

ХАРАЛЬД ХЕНРИКСЕН

МУРМАНСКИЕ КОНВОИ

ВОЕННАЯ ДРАМА В АРКТИКЕ И ЕЁ УЧАСТНИКИ





ХАРАЛЬД ХЕНРИКСЕН
 родился в 1925 г. в Хеннингсвере
 (Лофотенские острова), в настоящее
 время живет в Аскере. Х. Хенриксен
 занимал ряд высоких постов, в том
 числе в норвежском Директорате по
 рыболовству, в Продовольственной
 и сельскохозяйственной организации
 Объединенных наций (ФАО), в
 Норвежском Фонде развития регионов,
 в Норвежском индустриальном банке.
 Был членом правления ряда
 организаций. В 1993 году он был
 удостоен звания Рыцаря I класса
 Королевского ордена св. Олава.

Фото Х.Э. Линдбом



Харальд Хенриксен

Harald Henriksen

MURMANSK KONVOIENE

MENNESKER I ET ARKTISK KRIGSDRAMA

ORION FORLAG AS
2004

Харальд Хенриксен

МУРМАНСКИЕ КОНВОИ

ВОЕННАЯ ДРАМА В АРКТИКЕ И ЕЕ УЧАСТНИКИ

Перевод с норвежского Елены Гончаровой

Под научной редакцией доктора исторических наук,
профессора М.Н. Супруна

МУРМАНСК – АРХАНГЕЛЬСК
2008

УДК 940.53
ББК 63.3(0)62
С 28

Перевод с норвежского Е.С. Гончаровой
Научный редактор М.Н. Супрун

*Настоящее издание осуществлено на средства
автора книги Харальда Хенриксена
при участии Генерального Консульства
Королевства Норвегия в г. Мурманске.*

Хенриксен Харальд

С 28 Мурманские конвои. Военная драма в Арктике и ее участники:
Пер. с норв. Е.С. Гончаровой / Под науч. ред. М.Н. Супруна Мур-
манск – Архангельск, 2008. – 416 стр.: фотогр.

В документальном повествовании о конвойных плаваниях на Север России во время Второй мировой войны автор приводит свидетельства очевидцев и материалы, которые до недавнего времени оставались вне поля зрения официальной истории. Книга помогает представить себе жертвы, на которые шли союзники, направляя конвой в Россию, а также дает представление о военно-политических подходах, сформировавших расстановку сил в войне.

Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся военной историей и историей международных отношений.

УДК 940.53
ББК 63.3(0)62
С 28

ISBN 82-452-0671-4 (норв.)

ISBN 5-7536-0316-5 (рус.)

© Orion Forlag AS, 2004

© Гончарова Е.С., перевод, 2007

© Данилов Н.А., Данилов А.А., компьютерная верстка, 2008

© ОАО МИПП "Север", Мурманск, 2008

СОДЕРЖАНИЕ

11	ОТ АВТОРА
17	1. Введение
23	2. Создание в Англии норвежской разведывательной службы
46	3. Архангельск – ворота в мировой океан
46	Война приходит в Архангельск
51	4. Мурманск – самый большой в мире город за Полярным кругом
52	Мурманск в огне войны
57	Мурманская железная дорога
63	5. Киркенес становится немецкой военной базой
64	Киркенес попадает в жернова войны
83	6. Рейд союзников на Лофотены 4 марта 1941 года
92	Последствия Лофотенского рейда
95	Лофотенский рейд испугал и обеспокоил Гитлера
97	7. Операция «Барбаросса»
99	Северная Норвегия накануне операции «Барбаросса»
101	Немцы и финны накануне операции «Барбаросса»
105	Швеция накануне операции «Барбаросса»
106	Финляндия втянута в войну с Советским Союзом
108	Немецкие элитные дивизии переходят в наступление
110	Поля смерти в долине у реки Лица
114	Наступление на Мурманск. Взгляд по зрелому размышлению
117	Новый военный год – старые военные планы



126 **8. Модернизация немецкого подводного флота**

127 Немцы создают новые подлодки и новые приборы

131 **9. Великобритания открывает конвойное сообщение с Советским Союзом**

135 США и договор о «ленд-лизе»

137 Тактика точечных десантов вместо «второго фронта»?

138 Операция «Юпитер»

141 **10. Немцы наращивают военную мощь. Новая угроза для мурманских конвоев**

143 «Тирпиц» – козырный туз Кригсмарине и гроза конвоев

144 Немцы начинают активно противодействовать конвоям в северо-западную Россию

148 **11. В Бергене начинает работу группа «Тета»**

151 «Тета» выходит в эфир

152 Лоцман с «Хуртируты» обнаруживает «Тирпиц» на пути в Трондхеймский залив

154 Абвер выходит на след

156 **12. Итог битвы за конвои определит исход войны**

158 Конвой в Россию – рейс смертников

162 **13. Конвой и построение конвойного ордера**

163 Возрастающая эффективность конвоев

164 Организация эскортов конвоев

166 Корабли-спасатели

170 Суда серии «Либерти»

172 Сталин собирался фрахтовать норвежские суда

172 Конвои 1941 года

176 Конвои в 1942 году
(по июль включительно)



193 **14. История каравана PQ-17**

193 Борьба за Баренцево море достигает апогея

193 Растерянность и озабоченность Адмиралтейства

196 Шахматная партия за конвой PQ-17

19 «Россельшпрунг» против PQ-17

200 Неуверенность и нерешительность по обе стороны Баренцева моря

203 Экстренное совещание в Адмиралтействе

204 Гитлер колеблется начинать операцию «Россельшпрунг»

207 Поражение и позор

208 Операция «Россельшпрунг» завершается

231 Цена трагедии



233 **15. Конвойные плавания после конвоя PQ-17**

233 Конвойное плавание временно приостановлено

234 Конвойное плавание в 1942 году (с сентября)

239 Конвойные переходы в 1943 году

250 **16. Планы немцев по завоеванию побережья Ледовитого океана**

251 Мурманская железная дорога –
продолжение маршрута северных конвоев

252 Дилемма Маннергейма

254 Дипломатический нажим на Финляндию

256 Захватнические планы финнов

257 Финляндия разрывает военное братство с Германией

259 **17. Подводная война: новое оружие союзников**

259 Союзники начинают одерживать верх в войне против подлодок

261 Код «Энигма» и охота за секретными военными планами противника

266 **18. Кригсмарине теряет крупные надводные корабли**

273 Конвои 1944 года

292 19. Война под водой, жестокая и беспощадная

294 Тактика «волчьей стаи»

295 Приказ «Лакония»

299 Боевой дух экипажей немецких подлодок падает

301 Эвакуация жителей с острова Сёройа

307 Конвойные плавания в 1945 году

321 Как было потоплено немецкое судно «Блэк Воч»

331 20. Отступление немцев на мурманском фронте и освобождение
Восточного Финнмарка

335 21. Официальные свидетельства норвежских моряков

347 Отрывки из донесений норвежских моряков о поведении японских под-
водников после торпедирования двух норвежских торговых судов

350 О чем говорят свидетельства моряков

353 22. Миф о преступном поведении немецких подводников

355 Интервью с союзными моряками: поведение немецких подводников

362 Немецкие подводники соблюдали международные конвенции

364 23. Стратегические грузы для Советского Союза

366 24. Потери судов и людей в операциях в Арктике

368 25. Борьба за метеостанции в Арктике

380 26. Разведка в пользу Советского Союза
на норвежской территории.

386 27. Выводы

399 28. Послесловие

405 29. Список использованных материалов

405 Интервью, воспоминания и документы

407 Литература



ИНТЕРВЬЮ И ВОСПОМИНАНИЯ

30 Гуннлауг Локен

40 Уле Георг Эвенсен

54 Анастасия Мальцева и Анастасия Фазулина

59 Эд Гренфелл

61 Джордж Кванток

68 Лаура Раклов Исаксен

75 Кирстен Фьельлангер

115 Йохан Воллман

119 Давид Павлович Толчинский,
Анатолий Дмитриевич Пысин и Лев Журин

180 Рольф Серенсен

187 Поль Одберг

211 Чарльз Блокстон

216 Сигурд Карлсен

221 Курт Бьорклунд

223 Джордж Кванток

246 Бертрам Арнтсен

270 Рейдар Сельмер-Ульсен

279 Ханс Вернер Гроссе

302 Борд Хаугланд

311 Слад Кэмпбелл

319 Ханс Хольст

325 Ханс-Гюнтер Ланге

359 Эд Гренфелл

382 Ханс Кристиан Эриксен





Конвой в океане. Фото из личного архива М.Н. Супруна

ОТ АВТОРА

Баренцево море – могила многих тысяч моряков разных национальностей, принимавших участие в битве за конвои, что направлялись в Советский Союз во время Второй мировой войны. Эти, шедшие на восток конвои, доставляли вооружение и боеприпасы из Англии и США через Исландию в порты на Северо-западе России. Воды Баренцева моря скрывают искореженные обломки сотен торговых судов и боевых кораблей. На этом огромном кладбище кораблей покоятся бок о бок друзья и враги.

Я вырос на Лофотенских островах и заинтересовался историей о союзных конвоях в Россию еще юношей, когда во время войны узнал, что на берег океана выбросило обломки торпедированного корабля. Я вырос в среде, которая на протяжении сотен лет была связана главным образом с морем и рыбой. В семье у нас обычно шутили, что 33 поколения наших предков были моряками и рыбаками. Это, конечно, не могло не наложить свой отпечаток. Для людей нашего круга новость о найденных в море обломках несла с собой трагические ассоциации. Мы тут же встревожились: что же произошло там, где-то в открытом море? Известий ждать было неоткуда. А ведь наши родственники и друзья уехали в Англию, чтобы добровольно пойти служить. Мы понимали, что многие из них могли оказаться на службе в торговом или в военном флоте. Находка этих корабельных обломков стала для жителей Лофотена причиной бессонных ночей.

В первые годы после войны я отправился в короткий научный рейс из Варде, и тема северных конвоев с новой силой напомнила о себе. В этом рейсе на научно-исследовательском корабле я был вместе с пятью молодыми морскими исследователями из Индии. Мы зашли вглубь Баренцева моря на несколько миль, и руководитель экспедиции, демонстрируя нам чудеса гидро-и эхолокации, показал рукой в сторону: «Тут, к юго-западу от острова Медвежий, находится большое кладбище кораблей из конвоев, шедших в Россию. Морские тральщики отметили на карте, где лежат их обломки».

Спустя много лет во время обсуждения планов создания музея «Гренселанд» в Киркенесе мой интерес к военной истории на Севере снова вернулся. Как председатель комитета по планированию и строительству я получил в 1991 году задание руководить созданием

этого нового музея, который должны были построить в Киркенесе. Правление и комитет по строительству поставили себе целью подготовить к открытию музея летом 1997 года выставку, посвященную военной истории. Выставка должна была основываться на драматических событиях, непосредственно затронувших Баренц-регион. Поэтому естественной и первоочередной задачей комитета стало попытаться, насколько возможно, составить себе представление о важнейших моментах военно-политического развития в этом большом регионе, взяв за точку отсчета нападение немцев на Советский Союз 22 июня 1941 года.

Во время работы над формированием этой военно-исторической выставки стало ясно, что норвежские материалы по различным операциям в Баренцевом море и прилегающих морских районах, в том числе и о северных конвоях 1941–45 годов, совершенно недостаточны и бессистемны. Не хватало и экспонатов, которые были связаны с конвоями (за исключением самих кораблей). С американской и с английской стороны имелись, правда, основательно проработанные материалы о союзных конвоях, как частного, так и официального характера. Большая часть их была доступна. Взяв за основу письменные и устные свидетельства тех, кто сам принимал активное участие в битве за арктические конвои – воспоминания друзей и врагов, я захотел рассказать об этом, заострив внимание на том, что они пережили как участники войны. Как жилось морякам день за днем, пока шла эта, тянувшаяся не один год, битва за конвои в Арктике.

Я решил, что в этой книге будет естественным использовать отрывки из моей книги «Мурманские конвои» (1997 г.) в качестве основы для рассказа обо всех союзных конвоях, шедших на Северо-запад России в 1941 – 1945 годах. Описание военных операций в северном регионе основано главным образом на официальных источниках и на подтвержденных документами событиях, а также на рассказах отдельных лиц. В исключительных случаях я посчитал нужным высказаться, оценить происходящие события или осудить какие-то моменты.

Но битва за конвои включала в себя и операции за пределами собственно морских переходов или снаряжения конвоев. Конвои были лишь частью крупных операций, которые зависели в огромной степени от развития военно-политической ситуации как в Европе в

целом, так и в ее северных регионах в частности. Вступление Финляндии в войну против СССР, с точки зрения норвежцев, представляло свой интерес.

В июне 1998 года я заключил договор с телерадиокомпанией НРК и Медиа-центром Министерства обороны о создании документального телефильма, основанного на моей книге «Мурманские конвои». Мы создали рабочую группу, которая во время работы над фильмом записала более пятидесяти интервью с ветеранами войны в различных странах. Группа подготовила и записала интервью с российскими ветеранами войны, воевавшими на фронте у Лицы, с местными краеведами, которые рассказали о последствиях войны в регионе, с очевидцами – мужчинами и женщинами, пережившими военные события в Сер-Варангере. Рабочая группа, таким образом, получила в распоряжение огромное количество интересного и оригинального материала. Медиа-центр Минобороны разрешил мне использовать письменные варианты интервью в своей работе над этим книжным проектом.

Вдобавок к интервью, я собрал и исследовал факты, касающиеся военных событий и военно-политической ситуации вокруг битвы за доставку подкрепления на Северо-запад России. Как, например, жители северного побережья Норвегии воспринимали поведение моряков с немецких подводных лодок во время войны, какие обстоятельства привели Финляндию к участию в войне на стороне немцев. В книге также уделено внимание самой организации конвоев, роли британских спасательных судов и опыту их работы.

Это повествование «Мурманские конвои. Военная драма в Арктике и ее участники» не является, по сути, научно-исследовательским проектом. Центральное место в книге отведено интервью с норвежскими, британскими, русскими, американскими и немецкими ветеранами, которые тем или иным образом принимали участие в битве за доставку грузов на Север России. В этих интервью каждый из них реалистично поведал о тянувшихся сутками вахтах, об усталости из-за томительного ожидания, о холоде, темноте, физических и моральных нагрузках. Было крайне важно, чтобы те, кто участвовал в конвоях и был свидетелем сражений, сами получили возможность рассказать об этом.

Важным дополнением к интервью с ветеранами являются выдержки из служебных рапортов почтовиков и пожарных, а также беседы с гражданскими лицами, которым при различных обстоятельствах довелось испытать тяготы войны. Повествование о военных операциях, которые происходили в различных местах на необъятных северных просторах, образуют необходимый каркас для событий, которые прочно запечатлелись в памяти многих, кому выпало на долю быть свидетелями битвы за конвои.

При выборе документально-исторического материала, который являлся фактическим подтверждением имевших место военных операций, мне очень помогли специалисты-историки и офицеры, у которых имелся соответствующий военный опыт. Поскольку объем письменных материалов из военно-исторических источников и другой документальный материал по Второй мировой войне постепенно все возрастал, и качество имеющегося материала было не одинаковым, немало проблем возникло с отбором документальных источников. В книге есть ссылки на самые важные источники.

Очень многих я хотел бы поблагодарить за советы и поддержку во время моей работы над книгой. Назвать по имени я могу лишь нескольких человек, которые мне очень помогли. В первую очередь я хочу сердечно поблагодарить многих ветеранов, которые оказали мне и нашей рабочей группе большое доверие во время интервью и бесед, в которых обсуждались трудные, порой очень деликатные вопросы.

Ян Хорне был моим ближайшим соратником во время подготовки документального фильма «Мурманские конвои». Я очень ему благодарен за его активную, терпеливую и лояльную поддержку во время многочисленных интервью с ветеранами, которые мы провели вместе. Интервью составляют важную часть книги.

Я должен обязательно поблагодарить Халлдис Хуос, Гури Йелтнес и Арифинна Моланда за внимательную предварительную читку рукописи книги. Все они помогли мне существенными замечаниями. Фредрик Булл-Хансен, Ян Эгиль Фьортофт, Берит Ноклебю, Бьярне Линг, Терье Скаволл и Йоханнес Лиллегравен прочитали отдельные части рукописи и дали мне важные советы во время работы над книгой.

Я благодарю Диис Бон и Свена Андрэ Орсета за помощь по редактированию многих разделов книги, и Анне Хаген, которая про-

фессионально перепечатала трудночитаемые страницы рукописи и перевела многие иностранные имена. Я благодарю Гури Линдбум за критические, но дружеские советы автору.

Я обязан поблагодарить библиотеки Норвежского музея мореплавания и Военного музея, а также библиотеки Сер-Варангера и Аскера. Большое спасибо им за помощь в поисках нужного исторического материала. Я благодарен и Музею Сопротивления, и Музею мореходства в Бергене, которые помогли мне с подбором фотографий.

Я благодарю Министерство обороны за финансовую поддержку для проведения интервью и исследовательских изысканий, а также «Ладас Продакте» за предоставленное место для работы и большую помощь в работе с компьютерными программами.

Аскер, 14 апреля 2004 года

Харальд Хенриксен

1. ВВЕДЕНИЕ

*«Битва шла на многих аренах, в разных формах,
с разным накалом в течение войны»*

В то утро меня чуть свет разбудил отец: «Вставай скорей, в Хеннингсвере высадился десант – англичане и норвежцы. Они вывели из строя коммутатор на телеграфе. В Вест-фьорде много военных английских кораблей. Если немцы обнаружат, что тут творится – будет бой». Я видел, что отец с трудом сохраняет спокойствие. Он серьезно посмотрел на меня и добавил: «Не думаю, что англичане останутся здесь надолго». На календаре было 4 марта 1941 года. В ближайшие дни нам довелось испытать последствия всего того, что оказалось лишь кратким «налетом» союзников на рыбацкий поселок на оккупированном немцами побережье Норвегии.

Мы выросли на Лофотенских островах. Наша жизнь была тесно связана с жизнью побережья, как в праздники, так и в будни, и это создало основу для раннего и повышенного интереса ко всему, что происходило в мире вокруг нас. Море здесь было самой главной жизненной ареной. Мы все в Хеннингсвере – от мала до велика – были, так или иначе, связаны с лофотенским рыбным промыслом и рыбой: одни ее ловили, другие разделывали, третьи продавали. Все были вовлечены в это, все помогали. Даже 8–9-летние мальчишки умели разделывать тресковые язычки. Разделка языков трески – местная специализация, это и трудоемкое, и рискованное производство: тут надо не только умело обращаться с большим и острым ножом, но и знать тонкости рынка и сбыта. В тот сезон лофотенского промысла цена этой продукции на рынке была копеечной: один – максимум два эре – за штуку.

Хеннингсвер во время лофотенского промысла становился миром мужчин. Тысячи просоленных, бывалых рыбаков со всего норвежского побережья от Вардё на севере до Эггесунда на юге брали курс на Лофотены. В выходные или в непромысловые из-за непогоды дни, толпы молодых людей непрерывным потоком тянулись вдоль главной дороги, до отказа набивались в кинозалы и крохотные, прокуренные кафе. Вслед за этим потоком сюда стекались торговцы одеждой из Румсдала, еврей-часовщики, фокусники и шпатоглодатели с большой земли. Хеннингсвер представлялся нам ки-



Причалы Хеннингсвера во время лофотенского промысла.
Фото: Альф-Пер Йохансен

пящим жизнью котлом, это было полное разнообразия сообщество, или, как теперь говорится, общество плюрализма. Сюда стекался народ со всех уголков мира: сюда приходили корабли из земли греков, груженные солью, сюда шли суда из Италии и забирали сушеную рыбу, которую во время лофотенского промысла мы развешивали на специальные вешала. На нашем телеграфе можно было встретить и англичан, и итальянцев, а также словоохотливых, бывалых моряков из Бергена.

Эту мирную, можно сказать, идиллическую обстановку на промысле и в торговле резко и жестоко изменил день 9 апреля 1940 года. Война началась в самый разгар лофотенского промысла, вторгшись в жизнь и планы очень многих людей. Немецкая оккупация Норвегии и успешное продвижение немцев на всех фронтах не оставляли больших надежд на то, что добрые старые времена когда-то вернуться на Лофотены.

И все-таки многие из нас не просто надеялись, а жили с непреклонной верой в то, что «англичане» скоро придут и прогонят немецких оккупантов. Поэтому британский рейд на Лофотены тем мартовским утром произвел на нас огромное впечатление. Мне было тогда около 16 лет. Все мои чувства были на взводе, чтобы ничего не упустить во время этой неожиданной операции в мирном Хеннингсвере. Вдали за Вествэром можно было различить большие серые корабли, сновавшие взад и вперед. В утренних сумерках с военных кораблей на воду были спущены шлюпки с военными. И вот уже за холмами у мола появились солдаты в форме цвета «хаки» и в касках. Они несли оружие и какое-то оборудование, которые мы никогда раньше не видели. С нами они не разговаривали, но униформа выдавала их: они были из Англии. Когда несколько солдат побежали в сторону телеграфной станции, мы поняли, что среди них были норвежцы, знавшие эти места. Через какое-то время до нас дошло, что происходящее – это британско-норвежский «налет» на наш поселок. Больше всего мы хотели понять цель этой операции. И только, когда солдаты занесли ящики с взрывчаткой внутрь фабрики по производству рыбьего жира, а потом мы услышали мощные взрывы, мы поняли, что война опять вернулась на Лофотены.

Но эта книга охватывает более широкую перспективу, чем рейд английских десантников на Лофотены 4 марта 1941 года. Она рас-

скажет о тысячах моряков, благодаря которым морской коридор, по которому к берегам северной России шли конвои союзников, оставался во время Второй мировой войны все время открытым. Военная обстановка сложилась так, что эти полярные конвои не только оказались в экстремальных природных условиях, но и попали в зону самых рискованных военных операций. Рассказ о мурманских конвоях – это драматическая и трагическая история борьбы моряков антигитлеровской коалиции с хорошо подготовленным и беспощадным противником в безжалостном арктическом климате.

Предпосылкой для организации конвоев союзников на Северо-запад России стало нападение Германии на Советский Союз 22 июня 1941 года. Тем ранним утром Адольф Гитлер начал самую крупную наступательную военную операцию – операцию «Барбаросса». В течение нескольких недель немцы захватили и разорили большую часть центральной России и приблизились к Москве. На севере немцы наступали в направлении города Мурманска. Немцы теснили Красную армию на всех фронтах.

В этой критической ситуации руководитель советского государства Иосиф Сталин обратился к британскому премьер-министру Уинстону Черчиллю с просьбой оказать помощь оружием и техникой. Черчилль тут же отреагировал на просьбу Сталина, и спустя несколько недель первые британские конвои с самолетами и танками на борту уже были в пути из Ливерпуля в Архангельск. Это было вооружение, без которого англичанам, которые защищали в тот момент свою страну от Германии, и самим было трудно обойтись.

Многочисленные, высокомеханизированные немецкие армии быстро продвигались вперед. Это заставило союзников осознать, что решающим для исхода войны могут оказаться регулярные и масштабные поставки Советскому Союзу вооружения и горючего. Первые конвои прошли по северному маршруту уже в августе 1941 года. После вступления в декабре 1941 года в войну США, союзники стали посылать все больше оружия и боеприпасов северным маршрутом.

Битва за северные конвои была долгой и жестокой. Она шла по всему маршруту от Исландии до Беломорья, но с наибольшей интенсивностью – в Баренцевом море. Побережье Финнмарка, которое граничило с тем районом, стало частью этого театра военных действий.

С начала конвойных переходов в 1941 году и до конца войны в 1945 этим конвойным маршрутом прошли в Россию сотни торговых судов союзников. Для большинства из них путь в Мурманск и Архангельск начинался в США и Англии, пролегая через Исландию. Суда шли тяжело груженными военной техникой, горючим, различными боеприпасами. Большинство кораблей шли в конвоях и эскортировались английскими, американскими, русскими и норвежскими военными кораблями. В сопровождении мурманских конвоев принимали участие и самолеты союзников. Норвежские одномоторные гидросамолеты «Нортроп», вылетая с баз в Исландии, были первыми, кто начинал охоту за немецкими подлодками, которые кружили вокруг берегов Исландии. Со временем в сопровождении конвоев появились норвежские гидросамолеты «Каталина» и «Сандерленд».

