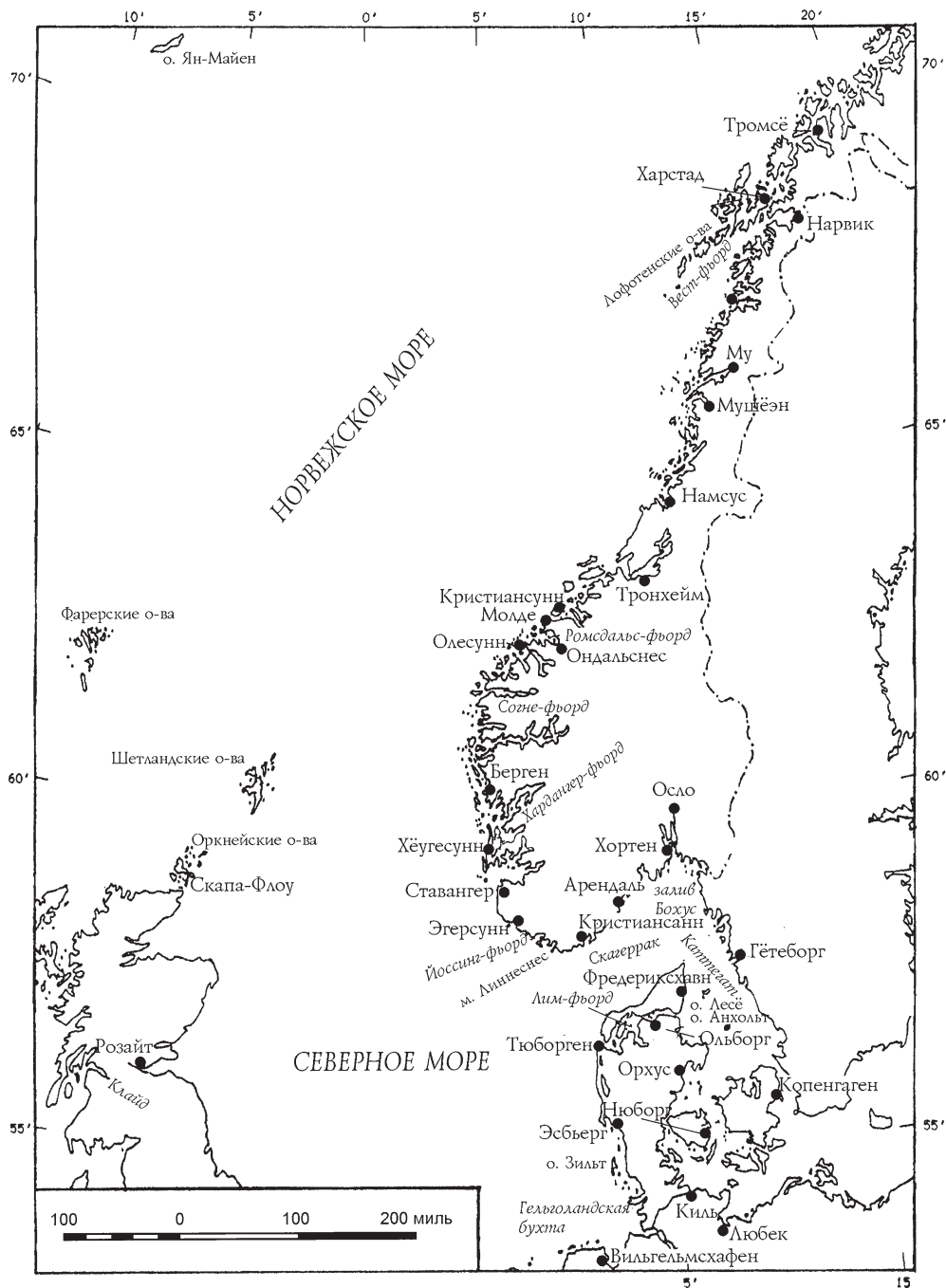
Одной из характерных особенностей освещения кампании является то, что собственно пострадавшее государство — Норвегия — выходит из центра внимания историков. Представление большинства исследователей о кампании связано в первую очередь с противоборством тогдашних противников: Великобритании и Германии. Такой взгляд накладывает свой отпечаток на подход к описанию планирования и подготовки операции. Как бы парадоксально это ни казалось, но данному вопросу посвящено несоизмеримо больше литературы, чем собственно боевым действиям. Нельзя пройти мимо него и на страницах данной работы, так как это во многом поможет понять последующий ход событий, причины принятия тех или иных решений и их последствия.

Нельзя не отметить особый «колорит», присущий многим работам по данной теме. Если советские исследователи Великой Отечественной войны могли оперировать фронтами, армиями и танковыми группами, редко спускаясь даже до уровня дивизий, то специфика данного театра заставляла западных историков говорить о ротах, батальонах, реже — полках, в связи с чем возникает опасность «за деревьями леса не увидеть». Описания получаются перегруженными малозначачими подробностями, географическими названиями и фамилиями, за которыми от читателя ускользает общая картина кампании. При этом, в них регулярно наличествует минимальное количество сведений о противнике, а без привлечения источников с другой стороны невозможно проверить, что в каждом конкретном случае скрывается за терминами «превосходящие силы» или «героическая оборона».

Рассмотрение деятельности военно-морских сил, при всей его полноте, также не лишено определенных недостатков. Такие аспекты, как действия на морских коммуникациях, операции подводных лодок, ме-

роприятия германского военно-морского флота по защите Балтийских проливов, получили освещение только в специальной литературе и оказались слабо привязанными к общему ходу кампании. Это выглядит тем более странным, что и для германской стороны, и для союзников успешное ведение боевых действий на суше зависело прежде всего от безопасности морских коммуникаций, по которым велось снабжение наземных контингентов. Действия флотов в норвежских прибрежных водах вообще никем подробно не рассматривались.

В представляемой работе автор ставил перед собой цель: на основе опубликованных в открытой печати документальных источников, отечественной и зарубежной военно-исторической литературы дать объективное двустороннее описание причин Норвежской кампании; хода боевых действий на территории Дании и Норвегии и в прилегающих водах; проанализировать влияние различных факторов на их ход и исход. Основное место в работе отводится боевым действиям на море, однако рассматриваются они в неразрывной связи с сухопутным фронтом.



ЦЕЛЬ – СКАНДИНАВСКИЕ СТРАНЫ

При анализе причин, приведших в конечном итоге к развязыванию боевых действий на территории Норвегии и в прилегающих водах, высказываются самые разноречивые мнения. Долгое время на первый план выдвигались сугубо экономические доводы: для Германии – желание обезопасить ввоз шведской железной руды через норвежский порт Нарвик, а для Великобритании и Франции — не допустить этого и тем самым удушить Германию в тисках экономической блокады. Данная концепция, выдвинутая У. Черчиллем еще в 1945 году и основанная на довоенных оценках англо-французского командования, в течение двух десятилетий была настоящей аксиомой для западных (под которыми понимаются прежде всего представители стран, в прошлом состоявших в антигитлеровской коалиции) историков.

Ряд советских авторов идет еще дальше, объясняя причины германского вторжения в Норвегию и Данию исключительно агрессивной сущностью гитлеровского режима. Такой — сугубо идеологизированный — подход не имеет под собой достаточных оснований, посему в рамках данной работы мы не будем останавливаться на рассмотрении подобных взглядов.

Приверженцы «чистой стратегии» объясняют стремление как Великобритании, так и Германии оккупировать побережье Скандинавии тем, что обладатель военно-морских баз и аэродромов в этом районе получал

решающее преимущество в осуществлении блокады своего противника. Особенно большие выгоды, по их мнению, получала Германия, которая выводила свой флот из стратегически невыгодного «Гельголандского треугольника» (имеется в виду юго-восточная часть Северного моря), приближая его к морским коммуникациям, на которых решалась судьба островной Англии.