Конвой, шедший из Англии и США на Северо-запад России, или, как часто их называют, мурманские конвой, были первым решающим звеном в длинной транспортной цепи, которая доставляла необходимое вооружение в районы сражений на советской земле. Битва за конвой на Севере России была одной из самых жестоких военных операций во время Второй мировой войны. Для многих моряков, для целых экипажей рейс в Мурманск с конвоем союзников становился «дорогой смерти». Потери судов и моряков были временами так велики, что запланированные выходы конвоев отменялись. Но политический пресс со стороны правительств коалиции приводил к тому, что конвой опять, вопреки всем опасностям, направлялись в Баренцево море. Оружие и другие материалы должны были быть доставлены в Советский Союз, который находился в крайне тяжелом положении, в тисках массированного немецкого наступления.

Война развивалась так, что северный маршрут конвоев, пролежавший через Баренцево море, оказался единственно возможным транспортным каналом из Англии и США в СССР. На Северо-западе России имелись только два порта – Мурманск и Архангельск, способные принимать крупные поставки тяжелых вооружений. Финнмарк (в особенности, Сер-Варангер) оказался стратегическим районом для сосредоточения немецких сухопутных войск и исходным пунктом их наступления на Мурманск. Военной задачей немцев

на Севере было, прежде всего, быстро завоевать Мурманск и овладеть частью мурманской железной дороги¹.

Еще в 1940 году и первой половине 1941 года Киркенес стал основной базой снабжения для армии «Норвегия». Это была мощная немецкая армия, которая готовилась напасть на Мурманск как из района Сер-Варангера, так и из северных районов Финляндии. С 1942 года Киркенес стал также стратегической базой немецких кораблей и самолетов, нападавших на конвой союзников, шедших на Север России или возвращавшихся оттуда. Вылетая с только что построенного аэродрома Хойбуктмоен под Киркенесом, самолеты могли достичь конвоев в течение часа. В порту могли заправляться и получать другое подкрепление подлодки и небольшие суда, которые затем участвовали в операциях против конвоев союзников в Баренцевом море. Сюда же, в Киркенес, немцы доставляли моряков с потопленных кораблей союзников, которым удавалось добраться на спасательных шлюпках до побережья Финнмарка.

Для советских людей и их союзников вопросы продолжения конвойного сообщения и защиты Мурманска и железной дороги оказались тесно связаны. Уже на начальной стадии войны немецкие и финские войска совершили несколько решительных прорывов с целью перерезать железную дорогу на Мурманск и овладеть ее частью. Ведь боеприпасы и горючее, выгруженные с судов конвоев, отправлялись дальше к местам боевых действий в основном по железной дороге.

Эта битва за обеспечение вооружением Советского Союза шла на многих аренах и включала различные военные операции, тип и интенсивность которых менялась в ходе войны. С декабря 1941 года после вступления в войну США стратегическое значение арктических областей постоянно росло. Для обеих сторон решающим фактором в планировании и проведении любых операций в этом суровом

¹ Согласно плану «Барбаросса» немцы не ставили перед собой задачу захвата Мурманска. По нему предполагалось, что горный корпус «Норвегия» должен был обеспечить «оборону области Петсамо и ее рудных шахт, а также трассы Северного Ледовитого океана». В дальнейшем перед корпусом была поставлена задача овладеть базой Северного флота Полярное, блокировав Кольский залив, а затем во взаимодействии с 36-м армейским корпусом захватить Мурманск. (Здесь и далее примечания научного редактора).

регионе стала метеорологическая служба. Это обстоятельство привело к тому, что за развертывание и поддержание работы метеостанций в полярной ледяной пустыне развернулась беспощадная борьба.

Существуют различные мнения о том, в какой степени эти многочисленные конвои с боеприпасами и вооружением для Советского Союза были решающими для исхода Второй мировой войны. Поражению Германии содействовали многие события и факторы. Военные эксперты считают, что масштабные поставки вооружений в Советский Союз помогли быстрее окончить войну в Европе. Многие из тех, кто сам участвовал в жестоких сражениях на Севере, уверены, что мурманские конвои имели огромное психологическое значение для обеих сторон в конфликте.

2. СОЗДАНИЕ В АНГЛИИ НОРВЕЖСКОЙ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

«Вот почему создание в настоящий момент в Англии организации, которая сможет нейтрализовать яд непрекращающейся немецкой пропаганды, будет иметь первостепенное значение».

*(Сверре Мидтскау и Бьорн Холтедал –
министру иностранных дел Халедану Куту)*

7 июня 1940 года для участия в боях с немцами под Нарвиком в распоряжение командования в Тромсе прибыли два норвежских сержанта Сверре Мидтскау и Бьорн Холтедал. Позади был длинный и утомительный путь. После боев под Рюканом они, переправившись через оккупированную южную Норвегию в Швецию, попали через Финляндию в Северную Норвегию. Они хотели продолжать воевать против немцев.

Когда они обратились к командованию Шестой дивизии в Тромсе, их почему-то пригласили для разговора с командующим, генералом Отто Рюге. Два молоденьких сержанта не предполагали, что эта встреча с генералом происходит в судьбоносный для Норвегии момент. Ведь генерал Рюге всего лишь несколько часов назад обсудил с королем и правительством вопрос о прекращении военных действий против немцев в Норвегии. Король Хокон должен был покинуть страну и продолжить борьбу из-за рубежа.

Так и не узнав об этом жизненно важном для страны военнополитическом решении, два юных сержанта вышли от генерала с одной лишь мыслью: как бы поскорей попасть в Нарвик, на фронт. Но в тот же день они, разговорившись с одним моряком, офицером срочной службы Ханстееном, узнали шокирующую новость: Норвегия капитулирует, и остатки норвежского флота собираются у Фарерских островов. Ханстеен получил приказ отправиться через Норвежское море на Фареры на военизированном траулере «Хоннингсвог». Тогда Холтедал и Мидскау обратились к командиру корабля, и в результате не очень продолжительных «переговоров» им разрешили остаться на борту «Хоннингсвога». Рано утром 8 июня корабль вышел из Тромсе и взял курс на юго-запад.

Команда и пассажиры не подозревали о том, что 21 мая немцы приняли решение о проведении операции «Юнона». Ее целью была

поддержка с моря сухопутных операций в Северной Норвегии. В «Юноне» должны были участвовать крейсеры «Шарнхорст», «Гни-зенау», а также тяжелый крейсер «Хиппер» в сопровождении четырех эсминцев.

Операцию возглавлял адмирал Вильгельм Маршалл. Одной из задач было атаковать Нарвик с моря. Но из-за изменения обстановки на фронте в Северной Норвегии цели операции менялись несколько раз. Планы нападения на Нарвик были отброшены, и вместо этого немецкая флотилия 29 мая должна была атаковать Харстад, чтобы уничтожить находившиеся там базы и корабли союзников. Но стремительное развитие событий не позволило провести и это нападение.

Зато из-за начала операции «Юнона» в районе моря, который должен был пересекать норвежский «Хоннингсвог», идущий юго-западным курсом на Фареры, находилось большое соединение немецких боевых кораблей. В первой половине дня 8 июня крейсер «Шарнхорст», шедший курсом на Харстад-Тромсе, обнаружил авианосец британских ВМС «Глориес», шедший в сопровождении эсминцев «Акоста» и «Ардент». В течение двухчасового боя превосходившая по силе и мощности немецкая флотилия потопила и британский авианосец, и эсминцы. Но эсминец «Акоста», прежде чем затонуть, успел выпустить торпеду в «Шарнхорст», который был так серьезно поврежден, что ему пришлось прервать поход и взять курс на базу в Трондхейме. Многие британские моряки и летчики отправились вместе со своими кораблями на дно. Несколько дней спустя живыми нашли только 39 человек, которые могли лишь отрывочно поведать о трагедии, разыгравшейся в Норвежском море.

После напряженного перехода, длившегося пять дней, «Хоннингсвог» добрался 12 июня до Торсхавна на Фарерах. Во время этой короткой стоянки у Бьорна Холтедала и Сверре Мидтскау состоялся разговор с норвежским министром иностранных дел Халвданом Куттом, который находился на борту норвежского инспекционного судна «Фритьоф Нансен».

Холтедалу и Мидтскау предложили остаться на борту «Фритьофа Нансена». Во время рейса в Шотландию 15–16 июня сержанты подолгу беседовали с министром Куттом. Они всесторонне обдумали ситуацию, в которой находилась оккупированная Норвегия, им в голову пришло много различных идей о том, как страна сможет вер-

нуть себе свободу. С юношеским пылом Холтедал и Мидтскау выложили их министру иностранных дел.

На борту «Фритьофа Нансена» два молодых сержанта изложили свои мысли и планы на бумаге, и 17 июня поставили свои подписи под «Рапортом», который передали министру Кутту. «Рапорт» начинался так: «Когда нижеподписавшиеся С.М. и Б.Х., после прекращения военных действий на юге Норвегии находились в течение двух недель в Осло, они увидели, что большая часть населения хочет помогать правительству в борьбе за изгнание немцев из страны. Людям не хватает направляющей силы, поскольку никакой связи с правительством нет...»

Мидтскау и Холтедал считали, что в создавшейся ситуации король и правительство должны, насколько возможно, вести дальнейшую борьбу из Англии за освобождение Норвегии. И тут неизбежно возникала необходимость организации норвежской разведывательной службы, с помощью которой норвежское правительство в Лондоне в любой момент имело бы информацию о борьбе, ведущейся на родине.

«Когда находишься в оккупированных немцами районах, особенно остро понимаешь одну вещь. Население Норвегии, в большей или меньшей степени, понимает, что правительству нужно преодолеть много сложностей. Люди признают, что потребуется время для того, чтобы власть угнетателей была свергнута. Но немецкая пропаганда в радиопередачах и в газетах мало по малу способствует тому, что люди неосознанно начинают терять понимание усилий норвежского правительства. В их сознание постепенно проникает мысль о смирении, и это снижает градус пассивного сопротивления, идея которого до сего времени царила среди норвежцев. Несмотря на тенденциозность газет и радио, население, тем не менее, читает и слушает все это за неимением какой-либо информации от правительства...»

В этом рапорте министру Кутту Мидтскау и Холтедал подчеркивали, что важно дать населению оккупированной Норвегии возможность получить как можно больше информации о действиях и намерениях короля и правительства. Нужно давать объективную информацию, которая могла бы противодействовать немецкой и нацистской пропаганде.

«Вот почему создание в настоящий момент в Англии организации, которая сможет нейтрализовать незаметно действующий яд не-

непрекращающейся немецкой пропаганды, будет иметь первостепенное значение».

Предложение Мидтскау и Холтедала базировалось на организации двух встречных потоков информации. Из Норвегии в Англию должны были идти сведения о военной и политической ситуации, а из Англии в Норвегию – новости, факты и пропаганда.

«Для начала нужно передать подробную информацию о последних событиях и заверить норвежцев в решимости правительства приложить все усилия для того, чтобы выдворить немцев из Норвегии. Кроме того, необходимо заявить, что, какое бы правление немцы не вводили в Норвегии, единственным законным правительством является правительство Нюгорсвола¹, в которое в настоящий момент вошли представители и всех остальных партий...»

«Затем важно будет создать собственный центр радиовещания. Это поставит нас в более независимое положение по отношению к англичанам. Причем, центр должен быть транспортабельным, чтобы, таким образом, не стать легкой добычей налетов немецкой авиации. Это даст нам больше возможностей обращаться к норвежскому народу... На все это потребуется много денег. Правительство располагает довольно большими доходами за счет торгового флота, но нужно искать и другие источники».



Халвдан Кут, министр иностранных дел в норвежском правительстве, находившемся в изгнании в Лондоне. Фото из Музея Сопротивления

Закончили свой рапорт два воодушевленных сержанта так: «Нижеподписавшиеся прибыли в Англию, чтобы помогать Норвегии всем, чем могут. Все вышеизложенное призвано выявить моменты, которые представляют особый интерес. Их следует учесть при рассмотрении программы действий, которую будет составлять Правительство. Мы готовы работать по одному из вышеуказанных на-

¹ Нюгорсвол – лидер Рабочей партии Норвегии

правлений». Халвдан Кут с неподдельным интересом отнесся к планам, изложенным сержантами. Он отправился в Лондон, пообещав не забыть их предложений.

Холтедал и Мидтскау знали, что о том, как Кут вел себя и как оценивал ситуацию в критические дни весны 1940 года, было сказано немало уничижительного. Но после бесед с ним у них сложилось самое благоприятное впечатление о министре иностранных дел. «Он был очень энергичным, позитивно настроенным и прекрасно образованным человеком», – вспоминал Мидтскау в 1968 году.

Министр не забыл бесед с Холтедалом и Мидтскау. Уже 21 июня Мидтскау срочно вызвали в Лондон к министру иностранных дел. Холтедал же остался на своем посту – в норвежской воинской части, расположенной в Шотландии.

22 июня Мидтскау встретился с Кутом в Лондоне. В ходе беседы министр наделил его всеми полномочиями для немедленного создания «разведотдела МИДа». Кут со всей серьезностью подошел к идее Холтедала и Мидтскау организовать норвежскую разведывательную службу в Лондоне. Мидтскау стал первым ее



руководителем, и на тот момент – ее единственным сотрудником.

С самого первого дня, кроме создания службы разведки, одним из заданий «разведотдела норвежского МИДа» стало прослушивание немецких радиопередач и подконтрольного немцам норвежского радио. Кроме того, отдел составлял информационные отчеты с тем, чтобы в любой момент члены норвежского правительства и министры знали о военной и политической ситуации. Особое внимание уделялось обстановке в Норвегии.

Прапорщики Холтедал, Мидтскау и Велле-Странд в Лондоне в 1940 году. Фотография получена от Мидтскау в 1968 году.

Основной идеей предложения Мидтскау и Холтедала было создание разветвленной и эффективной разведслужбы. Мидтскау обратил внимание, что в Шотландию стало заходить все больше и больше норвежских рыбацких шхун. Он считал, что на их борту можно было бы отправлять к норвежским берегам специально обученных агентов с радиопередатчиками. Далее уже в Норвегии следовало устанавливать контакты с местным населением и, таким образом, постепенно создавать агентурную сеть.

Для организации норвежской разведывательной службы в Англии требовалось желание и формальное разрешение со стороны британских властей. Кут встретился с британским министром иностранных дел Энтони Иденом. Ему удалось убедить Идена в необходимости создания норвежской разведслужбы, которая будет строить свою работу на основе агентурных донесений из Норвегии. Министр Иден, уважавший Кута за его политический опыт и большие познания в истории, обещал поддержать планы создания норвежской разведывательной службы. Он сделал так, что Мидтскау получил аудиенцию у нужного человека в британском министерстве обороны. После внимательного рассмотрения вопроса, военное министерство дало формальное разрешение на создание норвежской разведслужбы и пообещало «любую помощь и поддержку, какие только потребуются».

Без решительной поддержки министра иностранных дел Кута вряд ли удалось создать норвежскую службу разведки в Англии так быстро. Мидтскау мог активно претворять в жизнь свои идеи. Холтедала откомандировали на службу туда же, и 5 августа он появился в Лондоне. Вскоре разведотдел был усилен — к работе в нем приступил младший лейтенант Эйрик Велле-Странд.

Тут-то по-настоящему и началась организация норвежской разведывательной службы. Тесные, дружественные связи с разведкой англичан «Секрет Сервис» имели решающее значение с самого первого дня. Ведь необходимо было пройти основательный курс разведдела, научиться тонкостям этого искусства. В курс обучения входили радиodelo, шифрование, принципы безопасности, знакомство со структурой разведслужбы немцев, ознакомление с типами оружия, видами униформы, знаками различия немцев. Знание организации

немецких военных и политических формирований и структур, таких как «СС», «Тодт» и Гестапо было также важным моментом обучения.

Молодой норвежской службе разведки пришлось всерьез взяться за дело: организовывать переправку и высадку норвежских агентов, как с помощью рыбацких судов, так и военных кораблей и самолетов. Разминка закончилась, норвежское отделение разведки было создано. Это было началом норвежско-британского сотрудничества между разведками, которое длилось всю войну. А какие сюрпризы, триумфы и трагедии готовит судьба, никто тогда не знал.

Гуннлауг Локен. Родилась в Лейрфьордене у озера Санднес в 1917 году. Во время войны служила в Исландии, получила звание лейтенанта. Женщина, получившая наибольшее количество наград в норвежских ВМС.

Фото из личного архива

«Здравствуйте, я вас всех люблю».

Интервью с Гуннлауг Локен



В начале апреля 1940 года я оказалась в Санднесшое, неподалеку от поселка, где я жила с родителями. Мне было 22 года, я приехала из родного Лейрфьордена, потому что хотела пойти учиться на медсестру. Думала узнать в больнице Санднесшое, не возьмут ли меня санитаркой.

Помню, я с волнением спускалась к пассажирскому причалу, это было как раз в первые дни после начала войны, — хотела посмотреть, что там происходит.

В порту было все в движении. Из-за начавшейся войны и приказа о мобилизации, о чем утром 10 апреля сообщило радио, все рыбаки, которые были на лофотенском промысле, спешили вернуться в родные места. Несколько сотен рыбацких шхун с берегов Хельгеланда той зимой участвовали в большом промысле на Лофотенах, многие из них заходили по пути домой в Санднесшое. Здесь на берег сходили члены команд, получившие приказ о мобилизации, здесь можно было запастись провиантом, узнать новости о войне, которую начали немцы.

Я шла по причалу, у которого пришвартовалось пассажирское судно «Торденшольд». Оно было до отказа набито солдатами, которые отправлялись на Север, чтобы сражаться на фронте у Нарвика. Постепенно на причале собралось много народу, и я помню, что это был полный тихой значимости момент, которого мне до тех пор не доводилось переживать. Но я заметила, что прибытие «Торденшольда» со всеми этими солдатами на борту, породило какое-то нервное ожидание, как будто что-то вот-вот должно случиться.

Пока я стояла на причале и наблюдала за этим, ко мне подошел штурман, его звали, кстати, Адриан, и спросил, не хочу ли я отправиться в этот рейс с ними на Север. Нужны были помощники, чтобы подавать еду солдатам, которые были на борту. Это было заманчиво, но я ведь собиралась стать медсе-

строй. Я спросила штурмана, сколько времени продлится рейс. Он ответил, что через 3–4 дня судно вернется обратно в Санднесшое.

Тогда я сказала этому штурману, что мне, наверное, трудно будет отправиться в это путешествие на Север, у меня нет с собой никакой запасной одежды. А мои родители в Лейр-фьорде ждут, что я вернусь домой через день-два. Но штурман не сдавался. Он сказал, что у него есть знакомая, которая живет здесь поблизости: она может одолжить мне белье. Им на борту «Торденшольда» требовалась любая помощь, которую только можно было получить, а рейс по маршруту Хуртируты будет интересным. Ну, я и дала себя уговорить, и ответила согласием штурману Адриану. Вскоре он вернулся обратно с небольшим узелком под мышкой, в нем оказались длинные мужские кальсоны. Я в тот момент подумала, что мне, по крайней мере, нужно будет чистое белье, если нас торпедируют, или случится еще что-нибудь в этом роде. Я даже укоротила штанины на этих кальсонах, а они были моим единственным багажом, когда я поднялась на борт «Торденшольда». Вернуться обратно в Санднесшое мне было суждено лишь через пять лет.

Как только «Торденшольд» покинул Санднесшое, меня сразу определили в помощницы к фрёкен Люке, опытной, властной даме, которая отвечала за раздачу пищи на борту. Я взялась за мытье посуды, за груды чашек и тарелок, но потом стала участвовать и в сервировке еды, или точнее сказать, в раздаче пищи в переполненных, прокуренных кают-компаниях «Торденшольда». К северу от Санднесшое нам встретился немецкий бомбардировщик, который сбросил на нас девять бомб, но ни одна из них не попала в «Торденшольд». Благодарить за это нужно капитана и его необычайно высокий профессионализм. Он сам встал к штурвалу и выполнял маневры, чтобы избежать попадания. Но немец не унимался. Отбомбив, он обстрелял судно из пулемета, повредив спасательные шлюпки. Во время другого налета, я как раз подавала еду на стол. Неожиданно рядом с кораблем так жажнуло, что я от испуга выпустила из рук блюдо с рыбой, оно грохнулось на пол, и все куски разлетелись. «Да хоть тони, но не сдавайся», — постоянно повторяла Анна Люке, укоризненно глядя на меня.

Мы сделали короткий рейс на север до Тромсе, а потом и до Киркенеса. Обратно в Тромсе мы вернулись через Альту. После короткой стоянки в Тромсе капитан объявил, что получил приказ увести «Торденшольд» в Англию. Каждого из нас в отдельности спрашивали о согласии отправиться в Англию. Времени на раздумье не было: «Торденшольд» должен был выходить в море через пару часов. Но в тот момент никто не знал, что Норвегия вот-вот капитулирует.



DPS «Tordenkjold» (III)

Пароход «Торденшольд» водоизмещением 830 тонн. Владелец: акционерное общество «Дер Норденфьелдске Д.С.», Трондхейм. Фото: Финн Р. Хансен

Я не знала, что мне ответить капитану. Самое ужасное, что моя мама не имела ни малейшего представления о моем неожиданном «плавании» на борту «Торденшольда». Но я думала, раз уж я отправилась в этот рейс и нужна людям на борту «Торденшольда», то останусь с ними и дальше. Так началось мое путешествие в неизведанное.

Мы вышли из Тромсе рано утром. Думаю, это случилось 10 июня. Во время перехода мы видели и самолеты, и подлодки, но они, похоже, не обращали на нас внимания. Через сутки мы были в Лонгьербюене на Шпицбергене. Там капитан услышал от местного губернатора приказ немедленно вернуться в Тромсе. Но капитан думал иначе. Ночью он отдал команду отдать швартовы, и «Торденшольд» взял курс на юго-запад.

Было ужасно думать, что мама ничего не знает о моем плавании, и что она, наверное, уже начала беспокоиться, куда я запропастилась. Думала я также и том, что нас могут торпедировать в этом рейсе, и тогда о нас уж точно никто не узнает. Я уже знала немного о войне и понимала, что отправилась в полное опасностей плавание. Только удивительное чувство товарищества, которое я испытывала на борту судна, держало мои страхи в узде. Почти все время у меня было хорошее настроение, я напевала себе под нос утром и вечером, помогая фрёкен Люке мыть посуду и накрывать столы. Спустя, наверное, сутки нас предупредительным выстрелом остановил британский эсминец. Капитан получил приказ следовать за эсминцем дальше на юго-запад, и еще сутки спустя мы добрались до Исландии.

По прибытии было решено, что «Торденшольд» пойдет в конвое вдоль берегов Исландии с солдатами и боеприпасами на борту. В этом рейсе нас

ждала плохая погода, но я постепенно привыкла к качке и справлялась с морской болезнью. Многие суда подорвались на минах или были потоплены торпедами. Но мне никогда, честно говоря, не было страшно во время этих конвойных рейсов вдоль исландских берегов. Я постоянно говорила себе: «Во время следующего рейса случится что-нибудь очень хорошее...»

В это время норвежские ВВС создали в Рейкьявике авиабазу. Я попросила, чтобы меня взяли санитаркой в госпиталь, который там как раз открывался. Это был маленький госпиталь на 30 коек, большинство пациентов были норвежцами. Потом у норвежских ВВС появились и другие авиабазы в Исландии, в том числе в Аккурейри и в Сейдис-фьорде. Поэтому наш норвежский госпиталь в Рейкьявике стал принимать больных и раненых из других норвежских



Поэт Нурдал Григ. Фото из Музея Сопротивления

военных подразделений в Исландии. Мы также принимали больных и раненых моряков с конвойных судов. Многие из них были настолько серьезно ранены, что у них не было шансов выжить. Мы уделяли им время, пытались утешить их, насколько это было возможно.

Частенько в госпиталь наведывались члены экипажей норвежских самолетов «Каталина». Эти гидросамолеты использовались при эскортировании конвоев в Россию. В госпитале всегда была хорошая атмосфера, когда нас навещали норвежские пилоты, эти встречи приносили много радости и веселья.

Поэт Нурдал Григ посещал наш норвежский госпиталь каждый раз, когда бывал в Рейкьявике. Он охотно читал, не привлекая к этому внимания, как бы «по секрету», стихи раненым и больным. Он не хотел, чтобы присутствовал медперсонал, когда он декламировал свою поэзию. Я долго берегла почтовую открытку, полученную от Нурдала Грига, на которой были написаны примерно такие слова: «Спасибо за то, что вы делаете. Это очень многое значит для всех нас!»

Мы, санитарки, жили в комнатах по двое в так называемых «мини-хижинах». В мороз и метель там было ужасно холодно, через щели внутрь задувало снег. Но нам было хорошо, и настроение было отличное. Да и отношения между врачами и остальным персоналом в госпитале были хорошие.

Однажды меня спросили, не хочу ли я пойти на курсы русского языка, потому что была идея отправить норвежский медперсонал в Россию. Я тут же записалась на такие курсы и в качестве учителя получила симпатичного исландца. Самое первое выражение, которое я выучила по-русски, было: «Я люблю тебя». Это я говорила всем русским, которые потом мне встречались в жизни.



Медсестра Гуннлауг Локен работала в норвежском госпитале в Рейкьявике. Фото из личного архива



Гуннлауг Локен ухаживала за русскими военнопленными в 4-м лазарете в Му-и-Ране. Фото из личного архива

Когда война уже заканчивалась, меня перевели в Шотландию. В Норвегию меня отправили с большим кораблем для перевозки войск, но все празднества по случаю победы в Норвегии я пропустила. Меня сразу отправили продолжать службу в Му-и-Рану. Там я должна была работать санитаркой в военном лазарете № 4. Это был немецкий военный госпиталь, предназначенный исключительно для русских военнопленных. Почти все они были изможденными от голода, почти умирали. Многим из них было по 17–18 лет. Они лежали и звали маму. Когда я приходила в госпиталь, я всегда говорила им по-русски: «Здравствуйте. Я всех вас люблю». Тогда эти больные и истощенные люди радовались, многим казалось, что они дома, в России. Большинство из них были в таком безнадежном состоянии, что вскоре умерли.

Я хочу сказать, что те страдания, которые я видела в лазарете № 4 в Му-и-Ране, были страшнее того, что я видела в норвежском госпитале в Исландии. Я никогда не забуду этой страшной картины юных умирающих русских военнопленных».

(Интервью 11.11.2000 в Сэтре в Хуруме)

Нурдал Триг Моряки

(неоконченное стихотворение)

Железным городом движется серый конвой через море,
Плывут его серые улицы, а рядом – и смерть и горе.
Может быть, смерть близко, может быть, – день пути.
Ночь спустилась на город, и нервы напряжены.

Надо стоять вахту, следить за работой машин,
В рубке прокладывать курс под ропот морских глубин,
Чувствовать одиночество, глаз всю ночь не сомкнуть,
И делать так, чтобы город мог продолжать свой путь.

ЭВАКУАЦИЯ СО ШПИЦБЕРГЕНА

Когда немцы в 1940 году оккупировали Норвегию, на архипелаге Свальбард (норвежцы называют Шпицбергенем самый большой остров этого архипелага, а сам архипелаг называют – Свальбард) находилось 750 норвежцев. Губернатор Свальбарда и те, кто работал на шахтах, оказались под властью администрации Квислинга. Но норвежские транспортные суда, прибывшие забрать уголь, не подчинились приказу вернуться в Норвегию, а ушли в порты Великобритании.

В августе союзники решили эвакуировать как норвежцев, так и русских, которые находились на архипелаге. Так 18 августа 1941 года началась операция «Гонтлит». Пассажирское судно «Импресс оф Кэнада», пришедшее в сопровождении мощного британского эскорта, высадило на Шпицберген военный десант англичан и норвежцев. Десант должен был уничтожить (или эвакуировать) оборудование для добычи угля, транспортеры и причалы, а также все радиостанции и метеостанции в округе. Норвежское население архипелага должно было быть эвакуировано и отправлено в Великобританию, а 1800 советских граждан нужно было переправить в Советский Союз.

Возвращаясь обратно из северо-западной России, два британских крейсера «Аврора» и «Найджерия» получили приказ отправиться на поиск германских кораблей у побережья Финнмарка. Это было связано, вероятно, с дешифровкой каких-то немецких радиопередач. Англичане 7 сентября обнаружили небольшой немецкий конвой в сопровождении учебного судна «Бремзе» и атаковали его. Шторм и слабая видимость позволили немецким транспортам из конвоя спастись. На их борту были полторы тысячи немецких солдат, готовых встать «под ружье» на мурманском направлении.



Гидросамолет «Нордтроп». Фото: Олуф Реед Ульсен

НОРВЕЖСКИЕ САМОЛЕТЫ В ВОЕННО-МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

Согласно военному договору между норвежским и британским правительствами норвежские эскадрильи находились под норвежским командованием и представляли собой отдельную структуру. Когда норвежские авиачасти включались в более крупные соединения, они переходили под оперативное командование британцев.

Первая норвежская авиационная эскадра была создана в Исландии в апреле 1941 года. Она принадлежала военно-морской авиации и носила имя 300-я эскадра «Норд». В ее составе было 18 гидросамолетов «Нортроп», которые обслуживали 275 человек. Эскадра была разбита на три эскадрильи с базами в Рейкьявике, Аккурейри и Бударейри. Эскадра была полностью готова к операциям в августе 1941 года.

Норвежские самолеты сразу же были направлены на боевые задания в Северной Атлантике. В тяжелых климатических условиях эти одномоторные самолеты выполнили много трудных задач по рекогносцировке, эскортированию конвоев и противодействию подлодкам. Кроме того, эти самолеты с самого начала использовались как санитарные, что высоко ценилось местным населением Исландии.



Экипаж «Сандерленда» № 2 в 1943 году. Королевские норвежские ВВС, 330 эскадра. Фото: Йонни В. Йохансен

Операции в северных районах моря были весьма рискованными ввиду климатических условий, а также из-за постоянных встреч с противником, с его самолетами и подлодками. Потери самолетов и экипажей были велики.

В феврале 1942 года было сформировано еще одно подразделение военно-морских сил. Его база располагалась на восточном побережье Шотландии. Позднее подразделение стало называться 333-я эскадра «Норд». Эскадра была оснащена гидросамолетами «Каталина», а впоследствии и истребителями «Москито». Главными районами боевых заданий были: побережье Норвегии, Северное море и частично районы Северного Ледовитого океана. Кроме спецзаданий по высадке агентов или их обратной доставке, эскадра занималась патрулированием моря с целью обнаружения подлодок, а также выполняла операции против немецких военных и торговых судов.

В начале 1943 года 330-ю эскадру перевели в Обан в Шотландии, где пилоты прошли интенсивные тренировки на новых гидросамолетах «Сандерленд». В апреле эскадра опять вернулась к выполнению заданий в Северной Атлантике. Битва за Атлантический океан приближалась к своей кульминации.

По оперативным причинам 330-ю норвежскую эскадру перевели в июле 1943 года в Салом-Бу на Шетландских островах. Сбитые самолеты заменялись новыми, более современными машинами с большей дальностью полета. Под конец эскадра располагала тринадцатью гидросамолетами «Сандерленд». Благодаря действиям этой эскадры Норвегия внесла большой вклад в масштабные военно-морские операции в битве за Атлантические конвои, а также в операции по защите конвоев, шедших на Северо-запад России.

Гидросамолет, вылетавший с базы на Шетландах, чтобы эскортировать конвои в Россию, имел дальность полета, позволявшую достигать морских районов между островом Ян Майен и Лофотенами. Дальность была ограничена запасами горючего. С полным баком гидросамолеты «Сандерленд» могли продержаться в воздухе 12–14 часов, а «Каталина» – чуть больше.

330-я эскадра потеряла за войну 16 самолетов и 63 человека. (Стеффенс-Ульсен, Хелле 1997)

Уле Георг Эвенсен родился в 1921 году в Боте, командир «летающей лодки» «Сандерленд», 330-я эскадра. Фото из личного архива

«В тот момент я должен был принять решение, которое мучает меня до сих пор».

Интервью с Уле Георгом Эвенсеном.



«Когда немцы напали на Норвегию 9 апреля 1940 года, я попросил зачислить меня на службу в Королевские ВВС Великобритании. Так получилось, что летом 1939 года я поехал в Англию навестить отца, бывшего капитана, который в тот момент оставил море и работал там. К началу войны я был принят студентом в Даремский университет.

Стать пилотом Королевских ВВС было непросто. Очередь желающих была длинной, и формальностей, которые требовалось соблюсти норвежцу, пожелавшему стать пилотом британской военной авиации, хватало. Пока все шло своим ходом, я записался в группу парашютистов, одновременно пытаюсь попасть в отряд байдарочников, которых должны были послать минировать французские порты. К счастью, ничего из этого не вышло. Меня вызвали к начальству и сказали, что меня решено отправить сначала в летную школу в Уэльсе, а после этого – в Канаду для тренировок. После получения «корочек» летчика меня тут же вернули обратно в Англию, и я попал в Береговую авиацию, где прошел стажировку как пилот торпедоносца.

Но я хотел перейти в норвежские ВВС, к «своим». Меня направили в Обан на западный берег Шотландии, туда из Исландии как раз перебазировались норвежские летчики. Они выполняли многочасовые полеты, патрулируя районы Северной Атлантики на своих одномоторных «Нортропах». Опытные английские летчики только качали головой, – это было очень опасное задание.

Во время перебазирования норвежской военной авиации из Исландии в Обан в Шотландии, некоторым летчикам, в том числе и мне, дали пилотировать гидропланы «Сандерленд».

«Сандерленд» – очень большой самолет, размах крыльев – 34 метра, длина – 26 метров и высота – где-то 10 метров. Из вооружения на нем было 12–15 пулеметов, а также восемь глубинных бомб общим весом две с половиной тонны. Этот гидросамолет был отличной боевой машиной, которую немцы

старались не трогать. Немецкие летчики-истребители просто-напросто не решались атаковать «Сандерленд», называя его «летающий еж».

Радиус действия гидросамолета относительно небольшой, в полете он может находиться максимум 12 часов. Когда мы стали сопровождать конвои в Россию, нашу базу перенесли в Салом Ву на Шетландских островах. Салом Ву – старинное поселение норвежцев, которое в их времена называлось Сольвик.

Норвежскую эскадру оснастили двенадцатью гидросамолетами «Сандерленд». Экипаж каждого самолета состоял из десяти человек, плюс резерв – человек двенадцать. Приказы, куда эскадра лететь на патрулирование, приходили часто из Англии, от командования Береговой охраны. Выполняя некоторые задания, мы залетали на север в сторону Ледовитого океана так далеко, как только было возможно. Нашей задачей было прикрывать направлявшиеся в Мурманск конвои союзников от немецких подлодок и самолетов, базы которых находились в Норвегии.

В контакт с морями, которые были на борту судов, сопровождаемых нами, мы вступали очень редко, но иногда это случалось. Я помню, как один бывалый моряк, с которым мне довелось встретиться, сказал: «Во время конвойных плаваний мы часто сидели на камбузе или на трапах, полностью одетые, готовые в любой момент прыгнуть за борт, если будет необходимо. Но когда мы видели, что над конвоем появлялся гидросамолет, чувствовали себя спокойнее, даже решались дойти до койки и хоть немного поспать». Это перекидается с поговоркой, которая была у нас в эскадрилье: «На море все спокойно».

Я записал в своем бортовом журнале, что в марте 1944 года мы сопровождали конвой JW-58, который возвращался из северо-западной России. Я насчитал в конвое 84 судна. Там были не только транспорты, но и большая группа эскортных кораблей. Из-за радиомолчания нам приходилось самим находить конвой, но примерные их координаты мы знали. Когда наш навигатор обнаруживал конвой, важно было не появляться над ним неожиданно. Все знали, что моряки, особенно на торговых судах, находятся в таком состоянии, что были готовы стрелять по любому движущемуся в небе предмету.



Гидросамолет «Сандерленд». 1943 год. Фото из личного архива

Положено было соблюдать радиомолчание, так что радисты могли использовать только мигалки Морзе. Командующий эскортом решал, где именно нашему самолету выполнять патрулирование — впереди конвоя, в так называемой «коробочке», или на одном из флангов. Впоследствии я узнал, что в этом конвое было два норвежских судна. Танкер «Норег» был заправщиком для эскорта конвоя, в котором шел еще один «норвежец» — эсминец «Сторд». Никаких драматических эпизодов во время эскортирования нами JW-58 не произошло, но около 0. Медвежий конвой был атакован немецкими самолетами и подлодками.

Самое драматическое, что мне довелось пережить, как командиру самолета, случилось в июне 1943 года. Я бы назвал то задание операция «Трагедия», потому что нужно было снять с маленького резинового плотика экипаж сбитого канадского самолета, который дрейфовал в Северной Атлантике.

Во время разведки в районе моря к северо-западу от Фарерских островов 24 июня 1943 года норвежская «Каталина» под командованием капитана Крафта из 333-ей эскадры обнаружила маленький резиновый плот, который носило в штормовом море. На плоту были канадские летчики. Экипаж сбитого самолета выпустил последнюю сигнальную ракету, когда норвежские летчики заметили плот. «Каталина» канадцев потопила немецкую подлодку, но во время боя самолет был сбит. Часть экипажа немецкой подлодки успела покинуть лодку прежде, чем она затонула. С норвежской «Каталины» заметили попавших в море людей. Чуть поодаль находился резиновый плот с восьмью канадскими летчиками. Командир Крафт и его экипаж кружили над плотиком в течение десяти часов, пока хватало горючего, а затем вернулись на базу. В этот район моря были направлены другие самолеты, но спасательная операция не удалась из-за плохой погоды. В район с указанными координатами было направлено английское спасательное судно, но штормовое море и плохая видимость оставляли мало надежд на снятие экипажа с резинового плота».

В Салом-Ву на Шетландских островах как раз в этот момент командир Эвенсен и его навигатор узнали о сбитом канадском гидроплане, им также сообщили координаты дрейфующего резинового плотика. Их «Сандерленд» W/330 с экипажем в десять человек должен был сопровождать конвой, идущий северо-западным курсом в Атлантическом океане. По пути в район задания самолет должен был пролетать как раз над тем местом, где находился плот. Они вылетели рано утром 25 июня и получили следующее сообщение от командира группы: «Продолжайте искать плот с восьмью членами экипажа сбитой «Каталины». Примерные координаты 63 градусов с.ш. и 30 градусов в.д. Но прошло уже много часов после того, как канадский самолет был сбит, и точную позицию дрейфующего резинового плотика было трудно установить.

Эвенсен рассказывает: «Когда мы приблизились в указанный район, то держали световые бомбы и дымовые шашки наготове. Я снизил самолет до пятисот футов и начал медленно кружить над районом. Находясь на своих боевых постах, мы прильнули к иллюминаторам. Тщательно просматривали район, чтобы обнаружить плотик. Все понимали, что увидеть маленький плот в таком штормовом море — невероятное везение. Практически надежды не было. Вдруг бортовой стрелок Хоконсен докладывает: «Вижу плот прямо под самолетом по правому борту». Он был хорошим стрелком, его исключительно хорошее зрение спасало нас не раз в сложных ситуациях. Я отдал приказ выпустить дымовую шашку и сигнальную ракету, чтобы отметить позицию, и чтобы дать понять экипажу на плоту, что их заметили. Люди на плоту махали нам руками, приглашая «приводниться». Но об этом не было и речи. Наш «Сандерленд» тут же разбился бы о волны в такой шторм.



Резиновый плотик с потерпевшим крушение канадским экипажем. Фото сделано с самолета «Сандерленд» из 300-й эскадры.

Мы немедленно доложили командиру: «Нашли резиновый плот, пытаемся привести сюда спасательное судно». Поднявшись на 1000 футов, вызвали спасательное судно, которое сразу же ответило, что слышит нас хорошо. Вскоре со спасателя пришло сообщение: «Вас видим, ведите нас к плоту». Через два с половиной часа потерпевший бедствие экипаж был поднят на борт спасательного судна. Мы по радио спросили, как у них состояние. Нам ответили, что один из летчиков мертв, остальные истощены.

Канадскую «Каталину» пилотировал капитан Давид Хорнелл. Команда состояла из восьми человек, выжили только пять. Среди трех умерших от истощения был и капитан Хорнелл. Он был посмертно награжден крестом Виктории.

Мы сообщили на базу: «Экипаж «Каталины» спасен. Продолжаем патрулирование». Мы взяли курс по направлению к конвою, который должны были сопровождать, и покинули район. Неподдалеку от спасательного судна англичан, которое только что подобрало канадских летчиков, мы увидели в море 30 человек – немцев с потопленной подлодки. Мы спросили спасателей, не поднимут ли они на борт терпящих бедствие немцев. «Нет никакой возможности. Нам нужно без задержки доставить наших умирающих ребят домой». Никакого намека на немецкое спасательное судно или какой-либо деятельности немцев по спасению своих соотечественников в районе мы не заметили. Немецкие радиолокационные станции должны были перехватить наши сообщения или сигнал бедствия с самой подлодки. Стрелок Хоконсен, который теперь находился в хвосте у пулемета, спросил меня по радио, не пожертвуем ли мы немцам свой резиновый плот. «Прости, но у нас впереди еще долгий путь. Может случиться, что плот потребуется нам самим, к тому же велика вероятность того, что англичане направят спасательное судно в этот район», – таким был мой ответ. Но это было трудное решение для меня, как молодого командира.

Я часто думаю о той спасательной операции и радуюсь тому везению, которое нам сопутствовало в Норвежском море в июне 1943 года. Но не реже меня терзают мысли о судьбе немцев, которые остались дрейфовать в спасательных жилетах в холодном, штормовом море, которых я и мой экипаж оставили без помощи. Мне тогда пришлось принять решение, которое мучает меня по сей день».

(Интервью в Аскере 10.10. 1997 и 12.10.1999)



Порт Архангельска.

Фото из книги «Мой русский Север» Ойвинда Равна, 1996 г.

3. АРХАНГЕЛЬСК – ВОРОТА В МИРОВОЙ ОКЕАН

*«Все – для фронта»
(Иосиф Сталин)*

С начала войны Архангельск стал важнейшим пунктом назначения для союзных конвоев, отправлявшихся на Северо-запад России. Архангельск – старинный русский портовый город в дельте реки Двины в сорока километрах от Белого моря, был основан в 1583 году. Архангельск был главным городом поморов вплоть до 1917 года, отправным пунктом поморской торговли с Севером Норвегии. Архангельская гавань большая и глубоководная, правда, шесть месяцев в году она покрыта льдом. По железной дороге можно добраться до Мурманска и до центра России.

Мурманск и Архангельск, а временами и Молотовск (ныне Северодвинск), были самыми важными портами доставки вооружения и других грузов, направляемых союзниками в Советский Союз во время войны. Но из-за того, что Белое море было покрыто зимой льдом, когда конвойные плавания были в самом разгаре, незамерзающий порт в Мурманске постепенно стал более важным получателем военных грузов для СССР. Архангельск, тем не менее, оставался стратегически более важным для Советского Союза, не только из-за железной дороги, ведущей в центр страны, но и потому, что город располагал значительной и разнообразной индустрией, имел развитую медицинскую и культурно-социальную инфраструктуру. В городе было много высших учебных заведений и институтов, которые особенно много занимались проблемами Севера.

*«Страна приказывает потреблять меньше,
а производить больше».*

ВОЙНА ПРИХОДИТ В АРХАНГЕЛЬСК

Война была страшным ударом для 210 тысяч жителей Архангельска. Она принесла населению огромные страдания, физические и психические нагрузки. Девиз Сталина «Все для фронта» касался, безусловно, всего населения. На защиту Родины поднялись все. Кто-то был мобилизован в армию, кто-то пошел на фронт добровольцем, другие вступили в отряды Местной противовоздушной обороны

(МПВО) или оказались в партизанских отрядах. Остальные участвовали в строительстве оборонительных сооружений и бомбоубежищ, были заняты на тяжелых работах в промышленности и на транспорте.

Все взрослые мужчины, пройдя военную подготовку, отправлялись тысячами на фронт. Это привело к тому, что народное хозяйство потеряло самую квалифицированную рабочую силу, многие предприятия прекратили работу или сократили производство. Пять тысяч архангельских женщин пошли на медицинские курсы и стали медсестрами, медицинскими инструкторами или санитарками. Более 20 тысяч женщин из Архангельской области были отправлены на строительство оборонительных сооружений близ Москвы, Мурманска и Кандалакши. В то же время занятия в школах продолжались почти в полном объеме. Больницы и иные учреждения здравоохранения города поставили на ноги около 100 тысяч солдат, которые смогли вернуться на фронт. Но людские потери были ужасающими. 25 тысяч ушедших на фронт архангелогородцев не вернулись домой.

Воздушные налеты, длинные очереди, нехватка еды, отсутствие нормальных условий жизни, перебои с электроэнергией, отсутствие коммунальных услуг и внимания к другим сторонам быта, а также ряд других ежедневных проблем стали суровым испытанием для населения Архангельска. В период с 1941 по 1944 год здесь умерли 38 тысяч человек, половина из них простилась с жизнью в 1942 году из-за нехватки еды и от цинги. Это особенно примечательно, потому что Архангельск был городом, который принимал в огромных количествах грузы продовольствия, приходявшие с судами союзников. Девиз «Все для фронта!» свято выполнялся всем населением.



Архангельск занимал особое место в военно-экономической структуре Советского Союза, и был постоянно под неусыпным контролем со стороны Государственного комитета обороны и Сталина. Лишь в осажденном Ленинграде от голода потери гражданского населения были больше.

Иосиф Сталин (1879–1953), Верховный главнокомандующий советскими вооруженными силами в годы Второй мировой войны.

Несмотря на многочисленные бомбежки немецких самолетов и отправки самой квалифицированной рабочей силы на фронт, необходимое фронту промышленное производство в военные годы выросло. В лесной промышленности, особенно в производстве древесины и бумаги, этот рост был очень заметным. К тому же было произведено большое количество скипидара, спирта и других продуктов лесной индустрии. Значительно выросло производство металла. Ведь потребность в транспортных средствах, печах, походных кухнях была большой. Легкая индустрия была занята производством военных товаров: униформы, шинелей, шапок. Объем производства этого типа военной одежды хватило бы, чтобы обмундировать 10 дивизий.

Объемы производства на всех остальных предприятиях, которые не работали «на войну», или не относились к транспортному сектору, были значительно снижены. Ведь в первую очередь удовлетворялись запросы фронта и военной индустрии. «Страна приказывает нам потреблять меньше, а производить больше», — этот политический лозунг был широко распространен. Во время войны в Архангельске оборот потребительских товаров находился на немыслимо низкой отметке. Несмотря на то, что Архангельск принимал и хранил для дальнейшей отправки на фронт тысячи тонн продовольствия, население города голодало. В отдельные дни норма выдаваемого хлеба снижалась до 200 грамм и даже меньше, временами эта норма была ниже, чем в осажденном Ленинграде. Нехватка протеинов в пище приводила к заболеваниям, отсутствие по болезни на рабочем месте в важных секторах индустрии доходило до 50 процентов. Особенно тяжело это сказалось на пожилой части населения, которой было труднее найти себе пропитание. Пожилым людям оставалось только пытаться поддерживать себя, как только можно. Люди старались что-то выращивать сами, ловили ворон и морских птиц, собирали птичьи яйца, а иногда и охотились на тюленей. Только к концу войны ситуация с продовольствием в Архангельске стала налаживаться.

Эвакуация скота из-за военных действий привела к значительному сокращению мяса и молока. К тому же вся вспомогательная сельхозтехника была отправлена в районы боевых действий, так что уровень механизации сельского хозяйства был очень низок. Часто люди из охваченных войной центральных районов страны бежали на

окраины страны, где они пытались найти кусок хлеба и крышу над головой. В основном именно на долю женщин выпала тяжелая задача поддерживать производство продовольствия, во многих районах им в буквальном смысле приходилось пахать на себе.

Голод и нехватка самых необходимых вещей дополнялись дефицитом электричества. Ежемесячный лимит электроэнергии был необычайно низким. Предприятия, не имевшие собственных электростанций, закрывались, а в жилые дома электричество давали только на два часа в сутки.

Нехватка горючего и автопокрышек привела к большой загрузке трамваев. Но из-за перебоев с электричеством и малочисленности специалистов трамваи часто простаивали.

Улицы и площади редко подметались и убирались, не говоря уже о механизированной очистке от снега, которая практически не производилась.

Архангельск представлял собой печальное зрелище после всех невзгод первых двух лет войны. В попытке улучшить ситуацию в Архангельске Сталин и Государственный комитет обороны решили принять специальные меры, позаботиться об условиях труда и жизни гражданского населения. Для лучшего снабжения электричеством американцы предоставили в распоряжение русских передвижные генераторы.

Деятельность ученых и работников культуры в Архангельске получила большую поддержку к концу войны, по мере того, как условия жизни стали улучшаться. Но лозунг «Все для фронта» обозначал, что научные работники, как в Архангельске, так и по всей стране, должны были бросить все силы на решение проблем, связанных с войной. Создавать новое оружие, изобретать новые медицинские препараты, организовывать новые системы транспортировки, лечения раненых и больных, — такими были в общих чертах главные задачи всех, кто работал в НИИ и высшей школе. Насущные проблемы фронта необходимо было решать.