Достаточно широкое распространение получила версия, согласно которой Дания и Норвегия стали жертвами агрессии в результате стечения обстоятельств. Основным аргументом такого подхода является тот факт, что Германия не планировала вторжения в эти страны, но, опасаясь высадки союзных войск, была вынуждена осуществить их оккупацию в качестве превентивной меры. Союзники, со своей стороны, также не собирались захватывать Норвегию и, тем более, Данию, но, желая предотвратить германскую агрессию, срочно готовили высадку своих сил. Иными словами, ни та, ни другая сторона не хотела, но в результате незнания замыслов и планов противника каждая была вынуждена предпринять активные меры. Родоначальниками этой версии были: с британской стороны — Черчилль, с германской — гросс-адмирал Редер, выдвинувший ее в качестве оправдательного варианта на Нюрнбергском процессе.

Попытаемся разобраться в этом хитросплетении фактов и домыслов...

1.1. Норвежская проблема глазами союзного командования

В планирующих органах союзных держав к Скандинавскому театру относились с большим вниманием. Еще в апреле 1939 года представители военных штабов Великобритании и Франции отметили, что на первой стадии войны союзники смогут вести эффективные наступательные действия против Германии лишь в сфере экономики. Одно из ключевых мест в этом вопросе занимал импорт шведской железной руды. В 1938 году Германия ввезла 22 млн т руды, из них 9,5 млн т — из источников, ставших недоступными с началом войны. По мнению англичанина Джона Батлера, чтобы избежать полного краха промышленности, Германия должна была в первый год войны ввести из Швеции не менее 9 млн т, то есть 750 тыс. т в месяц. Летом руда вывозилась через шведский порт Лулео на берегу Ботнического залива. При этом немцам приходилось мало заботиться о безопасности перевозок, поскольку Балтика была надежно защищена от проникновения подводных лодок и надводных кораблей противника. Однако в зимние месяцы Ботнический залив покрывался льдом. В это время руда доставлялась в ближайший норвежский порт Нарвик, а оттуда морем шла в Германию, причем почти весь маршрут немецкие рудовозы шли фарватером в норвежских территориальных водах, спасаясь тем самым от британских кораблей и самолетов.

В Великобритании, традиционно считавшей Норвегию сферой своего влияния, вопрос о шведской железной руде был поднят уже в первые недели войны. 19 сентября 1939 г. Первый лорд Адмиралтейства (морской министр) Уинстон Черчилль обратил внимание кабинета на то, что германское сухогрузы продолжают вывозить руду норвежскими территориальными водами из Нарвика. Тем же путем шли блокадопрорыватели — суда, застигнутые войной в нейтральных портах и возвращавшиеся на родину. *«Примириться с наличием такого коридора значило допустить, несмотря на наше превосходство на море, чтобы под прикрытием нейтралитета весь этот грузопоток шел беспрепятственно»*, — говорил он.

Норвежские же источники заявляют, что основную массу шведской руды немцы вывозили из Лулео через Ботнический залив. Из Нарвика вывозилось всего около 10 %, причем основную ее часть получала Англия, а не Германия. Хотя британским рудовозам приходилось прокладывать маршрут в открытом море, в норвежских водах за первые полгода войны германскими подводными лодками были потоплены два британских («Томас Уолтон», «Дэпфорд») и одно греческое («Гарофелия») суда. Под предлогом борьбы с вражескими субмаринами союзники выдвигали норвежцам требо-



С л е в а:
король Великобрита-
нии Георг VI и Первый
лорд Адмиралтейства
(впоследствии премь-
ер-министр) Уинстон
Черчилль



С п р а в а:
премьер-министр
Франции Поль Рейно

вание минировать свои территориальные воды. О создании собственного глобального минного заграждения, подобного знаменитому «Северному барражу» времен Первой мировой, уже не помышляли, помня о его весьма низкой эффективности. Зато на свет появлялись другие дорогостоящие, зачастую фантастические, идеи. Взять хотя бы план «Катерин», согласно которому старые британские линкоры типа «R» должны были, после соответствующего переоборудования, прорваться через Скагеррак и Каттегат в Балтийское море и разрушить инфраструктуру северогерманского побережья. Существовали даже планы минирования подходов к Лулео и проникновения британских подводных лодок в Балтийское море. 27 ноября британский премьер Чемберлен обратился к Первому лорду Адмиралтейства с прямой просьбой составить план постановки минных заграждений в «норвежском коридоре».

В течение осени — зимы 1939/40 г. Великобритания осуществила ряд акций, компрометирующих нейтралитет Норвегии. На страну оказывался политический нажим с целью получения значительной доли ее торгового тоннажа, ей пытались навязать односторонне выгодный торговый договор, предъявляли требования, которые невозможно было выполнить, не отходя от общепринятых норм нейтралитета. В самом начале войны — 5 сентября — британское правительство опубликовало обширный список товаров, которые оно квалифицировало как военную контрабанду. Принятие этого списка приводило к тому, что значительная часть норвежского экспорта в Германию оказалась под запретом, а внешняя торговля страны попадала под английский контроль. Разумеется, норвежское правительство было вынуждено уклониться от выполнения требований Уайтхолла.

Несомненным предметом вождения обеих сторон являлся торговый флот Норвегии. На 1 сентября 1939 г. в его составе насчитывалось 1300 пароходов (тоннажем 1 784 331 брт) и 682 теплохода (2 986 367 брт), то есть всего 1982 судна суммарным тоннажем более 4,75 млн брт. Норвегия занимала четвертое место в мире по количеству и вместимости судов, уступая только таким странам, как Великобритания (суммарный торговый тоннаж 21 млн брт), Соединенные Штаты (9,4 млн брт) и Япония (5,6 млн брт). Тоннаж германского торгового флота составлял всего 4,3 млн брт. Важной особенностью норвежского торгового флота был высокий процент танкеров: 265 судов

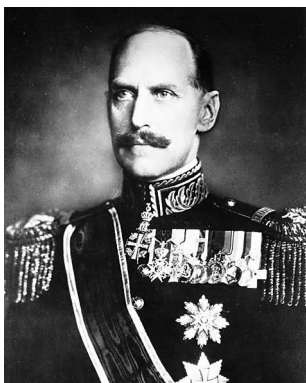
общим тоннажем 1 904 360 брт. Для сравнения: суммарный тоннаж британских танкеров составлял около 2,9 млн брт, американских — 2,8 млн брт. Согласно выдвинутому в начале 1930-х годов лозунгу «For Speed and Service», торговый флот Норвегии оснащался самыми современными, быстроходными и надежными судами.

Британское руководство прилагало все усилия, чтобы использовать как можно большую часть норвежского торгового флота в своих интересах и не допустить его использования немцами. 11 ноября 1939 г. было подписано англо-норвежское соглашение, согласно которому Великобритания до конца февраля следующего года должна была зафрахтовать 150 норвежских танкеров (1,5 млн брт) по фиксированным ставкам. Кроме того, до конца марта 1940 года Норвегия обязалась предоставить Англии 200 тыс. брт трамповых судов в дополнение к 500 тыс. брт, уже зафрахтованных для перевозки британских грузов. В целом это означало передачу в распоряжение союзников почти половины торгового тоннажа Норвегии.

Тем временем Скандинавия превратилась в театр военных действий. 30 ноября 1939 г. началась советско-финляндская война. Порт Нарвик приобретал стратегическое значение как путь, по которому шла англо-французская военная помощь Финляндии. Разумеется, использование Нарвика затрагивало нейтралитет Норвегии и Швеции, которым союзники предъявили требование свободного пропуска людей и поставок. Одновременно появились планы вооруженного проникновения в эти страны.

На одном из приемов с участием журналистов Скандинавских стран Черчилль, будто бы мимоходом, сказал: *«Иногда можно и пожелать, чтобы северные страны оказались на противоположной стороне, и тогда можно было захватить нужные стратегические пункты»*. *«Складывается впечатление, — писал об этом событии будущий Генеральный секретарь ООН Трюгве Ли, — что Черчилль выступил со своим заявлением с явным намерением сделать так, чтобы оно дошло до ушей немцев»*.

В докладе Комитета начальников штабов от 31 декабря 1939 г. содержались рекомендации о высадке в Скандинавии. Вопрос об этом был в принципе решен к середине января, и 41-я и 44-я английские территориальные дивизии, предназначавшиеся для переброски



С л е в а:
король Норвегии
Хокон VIII
(фото 1942 г.)

С п р а в а:
король Дании
Христиан X,
сопровожаемый
восторженными
подданными на улице
Копенгагена, 1940 г.



во Францию, оставались в Англии и готовились к военным действиям в Норвегии, а эксперты изучали проблему высадки в Петсамо, Мурманске или Нарвике.

2–3 января 1940 г. проходило заседание Военного кабинета Великобритании, полностью посвященное обсуждению вопроса возможной интервенции в северной части Скандинавии, Южной Норвегии и Южной Швеции. Железная руда по-прежнему считалась наиболее уязвимым местом германской экономики. В решении заседания было зафиксировано: *«Хотя влияние прекращения доставки шведской руды в Германию будет постепенным и приведет к краху германскую промышленность лишь по истечении длительного времени, все же в конечном счете оно будет иметь решающее значение»*. В конечном итоге был принят план высадки в Нарвике, на котором настаивал Черчилль. Вопрос, что предпринять, если Норвегия и Швеция откажутся, по его словам, *«даже не поднимался»*. Достаточно привести один пример: 6 января министр иностранных дел Великобритании заявил норвежскому послу, что английский флот с целью не допустить использования норвежских вод немецкими торговыми судами намерен произвести минирование фарватеров. Осло и Стокгольм заявили протест, и акция была отложена. Тем не менее, это дало министру иностранных дел Норвегии Х. Коту право сказать, что *«я не могу отделаться от подозрения, что английское правительство поставило своей целью втянуть нас в войну»*.

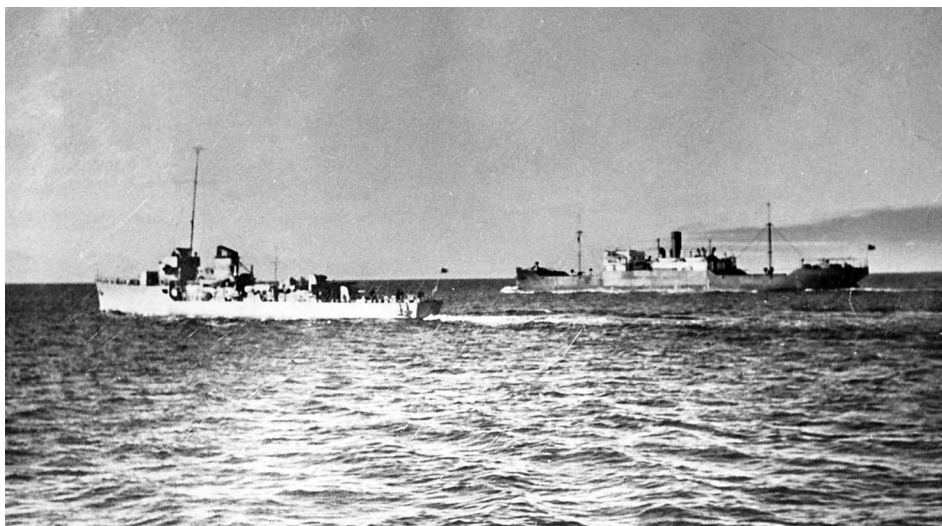
В ответ на слухи о готовящемся вторжении англичан в Норвегию, норвежский король Хокон VII 7 января 1940 г. направил королю Великобритании Георгу VI телеграмму, где просил этого не делать, ибо подобная акция нарушит нейтралитет Норвегии, что *«вовлечет ее в войну и явится опасностью для существования ее как суверенного государства»*.

24 января 1940 года начальник имперского генерального штаба генерал Э. Айронсайд представил военному кабинету меморандум «Главная стратегия войны». Он писал, что в континентальной Европе Германия имеет преимущество перед союзниками: находясь в центре Европы и обладая развитой системой коммуникаций, она способна нанести удар в любом месте. Однако на Скандинавском ТВД, где ведущую роль играют морские коммуникации, она теряет это преимущество и становится более уязвимой.

Анализируя соотношение сил между Германией (140 дивизий) и союзниками (110 дивизий), Айронсайд приходит к выводу, что если Германия не добьется распыления сил союзников, то не сможет перейти в наступление на Западном фронте с реальными шансами на успех. В то же время союзные державы также не обладают преимуществом в сухопутных войсках и военно-воздушных силах для начала решительного наступления с территории Франции. В такой обстановке западные союзники будут в силах «вырвать стратегическую инициативу у Германии» лишь действиями на периферийных театрах и особенно с помощью экономической блокады.

Французский генеральный штаб придерживался аналогичных взглядов. 31 января главнокомандующий армией генерал М. Гамелен высказал решительное заявление, что в 1940 году Германия не нападет на западные страны. Французское правительство и генеральный штаб норвежская проблема интересовала в ином аспекте. Они стремились создать в Норвегии «второй фронт», чтобы оттянуть начало германского наступления на западе и ослабить его силу. В то же время, необходимо отметить, что, страстно желая развертывания в Скандинавии нового ТВД, французы не могли и не собирались выделить для него сколь-нибудь крупных сил.

Исходя из этого, планирование боевых действий на территории Скандинавии продолжалось. На заседании в Париже 5 февраля высший военный совет союзников решил, что войска должны будут оккупировать районы горных разработок. Проведение высадки в Норвегии разбивалось на несколько независимых операций. План высадки в Нарвике получил кодовое название «Стрэдфорд», в Тронхейме — «Эвонмаут», в Бергене и Ставангере — «Плимут». Подготовка транспорта велась главным образом во французских портах. К 27 февраля в Шербуре, Гавре и Бресте было сосредоточено 5 вспомогательных крейсеров, 4 транспорта и танкера, 6 пассажирских лайнеров, 7 грузовых судов и 13 боевых кораблей эскорта. Общий тоннаж этих судов составлял 153601 брт, они могли перебросить до 150 тыс. человек. Французы выделили для действий в первом эшелоне 5-ю и 27-ю полубригады альпийских



Норвежский эсминец «Эгир» сопровождает американский транспорт «Сити оф Флинт», захваченный германским броненосцем «Дойчланд» во время атлантического рейдерства и освобожденный властями при нахождении в территориальных водах Норвегии, 30 октября 1939 г.

стрелков. Они, а также две британские бригады, грузившиеся на транспорта на Клайде, должны были направиться к норвежским берегам 12 марта.

Традиционная для союзников вялость и нерешительность, особенно проявлявшаяся французской стороной, панически боявшейся любых активных шагов, привела к тому, что начало операции было перенесено на более поздний срок, а на следующий день произошло событие, ударившее как по германским, так и по британским планам: Финляндия и Советский Союз подписали мирное соглашение. Ряд историков пытается представить этот момент в качестве поворотного пункта союзных планов. По утверждению А. М. Носкова, *«после поражения Финляндии в Зимней войне английское командование отказалось от прямого вторжения в СССР через Норвегию и Финляндию, но продолжало делать вид, что готовится к высадке своих войск в Норвегии, чтобы держать Германию и Советский Союз в напряжении»*. Однако имеющиеся документы и мемуары членов высшего руководства Англии и Франции позволяют утверждать обратное: вопрос о высадке обсуждался вполне серьезно.