Ученые, которые работали в северных регионах, делали все, что было в их силах, чтобы создать лекарства и другие необходимые для выживания средства. В Архангельске из-за недостатка жизненно важных витаминов резко возросла смертность. Чтобы как-то улучшить ситуацию, врачи призывали людей собирать ягоды и травы.

Была доказана промысловая ценность некоторых видов рыб, в частности, мойвы. Эти меры остановили рост заболевания цингой.

На культурном фронте большую роль играли театральные и кукольные спектакли, показ кинофильмов и концерты. Несмотря на войну, уровень профессионализма, а также популярность классических концертов были высокими.



Фото Архангельска с германского самолета-разведчика, 1942 г.
Из архива М.Н. Супруна

4. МУРМАНСК – САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ ГОРОД ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

«Я живу в Мурманске с 1936 года, и не думаю отсюда уезжать»
(Анастасия Мальцева, крановщица)

Еще во время планирования операции «Барбаросса» – немецкого нападения на Советский Союз, рейхсканцлер Германии Адольф Гитлер хорошо понимал значение Мурманска. Этот портовый город нужно было атаковать. Исходным пунктом нападения должна была стать военная база немцев в норвежском Киркенессе. Когда война стала фактом 22 июня 1941 года, Мурманск за одну ночь превратился в стратегически важный порт на Северо-западе России.

Мурманский берег – это гранитные скалы, изрезанные глубокими заливами и бухтами. Берега покрыты застывшей лавой, травой и низкорослым кустарником. Теплые атлантические течения, согревая море у этих берегов, делают его доступным для мореплавания круглый год.

Мурманск был основан в 1916 году. Царя убедили, что России необходимо иметь незамерзающий военно-морской порт на Севере. После многочисленных исследований и экспедиций остановились на Екатерининской бухте на западном берегу Кольского залива, которая хорошо подходила для строительства морской базы. Царь Николай Второй увлекся этой идеей и издал декрет о том, что главная база российского военно-морского флота должна быть создана именно там. Кроме того, база должна быть соединена с Санкт-Петербургом железной дорогой. Военно-морское командование понимало, что Мурманскому берегу доведется сыграть ключевую стратегическую роль, если Россия будет втянута в какой-либо крупный европейский конфликт, при котором Балтика и Черное море окажутся закрытыми для связи с внешним миром.

В 1915 году правительство выделило первые ассигнования для строительства Мурманской железной дороги, самой северной в мире, длиной более тысячи километров. Для строительства были выделены огромные средства. Проект был завершен в 1916 году, спустя каких-то двадцать месяцев. Мурманск стал конечным пунктом Мурманской железной дороги на Севере. В его незамерзающем порту были построены новые портовые сооружения.

Во время революции, в 1918 году, Мурманск был оккупирован экспедиционным корпусом союзников. Оккупация продлилась два года. После революции Мурманск постепенно отстраивался. Особенно интенсивно город рос в тридцатые годы вплоть до немецкого нападения в июне 1941 года.

До 1928 года Мурманск был маленьким городком с деревянными постройками. После революции была принята амбициозная программа строительства домов из камня и бетона. Выполнение этих планов было остановлено разразившейся в 1941 году войной.

*«Интенсивные бомбежки в 1941–42 годах
разрушили большую часть города»*

МУРМАНСК В ОГНЕ ВОЙНЫ

Когда началась война, Мурманск был вполне современным городом, где проживало более ста тысяч человек. Это был самый большой город в мире за Полярным кругом. С Ленинградом его связывала железная дорога. В большой и удобной мурманской гавани была основана база советского флота.

С первого дня войны главной стратегической целью немецкой армии «Норвегия», которая базировалась в Сер-Варангере, был захват Мурманска. Непосредственной задачей военных сгсрей генерала Дитля был молниеносный бросок из Киркенеса через Петсамо к Мурманску. Регулярные части русских получили пополнение в виде тысячи добровольцев, которые моментально были переброшены на фронт в район Лицы. Немецким захватчикам так и не удалось достичь Мурманска, но кровавые затяжные позиционные бои в районе Лицы были тяжелым испытанием для солдат и добровольцев, которые сражались в том районе боевых действий.

Первый воздушный налет на сам город Мурманск немцы провели 23 июня 1941 года: не прошло и суток, как они начали осуществлять свой план «Барбаросса». Самым интенсивным бомбежкам Мурманск подвергся в 1941 и 1942 годах, когда большая часть города вместе с жилыми домами, больницами, общественными зданиями и сооружениями была разрушена. Частые и неожиданные воздушные налеты с близлежащих аэродромов в Петсамо и Киркенесе были тяжелым испытанием для всего населения Мурманска.

Поскольку Мурманск постепенно становился главным портом назначения для конвоев союзников, шедших в Советский Союз с военной техникой и боеприпасами, район Мурманска почти ежедневно подвергался нападению с воздуха. Постоянные воздушные налеты, разрушение части портовых сооружений становились серьезной проблемой для доставки и разгрузки многочисленных торговых судов союзников.

Естественно, что район порта был основной целью немецких бомбежек, и многие военные корабли и торговые суда были не только повреждены во время разгрузки, но и потоплены.



Правительство СССР присвоило Мурманску звание города-героя.
Фото: Х. Хенриксен

Несмотря на частые воздушные тревоги, бомбежки и постоянные пожары, руководство порта, грузчики и военные смогли на протяжении всей войны сохранить оперативность загруженного работой порта. Многие женщины принимали участие в разгрузочных работах, и среди них – крановщицы. В экстремально трудных условиях, не щадя себя, все население Мурманска почти четыре года проявляло героизм. Ведь нужно было разгрузить сотни транспортов союзников, которые доставляли вооружение и боеприпасы в разрушенный бомбардировками город-порт. Почти все доставленные грузы переправлялись к местам боевых действий.

Суровые реалии войны сделали так, что предложений культурно-социального характера и возможностей для отдыха в разрушенном городе было мало. Команды кораблей союзников имели право выходить в город, но большей частью они должны были довольствоваться спартанскими развлечениями – посещением парикмахерской или прогулкой в окрестностях города.

Хильде Корсет берет интервью у Анастасии Мальцевой (справа) в Мурманске в 2001 году.
Фото: Александр Степаненко



*«Как-то раз бомба попала в бункер,
в который мы только что вбежали»*

Интервью с Анастасией Мальцевой и Анастасией Фазулиной

Во время съемок документального фильма о мурманских конвоях журналистке и фотодокументалисту Хильде Корсет удалось взять интервью у двух русских женщин – Анастасии Мальцевой и Анастасии Фазулиной. Во время войны они работали крановщицами, принимали участие в разгрузке союзных судов, доставлявших западную военную технику и боеприпасы на Север России.

Фазулина и Мальцева рассказывают:

«Во время войны мы еще молодые девчонки работали крановщицами в торговом порту Мурманска. Обе мы работали на кранах, разгружали боеприпасы и другое вооружение с судов союзников, что приходили в Мурманск. Мы пережили трагические и героические минуты. Они навсегда остались в нашей памяти. Сигнал воздушной тревоги раздавался чуть ли не по 18 раз в сутки. Времени на сон у нас не было. Как заснешь – воздушная тревога. Все это было так страшно».

Анастасия Мальцева:

«Я начала работать в 1938 году. Мы были обычными портовыми рабочими. Меня хотели послать в Архангельск, но я не захотела. Других отправляли во Владивосток, но я и туда не поехала. Я привыкла работать здесь, в Мурманском порту, и не хотела ничего другого. Я жила в Мурманске с 1936 года и не думала уезжать отсюда.

Мне нравилось работать крановщицей. Сидишь в кабине, сверху видно все, что вокруг происходит. Перед войной сюда приходили суда из многих стран, и я очень любила свою работу.

Когда война пришла в Мурманск, я не оставила свою работу. Руководил работой порта тогда Иван Дмитриевич Папанин¹. Он должен был следить за тем, чтобы суда как можно быстрее разгружались, и все, выгруженное на берег, отправлялось на фронт. Он следил за тем, чтобы мы получали зимние пальто, теплые шапки, валенки и калоши.

Кабина крана ведь не отапливалась. Было очень холодно, мы ужасно мерзли. Грузчикам было легче, они же двигались, но и они очень мерзли. Самое тяжелое все-таки было работать без света. Из-за воздушных налетов света нигде не зажигали. Вот попробуй управиться с грузом в темноте, не задев ничего! А ведь многое мешало: капитанский мостик, антенны, всякое оборудование. Поначалу это было совсем не просто. Сделаешь что не так, грузчики тут же все «выскажут». Потом уж у меня стало лучше получаться».

Анастасия Фазулина:

Во время бомбежек работа прекращалась, мы убегали подальше от кранов. Однажды, как раз перед Пасхой пошел снег, начальник порта и диспетчер сказали мне: «Раз идет снег, бомбить не будут, да и к тому же Пасха сегодня». Я разгружала небольшие танки одна. И тут началась бомбежка. Все побежали прятаться, а я просто легла прямо у лебедки, потому что укрыться уже не успевала. Пока я там лежала, все, кто сидел в бомбоубежище, переживали за меня и думали, что я погибла».

Анастасия Мальцева:

«Бомбоубежище у нас было возле угольной базы. Туда попала бомба, всех убило. Думаю, там человек тридцать убило».

Анастасия Фазулина:

«Помню, как нас бомбили в другой раз. Я была на борту какого-то судна, и бомба упала рядом. Меня подбросило в воздух, я упала около склада неподалеку. У меня был шок от взрыва. Как-то прямо перед Пасхой я работала на третьем причале, когда его начали бомбить. Одну женщину там убило. Я легла на землю, а вокруг падали бомбы. Когда кончили бомбить, я побежала к складу. Половина склада была взорвана. Одна из бомб упала на третий причал, я бросилась в бомбоубежище у конторы. Там передо мной лежали трое убитых.

¹ Известный полярник И.Д. Папанин был направлен на Север в качестве уполномоченного Государственного комитета обороны для обеспечения стратегических перевозок северным маршрутом.

Я была вся обрызгана кровью, потому что мужчине рядом со мной оторвало голову, но я уцелела. У меня был только шок».



Бомбардировка Мурманска немецкой авиацией.
Фото из архива М.Н. Супруна

Анастасия Мальцева:

«Помнишь то место у главного здания, где администрация была? Там еще стояло много танков. Как начали бомбить, многие танки загорелись, и танкисты погибли. Пахло горелым мясом».

Анастасия Фазулина:

«Один раз во время бомбежки бомба попала в бункер, в котором мы прятались. Мы просидели там шесть часов без воздуха. Когда нас откопали, у меня на теле были укусы людей, которые задохнулись без воздуха. Пока нас откопали, прошло пять часов».

Анастасия Мальцева

«Тут вот было бомбоубежище, куда попали бомбы, а там еще одно, куда тоже попали бомбы. Один раз я только успела забежать в бомбоубежище, как началась бомбежка. Как только бомбить перестали, я побежала дальше к своему крану, и только я до него дошла, бомба попала в бомбоубежище, где я только что сидела. Останься я там – мне был бы конец».

Анастасия Фазулина

«Как-то работали мы трое суток без отдыха. Мы сами устанавливали большие лебедки. Все делали сами. Иностранцы удивлялись, что русские женщины все могут сами. Мы выгружали танки, выгружали самолеты. Все – для фронта, все – для победы».

Анастасия Мальцева

«Для выгрузки танков нужны были большие лебедки. Танки ведь очень тяжелые, а я никогда не выгружала танки. Мой кран для этого не подходил. Вот Фазулина может рассказать об этом. А вот насчет самолетов, то это были ведь разобранные самолеты, то есть детали самолета в ящиках. Вот тут, на этом причале, сгружали мы эти ящики и ставили один на другой в штабеля».

Из США на кораблях посылали нам взрывчатку, боеприпасы, разное оружие. Разгружать все это было опасно. Но разгружать приходилось и другие вещи: продукты, консервы, масло, сгущенку. Много всего. США нам очень много помогали!»

(Отрывок из интервью журналистке Хильде Корсет в январе 2001 года, Мурманск.)

*«Железная дорога на Мурманск – это угроза
Финляндии и Скандинавии»
(Эрик Хорнборг)*

МУРМАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Появление железной дороги между Ленинградом и Мурманском (историки в этой связи говорят о «проблеме Мурманской железной дороги») имело стратегическое значение, и сразу же после Октябрьской революции она стала важным фактором ведения войны

на Севере. Это проявилось уже в 1917 году, когда британцы высадились на Мурмане экспедиционный корпус и взяли под контроль только что построенную железную дорогу.

Эта железная дорога, что протянулась через практически необитаемые лесные массивы Восточной Карелии, была построена ценой огромных усилий и больших жертв. Вряд ли во всей Европе найдутся более глухие места. Это почувствовали в полной мере немецкие и финские солдаты во время Второй мировой войны, когда раз за разом пытались «перекрыть» движение по этой дороге.

Железнодорожное сообщение между Ленинградом и Мурманском вдохнуло новую жизнь в карельские пустоши и положило начало быстрому экономическому развитию. Росло и стратегическое значение Мурманска и «мурманской» дороги.

После того, как строительство в 1915–1916 годах железной ветки от Ленинграда к берегам Баренцева моря было закончено, Мурманск стал стремительно развиваться. В течение короткого времени был построен порт, большое количество сооружений для баз военно-морского флота с хорошими якорными стоянками для больших судов, с причалами, верфями, доками, вместительными складами, железнодорожными развязками и погрузочными платформами. Были построены электростанция, водопровод, больница, лоцманская станция и радиостанция. Параллельно с развитием современной инфраструктуры возводились жилые дома для рабочих, административные здания.

После нападения немцев 22 июня 1941 года и до конца войны в мае 1945 года дорога продолжала оставаться стратегически очень важной. Из Архангельска и Мурманска шли к местам сражений по железной дороге сотни тысяч тонн оружия, военного снаряжения, горючего, различные машины и боеприпасы. Поэтому одной из первейших стратегических целей немцев во время боевых действий в Заполярье было перекрыть движение по дороге или захватить ее часть, тем самым сделать бессмысленным сами конвои.

Именно захват Мурманска, конечной точки железной дороги, был для генерала Дитля с его тридцатью тысячами горных егерей целью во время мощного наступления из районов Сер-Варангера и Петсамо, которое началось 29 июня 1941 года.

«Русские просто-напросто нас игнорировали»

Интервью с Эдом Гренфеллом.

«Я служил на радиолокационной станции на британском судне «Эмпайер Лоуренс», оборудованном катапультной для запуска самолета. Мы вышли 21 мая 1942 года из Рейкьявика в эскorte конвоя PQ-16. В конвое было 36 торговых судов, он был самым большим из тех, что до этого времени отправлялись на Северо-запад России.

27 мая конвой был атакован большой группой Юнкерсов-88 (Ju-88 – легкие бомбардировщики). Прямо в центральную часть «Эмпайер Лоуренс» попала бомба, и корабль затонул в течение пары минут. Британский эсминец «Хайдарабад» подобрал уцелевших моряков и доставил в Мурманск.

Я первый раз в жизни оказался в России и был удивлен, что русские, которых мы встречали, не проявляли к нам никакого внимания. Казалось, что мы их не очень интересовали. Можно сказать, они просто-напросто нас игнорировали. По правде говоря, тех, кто выказывал нам свое расположение, было очень мало. Объяснить это можно, наверное, тем, что русские были полностью поглощены задачей защитить Родину-мать, и озабочены теми огромными потерями и невзгодами, которые принесла им война.

Мурманск в то время был городом-призраком. Его бомбили практически каждый день. Немецкие аэродромы были в непосредственной близости, и сама линия фронта находилась всего в 50–60 километрах от нас. Каждый раз во время воздушных налетов мы видели, как вступает в дело противовоздушная оборона русских: из длинных артиллерийских стволов в самолеты летели снаряды. Мы были поражены невероятной меткостью артиллеристов. Никогда в жизни, ни раньше, ни потом, я не видел столько сбитых самолетов, как во время воздушных налетов немцев на Мурманск.

Как я уже упоминал, в то время русские не показывали и намеком, что они благодарны за нашу помощь. Наверное, они считали, что они сражаются и за наши интересы.

Еды у русских было очень мало. Однако они отдавали нам все, что могли. Не было такого, чтобы еду получше приберечь для своих собственных солдат. Нет, мы получали ту же еду, что и русские солдаты. Причем, русские солдаты, что сражались на фронте, которые довольствовались этим рационом, оставались в невероятно хорошей физической форме. Один русский поэт написал:

«Русский солдат пройдет и по оленей тропе, а где олень не пройдет, русский солдат все равно пройдет».

Потери русских были ужасными. После двух недель пребывания на линии фронта, солдат заменяли, свежие войска посылались на передний край. Во время таких замен, русские забирали с собой раненых и больных: госпитали были переполнены ранеными. Нехватка медикаментов и обезболивающих средств приводила к душераздирающим сценам во время ампутаций или иных серьезных операций. Я помню, как врачи в госпитале должны были провести серьезную ампутацию молодому парню, а обезболивающих средств у них не было. Все что парню оставалось, это впиться зубами в то, что ему положили в рот. Раненые в переполненных госпиталях испытывали невероятные страдания.

Социальные и культурные развлечения для моряков, которые проводили какое-то время на стоянках в разрушенном от бомбардировок городе, полностью отсутствовали. Призыв Сталина «Все – для фронта» касался, конечно же, и Мурманска. Понятно, что мы скучали по дому. Мы надеялись когда-нибудь вернуться обратно в Англию и отдохнуть. Но все было так неопределенно, никто не знал, сколько еще продлится война, может пять, может шесть лет...

(Интервью в Портсмуте 22 июня 1999 года)



Джордж Кванток, новобранец британских королевских ВМС.
Фото: Дж. Кванток

*«Нужду приходилось
справлять в сугробах
вдоль железной дороги»*

Интервью с Джорджем Квантоком

В интервью, записанном в декабре 2001 года, старшина первой статьи Джордж Кванток рассказывает о своем путешествии по железной дороге из Архангельска в Мурманск.

«После почти двухлетней службы на борту спасательного судна «Зама-лек» я отправился осенью 1944 года с одним британским торговым судном в конвое JW-61 в Архангельск. По прибытии я получил приказ отправиться поездом до Мурманска, чтобы оттуда с другим британским торговым судном вернуться в Англию.

Белое море замерзло, и было ужасно холодно, 30–40 градусов мороза. Добираться до Мурманска мне пришлось по железной дороге, которая дугой огибает южный берег Белого моря. Путешествие на старом дребезжащем поезде до Мурманска заняло 15 дней. Мы ехали по советской земле, а местами и по бывшей финской территории, по тем районам, где русские сожгли все постройки, чтобы ни немцы, ни финны не могли найти себе пристанища или воспользоваться каким-то домом или сооружением во время своих атак на железную дорогу.

Это было путешествие в отчаянно примитивных условиях: ни отапливаемого купе, ни горячей еды, ни воды помыться, никаких туалетов. Нужду приходилось справлять в сугробах вдоль железной дороге, когда поезд по той или иной причине останавливался.

Хватило нам в этой поездке и драматизма. Солдаты, которые сопровождали этот военный состав, рассказывали, что отряды финских егерей-лыжников орудуют в русском тылу за километры от линии фронта и совершают неожиданные налеты, пытаясь перекрыть движение по железной дороге, по которой в районы боевых действий доставляются американские и английские боеприпасы. Нам повезло, на наш раздолбанный поезд не напали. Зато какой-то советский солдат из охраны украл пару банок консервированных фруктов. Когда кражу обнаружили, поднялся шум. Чтобы долго не возиться с поисками виновного, офицер, который командовал солдатами, пригрозил, что расстреляет всех сорок восемь охранников, на которых возложили коллективную ответственность за кражу. Эта драма окончилась тем, что я подкупил этого офицера пачкой английских сигарет, и наш поезд продолжил свой путь в Мурманск».

(Интервью и письма в ноябре–декабре 2001 года)

5. КИРКЕНЕС СТАНОВИТСЯ НЕМЕЦКОЙ ВОЕННОЙ БАЗОЙ

«Жители Киркенеса успели ощутить, что такое реалии войны, уже во время Зимней войны между Финляндией и Советским Союзом в 1939–40 годах»

Генерал Николаус фон Фалькенхорст, командующий немецкими войсками в Норвегии, после норвежской капитуляции в июне 1940 года не придавал большого значения скорейшей оккупации районов восточнее Линген-фьорда. Пограничные районы Киркенеса его тогда не интересовали. Финляндия и Германия были хорошими друзьями, и немецкий фронт был развернут в сторону Англии.

Йозеф Тербовен, немецкий рейхс-комиссар в Норвегии, смотрел на вопрос об оккупации Финнмарка по-другому. После инспекционной поездки в Киркенес Тербовен потребовал, чтобы в начале июля полк войск СС занял этот район. 9 июля 1940 года в норвежском гарнизоне в Киркенесе был спущен национальный флаг.

Немцы разрабатывали планы нападения на Советский Союз, и генерал Дитль, командовавший немецкими войсками во время боев под Нарвиком, уже летом 1940 года получил от Гитлера приказ о формировании в Восточном Финнмарке ударной группы войск. С осени того же года Сер-Варангер стал базой для подготовки нападения немцев на Советский Союз.

Оккупационные порядки очень быстро наложили свой отпечаток на жизнь Восточного Финнмарка. Киркенес стал не только важной базой доставки военных грузов, но и стратегически важным опорным пунктом для военных операций немцев на Севере. В Киркенес морем доставлялись немецкие войска, сотни выючных животных – лошадей и мулов, огромное количество военной техники и стратегических грузов разного характера. В большой бухте Бок-фьорда военно-морские силы поставили на якорь один из своих ремонтных кораблей, а в 12 километрах от города шло строительство аэродрома Хойбуктмосен.

В Киркенесе, где было не более четырех тысяч жителей, люди почувствовали предгрозовое дыхание большой войны еще во время Зимней войны 1939–40 годов, когда им довелось следить за жестокими сражениями между советскими и финскими солдатами, что

шли всего в нескольких сотнях километров от норвежской границы. Жители Киркенеса с первых дней той войны столкнулись с потоками беженцев: финские женщины и дети толпами переходили границу в Сер-Варангере.

Киркенесу досталось и во время нападения немцев на Норвегию в апреле 1940 года. Первый воздушный налет немцы совершили на город 4 мая, когда был разбомблен сепараторный цех фабрики «Сюд-Варангер». Следующее нападение самолеты совершили 4 июня. Тогда разбомбили большую лесопилку в Якобнесе, которая сгорела дотла.

В течение осени 1940 и весны 1941 года в район Киркенеса были стянуты крупные соединения войск, доставлено огромное количество военной техники и оборудования. Когда немцы 22 июня 1941 года напали на Советский Союз, Киркенес за одну ночь превратился в цель номер один для бомб русской авиации. 24 июня была объявлена первая воздушная тревога. В последующие дни налеты русской авиации продолжались, но повреждения от бомб были пока не значительными.

Летом воздушные налеты участились. Поскольку в порт приходило много кораблей с боеприпасами, порт стал главной целью воздушных налетов русских. При этом от русских бомб в Киркенесе и его окрестностях пострадало также много частных домов и сооружений.

«Во время авианалетов пожарные не прекращали работать».
(Пожарная служба Киркенеса)

КИРКЕНЕС ПОПАДАЕТ В ЖЕРНОВА ВОЙНЫ.

В документальном журнале Пожарной службы и Гражданской противовоздушной обороны Киркенеса «Киркенес в годы войны 1940–1945», есть свидетельство брандмейстера Хенрика Нордхуса о многочисленных воздушных налетах на Киркенес и пожарах, с которыми пожарникам пришлось бороться. Им часто приходилось тушить пожары прямо во время налетов и под постоянным «бдительным оком» оккупантов. Я процитирую отрывки из его рассказа.

«Немцы перешли в наступление 22 июня 1941 года в 5.15 утра, а 24 июня в 12.35 была объявлена первая воздушная тревога. 27 июня был следующий налет русских. Первое попадание было в дом, где раньше жил комендант норвежского гарнизона. Третья бомба попала прямо в барак, где жил личный состав немецкой бронетанковой роты.

17 октября в 10.20 был опять налет на город... 3 человека убито, 9 ранено... (Весь 1942 и 1943 год частые налеты советской авиации).

В мае (1943 г.) вокруг Киркенеса начал гореть лес, из-за фосфорных бомб и зажигалок, сброшенных туда зимой. По мере того, как солнце пригревало, и таял снег, фосфор воспламенялся, и дело кончалось или возгоранием вереска или лесным пожаром. Пожарная команда отправлялась тогда в лес под Киркенесом...»



Киркенес в 1941 г. Фото из архива М.Н. Супруна

Во время массированного воздушного налета русских 4 июля 1944 года большая часть Киркенеса была разрушена. Об этом налете в докладе начальника пожарной службы Оскара Гуннари написано так:

«Воздушную тревогу объявили в 18.50. Пожарные автомобили с командой были построены по команде у трех входов в бомбоубежище Андерсгроттен. В 18.58 упали первые бомбы, на этот раз они попали в деловую часть города... Центральный командный пункт немцев после налета полностью лишился телефонной связи, да и электричество там погасло... Стало ясно, что пожар превращается в катастрофу. В центральный водопровод попала тысячекилограммовая бомба, оба девятидюймовых водовода были взорваны. Не было ни запасных резер-

вуаров с водой, ни гидрантов. Все три пожарные машины были направлены в район порта. Там можно было, развернув шланги цепью, качать воду из моря. Дома, в которые попали бомбы, быстро охватывал огонь, но была надежда, что удастся остановить распространение огня на север по улице Киркегатен. Правда, огонь перекинулся на гимнастический зал в школьном дворе, но пламя удалось сбить первыми же струями воды из моря... Во время взрыва в бараках на школьном дворе горящие куски забросило на крышу школы... Огонь так хорошо занялся, что саму школу спасти не удалось.

Брандмейстер Паульсен получил задание любой ценой спасти здание почты и телеграфа с прилегающим районом порта на западной стороне. С восточной стороны горящего района благодаря перегруппировке имеющихся средств удалось дать четыре брандспойтные струи. Брандмейстер Нордхус взял на себя эту сторону и район около Дома собраний...

Чтобы ограничить распространение огня немецкие офицеры вызвали команду минеров, которые попытались взорвать несколько домов. Это привело только к задержке в работе пожарных, потому что эти взрывы ни к чему не привели. У самой пожарной службы не было в наличии взрывчатых веществ. Той же ночью команда минеров без согласования с начальником пожарной службы предприняла ряд подрывов как уже горящих, так и еще не загоревшихся домов. Но опыт показал, что тактика останавливать пожар взрывом домов при отсутствии достаточного количества воды для тушения пожара после взрыва не подходит для тесно застроенных районов.

Справиться с огнем в районе гражданской застройки удалось лишь к половине пятого утра 5 июля. А на предприятии «Сюд-Варангер» огонь продолжал бушевать на крыше сепаратного цеха площадью в 30 тысяч квадратных метров. Туда попало множество зажигательных бомб, которые воспламенялись, как только солнце их нагрело. Еще двое суток то и дело вспыхивали новые пожары. Пожарная служба помогла службе охраны предприятия справиться с огнем, несколько брандспойтов было поставлено качать воду из озера Форстеванн и из моря. Тушение этого пожара было достаточно сложным, это потребовало большого напряжения сил. На тушении пожара бесперебойно работали и Пожарная служба Киркенеса, и пожарная команда Гражданской противовоздушной обороны с по-

жарной станции в Кабе, и резервная пожарная команда, и помощники пожарных...

Пожарные выезжали на пожары, как только получали сигнал, и продолжали работать даже во время налетов. Никто не бежал в укрытия, люди просто падали там, где стояли, слушая, как рядом свистят бомбы. Когда детонация от взрыва затихала, работа продолжалась дальше. Нужно сказать, что это просто чудо, что никто из пожарных не пострадал.

После самого большого пожара, когда город потерял сто сорок два жилых дома, а также различные конторы, автомастерские, две заправочные станции и мебельную фабрику, у пожарной команды было много разной работы... Нам поручали открывать негорящие шкафы, банковские сейфы и другие хранилища... Пожарники ходили пешком, потому что отдавали машины населению для вывоза спасенного имущества – у людей не было бензина».

(Отрывок из документального сборника Пожарной службы Киркенеса и Гражданской противовоздушной обороны, 1946 г.)

Все лето и осень 1944 года, вплоть до освобождения Киркенеса 24 октября, русские постоянно бомбили окрестности Киркенеса. Ни один из европейских городов, за исключением Валетты на Мальте, не подвергся такому количеству авианалетов, как Киркенес во время Второй мировой войны.

«Завтра ночью будем бомбить Мурманск».

(Немецкий солдат на телеграфе в Киркенесе вечером 21 июня 1941 года).

Рассказывает Лаура Раклоф Исаксен

Лаура Раклоф Исаксен работала во время войны на телеграфной станции в Киркенесе. Она оказалась в Восточном Финнмарке во время оккупации Норвегии и находилась там до изгнания немцев осенью 1944 года. Она вела свой, как она его называла, «военный дневник» с 9 апреля 1940 года. В газете «Известия телеграфа» была напечатана ее статья, где она рассказывает о военном времени. Мы даем здесь выдержки из этой статьи и военного дневника Лауры Раклоф Исаксен.

«Уже со времен Зимней войны в 1939–40 годах Киркенес ощутил близость фронта и самой войны. Граница проходила очень близко от нас. Потоки финских беженцев наводняли Сер-Варангер и Киркенес. Здесь им помогали одеждой и едой, а потом отправляли дальше, на юг Норвегии. Наши усилия по сохранению нейтралитета были удвоены. Киркенес становился военным городом. А журналисты со всего мира приезжали сюда, чтобы увидеть войну в непосредственной близости, увидеть это драматическое, но захватывающее действо, которое здесь можно было наблюдать из «первых рядов партера».

Но 9 апреля 1940 года война стала горькой действительностью и для нас, норвежцев. В небе появились немецкие самолеты, на беззащитный город полетели бомбы, но наши небольшие пулеметные расчеты смогли постоять за себя. То же самое сделали и наши стрелки гражданской обороны, вооруженные винтовками. Ах, как наивны мы были тогда! Я в тот момент проходила военную службу в Осло. С большим трудом 9 апреля мне удалось получить от немцев разрешение поехать через Швецию–Финляндию в Киркенес, чтобы приступить здесь к службе.

31 мая 1940 года мы оказались в Северной Норвегии. Нас разместили в Сванвике в гостинице для туристов. Тот вечер был одним из самых примечательных за все путешествие. Каких только людей не свел тогда вместе случай! Среди нас была лейтенант Герд Эгед Ниссен, молодая датчанка, которая пошел в армию добровольцем, несколько норвежских офицеров, врачи и т.д. Все мы добрались сюда, «домой» в еще не сложившуюся Норвегию, через Швецию и Финляндию. В первый раз, после 9 апреля, я услышала норвежские военные сводки по радио, которые передавала радиостанция в Тромсе. А когда прозвучал наш гимн «Да, мы любим эту землю», все встали и взволнованно замолчали. Мне разрешили проследовать дальше, в Киркенес. Я ведь была родом из этих мест, мне нужно было лишь отметить прибытие к месту

службы, как военнообязанной, но мои спутники были временно задержаны военной норвежской полицией. В ту же ночь был большой немецкий авианалет: бомбили лесопилку в Якобснесе.

Работа у нас на телеграфе поначалу кипела, но было какое-то странное ощущение нереальности всего происходившего. И вдруг пришло известие о капитуляции... Как будто бомба разорвалась. Прощальная речь министра обороны Рюге по радио. Все казалось черным и безысходным, но мы все-таки были горды тем, что смогла сделать Северная Норвегия. Шестая норвежская дивизия показала, на что способна, и подвиг батальона «Альта» вошел в историю.

Неизмеримо вырос поток корреспонденции. Недели две весь поток телеграмм со всей страны идет через Киркенес и через Финляндию–Швецию–Осло. Мы держим связь напрямую с Рованиями. Мы работаем днем и ночью, работаем как в бреду, и ночи проходят как во сне, несмотря на тысячи телеграмм. Аппараты на пределе, телеграфные молоточки «скачут». Мы смазываем их маслом, подтягиваем-подкручиваем то там, то тут. Полночное солнце и кофе.

А потом среди ночного незакатного солнца, сияющего как зеркало моря, среди белых чаек появляются немецкие самолеты и те, кто должен «захватить» город. Наша последняя ночь работы с Рованиями полна печали и уныния. Мы прощаемся с нашими финскими коллегами и благодарим их за работу.

Утром на телеграфной станции появляются высокомерные, надменные немецкие офицеры СС, шумно хвастаются своими успехами. Телефонная связь с Финляндией прервана. У меня происходит первая стычка с каким-то важным низеньким немцем. Число разного рода обращений на телеграф растет с угрожающей быстротой с каждым днем. Мы по горло завалены телеграммами. Это доводит до отчаяния! Посетители выстраиваются в очередь перед окошком. Государственная телефонная связь работает плохо. Люди сидят в коридоре, ждут заказанных переговоров на крыльце и на лестнице. И когда они, в конце концов, дождались разговора, слышишь: «Ну, как там у вас погода? У нас-то западный ветер сегодня. Ну, ладно, позвоню завтра». Или что-нибудь в этом роде.

21 июня 1941 года вечером один немецкий солдат сказал: «Сегодня ночью будем бомбить Мурманск». Погода в ту ночь была удивительная: солнце и тишина, но было как-то не по себе. И вдруг рев моторов. Тяжелогруженные бомбардировщики вместе с истребителями пролетают над городом и берут курс на Мурманск. Надеемся, русских предупредили! Мы не смыкаем глаз той ночью. Теперь жди когда угодно ответного визита русских самолетов. Готовим рюкзаки с самым необходимым, в том числе перевязочным материалом и едой. Кто знает, может, придется бежать из города.

Так началось то состояние, в котором мы находились до октября 1944 года. Первые русские бомбардировки появились уже чуть ли не 23 июня. Со временем сирена воздушной тревоги, потом – налет (иногда и наоборот) стали ежедневным событием. Гибнут люди, рушатся дома.

Работать нам непросто. Здание телеграфа находится прямо у причалов, а порт является главным объектом бомбежек. Бомбы градом падают вокруг нас. Часто сигнал воздушной тревоги дают после налета. Надо иметь железные нервы, чтобы работать, когда в любой момент бомба может пробить крышу. И женщины, что работают в передающем центре, наверное, обладают железными нервами, потому что прежде, чем убежать в наше «бомбоубежище» – прачечную в подвале, нужно поставить в правильное положение множество тумблеров на коммутаторе. А в это время летят бомбы, стрекочут пулеметы, по всему городу гремят орудия противовоздушной обороны немцев, и все корабли в порту стреляют из своих пушек. Адский грохот и гул. Чей-то дом превращается в груды щебня. Страшные пожары то там, то тут в городе. Но мы продолжаем работать до следующего налета, который часто случается спустя несколько минут. Так мы и носимся вверх и вниз несколько раз за смену. Иногда по 6–7 воздушных налетов за дежурство. Уходишь из дома на работу, и не знаешь, увидишь ли опять своих близких.

...Каждый день грохочут самолеты-бомбардировщики над городом, взлетая с аэродрома Хойбуктмоен и отправляясь в сторону фронта. Мы считаем их, когда они улетают и когда возвращаются. Не всегда их столько же, сколько вылетело. Русские самолеты тоже сюда прилетают. Как-то раз было прямое попадание в стоящее у причала немецкое грузовое судно. Мы на телеграфной станции тогда подумали: пришел наш последний час.

Школа в Киркенесе бетонной постройки, туда отвозят раненых. Ужасно слышать стоны и крики раненых, которых выносят из санитарных машин. Нашу красивую церковь в Сванвике тоже используют как лазарет.

Судно «Рикард Вит» с маршрута Хуртирута было потоплено, и очень многие погибли. Теперь на линию Тромсе–Киркенес поставили полярные шхуны, их называют «временная Хуртирута». Очень часто сидим неделями без морского сообщения. Как следствие – ухудшилась ситуация с продовольствием. Залив закрыт. Тревога на побережье. Мы слышим о сражениях в море. С многих немецких боевых кораблей доставляют на берег раненых и убитых. Мы видим это из окна телеграфа.

Рождество 1941 года было относительно спокойным, но настроение было далеко не праздничное. Тяжелые мысли. Все о том страшном, что мы пережили. Русские военнопленные страдают от голода и холода, а немцы их бьют. Мы пытаемся помочь, чем можем. Многих сажают в тюрьму за то, что дали

пленным кусок хлеба. Одна бедная женщина должна была заплатить штраф в 600 крон или отсидеть месяц в тюрьме. Она выбрала тюрьму. Русские роются в мусорных ящиках, ищут объедки. Я продолжаю класть еду в наш ящик для золы из печи. Они могут ее оттуда забрать. Очень холодно, у многих из них нет обуви. Ноги обернуты обрывками мешков и бумаги. Ужасно смотреть на их страдания, когда знаешь, что не можешь помочь. То немногое, чем я могу помочь – капля в море, ведь пленных – тысячи».

Дальше я буду использовать мой собственный «военный дневник», который, кстати, перезимовал последнюю зиму, закопанный в землю в поселке Лебесбю.

«Новый год 1941 года. В 17:00 гудит пожарная сирена. Как обычно горит немецкий барак. Море огня. В 19:00 – страшный грохот. Взрыв бомбы. Ну, думаю, почти прямое попадание в нас, и в ту же секунду вокруг – Судный день. В зале мечутся посетители, натываясь друг на друга. Никому не хочется тут оставаться во время налета. Орудия противовоздушной обороны немцев стреляют как заводные. Прямое попадание в здание комендатуры.

Еще две воздушных тревоги пока смена в 21:00 не кончилась. А между 21:00 и 24:00 ничего не остается, как носиться в подвал и обратно из-за непрекращающихся бомбежек. Где-то в третьем часу ночи – новая бомбежка. И после нового года опять был день с ужасной бомбежкой. Мы просидели в подвале телеграфа почти час. Немцы вели заградительный огонь над городом, бомбы взрывались, и орудия грохотали так, что земля тряслась. Мы до синевы замерзли, заоченели, когда снова поднялись наверх и приступили к работе. А через 10 минут опять – вниз!

Как-то безоблачной лунной ночью мы услышали гул самолетов, свист бомб и ужасных грохот. Моей первой мыслью всегда, когда я во время бомбежки нахожусь дома, была мысль о телеграфе. После отбоя я бегу к телефону, чтобы узнать, все ли живы. Одна телеграфистка осталась там одна на ночное дежурство обслуживать телефонную линию. Был ужасный взрыв. На нее посыпались оконные стекла, двери вылетели, и здание зашаталось. Она была в шоке. Я забрала ее к нам домой. Сказочный лунный свет, повсюду искрит искрой. Город – как на рождественской открытке. Все кажется таким мирным. И вдруг – самолеты. Мы бросаемся на землю посреди улицы, а над нами звенят осколки бомб. В ту ночь было семь налетов.

13 апреля 1942 года. Страшный переполох ночью на станции. Когда телеграфист Ума должен был идти домой в первом часу ночи, его остановили жандармы. Его и одного чеха из немецкой аварийной команды отвели в жандармерию и допросили. Немцы утверждали, что кто-то подавал сигналы фонари-

ком из окна в здании телеграфа. Квартиру управляющего обыскали. Немцы теперь чуть что, сразу впадают в истерику.

... В апреле к нам прибыло судно «Шерстад». Началась эпопея со ссыльными. Это были интернированные со всей Норвегии учителя. Мы очень хотели им помочь. В начале они работали грузчиками на пристани. Если у них были добрые охранники, то во время бомбежек они спускались к нам, в наш подвал. И тогда они могли незаметно от охраны получить или передать телеграмму. Мы также могли передать им сигареты или хлеб – все, что удавалось раздобыть. Тогда нам хотелось, чтобы тревога раздавалась чаще и длилась подольше.

Нас контролировал немецкий телеграфист. В начале он сидел в нашем зале для обслуживания посетителей, но после нескольких стычек с нами, решил, что ему больше подходит климат в операционном отделении. Туда было приказано приносить ему на проверку телеграммы. Получал он, конечно, только «законные» телеграммы. Вообще, это просто чудо, что тем летом нам все сходило с рук. Окольными путями получали мы клочки бумаги с посланиями учителей своим родным. На их телеграммах вместо подписи должно было стоять какое-нибудь вымышленное имя. Я не могла все время использовать мое собственное имя и адрес, поэтому мне пришлось выдумать и работать под различными вымышленными именами. Часто я забывала, как меня «зовут», когда получала какую-нибудь телеграмму. Было проблемой найти того, кому пришла эта ответная телеграмма. Ответ нужно было отдать тому, кто скрывался под вымышленным именем, а таковых было множество. В этом деле был замешан весь город. Подходит кто-нибудь к окошку и осторожно достает клочок бумаги – телеграмма от учителя. Ведь тогда требовалось обязательно писать имя отправителя и адрес, но мы находили выход из положения: писали имя и номер дома, которые не существовали, но выглядели убедительно.

... Все в конце концов обошлось, но мы немного занервничали, когда Гестапо собралось проверить нашу контору. Если что, нам бы не повдоровилось. Но наша обычная жизнь продолжалась под аккомпанемент бомбежек.

13 июля 1942 года. Сегодня скверный день. В 19:00 грохнуло так, что здание задрожало как корабль на волнах, и было такое чувство, что через минуту все мы будем погребены под обломками. Свет потух, было жутко. Бомбы попали прямо в фабрику Томмерстол и в немецкие военные бараки. Через несколько секунд бомбы угодили в здание телеграфа. ... У нас в конторе повсюду были осколки, окна, конечно, были все выбиты.

Мы, кстати, со злорадством саботировали передачу метеосводок. Линии были плохими, такими же были и приборы. Мы валили все на возмущение магнитного поля, и метеосводки шли напрямик в ведро с мусором. Служба погоды напоминала нам о них по телефону, а мы невозмутимо отвечали: «Со-

общения не проходят. Магнитные возмущения. Ничего не поделаешь!» А когда нам приходилось передавать их, то сводки уже так запаздывали, что были никому не нужны.

В октябре 1942 года был установлен рекорд – 38 налетов за неделю. Один раз бомбили 4 ночи подряд с 20:00 до полпятого утра. Звезды, ясное небо, луна и северное сияние. К тому же в небе висели специальные осветительные ракеты, сброшенные с самолетов. Немцы били по ним как сумасшедшие. Небо кипело от снарядов, которые сверкали красным, зеленым и белым пламенем, словно драгоценные камни. Высоко в небе как кометы пролетали и взрывались артиллерийские снаряды. Эти ночи бомбежек были непередаваемо прекрасны и ужасны одновременно. В одну такую ночь было сброшено 90 бомб. Большинство жителей, когда начинались бомбежки, ночью покидало город, но мы этого делать не могли. Работа должна была идти своим чередом.

... Вечером в новогоднюю ночь город охватывает паника. Немцы с дикой поспешностью покидают Киркенес. Сутки напролет из города уносятся автомобили. Бараки пустеют. Норвежская часть населения рекой течет в Бьорневатн. Поезд ходит каждый час, автобусы переполнены. Только телеграф работает как обычно. Несмотря ни на что народ шлет и шлет новогодние поздравительные телеграммы.

... Немцы-то вообще думали, что Киркенес в ту ночь будет стерт с лица земли. В воздухе висит какое-то гнетущее ощущение. У человека, который не смыкал глаз несколько ночей подряд, нервы и так на пределе, и тут это страшное, пипкое и обволакивающее чувство страха. Ждешь чего-то ужасного, что вот-вот, может быть, произойдет. А мы как-то уже привыкли к близости смерти. В принципе не смерти боишься, а стать инвалидом или ослепнуть. Вымерший город лежит перед нами, когда мы возвращаемся домой после смены.

Белоснежные искры. В 24:00 часы на церкви бьют двенадцать раз, на нашей бедной, столько вытерпевшей церкви, которая стоит с выбитыми стеклами после бомбежек тут же рядом в порту. Мы провозглашаем тосты за Норвегию, за победу, за свободу и за мир. Ведь не бывает мира без свободы.

... Наш город постепенно стал напоминать вавилонское столпотворение. Здесь собрались люди со всего света. Немцы во всех возможных вариантах, французы, итальянцы, чехи, русские, украинцы, киргизы, австрийцы, венгры, бельгийцы, голландцы, датчане и финны. Финны вели себя ужасно высокомерно, пока удача была на их стороне. Они ведь братья немцев по оружию, а мы – несчастные рабы. Они заявляют нам, что мы достанемся им, как только победа будет завоевана!

23 марта 1944. Сегодня в 5 часов утра опять объявляли тревогу. С июня 1941 года это была по счету семисотая. Сегодня у окошка было два маленьких

мальчика. Им было, наверное, лет 7–8. Когда они должны были возвращаться домой, я сказала, что, мол, погодите, вдруг будет бомбежка. Один из них ответил: «Думаете, я боюсь? Ну, получу бомбой по голове, так буду трупом, но не испугаюсь!» Да, дети войны, стойчески научились переносить бомбежки.

21 апреля 1944. Телеграф уничтожен сегодня пожаром, который устроил М. В... Бензопечь, дымом от которой они травили нас всю зиму, в конце концов, взорвалась. Потом вспыхнули канистры с бензином, которые на всякий случай они держали рядом с печью. Тут же находился небольшой склад ручных гранат, но его удалось вытащить до взрыва. Приятно было узнать, на какой пороховой бочке мы сидели, пока вокруг нас сыпались бомбы.

У нас осталась стойка для посетителей, отделение по работе с клиентами и операционное отделение рядом с крохотным кабинетом управляющего. Телеграммы отправлялись в Вадсе почтой. Все линии были повреждены, как, впрочем, и почти все телетайпы на телеграфе. Шеф Гестапо пришел ночью и обвинил ночного сторожа в саботаже, потому что не мог дозвониться до него по телефону. После этого он накинулся на нашего управляющего, который работал сутками напролет, и потребовал хоть как-то наладить телефонную связь.

Количество морских судов, заходивших в Киркенес, было все эти военные годы огромным. Множество кораблей были постоянно приписаны к Киркенесу. Но хуже всего приходилось судам, которым нужно было идти в Петсамо (в Печенгский залив) с грузом горючего или взрывчаткой. Русская артиллерия с полуострова Рыбачий постоянно обстреливала суда при входе в залив. Мы на телеграфе с напряжением ждем известий. Моряки приходят к нам после рейса, чтобы послать телеграмму родным. Перед новым рейсом они снова у нас, чтобы послать привет близким. Кто знает, может быть, в последний раз. Они стали нашими хорошими друзьями, – все эти норвежские моряки, как с больших транспортов, так и «просоленные» финнмаркские шкиперы с одномачтовых шхун. У них была опасная и изматывающая нервы работа, но общим для них была их ненависть к немцам и их превосходство над ними в морском деле.

Постоянно приходят большие конвои, на всем пути из Хонингсвога до Киркенеса их атакуют. Офицерам и лоцманам приходится сутками стоять на мостике... Один лоцман приходил сюда с кораблями три раза за месяц, все три раза – жестокие атаки. Просто потрясюще, что эти моряки никогда не падали духом. Не было больших оптимистов, чем они. А ведь становится все хуже и страшнее. Теперь бомбят и шхуны, что идут с пассажирами и продовольствием. А это наше единственное сообщение с внешним миром. Бомбежки становятся все более интенсивными. Теперь нас бомбят и фосфорными бомбами. В городе разрушены многие кварталы».

(Выдержка из материалов газеты «Известия телеграфа», 1946 год)

Кирстен Фьеллангер (Йеремиассен),
родилась в 1934 году. Ее детство прошло
в Киркенесе во время войны.

Фото: Ян Хорне



«Я тогда думала, что мы сейчас погибнем, а когда мама уже была с нами, все стало казаться не таким опасным».

Рассказывает Кристин Фьельлангер

Мы с сестрой были маленькими девочками, когда в Киркенес пришла война. Мы жили в довольно новом двухэтажном доме. Он находился недалеко от фабрики, которая принадлежала концерну «Сюд-Варангер». Концерн занимался добычей и обогащением железомарганцевой руды – важного сырья для военной промышленности. Руду на кораблях отправляли в Германию. Русские бомбили и фабрику, и порт, в том числе, и по этой причине.

Киркенес всю войну подвергался налетам русских бомбардировщиков, потому что немецкие войска и военная техника, которые отправлялась к линии фронта на реке Лица, доставлялись в порт Киркенеса и размещались в его окрестностях. Для немецких солдат в городе были построены бараки, для хранения провианта и оборудования – склады. Участок между нашим домом и фабрикой был почти не застроен, немцы тут же стали использовать его. Недалеко от нашего дома были построены конюшни.