21 марта новым главой французского правительства стал Поль Рейно, выступавший за более решительное ведение войны. 28 марта в Лондоне состоялось очередное заседание Высшего военного совета, на котором было принято принципиальное решение о военном вмешательстве в Скандинавии и обсуждались конкретные вопросы, связанные с действиями союзников. Верный своей линии командующий французской армией генерал Гамелен заявил, что отказываться от подобных планов нельзя: немцев необходимо вытащить в Скандинавию, после чего они *«забудут про западный фронт — наиболее важный для Англии и Франции»*.

Британское правительство не хотело, в отличие от французского, быть вовлеченным в войну с Россией. В качестве срочной меры британский премьер Чемберлен предложил произвести минирование норвежских территориальных вод (на чем давно уже настаивал Черчилль), чтобы изгнать из их трехмильных пределов германские рудовозы — под удары военно-мор-

ских сил союзников, превосходство которых на море было неоспоримым. Операция, получившее кодовое название «Уилфред», не рассчитывала встретить сильное германское противодействие. Это отмечает Дж. Батлер: *«По мнению Комитета начальников штабов, не было оснований ожидать, что Германия откажется на морские десантные операции против западного побережья Норвегии, поскольку ввиду явного превосходства английских военно-морских сил такая операция была бы связана для немцев с большим риском»*.

3 апреля британский флот получил указание произвести минирование норвежских вод. Выход кораблей назначили двумя днями позже, однако делались оговорки о возможной отсрочке операции из-за погоды. Еще 31 марта крейсер «Бирмингем» с эсминцами «Фирлесс» и «Хостайл» были направлены к берегам Норвегии для перехвата прорывающихся в Германию немецких судов. Дополнительно им ставилась задача захвата рыболовных траулеров противника и прикрытия своих сил, которым предстояло ставить мины. Отряд оперировал у норвежского побережья до вечера 7 апреля, успев захватить в качестве призов три немецких траулера: «Фрисланд» (247 брт), «Бланкенберг» (336 брт) и «Нордланд» (392 брт).

Постановки в рамках операции «Уилфред» предусматривалось проводить несколькими группами кораблей:

- группа «WB» (эсминцы «Экспресс» и «Интрепид») — в районе Кристиансунна (62°54' с. ш., 6°55' в. д.);
- группа «WS» (минный заградитель «Тевиобэнк» и эсминцы «Инглфилд», «Айлэкс», «Имоджен», «Айзис») — в районе м. Стад (62° с. ш., 5° в. д.);
- группа «WV» (20-я флотилия эсминцев-заградителей («Эск», «Импалсив», «Икарус», «Айвенго») и 2-я флотилия эсминцев («Харди», «Хотспёр», «Хэвок», «Хантер») для прикрытия) — в районе Будё (67°24' с. ш., 14°36' в. д.).

Соединение под командованием вице-адмирала Уильяма Дж. Уайтворта (линейный крейсер «Ринаун» и эсминцы «Грэйхаунд», «Глоуорм», «Хайперин», «Хироу») было выделено для оперативного прикрытия заградительных групп, так как поступили сведения о находящихся в Нарвике норвежских броненосцах, кроме того, нельзя было полностью исключать ответных мер противника.

«Поскольку минирование нами норвежских вод могло вызвать ответные действия Германии, — вспоминал Черчилль, — было решено также, что в Нарвик следует послать английскую бригаду и французские войска, чтобы очистить порт и продвинуться к шведской границе. В Ставангер, Берген и Тронхейм также должны были быть посланы войска».

Так в общих чертах и выглядел новый план, получивший кодовое название «R4». В нем просматриваются следующие характерные решения:

— расчет на лояльность политического руководства Норвегии;

— основной акцент делался на ведение боевых действий на море, планы строились из расчета значительного превосходства британского флота над германским, на ВМС возлагались основные усилия по противодействию возможным немецким контрмерам;

— в первом эшелоне задействовались исключительно британские войска, во втором — также французские и польские силы;

— военные действия в Дании на данном этапе не предусматривались.

В общем, как заметил польский историк Януш Одземковский, *«вся операция готовилась так, будто союзников ждала сердечная встреча».*

Здесь стоит еще раз вернуться к вопросу о провокациях. С одной стороны, Комитет начальников штабов не верил в способность немцев провести морскую десантную операцию; с другой — Черчилль говорит об опасности действий германской стороны в ответ на минирование норвежских вод. Из этого напрашивается вывод: англичане действительно хотели своими минными постановками спровоцировать Германию на ответные действия — вторжение в Норвегию, открыв тем самым пресловутый «второй фронт», а затем надеялись одержать там сравнительно легкую победу. Та-

ким образом, тезис о провокации имеет право на существование, однако под провокацией следует понимать не абстрактное *«продолжало делать вид, что готовится к высадке»*, а конкретные активные действия против третьей стороны...

5 апреля главнокомандующий французским флотом адмирал Дарлан получил приказ собрать в Бресте суда для перевозки в Норвегию французского экспедиционного корпуса, который включал шесть батальонов альпийских стрелков, два батальона Иностранного легиона и другие подразделения. Предполагалось, что англичане проведут высадку, а французские войска придут им в подкрепление.

Высадка в Нарвике и Тронхейме намечалась на 10 апреля силами двух батальонов 24-й гвардейской бригады, к которым позже присоединялись остальные бригадные подразделения*. Транспорты, предназначенные для перевозки личного состава и техники, сосредотачивались на Клайде. Для их сопровождения выделялся крейсер «Аурора» (флаг контр-адмирала Э. Эванса) с шестью эсминцами. Командующим экспедиционными войсками назначался командир 49-й дивизии генерал-майор Питер Мэкези. Одновременно планировались десанты численностью по два батальона в Ставангер и Берген. Для их переброски выделялась 1-я эскадра крейсеров под командованием вице-адмирала Джона Каннингхэма**, которая к 7 апреля приняла в Розайте войска на борт и была готова к выходу в море. Затем туда направлялись бы подкрепления в составе 146-й и 148-й бригад. Всего в первом эшелоне должны были высаживаться шесть пехотных батальонов, к которым позднее присоединялись подразделения 42-й и 49-й дивизий. При этом англичане явно надеялись провести высадки без сопротивления; иначе тяжело объяснить скудный состав сил, которым предстояло действовать в Норвегии, — всего 11 батальонов.

1.2. Рождение «Везерюбунга»

Разобрав планы и намерения западных союзников в отношении Норвегии, рассмотрим взгляды противоположной стороны.

Перед началом новой большой войны германские штабы не рассматривали Королевство Норвегию ни в качестве союзника, ни в качестве противника. Германию полностью устраивал нейтралитет этой небольшой скандинавской страны. 2 сентября 1939 г. посол в Осло вручил норвежскому министру иностранных дел памятную записку, в которой его правительство обещало *«ни при каких обстоятельствах не наносить ущерба целостности и неприкосновенности Норвегии и уважать территорию норвежского государства».* Несмотря на это, спустя семь месяцев германские войска вторглись в Норвегию. Рассматривая причины, побудившие гитлеровское руководство к вооруженному вторжению в эту страну, можно выделить несколько аспектов.