Офицеров, насколько это было возможно, размещали на постой в частных домах. У нас «экспроприировали» весь дом, кроме одной комнаты, кухни и временно оборудованной ванны в подвале. Нашу комнату и комнату одного офицера разделяла только портьера. Когда офицеры были на фронте, их комнаты стояли пустыми. Если кто-то из офицеров не возвращался, его место занимал другой. Большим соблазном для моих родителей был радиоприемник у одного из офицеров, который тот, уходя, оставлял включенным. Моя сестра, которая была меня старше, знала, какими последствиями грозит «слушать Лондон». Уже потом она мне рассказала, как она боялась, что другие немцы в доме узнают о том, что родители слушают радио.

На протяжении всех лет войны бомбежки Киркенеса не прекращались. Уже потом папа рассказал мне, что немцы ужасно боялись этих налетов. Один

из офицеров сердился на папу. По его мнению, папа поступал безответственно, позволяя семье оставаться в Киркенесе. Он считал, что нас всех тут убьют. Папин комментарий был простым: «Нам некуда ехать».

Сама же я помню, что немцы хорошо относились к нам, детям. Они фотографировали нас, давали нам «бон-бон» – конфеты. Мы старались не выпрашивать сладости, когда родители были неподалеку. Другим источником, который покрывал нашу потребность в сладком, был продуктовый склад за домом. Туда попала бомба, и растаявший коричневый сахар растекся по всему косогору.

В Киркенесе было много укрытий от бомб. Это одна из причин того, что в городе погибло относительно немного народа, в то время как половина всех домов за годы войны была уничтожена. Кроме нескольких уцелевших, немцы сами подожгли остальные дома, (они проводили тогда «тактику выжженной земли») незадолго до того, как осенью 1944 года им пришлось уйти, уступая превосходящей силе противника – русским войскам. Но и тогда, уходили они не без боя.

Я думаю, что в городских бомбоубежищах было место для всего населения Киркенеса. И даже дети, игравшие на улице, знали, куда бежать, когда гудит сирена воздушной тревоги, или когда самолеты уже прилетели и бомбили город, а сирена запаздывала. «Бегом в бомбоубежище!» – вот, что знали дети.

Как-то раз бомбежка длилась целую вечность. Моя сестра оказалась одна без родителей в бомбоубежище. Там она услышала, что в районе, где мы жили, начался страшный пожар. Она ужасно разволновалась. Подошла к пожарному, стоявшему у входа, и сказала, что хочет глотнуть свежего воздуха, а сама проскользнула мимо него наружу. И побежала домой. Бомбы попали в немецкие конюшни рядом с нашим домом, дым стоял столбом. Наш дом был цел, но дома никого не было. Анне-Мари поняла, что я и мама, должно быть, спрятались в безопасном месте.

Мы жили относительно далеко от бомбоубежищ. Ближайшее было в районе фабрики «Сюд-Варангер». Чтобы туда попасть, надо было, минуя центр города, сначала пройти мимо административного здания концерна, а потом подняться по длинной лестнице к зданию фабрики. В том бомбоубежище можно было даже спать, там были сделаны полати для детей. Мы с Анне-Мари обычно забирались на третий, самый верхний ярус. Недостатки у всех бомбоубежищ были одни и те же: вентиляция и температура. У входа было ужасно холодно, внутри под самой крышей было слишком жарко, там было очень тяжело дышать.

Но нам не всегда удавалось убежать в бомбоубежище, иногда мы просто прятались в подвале. Как-то раз, когда мы сидели в подвале, бомба задела край крыши, так, что посыпалась черепица. Но бомба почему-то не взорвалась. Нам пришлось уйти из дома, пока русские военнопленные ее откапывали. Все обошлось, никто не погиб, дом стоял на месте, когда мы вернулись

обратно. Но все стекла были выбиты, все перекошено из-за бомб, которые разорвались неподалеку от дома.

Мне кажется, что воздушные тревоги, сирены и налеты были каждый день. Опасность бомбежек была больше в хорошую погоду, когда летом светило солнце, а зимой – луна. Замечательная видимость. Вот тогда самолеты и прилетали. Была еще опасность попасть под огонь немецкой артиллерии, батареи которой располагались вокруг города. «Фестунг Киркенес»¹ – так говорили немцы. С обеих сторон много было поставлено на карту.

Обычным делом было лечь спать в одежде, чтобы в случае тревоги сразу бежать в бомбоубежище или в подвал. Очень часто сигнал тревоги и бомбежка начинались одновременно. Тогда мы прятались в подвал, а потом, когда давали отбой, торопились в бомбоубежище. Часто сигнал о новом налете раздавался, когда мы были на полпути к бомбоубежищу.

Все эти резкие, пугающие звуки, воющие сирены, свист бомб, падающих с неба, непрекращающиеся взрывы неподалеку, оставили глубокий след в памяти детей и взрослых. Я очень часто пугалась, особенно, когда мамы и папы не было рядом. Да, наверное, все время было страшно.

Как-то прекрасным летним днем, когда мама, папа, и мы с сестрой были на прогулке, в небе неожиданно появились самолеты. Мы с сестрой сразу как бы сжались, съежились, и она сказала: «О нет, только не это!» Но папа успокоил нас: это были не русские самолеты, а немецкие. На этот раз, кому-то другому должно было прийти туга. Самолеты летели с построенного немцами аэродрома Хойбуктоен бомбить конвои, которые шли в Мурманск с военной техникой на борту. С этого аэродрома самолеты немцев также летали бомбить Мурманск и суда, стоявшие в мурманском порту.

Я хорошо помню один случай, когда бомбы попали в административное здание концерна «Сюд-Варангер». Был вечер, было темно, но пожар, охвативший здание осветил весь прилегающий район. Родители наши чувствовали, что бомбардировщики вернуться еще раз, хотя уже «сыграли отбой». Они решили добраться все-таки до бомбоубежища. Я до сих пор помню, как пламя пожара обжигало кожу, когда мы проходили мимо пылающего здания, пробираясь мимо водяных шлангов и пожарных. Здание, кстати, не спасли. Там погибла одна женщина. Когда мы миновали горящее здание, объявили очередную воздушную тревогу, а мы еще и до лестницы не дошли.

В другой раз, меня поразил случай, когда бомбы упали прямо в наш сад. Налет был такой стремительный, что мы едва успели спуститься в подвал. Мы только спускались по подвальной лестнице, когда в окне подвала взорвалась

¹ «Крепость Киркенес» (нем.)

фосфорная бомба. Осколки стекла, песок из мешков, уложенных специально за окнами, и куски бетона посыпались на нас. Чтобы защитить меня, мама укрывала меня своим телом. Мы поползли по полу подвала в дальнюю комнату, где не было окон. Запах фосфора был удушающим, щипало в горле и в глазах. Мы выпили воды и промыли глаза водой. Я, во всяком случае, так помню. В доме во время того налета был только один из немцев, кроме нас с мамой. Оказалось, что немец забежал в дом, когда началась бомбежка, после того как на его глазах бомба попала в другого немца, с которым они вместе пытались убежать от бомб. Он был сильно возбужден. Я думала тоже, что мы сейчас все погибнем. Такие мысли у меня возникали уже много раз до этого, но пока мама была рядом, было не так страшно.

Но иногда мамы не было. Она несколько раз уезжала в Радиологический госпиталь в Осло, когда ей нужно было пройти курс лечения от рака. Никакого паромного пассажирского сообщения вдоль побережья Финнмарка не было – боялись торпедирования. Горные перевалы были закрыты большую часть зимы. Мама вместе с другими людьми, кому тоже надо было ехать на юг страны, могли пересечь Финнмаркское плоскогорье только на оленях. Когда санного пути еще не было, можно было добраться на грузовиках до места, откуда ходили пассажирские суда, а из Трондхейма до Осло можно было добраться на поезде. Мама подолгу не бывала дома.

Трудно себе представить, что значит быть родителями в таких условиях. Я помню разные случаи. Как-то холодной зимой я схватила воспаление легких. Пеницилина не достать. Меня тогда во время налетов и до подвала трудно дотащить, не говоря уже о том, чтобы перенести в бомбоубежище. Это касалось, разумеется, и других лежачих больных, лечившихся дома или в больнице. Причиной моей болезни было то, что меня после купания еще с мокрыми волосами в лютый мороз потащили в бомбоубежище. Резкая смена температур, ночевка в бомбоубежище и плохой воздух довершили дело.

Летом мы обычно уезжали жить на дачу между Эльвенесом и Якобснесом, что всего в нескольких километрах от Киркенеса в сторону русской границы. В конце лета 1944 года мы вернулись обратно в Киркенес. Ходили слухи о том, что русские скоро будут здесь. Папа говорил, что немцы отступают на всех фронтах. Вскоре они начали жечь суда, дачи и дома на побережье Сер-Варангера, впрочем, как и другие постройки, и в первую очередь, склады с провиантом. Особенно это касалось районов, через которые должны были проходить русские, наступая на Киркенес. Немцы в принципе собирались при отступлении забрать с собой гражданское население, но не успели. Русское наступление началось раньше, чем они ожидали.

Но немцы успели сжечь в Киркенесе все, что не было к тому моменту разрушено бомбами: здания, бараки, уцелевшие цеха, подстанцию и т.д. Папа был тогда в Киркенесе и видел, как они обливали стены бензином. Так они поступили и с нашим домом. Оттуда, где стояла наша дача, мы могли наблюдать, как в Киркенесе до небес полыхает пламя.

Живя на даче, мы оказались в критическом положении из-за приближающихся боевых действий. Дача оказалась на линии огня. Сюда били немецкие артбатареи, расположенные в Киркенесе. Сюда же, в направлении Эльвенеса, должны были ударить русские. Здешний мост через Паз-реку был взорван. Дальше русские должны были двигаться вдоль фьорда в сторону Якобснеса. Папа сделал укрытие в земле неподалеку от дачи, на крыше его был уложены доски и торф. Там мы и прятались во время боев. Места на полу хватало как раз для нас четверых. Там можно было укрыться от осколков, но не от прямого попадания, конечно. Взрывов снарядов было много, они были совсем близко. Иногда взрывной волной сбивало пламя нашей карбидной лампы. Хотя у папы были спички, зажечь ее снова мы не могли. Местные саамы и дачники, жившие неподалеку, прятались в пещере поблизости или за каменными грядками на склонах. Наш друг, саам Балк, рисковал жизнью, чтобы добраться ползком до нас во время боя, чтобы убедиться, что мы живы. С собой он принес коровье молоко, его семья держала коров.

На меня произвел глубокое впечатление подслушанный разговор между родителями. Там, в этом земляном укрытии, они попрощались друг с другом и поблагодарили друг друга за прожитые совместно годы. Но я не помню, испугалась я тогда или нет. Хуже всего было, когда стрельба прекратилась. Мы слышали приближение русских войск. Папа сказал, что нам надо выйти и сказать, кто мы такие, а мама считала, что отец получит пулю, как только высунет голову. Но папа, сказал, что если русские заподозрят, что тут прячутся немцы, они бросят сюда гранату. Так вопрос был решен.

Папа скоро вернулся за нами, и мы все трое вылезли на белый свет. Это было в конце октября 1944 года, кажется, утром. Везде были солдаты. Они, улыбаясь, смотрели на нас. Одеты они были в коричневатую форму и русские шапки. Среди них было много женщин с винтовками за плечами. Было видно, что с едой у них неважно. Я видела, как они жевали горбушки черствого хлеба. Их энтузиазм и желание преследовать немцев трудно было не заметить, но лодок для переправы не было, немцы сожгли все. Нам удалось уберечь одну из наших лодок, так что папе пришлось весь день перевозить русских через фьорд.

Те дни оставили много воспоминаний. В том числе и борьба за пропитание. Мы все были голодными. Солдаты крали не только лодки, но и еду, пока кого-то не поймали и не расстреляли для устрашения. Воровство было позо-

ром для Красной армии. Нашу, сбереженную от немцев лодку, тоже украли. Но мы получили ее обратно, хотя папа долго не хотел отправляться на «базу провианта», как называли район фьорда, где находились полузатопленные корабли, пришедшие в Киркенес с провиантом для немецких войск. (Чтобы поднять, «выудить» что-нибудь с этих кораблей, нужно было иметь лодку и багор). Папа не хотел туда отправляться, чтобы обнаружить там свою лодку или даже тех, кто ее украл. Их бы расстреляли.

Я хорошо помню ожидание, когда папа с другом возвращались на лодке обратно. Грести надо было долго. Я помню, что была разочарована, когда услышала, что их «уловом» был лишь ящик парафина. Но папа сказал: «Кирстен, парафин – важное дело. Нам ведь нужен свет». Приближалось темное время года.

Потом они вернулись с добычей в виде датского сливочного масла, среди безрезультатных, «пустых» ходок за продуктами, были и успешные. Как-то они раздобыли ящик с тушенкой. Потом, мы дети, уже без энтузиазма собирались на трапезу, где опять получали все ту же тушенку. Людям, жившим неподалеку от района, где были затоплены суда, могло повезти «выловить» мешки с мукой, еще до того, как суда ушли под воду или их разбило о камни во время прилива. Овцы в том районе были рады мучной каше, облепившей берега.

Мама тоже «ходила» на поиски еды. До нее дошли слухи, что в нескольких сгоревших бараках под Бьорневатном людям удавалось откопать неповрежденные банки с фасолью. Но идти туда было далеко. Сначала – до Эльвенеса, потом через временный мост через Паз-реку, который перекинули русские, и дальше – в Бьорневатн. Я думаю, что когда она меня взяла с собой, это был ее первый «поход» туда. Она довела меня до Рундваннета, до моста. Там мне пришлось бы остаться ждать. Для меня непосильной задачей было перейти этот мост. Это ведь были просто две доски, натянутая веревка с одной стороны, чтобы держаться рукой, и бетонная глыба, через которую нужно было перебраться с помощью лестниц, а под ногами – бурлящая вода. Бетонный блок возвышался пирамидой. Это было все, что осталось от взорванного моста. Через мост двигался поток русских солдат, направлявшихся в Киркенес. Меня перенес через мост один русский солдат, а другой перенес мамин мешок. Я очень боялась, что мама вдруг упадет в реку. Больше она меня не брала с собой, но страх за нее меня не оставлял и дома. Я помню принесенные ею искореженные банки консервов, но вкус этой фасоли я не помню.

Осень 1944 года была особенно теплой. У папы было время накопать торфу, который он уложил вдоль стен дачи, пока не начались зимние холода. Дача была рассчитана только на летнее время: стены не изолированы, ни воды, ни электричества. Когда маленький ручей неподалеку от нас замерзал, мы

растопливали снег. Так мы прожили более двух лет. Но нам повезло, если сравнить с тем, как пришлось пережить другим в то время.

Эта часть Финнмарка, которую заняли в 1944 году русские, была лишена контактов с южной частью страны, пока мировая война не кончилась в мае 1945 года. Это означало, что никакого снабжения оттуда в Финнмарк не поступало. Потом мы стали получать продуктовую помощь из Швеции. Лучше всего я запомнила печенье и пшеничную муку.

В это время нам нельзя было ездить на юг страны, или точнее сказать, мама не могла поехать в Радиологический госпиталь в Осло. Я не знаю, сыграло ли это свою роль, но мама умерла в марте 1945 года. Русские покинули Восточный Финнмарк в сентябре того же года.

Я хорошо запомнила день 17 мая 1945 года¹. Мы ходили в школу в Якобснесе, и нас перевезли через фьорд в Киркенес на минном тральщике. Швед-радист, Пер Олоф Квам, сделал, как оказалось несколько фотографий



во время этого перехода. На фото есть и мы с Анне-Мари, не особенно веселые. В Киркенесе мы шли колонной мимо руин домов, торчавших печных труб и кричали «Ура!». Я потом видела фотографии о 17 мая из других частей страны. Наш праздник был не таким ярким, как в других городах Норвегии.

Прошло два года, и папа построил маленький временный дом на остатках фундамента нашего сожженного дома. Все еще не хватало строительного материала, хотя прошло уже несколько лет после войны.

Население выходит из туннеля 24 октября 1944 г. Норвегия стала свободной. Фото из Музея Сер-Варангера

(Записи Кирстен Фьельлангер от 29.04.2002)

¹ 17 мая – День Конституции Норвегии

6. РЕЙД СОЮЗНИКОВ НА ЛОФОТЕНЫ 4 МАРТА 1941 ГОДА.

*«Не думаю, что англичане тут останутся»
(Вздых из глубины души)*

Я до сих пор помню то раннее утро, когда меня разбудил отец и рассказал о том, что в Хеннингсвере высадились английские и норвежские десантники. Отец сознавал, что это еще не освобождение от немецкой оккупации. Он сказал мне с тяжелым сердцем: «Не думаю, что англичане останутся надолго».

Много позже я узнал, что пережитое мной 4 марта 1941 года, (мне тогда было 16 лет) носило название операция «Клэймор». (Это слово по-английски обозначает холодное оружие шотландских горцев, типа палаша). Под прикрытием темноты соединение британских боевых кораблей, в составе которого находились два транспорта с пехотой на борту, зашли в Вест-фьорд и в предрассветных сумерках высадили десант в Стамсунде, Хеннингсвере, Свольвэре и Бреттеснесе.

Операция «Клэймор» стала для британцев первой и крайне важной высадкой на оккупированном немцами побережье Европы, на всем его протяжении от русской границы на севере и до Испании на юге. Решение о проведении операции было принято 5 февраля, причем после долгих дискуссий.

Десант, который получил кодовое название «Ребел» («Мятежник»), состоял из 250 пехотинцев под командованием старшего лейтенанта Дюрнфорда-Слэйтера и еще 250 человек под командованием старшего лейтенанта Листера. Помимо них в десанте участвовали 48 норвежских солдат и четыре норвежских офицера под командованием капитана Мартина Линге. Руководил операцией бригадный генерал Хайдон. К операции были подключены крейсер «Белфаст», пять эсминцев – «Сомали», «Бедуин», «Тартар», «Эскимо», «Легион», – а также два голландских транспорта «Принцесса Беатрис» и «Королева Эмма».

Целью операции «Клэймор» являлось уничтожение фабрик по производству селедочного масла и рыбьего жира в Свольвэре, Стамсунде, Хеннингсвере и Бреттеснесе, а также судов, которые использовали немцы в этом районе. О том, что у операции были и другие цели, мы, конечно, не знали.



Хеннингсвер во время лофотенского промысла.
Фото: Альф-Пер Йохансен

Все, кто был непосредственным свидетелем происходящего, быстро поняли, что перед десантом стоит задача разрушить важнейшие центры норвежской рыбной промышленности, которые поставляла немцам львиную долю продовольствия. Кроме того, на Лофотене производились тысячи тонн рыбьего жира, который использовался не только как продукт питания, но и в технических целях в военной промышленности. Мы слышали, что все немецкие корабли в прибрежных водах будут потоплены, а пленных немцев отправят в Англию. Мы поняли потом, что десант хотел захватить с собой в Великобританию и как можно больше норвежских добровольцев для ополчения.

Как только отец разбудил меня, я сразу вскочил с кровати и мигом оделся. Из окна моей спальни я видел всю гавань. Большинство кораблей местной рыболовной флотилии как раз вышло из гавани, чтобы отправиться к местам промысла. Кто-то из оставших уже дал задний ход, чтобы вернуться обратно в порт. Среди рыбаков царил замешательство: идти на промысел или остаться в порту? Что-то явно происходило, но люди не понимали, что именно.



Крейсер британских ВМС «Белфаст», принимавший участие в Лофотенском рейде. Фото из Музея Сопротивления

Март – замечательный месяц на Лофотенах. Рыбный промысел – в самом разгаре. Погода, как правило, мягкая и хорошая, много солнечных дней, на море в Вест-фьорде – тихо. Забыв о завтраке, я выскочил на улицу, одеваясь на ходу. До меня доносились звуки взрывов и одиночных залпов. Что это? Ведь у нас в Хеннингсвере вроде нет немцев?

Жители поселка и те, кто не вышел в море на промысел, собирались в небольшие группы на дороге и на причалах. Напряжение было такое, что его можно было ощущать. В воздухе висел вопрос: что происходит? Неизвестность мешала радоваться внезапному и неожиданному появлению союзников. Как-то не верилось, что это – освобождение. Беспокойство и недоумение росло из-за того, что десант союзников занимался только тем, что разрушал цистерны с горючим, маслобойни, мучные и паровые фабрики по производству рыбьего жира.

С пригорка у дома я мог видеть большой серый военный корабль, он был рядом, за холмами. Позже я узнал, что это был эсминец «Эскимо». Всего за год до этого он участвовал в крупном морском сражении в Офот-фьорде. Тогда носовая часть судна был снесен выстрелом с немецкого боевого корабля. Я запомнил, как эсминец потом проходил тихим ходом мимо Хеннингсвера, направляясь в Шель-фьорд на ремонт.

Я видел направлявшиеся в гавань шлюпки с солдатами на борту. Пехотинцы быстро выпрыгивали на берег. Все были вооружены. Говорили очень мало, и не потому, что мало кто из местных понимал по-английски, но более для того, чтобы четко провести черту между собой и гражданским населением. Во-первых, из соображений безопасности, а, во-вторых, чтобы дать понять, что присутствие десанта не будет длительным. Норвежские солдаты и офицеры совершенно сознательно держались в тени и старались себя не выдавать.

Эксперты-взрывотехники из Королевских инженерных войск взялись за дело. Они заложили мины и взрывные зарядные устройства под паровые котлы и машины на фабрике по производству рыбьего жира, и там вскоре гроыхнули взрывы. Не было сомнений в том, что они хорошо знали свою работу, потому что разрушения коснулись только важных узлов фабричного производства. Но во всем этом было что-то нереальное. Приглушенное ликование слы-

шалось каждый раз, когда очередная фабрика взлетала на воздух. Я не думаю, что команда взрывников слышала хоть одно слово осуждения от местного населения.

Солдаты взорвали в нашем хозяйстве склад бочек для рыбы. От взрыва прямо на накрытый для завтрака кухонный стол, вывалилось окно. Мама была раздосадована, а отец отреагировал по-своему. Он пригласил английских «вредителей» в дом «пропустить по стаканчику». Английского он как следует не знал, поэтому ему пришлось долго жестикулировать, прежде чем пара англичан оказалась у нас в гостинной. Когда отец вынес бутылку акевита, они с большим недоверием посмотрели на него и захотели узнать, что за отраву им предлагают. Мой отец был отличным спортсменом-стрелком, он выиграл много различных призов, в том числе и несколько серебряных кубков. Он разлил акевит по этим кубкам, протянул англичанам и провозгласил тост за дело союзников. Я немного подучился у одного студента английскому и попытался, насколько смог, прийти на помощь отцу. Когда англичане опорожнили призовые кубки с акевитом, настоящим на тмине, они застыли в недоумении. Когда поняли, что остались в живых после употребления этого ядерного напитка, поблагодарили и ушли. Они улыбались, но недоумевали, почему их пригласили выпить: они ведь взорвали наш склад с бочками! Отец совсем их обескуражил, когда на прощание подарил им и серебряные кубки, из которых они пили.

Среди всех этих взрывов и хаоса были и приятные сюрпризы. У одного из высадившихся на берег офицеров был мешок с неизвестным содержимым. На причале он вытряхнул содержимое из мешка прямо на покрытый снегом пригорок. Там был и табак для трубок, и сигареты, и шоколад, и другие сладости. Кому что досталось! Мне, хоть я и не курил, достался блок сигарет знаменитой марки «Плейерс». Эти сигареты очень скоро станут поводом для страхов и беспокойства. До нас вскоре дошло, что немцы будут жестоко мстить всем, кто получил что-нибудь от солдат-десантников во время того рейда. Конечно, прежде всего, они стремились найти оружие. Мой трофей немцы так и не нашли, но я испытывал страх каждый раз, когда немецкие солдаты приближались к потайному месту, где я спрятал английские сигареты.



Треска на сушилах в Хеннингсвере. Фото: Альф-Пер Йохансен

Вскоре стало ясно, что десант покинет Хеннингсвер, как только будет покончено с тем, что нужно было взорвать. На многих лицах читалось недоумение. Рыбачьи суда потянулись к причалам, и гавань заполнялась большими и малыми рыболовными судами. На палубах стояли, полные любопытства экипажи. Смотрели с надеждой: а вдруг этот налет союзников станет началом освобождения от немецкой оккупации?