Затронутые в предыдущем параграфе экономические вопросы, несмотря на внешнюю логическую обоснованность, имеют ряд сомнительных моментов. Для их рас-

крытия обратимся к работе немецких авторов «Промышленность Германии в период войны 1939–1945 гг.». Это статистическое исследование с комментариями содержит массу полезной информации, позволяющей разобраться со всякого рода мифическими утверждениями относительно экономической подоплеки различных немецких стратегических акций. Согласно этой книге, Германия к началу войны имела стратегический запас железной руды на 9 месяцев войны, никеля — на 13, меди — на 7,2, кобальта — на 30. Железная руда являлась одним из основных объектов советских поставок на основе германо-советских торгово-кредитных соглашений. Только на основе второго соглашения в Герма-

* Сам факт назначения даты высадки опровергают слова Т. Дери, что выполнение плана «R4» предусматривалось в случае, если Германия окажется на норвежской земле или если будут очевидные причины, что она собирается это сделать.

** Не путать с более именитым однофамильцем адмиралом Эндрю Брауном Каннингхэмом — командующим Средиземноморским флотом.

Показатели германо-норвежской торговли

Год	1939	1940	1941	1942	1943
Импорт из Норвегии в Германию, тыс. т	1658,8	953,1	1189,3	1517,2	1303,8
в т.ч. железная руда, тыс. т	1071,1	161,3	446,4	508,0	320,7
Экспорт из Германии в Норвегию, тыс. т	461,1	1274,7	2513,1	2485,1	3078,8

нию должно было быть поставлено почти 2 млн т железной руды, чугунных чушек, лома, а это почти четверть импорта из Швеции.

Советский историк А.С. Кан, которого никак нельзя упрекнуть в симпатиях к фашистскому режиму, утверждает, что в период «блицкрига» германское военное хозяйство от подвоза шведской руды не зависело. Что касается периода длительной «тотальной» войны, то у металлургии в Рейхе и в контролируемых Германией европейских странах к середине войны имелись иные возможности. В частности, по окончании кампании против Франции немцы наложили руку на огромную горнодобывающую промышленность этой страны. За четыре года войны из Франции было вывезено 74848 тыс. т железной руды и 3822 тыс. т металлургических изделий. Во всяком случае, секретные доклады министра вооружений А. Шпеера за 1943 год говорят, что при соответствующих усилиях Рейх мог бы обойтись и без скандинавских железорудных поставок, снизив при этом производство стали всего на 7–10 %. В результате, как показывают цифры, импорт из Скандинавии, например в 1942 году, был даже меньше, чем в 1939 г.

С другой стороны, Германии пришлось бы взять на себя ввоз угля, нефти, продовольствия и многих других товаров в покоренную Норвегию, в то время, когда в них испытывался значительный дефицит в самом Рейхе. То, что Норвегия ляжет экономическим ярмом (а это было действительно так, ведь перед войной она занимала в Европе третье с конца место по самообеспеченности сырьем и продуктами), адмирал Шустер — начальник отдела экономической войны в ОКВ — понимал еще до вторжения. Масштабы этого ярма были весьма впечатляющими. Из приведенной ниже таблицы явствует, что начиная с 1940 г. германский экспорт в Норвегию существенно превышал импорт.

Заинтересованность в захвате Норвегии проявляли прежде всего военно-морские круги Германии. Печальный опыт Первой мировой войны убедил командование ВМС, что имеющаяся в его распоряжении система базирования, ограниченная «мокрым треугольником» Гельголандской бухты, совершенно не приемлема для решения стоящих перед флотом задач, главной из которых становилась морская блокада Англии. На это указывали адмиралы Отто Гроос в книге «Учение о морской войне в свете опыта мировой войны» и Вольфганг Вегенер в работе «Морская стратегия мировой войны». По их мнению, в будущей войне неблагоприятное географическое положение Германии может быть улучшено путем включения в систему базирования флота побережья Норвегии и Западной Франции. Кроме того, Вегенер напрямую связывал необходимость захвата Норвегии с задачей пресечения северных коммуникаций России. Вопрос о соответствии системы базирования

стоящим перед флотом задачам поднимался и в последующих трудах германских военно-морских теоретиков. В 1938 году выходит работа Эрнста-Вильгельма Крузе «Современное руководство войной на море», в которой проблеме расширения операционной зоны германского флота на север отводилось значительное место.

К идее обладания Норвегией германское военно-морское командование вернулось практически сразу после начала войны. Инициатором этого выступал адмирал Рольф Карльс, неоднократно обращавший внимание главнокома ВМС на данную проблему. «Общая задача, — писал он, — имеет решающее для ведения войны значение не только из-за подвоза руды и пресечения англо-норвежской торговли. Включение всей норвежской территории в сферу немецкого господства является важной целью, которая должна быть поставлена на первое место с военно-морской стратегической точки зрения в борьбе против Англии, так как только таким путем может быть коренным образом улучшено наше плохое военно-морское стратегическое положение».

3 октября 1939 г. в журнале боевых действий Руководства войной на море была сделана запись: «Шеф Руководства войной на море считает необходимым доложить фюреру мнение военно-морского руководства о возможности распространения оперативных баз на север». Менее чем через неделю, 9 октября, FdU капитан 1 ранга Карл Дёниц направил начальнику оперативного отдела штаба секретный меморандум, в котором указывал на необходимость захвата Нарвика и Тронхейма. В качестве преимуществ этих баз он называл их пригодность для базирования подводных лодок, близость к британским коммуникациям, наличие нескольких фарватеров, защищенность фьордов от обстрелов корабельной артиллерией.

10 октября главнокомандующий Кригсмарине гросс-адмирал Эрих Редер в присутствии Гитлера, Кейтеля, Браухича, Геринга и Гальдера огласил свою записку. Он, в частности, отметил, что если Норвегия, а возможно и Швеция, будут заняты англичанами, создастся неблагоприятное для Германии положение, так как англичане получат контроль над подступами к Балтике, а германские фланги будут обойдены. Он указывал на возможность в этом случае давления со стороны англичан на Швецию с целью заставить ее прекратить поставки руды в Германию. Как писал Редер в 1944 г. в докладе, относящемся к истории германского флота, «фюрер немедленно понял значение норвежской проблемы; он попросил оставить у него мои записки и сказал, что он сам желает рассмотреть этот вопрос». 25 ноября Редер напомнил о записке, обратив внимание Гитлера на то, что во время предстоящего вторжения в Бельгию и Голландию Германия может оказаться в опасном положении, если англичанам удастся внезапно высадиться на побережье Норвегии и овладеть там базами. При-



Канцлер Германии Адольф Гитлер на борту броненосца «Дойчланд», март 1939 г.

мерно в это же время к военным планам захвата Норвегии прибавились экономические соображения.

Однако в высших военно-морских кругах не было единства в норвежском вопросе. Вопреки мнениям Редера, Дёница и Карльса, начальник штаба Руководства войной на море контр-адмирал Шнивинд и начальник оперативного отдела штаба капитан 1 ранга Фрике предлагали пока воздержаться от решительных шагов. В ответ на послание Дёница оперативный отдел отослал докладную записку «Мнение по вопросу о захвате опорных пунктов для ведения войны в Северном море», в которой отмечалось, что, несмотря на бесспорную ценность такого опорного пункта, как Тронхейм, его значение уменьшается в связи с протяженностью и уязвимостью тыловых коммуникаций. Норвежским портам не хватало оборудования, что затрудняло базирование флота. *«Военная операция по захвату такого пункта, — говорилось в документе, — натолкнется на исключительные трудности как на море, так и на суше и должна расцениваться как сомнительная. Ценность такого пункта в нашем нынешнем положении, даже если он будет занят в результате политического нажима, следует очень тщательно соизмерить с политическим ущербом, который будет значительным».* На германский флот ложилась бы и задача охраны огромного по протяженности и чрезвычайно изрезанного побережья, ведь береговая черта Норвегии была в два с половиной раза длиннее германской. Пока страна оставалась нейтральной, вопрос обороны побережья и каботажного судоходства не стоял перед немцами.

Судя по всему, эти докладные записки ожидала бы судьба позднейших проектов Э. Редера о захвате Азорских островов, создании баз в Западной Африке или перенесении тяжести войны на Средиземное море, если бы не начавшаяся 30 ноября 1939 г. советско-финляндская война. Развернув вскоре кампанию по оказанию помощи Финляндии, англо-французское командование стремилось под ее прикрытием занять северные районы.



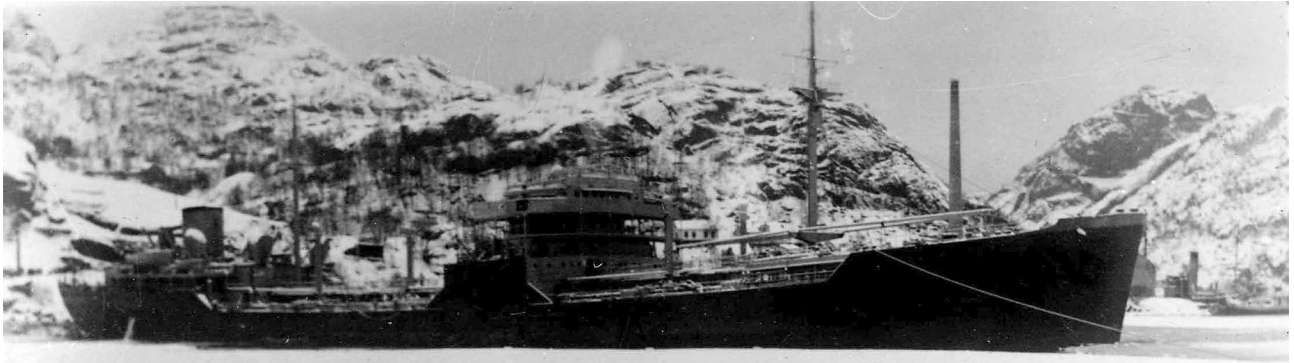
Главнокомандующий Кригсмарине гросс-адмирал Эрх Редер (слева) и лидер партии «Народное единство» Видкун Квислинг (справа)

Разумеется, командование Кригсмарине прекрасно понимало, какую опасность принесет проникновение союзников в Норвегию. В таком случае под британское влияние сразу попадали бы Швеция и Финляндия. Балтика становилась театром боевых действий, где Германия не могла больше вести торговлю. Захват союзниками норвежских аэродромов ставил все побережье под угрозу воздушных налетов. Помимо всего прочего, это наносило удар по программам военного кораблестроения и подготовки личного состава флота. А это означало невозможность эффективного ведения войны в Атлантике. По вполне понятным причинам историки стран, принадлежавших в годы войны к антигитлеровской коалиции, предпочитали не акцентировать внимание на этой проблеме, но опасность была вполне реальной, и ситуация требовала решительных контрмер.

В это время на сцене появляется фигура, которой суждено будет сыграть особую роль в норвежских событиях. Речь идет о Видкуне Квислинге. Бывший военный, министр обороны Норвегии, лидер созданной им партии «Народное единство», Квислинг симпатизировал нацистам и был тесно связан с Альфредом Розенбергом — шефом внешнеполитического бюро нацистской партии. Когда в ноябре 1939 г. Квислинг в очередной раз появился в Берлине, Розенберг свел его с Редером, с которым они быстро нашли общий язык. Во время беседы Квислинг отметил, что Англия не заверила нейтралитет Норвегии, в норвежской прессе разжигаются антигерманские настроения, а парламент страны, вопреки конституции, продлил свои полномочия на год.

На следующий день адмирал доложил о встрече фюреру, и 13 декабря Квислинга принял Гитлер. Во время беседы последний снова подчеркивал, что *«он предпочитал бы полный нейтралитет Норвегии».* Опора на Квислинга и его сторонников позволяла германскому руководству надеяться, что Норвегия может быть присоединена к Германии при помощи национал-социализма.

После встречи Гитлера с Квислингом генерал-полковник Йодль записал в дневнике: *«Фюрер приказал изучить небольшим штабом вопрос, как можно овладеть Норве-*



В в е р х у: «Альтмарк» в Йессинг-фьорде

В н и з у: «Коссак» приближается к «Альтмарку», чтобы взять его на бордаж, 16 февраля 1940 г.



гией». С этого момента чисто умозрительные планы вторжения становились реальностью. Редер предложил разрабатывать одновременно два плана: операции в поддержку переворота Квислинга и прямого военного вторжения. Лишь на завершающем этапе подготовки операции (23 января) немцы решили не прибегать к помощи Квислинга и его сторонников. Во-первых, это было обусловлено соображениями секретности. Во-вторых, отсутствовали надежды на успех правительственного переворота и приход партии к власти законными методами. Но непосредственно перед вторжением начальник разведывательного отдела Абвера полковник Ганс Пикенброк встретился с Квислингом в Копенгагене и получил от него свежую информацию о дислокации и состоянии норвежских частей.

23 января было принято решение о сосредоточении подготовительных мероприятий под эгидой ОКВ. На первом этапе в особый штаб по разработке плана операции, получившей кодовое наименование «Везерюбунг» — «Учения на Везере» (первоначально операция называлась «Норд»), входило лишь по одному представителю от родов вооруженных сил (руководитель — капитан 1 ранга Теодор Кранке, от Люфтваффе — полковник Роберт Кнауус, от сухопутных сил — майор Вернер фон Типпельскирх). Вскоре ими был разработан замысел кампании. Он предусматривал одновременную высадку морских и воздушных десантов в наиболее важных пунктах Норвегии с последующим расширением плацдармов и накоплением достаточных сил для широкомасштабного наступления.

И все же Гитлер продолжал колебаться, надеясь на сохранение норвежского нейтралитета. «Вторжение в Норвегию, — говорилось в связи с этим на Нюрнбергском процессе, — в некотором роде не является типичным для нацистов, так как Гитлера нужно было убедить начать его». Последней каплей, доказавшей необходимость решительных мер, стал извест-



Командир 4-й флотилии эсминцев кэптен Филип Вайен на мостике «Коссака»



«Коссака» с освобожденными моряками входит в порт Лейт, 17 февраля 1940 г.

ный инцидент с «Альтмарком», на котором стоит остановиться подробнее.

Вспомогательный корабль Кригсмарине «Альтмарк» (капитан Х. Дау) был судном снабжения броненосца «Адмирал граф Шпее» во время его рейда в Южной Атлантике. Миновав линию британских корабельных дозоров, «Альтмарк» 22 января прошел пролив между Исландией и Фарерскими островами и достиг норвежских территориальных вод.

Первым его обнаружил у Кристиансунна норвежский миноносец «Трюгг». Судно шло под германским торговым флагом из американского Порт-Артура, поэтому его пропустили. Однако перед проходом акватории военно-морской базы Берген ее комендант контр-адмирал Танк-Нильсен потребовал повторного досмотра, который произвел начальник штаба капитан 1 ранга Стамсе, опять же не нашедший никакой контрабанды.

Еще 14 февраля в районе Тронхейма «Альтмарк» был замечен самолетом-разведчиком «Хадсон» 220-й эскадрильи Берегового командования. Британскому Адмиралтейству было известно, что на борту транспорта находятся около 300 английских моряков с потопленных «Шпее» торговых судов. Черчилль приказал освободить пленных англичан. Чтобы выиграть время, британский военно-морской атташе в Осло контр-адмирал Х. Бойз обратился к командующему ВМС Норвегии адмиралу Дизену с требованием не допустить выхода «Альтмарка» в море. Но норвежцы строго блюли нейтралитет, поэтому 15 февраля судно под эскортом покинуло Берген.