Вскоре десант начал возвращаться на шлюпки, и теперь уже было ясно, что рейд десантников был лишь кратким набегом, а не попыткой освободить нас. Погрузка на баркасы стала сигналом для всех наблюдавших за этим: авантюра близилась к завершению. Толпы молодых рыбаков и рабочих бросились к уходящим лодкам. Они хотели отправиться вместе с десантом, хотели использовать свой шанс уехать из Норвегии и присоединиться к норвежским вооруженным силам в Англии. Кое-кого из этих молодых людей не взяли, потому что возрастной ценз был 19 лет. Я видел, как один из моих друзей, 17-летний Коре Робертсен, ушел на шлюпке с англичанами. Он был крупным и крепким парнем. Его даже не спросили, сколько ему лет. Он стал десантником и позднее был ранен в тяжелых сражениях за голландский остров Вальхерен.

Мне тогда было 16 лет. Я понимал, что им предстоит опасное плавание, чувствуя, что у меня бы не хватило смелости участвовать в этом.

Настроение на борту баркасов и среди толпы людей, что остались стоять на причалах, было сдержанным, без намека на какое-то ликование. Все ведь понимали, какие опасности ждут тех, кто сейчас решил отправиться на настоящую войну. Появилось и беспокойство:

кто знает, какой будет реакция оккупационных властей на случившееся. Реакция оккупантов оставалась не известной. Их, видимо, действительно застали врасплох. Они не были готовы к нападениям такого рода. Не было у них и опыта, как реагировать на дружественную реакцию гражданского населения, проявившуюся во время рейда британских военных на территорию оккупированной Норвегии.



Немецкие матросы, захваченные в плен во время Лофотенского рейда. Фото из Музея Сопротивления

На следующий день рейхс-комиссар Йозеф Тербовен срочно вылетел в Свольвэр. Он объявил о введении чрезвычайного положения на Лофотенах и пообещал, что население поплатится за неповиновение.

6 марта, два дня спустя после высадки десанта, в Хеннингсвере появились немцы. Они шли на полной скорости на двух торпедных катерах под флагами со свастикой. Катера спешили в нашу гавань. На палубе стояли солдаты в стальных касках и полевой форме. Это были огрубевшие на войне в Польше фронтовики, которые были готовы к жестокой расправе с жителями Лофотенов.

Я стоял на причале и следил за немцами, появившимися в гавани Хеннингсвера. На пристани собралось много народу. Висела напряженная тишина. Было страшно. Никто не знал, что будет. Вскоре мы поняли, насколько незащищено население перед жаждущими мщения безжалостными оккупантами.

Тишину разорвала внезапно взывшая пожарная сирена. Спустя несколько минут немцы уже высадились с торпедных катеров и без промедления приступили к арестам. С немецкой обстоятельностью были арестованы все близкие родственники молодых ребят, тех, кто отправился в Англию. Первые допросы проходили в зале

местного Дома собраний. Под вопли и крики туда затолкали отцов и братьев уехавших парней. Аресты прошли очень быстро. Кто-то явно помог немцам составить список молодежи, ушедшей с англичанами. Кто же это был? Кто же из «наших» дал немцам информацию о тех, кто уехал?

Пока проходили аресты, остальные немецкие солдаты готовили новое наказание. Не у многих хватило бы фантазии придумать такое — сжечь дома, в которых остались семьи уехавших. Это был коллективный террор, семьи в буквальном смысле прошли через огонь. Это была расплата за то, что совершили их сыновья.



Раненый норвежский солдат на Валькерене.

Фото из Музея вооруженных сил

Все молодые люди, которым нашлось место в добровольной пожарной дружине, были отправлены следить за устроенными немцами поджогами домов. И я в том числе. Пожарные насосы были наготове, шланги развернуты, оставалось начать качать воду. Вокруг дома сапожника Дрейера стояли в оцепнении женщины и мужчины, наблюдая за трагедией, которую мало кто смог позабыть. Солдаты, которые вели себя как профессиональные поджигатели, в течение каких-то секунд выбили окна, сорвали занавески, полили бензином все в доме — одежду, пол, а потом подожгли. Здание тут же было объято пламенем. Это был урок всем. Народ на Лофотенах должен был поплатиться за свое легкомыслие и дружественное отношение к десанту союзников: око за око, зуб за зуб.

Пожарные стояли совершенно растерянные возле своих шлангов. Нам не разрешили воспользоваться ими, пока дом Дрейера не был полностью уничтожен, пока не рухнули стропила. Обугленные

руины должны были остаться лежать, напоминая о том, что может произойти с теми, кто пойдет наперекор оккупационной власти. Этот сгоревший, обрушившийся дом был в течение нескольких лет страшной памятью о терроре немецких оккупантов.

Ходили слухи о том, что немцы расстреляют несколько взятых заложников. Многие мои родственники были арестованы. Среди них — два кузена, одному было 19 лет, другому — 21 год. Люди были напуганы. После многих дней неизвестности и страданий все арестованные на Лофотенах были отправлены на юг Норвегии. Там им довелось провести несколько лет в тюремном заключении, кому больше, кому — меньше. 60 мужчин и 4 арестованных женщины были увезены в Осло. Их доставили туда 13 марта. 6 мая были вынесены шесть первых приговоров по делу о британском рейде. Один из арестованных был приговорен к пожизненному заключению, пять других получили от двух до пяти лет тюрьмы. Остальных пленников интернировали, сначала в Хакадал, а потом в Грини. Большинство выжило и вернулось обратно на Лофотены, но не все. Мой дядя Хагбарт и двоюродный брат Арвид умерли через несколько дней после того, как их выпустили из тюрьмы в июле 1943 года.



Арвид Хенриксен, родился в 1919 году в Хеннингсвере. Взят немцами в заложники 12 марта 1941 года. Умер в июле 1943 года. Фото из личного архива

Не вернулись домой и многие из тех молодых ребят, что воодушевленно махали руками с баркасов, направлявшихся на английские боевые корабли. Большинство из них попали в подразделения ВМС и принимали участие в тяжелой службе в конвоях в Атлантике и Баренцевом море. Кто-то пошел в пилоты. Всем им выпала нелегкая военная доля.

Официальные британские отчеты об операции сообщают, что «цели были достигнуты»: потоплены суда общим тоннажем 19 тысяч тонн, разрушено 18 фабрик, остановлено производство продукции. В плен были взяты и отправлены в Великобританию 213 немцев, а также 11 норвежцев-членов норвежской нацистской организации «Национальное собрание». Вместе с англичанами с Лофотен

ушли и 314 норвежских добровольцев. Во время самой операции на суше никто не пострадал. Правда, несколько норвежцев, оказавшихся на борту парома «Мира», были убиты во время обстрела судна британским эсминцем «Бедуин», который потом потопил покинутый пассажирами паром.

Рейд десантников на Лофотены 4 марта 1941 года был оценен как превосходно проведенная операция. Цену операции в человеческих жизнях мы узнали много лет спустя.

(Харальд Хенриксен, запись 1947 года, с добавлениями 1971 года)

Ост-Вогой

*Остались лишь руины
и дома сгоревшего пещ.
Немецкие солдаты
Пришли убивать и жечь.*

*Пылают наши жилища,
Убиты наши мужья,
Но сердце не может не биться,
Пока надежда жива.*

*Мы встанем на место погибших,
Мы сможем за них отомстить,
Мы знаем, что невозможно
Волю народа сломить.*

(Стихотворение Ингер Хагеруп, март 1941 года. Первый раз издано в 1945 году в стихотворном сборнике «Дальше»).

*«Все больше презрительных высказываний
и уничижительных песенок»
(Из немецкого рапорта о настроениях населения).*

ПОСЛЕДСТВИЯ ЛОФОТЕНСКОГО РЕЙДА.

Непосредственной реакцией Гитлера было немедленное желание жестоко наказать жителей Лофотена. Эта задача была возложена на рейхс-комиссара Йозефа Тербовена. Он сам решал, как следует наказать гражданское население Лофотенов.

Именно здесь, в первый раз за всю войну в Норвегии, репрессивными мерами стали захват заложников и сожжение домов. Кроме того, для населения Лофотенских островов ввели дополнительный военный налог в 100 тысяч крон.

Рапорт, составленный немцами после рейда британцев, сообщает о единодушной поддержке норвежцами британских и норвежских войск, которые проводили операцию. Немцы констатировали ухудшение отношений между норвежцами и немецкими военными властями. Стало больше нелегальной деятельности, больше акций вредительства (например, обрывы телефонных проводов), больше презрительных высказываний и уничижительных песенок.

После рейда на Лофотены число немецких пехотных частей, дислоцированных в Норвегии, резко возросло. Весной и летом 1941 года в страну были переброшены крупные военно-воздушные и морские части. Особенно укреплялся Финнмарк в Северной Норвегии, потому что в июне 1941 года немцы планировали осуществить нападение на Советский Союз.

Зачем же все-таки был проведен этот рейд? Уже во время его проведения очевидцы задавались вопросом: «Что происходит? Первое звено в попытке освободить Норвегию? Или этот налет является пробной учебной операцией накануне масштабного нападения, которое вскоре будет предпринято?» Сомнения и неуверенность читались на лицах жителей в тот день. Британский десант занимался тем, что уничтожал на Лофотенах все промышленные сооружения и сырьевые склады.

Был ли смысл в проведении британского рейда на Лофотены? Может быть, целью операции было нанести немецким оккупантам болезненный «укол», тем самым связать немецкие военные ресурсы

в Норвегии, чтобы Гитлеру не так легко было использовать их на других фронтах? Тогда было некому ответить на вопросы, над которыми мы бились.

Сегодня мы знаем, что никто из норвежцев, кто непосредственно участвовал в операции «Клэймор», не был проинформирован о целях операции. Даже занимая на заре 4 марта места в шлюпках, никто из них не знал о ее целях и задачах. Они даже не знали, что ожидает их на берегу в сумеречном свете начинающегося дня. Может, немцы прячутся за холмами у Вест-фьорда?

Ответственным за проведение операции был Командующий британским штабом совместных операций, а также отдел спецопераций. Кроме того, при разработке операции британцы привлекали специальных советников. Одним из них был друг Норвегии Чарльз Хэмброу. Это он указал на несколько важнейших задач, которые следовало выполнить: уничтожить тральщики, транспортные суда и предприятия рыбной промышленности, а также арестовать немцев и норвежцев-изменников. Было так же важно забрать с собой в Англию моряков и рыбаков, которые смогли бы служить в британских ВМС.

Норвежец Эвальд Хансен с января 1941 года работал в отделе спецопераций. Он, как знающий местные условия, тоже участвовал в разработке операции. Хансен был моряком и хорошо знал Лофотены. Во время рейда он был там, одетый в британскую военноморскую форму. Отдел спецопераций был одним из важнейших разработчиков операции «Клэймор», как, впрочем, и других операций на норвежском побережье. Однако в архивах почти нет документов, которые уточнили бы задачи проведенных рейдов.

Сегодня мы знаем, что у Лофотенского рейда было несколько задач. Прежде всего успешная десантная операция на занятой немцами территории имела важное психологическое значение для британцев, которым тогда приходилось очень туго. К тому же благодаря этой операции в Норвегии удалось связать крупные немецкие силы. Высадка десанта происходила во время лофотенского рыбного промысла в самых активно занятых на промысле рыбацких поселках, то есть там, где могли быть уничтожены хранилища горючего, рыбные фабрики и сырьевые склады. Особое значение имел рыбий жир, потому что немцы использовали его при производстве взрывчатки.

Инициатива проведения операции «Клэймор» принадлежала Отделу военно-морской разведки и специалистам — дешифровальщикам из офиса британской разведки, расположенной в Блетчли-Парк. Они тогда пытались взломать немецкие военные шифры. Для передачи секретных оперативных сообщений в немецких ВМС использовались шифровальные машины «Энигма». Потери торгового флота вынудили британцев взяться за предотвращение немецких операций, направленных против конвоев. Коды были очень сложными, к тому же немцы все время их меняли. Британским дешифровальщикам не доставало материала, чтобы взломать коды. Этим материалом могли бы быть детали «Энигмы» или сопутствующее оборудование. Может быть, среди приоритетных целей операции была и задача раздобыть «Энигму» с какого-нибудь немецкого корабля, находившегося в районе Лофотенских островов.

Офицер британских ВМС Эд Гренфелл, у которого я в июне 1999 года брал интервью, рассказывал, что во время рейда на Лофотены он был юнгой на крейсере «Белфаст». Один из его коллег-офицеров говорил ему уже после войны, что важной задачей Лофотенского рейда было добыть шифровальное оборудование с какого-нибудь немецкого военного корабля. Гренфелл не знал, что немецкий минный тральщик «Кребс», который ранним утром 4 марта вышел из Свольвэра, имел на борту секретное шифровальное оборудование. Эсминец королевских ВМС «Сомали» попытался остановить тральщик неподалеку от рыбацкого поселка Скрова. «Кребс» открыл огонь, но был атакован британским эминцем. В результате немецкое судно вскоре пошло ко дну. Большинство членов команды «Кребса» было убито, на борт «Сомали» подняли только пятерых уцелевших немцев. Скорее всего, шифровальная машина «Энигма» ушла на дно Вест-фьорда, а секретные документы немецкие моряки успели уничтожить, прежде чем «Кребс» затонул. Но, как говорит Гренфелл, британцам все-таки удалось раздобыть какие-то секретные документы и шифровальное оборудование. Это впоследствии помогло британским специалистам взломать немецкие военно-морские коды.

«Норвегия — судьбоносная страна в этой войне».
(Адольф Гитлер)

ЛОФОТЕНСКИЙ РЕЙД ОБЕСПОКОИЛ И ИСПУГАЛ ГИТЛЕРА

Стратегический интерес Гитлера к Норвегии проявился уже осенью 1939 года в его военных директивах Верховному командованию Вермахта. После встреч с Видкуном Квислингом в декабре смутные планы о завоевании Норвегии стали более конкретными. Эпизод с кораблем немецких ВМС «Альтмарк» в феврале 1940 года усилил обеспокоенность Гитлера относительно того, что Великобритания может успеть занять стратегически важные порты и районы Норвегии прежде, чем он начнет реализацию плана оккупации Норвегии.

Операция британского флота на Лофотенах непреднамеренно заставила Гитлера думать, что в Норвегию готовится британское вторжение. Этот норвежско-британский рейд усилил представление Гитлера о том, что Норвегия, в особенности Северная Норвегия, имеет особо важное стратегическое значение. «Норвегия — судьбоносная страна», — сказал Гитлер на встрече со своими офицерами.

После Лофотенского рейда Гитлер решил внести важные изменения в планы нападения на Советский Союз. Высадка десанта на Лофотенах создавала осложнения для разработанной немцами стратегии на Севере. Лофотенский рейд, имея небольшое военное значение, как отдельная операция, вызвал у Гитлера серьезные опасения по поводу прочности положения немцев в Норвегии. На встрече в конце марта 1941 года с генералом Вильгельмом Кейтелем и гросс-адмиралом Эрихом Редером, который командовал немецким флотом, Гитлер высказал опасение, что британцы могут перейти в наступление, как только начнется немецкое вторжение в Советский Союз. В этом случае Норвегия со своим протяженным побережьем и плохими внутренними коммуникациями может оказаться целью их нападения. Гитлер предположил, что англичане начнут с одиночных рейдов, которые перерастут в крупную операцию, а затем и в новый фронт. Операция британского флота с высадкой войск может привести к тому, что немцев оттеснят вглубь Норвегии и надавят на Швецию и Финляндию, — считал Гитлер. Он говорил, что располагает доказательствами того, что британцы пообещали Швеции Нарвик и никеле-

вые заводы в Печенге на севере Финляндии. Во время встречи с Редером тремя неделями позже Гитлер сказал, что он ожидает, что британцы попытаются занять несколько населенных пунктов между Трондхеймом и Киркенесом во время весеннего наступления.

То, что Гитлер придавал большое значение обороне оккупированной Норвегии, привело к масштабному укреплению норвежского побережья, как за счет техники, так и за счет человеческих ресурсов. Немцы возвели огромное количество артиллерийских батарей и береговых укреплений, перебросили в Норвегию гораздо больше войск, чем планировали. Это сказалось на ударной мощи немцев в северных районах, когда наступление на Мурманск оказалось для Германии не столь приоритетным.

Иступленное убеждение Гитлера в том, что британцы собираются открыть второй фронт в Норвегии, имело важное, а в будущем может быть и решающее, значение для укрепления обороны немецких войск в северных районах Норвегии. А к концу войны Гитлер был крайне озабочен тем, чтобы в Германию бесперебойно шли через Нарвик никель и железо из шахт Печенги и Кируны.

7. ОПЕРАЦИЯ «БАРБАРОССА»

«Немецкие войска должны быть готовы раздавить Советский Союз в молниеносном броске».

(Адольф Гитлер, директива № 21

Верховного командования Вермахта)

Операция «Барбаросса» — так назывался немецкий план нападения на Советский Союз. Вместе с ближайшими военными советниками Гитлер уже в конце июля 1940 года обсуждал военную операцию против СССР. Ее разработка началась 31 июля. Тогда Гитлер еще не был уверен, что финнов можно будет рассматривать как будущих союзников в войне против СССР. Последующее развитие военно-политической ситуации в Финляндии укрепило Гитлера в мысли о возможном взаимодействии с финнами при нападении на Советский Союз.

Планы нападения были разработаны генералами Кейтелем и Йодлем в соответствии с инструкциями Гитлера. 18 декабря 1940 года Гитлер от имени Верховного германского командования подписал историческую директиву за номером 21 «Операция «Барбаросса». Это был план «молниеносной войны», согласно которому немецкие вооруженные силы должны были разгромить Советский Союз еще до того, как закончится война с Англией. Гитлер подчеркивал, что «разработка операции поручается узкому кругу офицеров, во избежание утечки информации по ее подготовке».

В то время англо-американские союзники действительно ничего не знали об истинных планах Гитлера. 23 мая 1941 года британская разведка, например, сообщала, что слухи о немецком вторжении в Россию являются ложными. Но 12 июня одна из разведывательных структур британцев сообщила о масштабных военных приготовлениях немцев, что могло означать готовность Гитлера к нападению на Советский Союз.

15 июня премьер-министр Черчилль отправил телеграмму президенту США Франклину Рузвельту: «Все находящиеся в моем распоряжении источники информации, в том числе высоконадежные, считают, что масштабное вторжение немцев в Россию — дело ближайшего будущего».

Приказ Гитлера о нападении на Советский Союз был детализирован в директиве № 21: «Советские войска в западной России должны быть уничтожены в результате решительных операций Необходимо быстро достичь Москвы... завоевание этого города будет означать решающую политическую и экономическую победу.... На флангах нашей операции мы можем рассчитывать на активное участие Румынии и Финляндии в войне с Советским Союзом... Можно рассчитывать, что железные дороги Швеции и главные трассы будут предоставлены нам... не позднее, чем мы начнем нашу операцию».

При обсуждении операции со своими генералами Гитлер подчеркивал, что война с Советским Союзом – это решающая битва между двумя идеологиями. И поскольку СССР не подписал Гаагскую конвенцию, ее положения не распространяются на советских военнопленных. Гитлер при этом указывал, что «комиссары» вообще не должны рассматриваться как военнопленные.

Адольф Гитлер, рейхсканцлер Германии
1933–1945 гг.
Фото из Музея Сопротивления



С планом «Барбаросса» летом 1940 года была ознакомлена лишь узкая группа высших офицеров и чиновников. Масштабное немецкое наступление планировалось начать 15 мая 1941 года. Но Гитлер отложил операцию из-за войны на Балканах и поражения итальянцев в войне с Грецией. С опозданием на пять недель он смог начать так долго готовившееся нападение на Советский Союз. После различных секретных пактов, после развернутой дезинформации со стороны обеих держав, большая война между гитлеровской Германией и сталинским Советским Союзом наконец-то началась.

Первый удар был нанесен рано утром 22 июня 1941 года после того, как кодовое слово «Алтона» было направлено в немецкие военные части. Это был сигнал к началу операции «Барбаросса». В то же утро в 5.30 утра посол Германии в Москве объявил наркому ино-

странных дел Молотову, что Германия находится в войне с Советским Союзом «из-за неоднократных нарушений подписанного ранее договора о мире». Мощный немецкий молниеносный удар – лавина стали и огня, – взорвала тишину на границе между Германией и Советским Союзом.

Ударная группировка немцев состояла из 150 дивизий, прикрываемых 2700 самолетами. Это была самая мощная наступательная группировка за всю военную историю. Ее поддерживали крупные танковые соединения. Мощный и беспощадный молниеносный удар был направлен против центральных районов Советского Союза. План предусматривал быстрое уничтожение советской армии и молниеносное завоевание Ленинграда, Москвы и Украины. Немцы далеко продвинулись за первые месяцы, но после того, как оборона русских укрепилась, мощь немецкого наступления захлебнулась. Из-за переноса начала операции «Барбаросса» с мая на июнь и из-за того, что советские войска смогли задержать немецкие войска, немцам пришлось встретить суровую русскую зиму на пути к Москве. Немецкое наступление было остановлено в менее чем в 50-ти километрах от русской столицы.

«Наши приготовления могут быть обнаружены».
(Адольф Гитлер)

СЕВЕРНАЯ НОРВЕГИЯ НАКАНУНЕ ОПЕРАЦИИ «БАРБАРОССА».

Спустя два месяца после немецкого нападения на Норвегию норвежские войска, которыми командовал генерал Отто Рюге, капитулировали перед превосходящими силами противника. Война в Норвегии закончилась, и большая часть ее территории была оккупирована немецкими войсками.

После капитуляции 10 июня 1940 года норвежские войска в Сер-Варангере оставались еще какое-то время «под ружьем», как пограничная охрана под норвежским гражданским командованием. Вермахт не хотел провоцировать русских и поначалу не предполагал продвигать свои войска севернее Альты. Но уже 16 июня рейхс-комиссар Тербовен приехал в Киркенес на «рекогносцировку». Над городом был поднят флаг со свастикой. Батальон СС появился в Киркенесе 4 июля и взял под охрану норвежско-финскую границу. Норвежская пограничная охрана была демобилизована, и норвеж-

ский флаг в гарнизоне спущен. Сер-Варангер оказался, таким образом, последним районом, который немцы оккупировали в континентальной части Норвегии.

Летом 1940 г. генерал Дитль получил приказ Гитлера о наращивании ударной группировки в Восточном Финнмарке. Этот приказ фюрера не мог не сказаться на населении Сер-Варангера, которому довелось испытать на себе все тяготы войны в отличие от других районов Норвегии. Киркенес пережил около тысячи воздушных тревог и сотни воздушных налетов. В самом городе и вокруг него были сосредоточены более 60 тысяч немецких солдат, а также большое количество военной техники и боеприпасов.

За рекордный срок на плато в 12 километрах к западу от Киркенеса немцы построили аэродром Хойбуктмоен¹. Аэродром был частью Киркенесского укрепрайона и сыграл важную роль в обороне города и порта от русских воздушных налетов. Кроме того, Хойбуктмоен был базой немецких воздушных сил для налетов на Мурманск и операций против конвоев.

С осени 1940 года немцы планомерно стягивают крупные военные силы в Сер-Варангер. Горный корпус «Норвегия», состоявший из двух горно-егерских дивизий, был переброшен в Финнмарк и размещен в районе Киркенеса – Пасвика. Наращивание военного потенциала в Восточном Финнмарке продолжалось зимой и весной 1941 года. Кроме двух полков СС из ударной группы «Норд», в районе были размещены дополнительные подразделения Вермахта. В конце весны 1941 года жители долины Пасвик заметили, что команда немецких саперов Рi-88 потихоньку приступила к постройке моста через реку Паз около Нюруда, на самом юге долины Паз. Деревянный мост был готов уже в мае, на красивом большом щите было написано его название – «Ренитир Брюке» («Олений мост»). Таким образом, немцы проложили новый маршрут в Финляндию через пограничную реку. И в июне 1941 года бригады СС «Норд» маршировали через мост у Нюруда, чтобы занять боевые позиции в Финляндии.

Готовясь к вторжению в Советский Союз, немецкое верховное командование в августе 1940 г. перегруппировало свои силы в Норвегии. Страна была разделена на три оборонительных региона. Ок-

руг регионального командования Северной Норвегии охватывал часть страны от Тус-фьорда – Хеллемо-фьорда в Нурланде до границы с Финляндией в Восточном Финнмарке. Генерал Эдуард Дитль, командир горного корпуса «Норвегия», был назначен начальником северного регионального командования. Главный штаб корпуса был размещен на борту «Блек Воч» («Черный дозор»), нового судна из серии «Ньюкасл-лайн» норвежского пароходства Фреда Ульсена. Судно стояло в Ко-фьорде в Альте.