В это время у норвежских берегов находился легкий крейсер «Арестьяза» с эсминцами «Коссака», «Нубиэн», «Сикх», «Айвенго» и «Интрепид». 16 февраля «Айвенго» и «Интрепид» обнаружили «Альтмарк» в охранении

норвежских миноносцев «Кьелль» и «Скарв» в четырех милях от маяка Эйгерё. Командир «Айвенго» лейтенант-командер Хэдоу обратился к старшему норвежскому офицеру с требованием досмотреть судно, на что было отвечено решительным отказом, так как оно находилось в норвежских территориальных водах. Однако, «от греха подальше» транспорт отконвоировали в Йессинг-фьорд.

В ночь на 17 февраля «Коссака» (кэптен Филип Вайен – командир 4-й флотилии эсминцев*) вошел в фьорд, не обращая внимания на сигналы норвежцев. С трудом найдя свою цель на фоне скалистого заснеженного берега, эсминец приблизился к немецкому пароходу, обстрелял его из пулеметов и высадил на борт абордажную группу под командованием лейтенанта Тернера численностью 25 человек. Последовала короткая схватка, в ходе которой семеро немцев были убиты и пятеро ранены, а часть команды убежала по льду. В составе абордажной команды лишь один англичанин получил ранение. В складских помещениях и пустых топливных цистернах «Альтмарка» были найдены 303 запертых моряка. В полночь все освобожденные пленные перешли на борт эсминца.**

* В британском и французском флотах, в отличие от германского или советского, командир флотилии является одновременно командиром ее лидера.

** Вопреки часто встречающимся утверждениям, сам «Альтмарк» не был ни потоплен, ни захвачен. Он благополучно вернулся в Германию, 6 августа 1940 г. был переименован в «Укермарк», принимал участие в рейдерских операциях. Погиб 3 ноября 1942 г. в Йокогаме от пожара и последующего взрыва, послужившего также причиной гибели вспомогательного крейсера «Тор».



**Командир
XXI армейской
группы генерал от
инфантерии
Николаус фон
Фалькенхорст**

Норвежское правительство заявило Великобритании резкий протест в связи с нарушением ее территориальных вод, но британский премьер-министр Нэвилл Чемберлен возразил, что Норвегия сама нарушила международные законы, разрешив использовать свои воды для перевозки английских пленных в германскую тюрьму. Гитлер же окончательно убедился, что Англия не намерена считаться с нейтралитетом Норвегии, и потребовал ускорить приготовления.

Встал вопрос о командующем операцией. На эту роль генерал-полковник Кейтель предложил кандидатуру генерала от инфантерии Николауса фон Фалькенхорста — командира XXI армейского корпуса. В 1918 году Фалькенхорст участвовал во вторжении в Финляндию, будучи начальником штаба дивизии Рудигера фон дер Гольца, и был знаком с северным театром. Кроме того, командуя корпусом во время Польской кампании, он приобрел опыт ведения современных операций. 21 февраля фюрер принял генерала и в ходе беседы поручил ему изложить свои соображения по поводу предстоящей акции...

«Я вышел на улицу и купил путеводитель Бедекера для путешествий для того, чтобы просто уяснить для себя, что такое Норвегия. Я не имел ни малейшего представления об этой стране... — рассказывал Фалькенхорст на суде Международного трибунала в Нюрнберге. — Затем я направился в свой номер в отеле и принялся изучать страну по Бедекеру. В пять часов вечера я опять направился к фюреру».

План генерала почти в точности повторял основные принципы плана, разработанного в ОКВ. Замысел операции Фалькенхорст формулировал так: *«Захват Норвегии должен быть осуществлен в ходе совместной операции трех видов вооруженных сил. Размеры и рельеф страны делают необходимым участие в операции разобщенных друг с другом боевых групп, которые лишь на последней стадии проведения операции смогут соединиться и получить подкрепления. Поэтому предпосылкой успеха всей операции являются энергичные самостоятельные действия всех командиров и безукоризненное взаимодействие видов вооруженных сил, выполняющих боевую задачу в одном районе».*

Как видно, замысел имел отчасти авантюрный характер, так как мог увенчаться успехом только при двух условиях: немедленной капитуляции норвежских вооруженных сил и отказе союзников от высадки в Скандинавии. В противном случае более реалистичным был бы план высадки в Южной Норвегии с последующим продвижением вглубь страны и ее окончательной оккупацией. Забегая вперед, можно сказать, что в действительности так и произошло.

Для выяснения вопроса с частями, выделяемыми для операции, генерал обратился в ОКН, но там были заняты планированием кампании на Западе и с удивлением восприняли решение провести еще одну наступательную операцию. Первоначально планировалось выделить 7-ю парашютно-десантную и 22-ю пехотную дивизии, 11-ю моторизованную бригаду с танковым батальоном, один полк из 1-й горной дивизии и части дивизии СС «Тотенкопф», в итоге же было задействовано 5 пехотных и 2 горные дивизии, причем совсем не те, что намечались вначале. Штаб XXI корпуса (начальник штаба — полковник Эрих Бушенхаген) становился штабом XXI армейской группы и должен был координировать действия всех видов вооруженных сил в Норвежской операции.

Через неделю Фалькенхорст представил Гитлеру оперативный план, согласно которому наряду с Норвегией предлагался одновременный захват Дании, чтобы обеспечить более тесную блокаду Балтики. На том же настаивали представители ВВС, так как датские аэродромы позволяли немецкой авиации значительно расширить район боевых действий и оказать более эффективную помощь своим войскам в Норвегии. Для действий в Дании был выделен XXXI армейский корпус генерала авиации Леонарда Каупиша (2 пехотных дивизии, 1 бригада).

Вопрос о взаимосвязи планов «Везерюбунг» и «Гельб» решился просто. Когда 28 февраля Йодль предложил сделать операции независимыми друг от друга по силам и срокам, Гитлер одобрил эту идею и решил провести их одновременно, однако 3 марта распорядился начать Норвежскую кампанию с опережением на несколько дней. Теоретически это давало определенные преимущества, если бы удар на Западе пришелся на момент, когда союзники увязли в Норвегии, что и произошло в действительности.

1 марта Гитлер подписал директиву на операцию «Везерюбунг», а 5-го состоялось совещание командующих родами войск. Геринг, который здесь впервые о ней услышал, был в ярости от того, что с ним не посоветовались заранее, заявил, что план никуда не годится, и остальным стоило большого труда его успокоить. Начать операцию намечалось 17 марта, но за пять дней до этого произошло событие, подводящее сомнение под формальный повод к вторжению: Финляндия подписала мир с Советским Союзом. Кроме того, морозная зима, сковавшая льдом Балтийские проливы, затрудняла движение транспортов, и операция была отложена до апреля. Наконец, 27 марта фюрер довел до сведения высшего военного командования, что намерен начать вторжение в Норвегию 9 или 10 апреля. День «X» был назначен!

1.3. Германское вторжение: планирование и подготовка

Предпринятая в ходе подготовки операции «Везерюбунг» попытка создания объединенного командования всеми принимавшими в операции силами была первой в истории Вермахта. Однако отсутствие опыта и сложность взаимодействия армии, авиации и флота требовали особого подхода к его организации. На проводимых учениях отработывалось согласование частных задач сил, участвующих в операции; способов ведения боевых действий; взаимной поддержки, опознавания, оповещения и связи; определялись тактика совместных действий, объекты и время нанесения ударов. Взаимодействие отработывалось как на оперативном, так и на тактическом уровне и включало в себя постановку и согласование задач частей и соединений, подготовку командования и штабов по этим вопросам, подготовку систем управления и связи.

Немецкие разведывательные службы оказались неготовыми к предстоящей операции: их основные усилия были сосредоточены против западных стран, агентурная сеть в Скандинавии была развита слабо. Желая ознакомиться подробно с деятельностью Абвера в Норвегии можно порекомендовать работу норвежского историка Сверре Хартмана «В сетях шпионажа». Но и его вывод достаточно красноречив: *«Учитывая военный опыт прошлого, Германия по крайней мере до середины 30-х годов не считала Норвегию страной вероятных военных действий. Поэтому деятельность германской военной разведки в Норвегии носила довольно ограниченный характер»*.

Успех операции в значительно большей, чем на других театрах военных действий, степени зависел от погодных условий. Поэтому требовалось организовать метеорологическую службу в районе предстоящих сражений. Как пишет в своих мемуарах небезызвестный Вальтер Шелленберг, в филиалы германо-норвежских пароходных компаний и рыболовецких предприятий направлялись агенты, которые должны были регулярно сообщать сводки погоды, маскируя их под сведения о состоянии курсов на рыбных рынках.

На Кригсмарине в ходе операции возлагались следующие задачи: переброска и высадка десантов с немедленным возвращением кораблей в базы; перевозка основной части сил XXI армейской группы и военных грузов в Южную Норвегию; постановка минных заграждений; защита коммуникаций. Оперативные группы флота на период высадки десанта подчинялись командованию XXI армейской группы. При этом непосредственное управление ими на переходе осуществлял главнокомандующий ВМС, он же руководил действиями подводных лодок, прикрывавших корабли на переходе. После высадки десантов все силы флота переходили в его полное подчинение, а их взаимодействие с другими родами вооруженных сил на театре организовывалось ОКВ. Каждая корабельная группа имела собственного командира, который поддерживал связь с командованием группы «Вест» и штабом XXI армейской группы от начала операции до высадки десанта.

Оперативное руководство силами Кригсмарине, действующими против Норвегии, осуществлял MGB «Вест»

генерал-адмирал Альфред Заальвехтер; датским наведением руководил MGB «Ост» адмирал Рольф Карльс. Для последующего руководства военно-морскими базами и силами охранения в Норвегии учреждалась должность Адмирала Норвегии (адмирал Бём), которому подчинялись Адмирал западного (контр-адмирал Шредер) и Адмирал южного (контр-адмирал Шенк) норвежского побережья.

К операции привлекалось 2 линкора, 7 крейсеров, 14 эсминцев, 8 миноносцев и большое число более мелких кораблей — практически весь наличный состав флота. Для переброски личного состава и материальной части вторых эшелонов формировалось три транспортных отряда, подчиненных MGB «Вест», в состав которых входило 45 транспортов (суммарная вместимость 249,7 тыс. брт). Все силы были разделены на шесть боевых групп, в задачу каждой из которых входил захват одного порта и прилегающего к нему района на побережье Норвегии; для захвата Дании было сформировано еще четыре группы из кораблей, обладавших невысокой боеспособностью. Группа минных заградителей под командованием капитана 1 ранга Курта Бёмера получила задачу поставить минные заграждения на входе в Скагеррак.

Ввиду слабости германского флота основная тяжесть борьбы с британскими ВМС ложилась на Люфтваффе, которым ставились задачи нападения на неприятельские корабли в море и на базах, борьбы с морскими перевозками союзников, нанесения ударов по их портам. Ограниченные силы морской авиации предназначались главным образом для разведки и борьбы с подводными лодками. Однако военно-морское командование было лишено возможности напрямую ставить перед авиацией задачи и организовывать с ней взаимодействие. Не было предусмотрено истребительное прикрытие кораблей в море.

Подготовка сил и средств к операции производилась главным образом в балтийских портах. Она велась на основе частных распоряжений и началась задолго до утверждения окончательного плана кампании. Подготовка предусматривала изучение норвежских баз — объектов захвата и навигационных условий плавания во фьордах, тренировку войск в посадке на корабли. В качестве лоцманов на боевые корабли привлекался личный состав торгового флота. Учитывая серьезную опасность, которую представляли для кораблей с десантом британские военно-морские силы, был проведен ряд мероприятий по оперативной маскировке. Подготовка операции держалась в строжайшем секрете, к документации по ней допускался крайне ограниченный круг лиц. Даже командиры кораблей, выходящих в море, получали приказ в опечатанных пакетах, вскрыть которые разрешалось только с получением условного сигнала. С той же целью плавание шведских кораблей вне трехмильной зоны территориальных вод в Каттегате было запрещено.

Парадоксально, но факт: из-за географических особенностей и желаний достичь максимальной внезапности успех высадки скорей был бы достигнут в результа-

те десантирования войск с боевых кораблей непосредственно в порты (пусть даже без тяжелого вооружения), чем с десантных судов на необорудованное побережье. В принципе, Норвежская десантная операция была первой в истории стратегической акцией, где нападающая сторона планировала достичь успеха, используя лишь малочисленные подразделения, вооруженные почти исключительно стрелковым оружием.

Мероприятия по приведению в готовность к кампании подводных лодок начались 4 марта, когда BdU получил приказ штаба Руководства войной на море, предписывающий задержать их выход из баз. Были отозваны лодки, находившиеся на позициях, в результате чего потери торгового тоннажа союзников на коммуникациях в Атлантике резко упали. Верховное командование пошло на этот шаг несмотря на протесты Дёница: стратегическое значение возможного успеха в Норвегии считалось несоизмеримо выше.

30 марта командующий подводными силами отдал боевой приказ № 120 (план «Хартмут») на участие подводных сил в операции против Норвегии. Главная задача лодок состояла в прикрытии с моря отрядов надводных кораблей с десантом, когда они подойдут к пунктам высадки. В дальнейшем лодки должны были действовать против английских кораблей близ норвежского побережья. Представлялось целесообразным, чтобы на первых порах группы подводных лодок занимали исходные позиции в открытом море поблизости от районов, находящихся под угрозой британских контрдесантов. Эти группы можно было бы использовать для ударов по коммуникациям противника, чтобы изолировать его десанты от баз снабжения.

Всего в Северном и Норвежском морях развертывалась 31 подводная лодка в четырех районах:

— для обеспечения высадки десантов: 4 ПЛ к югу от Нарвика, 2 — на подходах к Тронхейму, 5 — у Бергена (по две ПЛ для обеспечения обоих главных выходов из базы и одна — на позицию у самого порта), 2 — у Ставангера (одна непосредственно у гавани, другая — у внешнего входа, одновременно обеспечивая Хёугесунн);

— для нападения на корабли противника на коммуникациях Англия — Норвегия: северная группа (6 ПЛ) — северо-восточнее Шетландских островов, южная (3 ПЛ) — восточнее Оркнейских островов;

— 4 ПЛ занимали позиции к востоку и западу от Пентленд-Фёрта, где также было возможно движение крупных боевых кораблей;

— для защиты своих коммуникаций на случай проникновения вражеских надводных кораблей: 2 ПЛ в районе Ставангера и 4 — у Линдеснеса.

Планировалось столь масштабное использование подлодок, что имевшихся в строю Кригсмарине боевых единиц оказалось недостаточно. Пришлось пойти на такой шаг, как временный перерыв практики в школе подводного плавания на Балтике, и передать действующему флоту шесть принадлежащих ей лодок серии IIA. Одновременно было отдано распоряжение немедленно привести в боевую готовность проходившие испытания U-64 и U-65.

Приказ BdU составлялся с учетом дальности плавания, боевого опыта командиров, а также других боевых качеств каждой единицы. Сам Дёниц считал обстановку, в которой предстояло действовать подводным лодкам, довольно благоприятной, особенно с учетом того,

Погрузка личного состава и техники для высадки в Норвегии на тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер»