*«У Германии есть договор с Советским Союзом
о мирных отношениях».
(Генерал Йодль)*

НЕМЦЫ И ФИННЫ НАКАНУНЕ ОПЕРАЦИИ «БАРБАРОССА»

Зимой и весной 1941 года по финскую сторону норвежско-финской границы стали происходить странные вещи. Это заметили жители Сер-Варангера, которые не из праздного любопытства следили за поведением оккупационных властей. Норвежцы наблюдали все возрастающую активность немцев в пограничных с Финляндией районах. Многие задавались вопросом, какую позицию займет Финляндия, северная страна-соседка, в войне, которую развязал Гитлер?

Большинство с особым уважением и восхищением следили за тем, как бесстрашно сражались финны, держа оборону против Советского Союза в ходе «Зимней войны» в 1939–1940 годах. Население Сер-Варангера был свидетелем жестоких стычек между финнами и русскими на восточном берегу Паз-реки. Им пришлось принять не одну волну финских беженцев, спасавших свои жизни на норвежской стороне границы. Но теперь Финляндия, похоже, была готова составить компанию Германии, только что завоевавшей Норвегию.

Народ в округе знал, что немецкие офицеры из Сер-Варангера ходили на лыжах в марте 1941 года на финскую территорию и обследовали финско-российскую границу. Было также известно, что офицеры горного корпуса «Норвегия» в конце весны были на рекогносцировке в Финляндии в сопровождении высших финских военных чинов. Но мало кто знал о том секретном политическом спектакле, который Гитлер режиссировал для того, чтобы втянуть Финляндию в новую войну с Советским Союзом.

¹ В советских военных документах его называли «Хебугтен»

Жители Киркенеса и долины Пасвик заметили примечательную активность немцев в мае-июне. А за неделю с 22 по 29 июня немцы произвели масштабное усиление войск в пограничном районе Сер-Варангер – Петсамо. Они подвезли и оставили под охраной военную технику и огромное количество боеприпасов, в том числе и на финской стороне границы. Трудно представить, что эта масштабная деятельность могла происходить на финской территории без какой-то договоренности между Германией и Финляндией в той или иной форме.

Немецкий генерал Вальдемар Эрфурт был офицером связи между немецким и финским штабами во время «войны-продолжения», как финны называли немецко-финскую войну против Советского Союза. Он вспоминает, что с конца мая-начала июня 1941 года между немецкими и финскими офицерами были тесные контакты. 25 мая Вермахт организовал трехдневные переговоры с финляндской военной делегацией. Многие высшие финские офицеры во главе с генерал-лейтенантом Хайрихсом приняли участие в этих встречах. Немецкие генералы Йодль и Гальдер выступили с докладами, сориентировав финских офицеров в военной обстановке и особенно в германо-советских отношениях, сообщив о возможности военного столкновения между двумя державами – Германией и Советским Союзом. В своем вводном докладе генерал Йодль охарактеризовал возможное нападение на Советский Союз как «превентивную операцию». «У Германии с Советским Союзом есть пакт о ненападении», – сказал Йодль.

Во время встречи в Зальцбурге в конце мая генерал Йодль выразил уверенность в том, что Финляндия не сможет оставаться нейтральной в такой войне, и страна рано или поздно, по своей воле или нет, окажется втянутой в эту войну. Он заявил, что в случае вооруженного конфликта с Советским Союзом немецкой армии «Норвегия» придется совершить военный прорыв через финскую территорию к стратегически важной «мурманской» железной дороге. «Мы надеемся, что Финляндия, – сказал генерал Йодль, действиями у своих границ, по крайней мере, свяжет советские войска, которые на момент начала войны будут находиться там».

После этого взбудоражившего присутствующих высказывания генерала Йодля слово взял начальник финского генерального штаба Хайрихс. Он дал ясно понять, что Финляндия не будет воевать, ес-

ли только она сама не подвергнется нападению. «Но, даже в случае возобновления русской агрессии и угрозы, что Финляндия будет втянута в войну», – заметил Хайрихс, – «у нас, финских военных, нет никаких полномочий для заключения с другой державой договоров, в какой бы то ни было форме, даже гипотетически». Генерал Йодль принял замечание со стороны начальника финского генерального штаба без комментариев.

Очень вероятно, что Йодль и Гальдер в момент обсуждения актуальной военной ситуации с финнами знали и о плане «Барбаросса», и о времени нападения на Советский Союз, предложенном Гитлером. Трудно предположить, что высказывание Йодля в Зальцбурге не было звеном в попытке немцев втянуть Финляндию в войну на стороне немцев. Йодль, как опытный военный, понимал, что планируемое немецкое нападение на Советский Союз через область Петсамо спровоцирует советское нападение на финскую территорию, и Финляндия будет втянута в войну на стороне немцев.

Главнокомандующий финскими военными силами фельдмаршал Карл Густав Эмиль Маннергейм сам лично не принимал участия в немецко-финской встрече, где обсуждалась сложившаяся военная ситуация. Он доверил своему начальнику генерального штаба внести ясность в постоянно меняющуюся военно-политическую обстановку. Нет сомнений, что в момент нападения немцев на Советский Союз Маннергейм уже понимал, что это приведет Финляндию к новой войне с Советским Союзом. Немцы ведь отлично знали, что жесткие условия мирного договора между Советским Союзом и Финляндией после «Зимней войны» вызвали у финнов злобу и резкую неприязнь к Советскому Союзу. Многие финны были уверены, что войны между Германией и Советским Союзом не избежать, но она будет недолгой. Они считали, что финское участие в такой войне оправдано с моральной точки зрения, если Финляндия ограничиться тем, что отвоюет потерянные в «Зимнюю войну» финские территории.

С началом наступления на Советский Союз немцы хотели заключить с Финляндией договор о «военном взаимодействии». Но немецкие переговорщики были довольно неуклюжи, да и финны, в общем-то, постоянно уходили в сторону, когда немцы выносили на обсуждение этот вопрос. Поэтому официально не было подписано никакого военно-политического договора между Финляндией и

Германией о «войне-продолжении». Таким образом, основой немецко-финской наступательной войны против Советского Союза оказалось «братство по оружию» при неясной коалиции между двумя этими странами.

Генерал-полковник Николаус фон Фалькенхорст, командующий немецкими войсками в Норвегии, 1940–1944 гг.

Фото из Музея Сопротивления



Немецко-финское сотрудничество по подготовке к войне день ото дня набирало обороты. 15 июня генерал-полковник фон Фалькенхорст с группой высших офицеров из горного корпуса «Норвегия» приехал в Рованиemi. 17 июня военнообязанные финны были призваны для участия в дополнительных учениях. Одновременно были утверждены руководители и состав финского военного руководства. 25 июня финское верховное командование решило, что ставка оперативного командования должна быть размещена в Миккели, – там во время «Зимней войны» была ставка Маннергейма.

В приказе от 15 июня 1941 года Маннергейм объявил, что финские войска, размещенные в Северной Финляндии, будут оперативно подчиняться немецкому военному командованию. Северная Финляндия стала вскоре самостоятельным оперативным районом. В конце июня верховное командование Вермахта назначило генерал-полковника Николауса фон Фалькенхорста командующим этого оперативного района, и немцы перенесли в Рованиemi свою ставку. 27 июня финское верховное командование одобрило главные положения плана наступления, которые касались финских войск.

Крупное соединение немецких войск, которое пересекло границу между Сер-Варангером и Петсамо 22 июня, использовало неделю до 29 июня для формирования ударной группировки и оборудования хранилищ с боеприпасами для предстоящего наступления на Мурманск.

Финский батальон «Ивало» под командованием полковника Вилламо получил приказ быть готовым к выступлению 28 июня в 22 часа. Финны должны были действовать вместе с немецкими войска-

ми в районе между Петсамо и полуостровом Рыбачий. Наконец, все было готово, чтобы начать отсроченное немецкое наступление на Мурманск.

С финской стороны границы с Норвегией было предпринято немало различных политических и военных действий, некоторые из них буквально за несколько дней до немецкого нападения на Советский Союз. Все это дает основание утверждать, что финские политики и военные знали о том, что немцы готовят нападение на Советский Союз. Правительство и высокопоставленные чиновники, должно быть, понимали, что масштабное сотрудничество с немецкими военными властями ввергнет Финляндию в войну с Советским Союзом. Заявление генерала Йодля, сделанное для финских высших офицеров в конце мая 1941 года, более чем прозрачно указывало на то, что немецко-советская война более чем вероятна, и она – не за горами. Когда Йодль к тому же добавил, что немецкие войска могут нанести удар по «мурманской» железной дороге, используя финскую территорию, это ясно показало, что немцы не будут переживать из-за того, что такие операции могут втянуть Финляндию в войну с Советским Союзом.

Когда Германия начала свое масштабное наступление на Советский Союз 22 июня 1941 года, Финляндия заявила о своем нейтралитете. Финский нейтралитет официально продержался до ночи на 25 июня.

«Можно рассчитывать на то, что шведские железные дороги будут в нашем распоряжении, по крайней мере, на момент начала операции».

(Директива Верховного командования Вермахта № 21)

ШВЕЦИЯ НАКАНУНЕ ОПЕРАЦИИ «БАРБАРОССА»

Швеция тоже принимала участие в дипломатических играх, предварявших немецко-финскую войну против Советского Союза. 23 июня 1941 года немецкое верховное командование заявило шведскому правительству о своем желании воспользоваться шведской железной дорогой для переброски 163-й пехотной дивизии (дивизия Энгельбрехт) из Норвегии в Финляндию. Два дня спустя шведское правительство дало на это свое согласие. 26 июня началась транспортировка из Осло немецкой пехоты.

Финляндия втянута в войну с Советским Союзом.

После «Зимней войны» Финляндия оказалась в полной политической изоляции. Пакт о ненападении и дополнительное секретное соглашение между Советским Союзом и Германией о разделе Европы на «сферы интересов» привели к тому, что отношения финнов с Германией были хуже, чем когда-либо. Правда, Швеция обозначила свою симпатию к Финляндии, но мало чем могла повлиять на изменение военно-политической обстановки в Европе. Финляндии лишь оставалось выполнять условия «проблематичного» мирного договора с Советским Союзом до последней запятой.

Следствием секретного договора между Советским Союзом и Германией о разделе «сфер интересов» стало то, что в июле 1940 года Советский Союз аннексировал три балтийских государства — Эстонию, Латвию и Литву. К тому же СССР предъявил ряд требований к Финляндии, которые финны считали противоречившими мирному договору.

Когда в мае 1940 года Гитлер решил напасть на Советский Союз, составной частью его плана было привлечение к этому Финляндии. За дело взялись дипломаты. В июле посланник немецкого МИДа пообещал финнам продажу оружия, если Финляндия разрешит транспортировать немецкие войска через финскую территорию. В сентябре финны решили разрешить транзит немецких войск в Северную Норвегию. Финны считали, что договоренность о транзите ни к чему не обязывает, но они недооценили эффект сближения с Германией. Это решение оказалось еще одним шагом на пути военного сотрудничества с Германией, направленного против Советского Союза.

Финское правительство, высшие гражданские и военные чины сомневались, стоит ли Финляндии выступать вместе с Германией против Советского Союза.

25 июня 1941 года финляндский парламент — Риксдаг, — собрался для обсуждения сложной политической ситуации, чтобы решить, вступать или не вступать Финляндии в войну на стороне немцев. Финское правительство во главе с премьер-министром Юккой Рангеллем хотело заявить Риксдагу о своей решимости не допустить

втягивания Финляндии в новую войну с Советским Союзом. Но финляндский премьер-министр изменил мнение в тот же день, вероятно, из-за советских налетов на города и поселки Юга Финляндии. Он обсудил ситуацию с президентом Ристо Рюти, и после этого решение было изменено.

30 июня президент Рюти объявил, что ввиду советских бомбардировок финских городов, а также многочисленных боевых столкновений с русскими, между Финляндией и Советским Союзом объявляется состояние войны. Немцы и финны в течение ночи оказались братьями по оружию, и немецко-финское наступление на Советский Союз могло начинаться незамедлительно. Но назначить дату наступления оказалось для финнов трудной задачей. Еще 16 июня немецкий офицер связи генерал Вальдсмар Эрфурт проинформировал свое командование о том, что финские операции не могут быть развернуты раньше, чем через 2–3 дня после нанесения немцами основного удара (Операция «Зильберфукс» — «Серебристая лисица»). Эту информацию передал ему начальник финского генерального штаба Эрик Хайнрихс по поручению Маннергейма. «Похоже, финны хотят создать у своего народа и парламента представление о том, что Финляндия втягивается в эту войну в силу обстоятельства», — писал Вальдемар Эрфурт.

Лишь 10 июля, то есть несколько дней спустя после начала финского наступления на Советский Союз, фельдмаршал Маннергейм обратился к своим солдатам с высокопарным и эмоциональным приказом. К удивлению многих финнов он упомянул гражданскую войну 1918 года, и сказал, что «в этом историческом перевороте, как свет нового дня, забрезжила надежда на свободу для Карелии и Великой Финляндии». То, что Маннергейм в эти дни вспомнил о кровавой революции 1918 года, испугало многих финнов.

Финляндия не хотела выглядеть страной-агрессором, которая сотрудничает с гитлеровской Германией, участвуя в нападении на Советский Союз. Поэтому премьер-министр Рангелл заявил в парламенте 25 июня о том, что Финляндия оказалась в войне, потому что Советский Союз совершил воздушные налеты на финскую территорию. Заявление премьер-министра все-таки далеко от истины. Фактом остается фактом, что немецкие войска совершили нападение на Советский Союз с финской территории. Еще за неделю до 29 ию-

ня, когда началось немецкое наступление на Мурманск, именно на финляндской территории происходило наращивание немецкой военной мощи.

Было много различных обстоятельств, которые привели к тому, что Финляндия в июне 1941 года позволила втянуть себя в войну с Советским Союзом. Глубинной и реальной причиной взаимодействия с гитлеровской Германией было, несомненно, желание финнов отвоевать те районы, которые отошли к Советскому Союзу после «Зимней войны».

*«Через три дня мы будем в Мурманске»
(Сказано генералом Дитлем в Киркенесе)*

НЕМЕЦКИЕ ЭЛИТНЫЕ ДИВИЗИИ ПЕРЕХОДЯТ В НАСТУПЛЕНИЕ

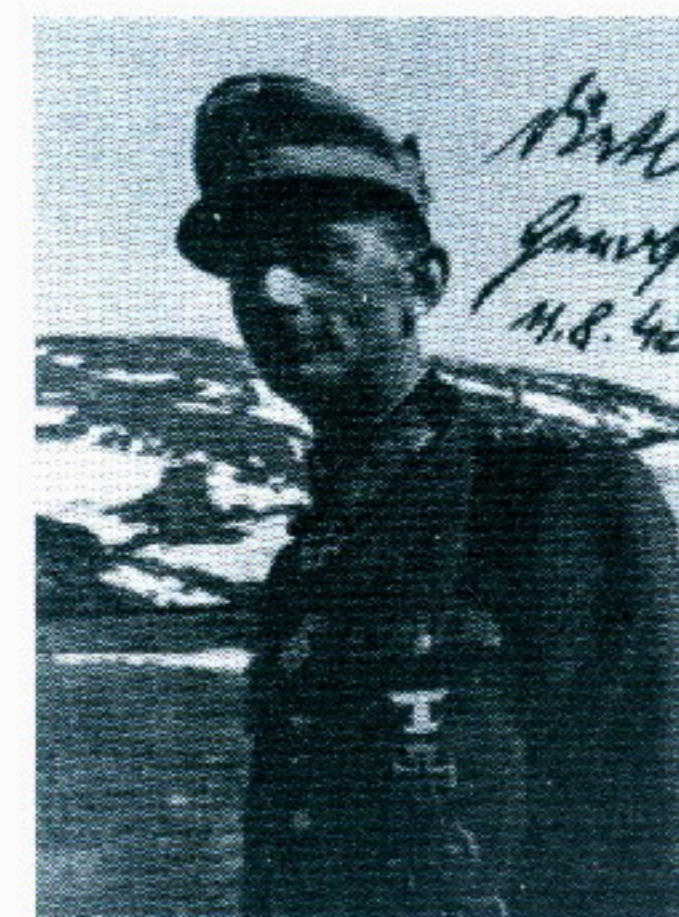
Генерал-полковник Эдуард Дитль, назначенный Гитлером командующим горным корпусом «Норвегия», уже 13 августа получил задание разработать операцию «Зильберфукс». Когда все приготовления к наступлению на Мурманск были сделаны, Дитль был полон оптимизма. «Через три дня мы будем в Мурманске», – заявил он на своем австрийском диалекте, когда инспектировал элитные части в Киркенесе перед началом наступления на Мурманск.

С получением условного сигнала «Реннтир» («Северный олень») 22 июня крупные ударные соединения немцев перешли норвежскую границу с Финляндией у Эльвенеса, чтобы занять район Петсамо. Финские пограничные войска в это не вмешивались, что указывает на то, что немецкая «оккупация» финских районов совершалась при полном понимании со стороны финских властей, как гражданских, так и военных. Немцам понадобилась лишь неделя, чтобы разместить на новом месте технику и боеприпасы, готовясь развернуть мощное наступление на Мурманск. В течение этой же недели вступление Финляндии в войну на стороне немцев было подтверждено официально. Братство по оружию между Германией и Финляндией в войне против Советского Союза стало фактом.

Вызывает удивление, что наступление на Мурманск, которое получило название операция «Серебристая лисица», началось лишь 29 июня, то есть неделю спустя после начала операции «Барбаросса». Причиной такого опоздания, похоже, было желание немцев дожидаться официальной реакции финнов на операцию «Зильберфукс»,

– оккупацию немцами района Петсамо. Горный корпус «Норвегия» использовал районы Сер-Варангера и Петсамо как базу для предстоящего молниеносного броска в направлении Мурманска.

Корпус «Норвегия» насчитывал около 65 тысяч человек. Ударный кулак в самом начале наступления насчитывал 27 500 человек, из которых 15 тысяч были в первом эшелоне. Финский батальон «Ивало» получил задание от финского командования охранять район Петсамо от нападения советских войск с полуострова Рыбачий.



Генерал-полковник Эдуард Дитль возглавлял немецкие войска, шедшие на Мурманск в 1941 году
Фото из Музея Сопrotивления

Период между 22 и 29 июня получил у военных историков название – «потерянная неделя». Считается, что отсрочка немецкого нападения имела фатальные последствия для проведения наступления на Мурманск. Она привела к тому, что фактор внезапности был утерян.

Советская армия не была готова к немецкому броску из Сер-Варангера через Петсамо и имела весьма ограниченные военные силы в районе, пограничном с Финляндией. Но в Мурманской области размещались две дивизии. За те 6–7 дней, что получило советское командование, к местам боевых действий были подтянуты несколько тысяч солдат и добровольцев. Были сделаны некоторые срочные приготовления для отражения немецкого наступления.

Советские пограничные войска в срочном порядке отступили под натиском немецких войск. Уже на второй день вторжения передовые немецкие части дошли до Титовки, но мощный советский контрудар связал немецкие войска, стремившиеся перерезать связь по суше с полуостровом Рыбачий. Советские солдаты защищались неожиданно упорно и нанесли двум егерским дивизиям немцев ощутимые потери. Немцы ожидали встретить весьма посредственного

противника, войска с плохим руководством и низким боевым духом. В германском корпусе вскоре поняли, что советскими войсками хорошо управляют, они сражаются храбро и выносливо, используют труднопроходимую территорию с большой изобретательностью. К тому же у русских было преимущество в авиации.

Немецкое продвижение до долины реки Лица шло с большим трудом. Суровый климат и труднопроходимая каменистая тундра с рассеянными валунами и густыми порослями кустарников и карликовых берез, сотни озер, — все это характерные черты местности на пути от Печенги до Лицы. Даже опытные немецкие горные егеря не могли проходить больше, чем километр в час. Недостаток разведанных накануне вторжения и плохие карты создавали большие трудности в начальной фазе наступления. Немецкие офицеры обнаружили, что дорог, указанных на картах, в действительности не существует. Подвоз боеприпасов к местам боев тоже был проблематичным, поэтому часть сил, предназначенных для наступления, была задействована для доставки подкрепления. Эвакуация многочисленных раненых также стала крупной проблемой для немецкого командования.

«В нашем подразделении было более 1000 человек, уцелели — 111».
(Давид Павлович Толчинский, русский врач)

ПОЛЯ СМЕРТИ В ДОЛИНЕ РЕКИ ЛИЦА

Командование советскими войсками смогло в течение нескольких дней мобилизовать значительные силы. Это были и солдаты, и морские пехотинцы. Несколько тысяч добровольцев были в срочном порядке отправлены из Мурманска на фронт у реки Лица. Всего советскому командованию удалось собрать около 12 тысяч человек, которые должны были встретиться с элитными войсками генерала Дитля. К тому же из-за сталинских чисток и репрессий в Красной армии была чудовищная нехватка высших командного состава. Это создавало большие проблемы для советской обороны.

Главные силы немцев достигли реки Лица 1 июля. Последовавшие два дня немцы использовали для того, чтобы подтянуть резервы и привести в порядок подъездные пути к этому району. Главные силы продолжили наступление. 4 июля после тяжелых боев они заняли плацдарм на восточном берегу реки Лица.



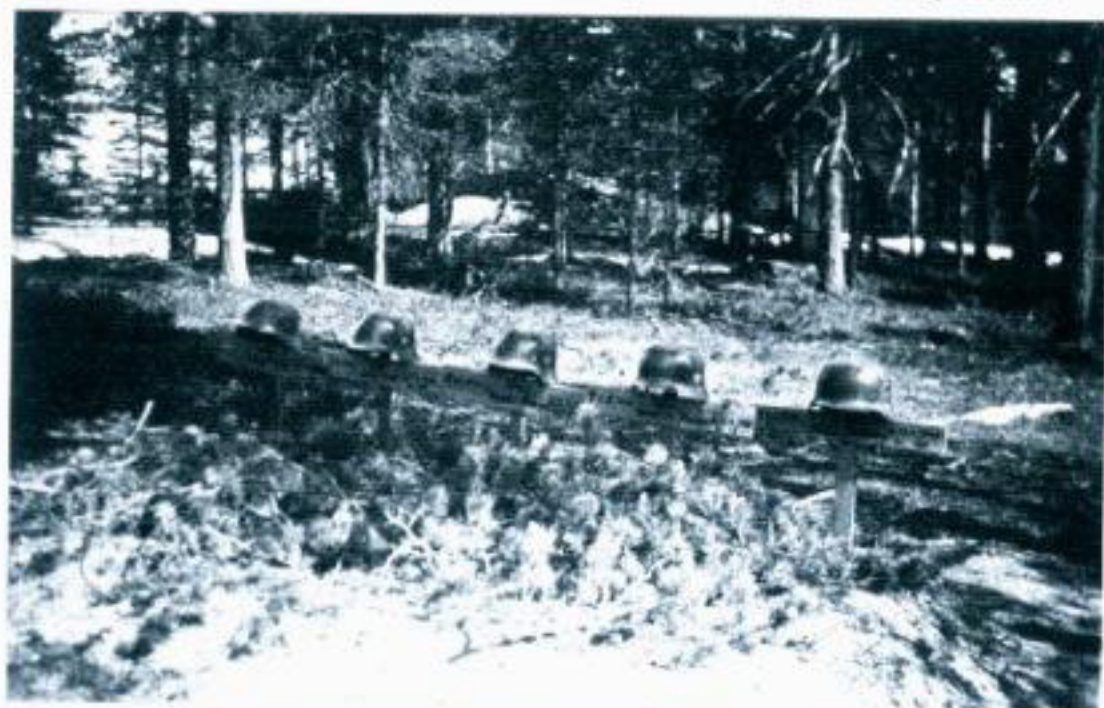
На фронте у р. Лица. Фото из архива М.Н. Супруна

В попытке остановить немецкое продвижение советские войска 6 июля перешли на Лице в контрнаступление. После тяжелых боев немецкие егеря отбили атаки русских. Вскоре прибыли новые советские части и тысячи добровольцев, которые усилили оборону. Немцы перешли в наступление 13 июля, но сила немецкого удара была истощена, и их продвижение на Мурманск было остановлено на реке Лица, всего лишь в 60 километрах от Мурманска.

Немецкие офицеры, которые принимали участие в боях у реки Лица в июле 1941 года, рассказывают, что они были поражены способностью советских солдат сражаться. Допросы пленных показали, что немецкой горной армии противостоят элитные солдаты 52-й дивизии, которых в срочном порядке перебросили сюда, чтобы выбить немцев с плацдарма у Лицы. Эти русские солдаты участвовали в «Зимней войне» с Финляндией и имели опыт операций в северных условиях. Русские организовали глубокую оборону, немцы несли большие потери. Советские солдаты знали, как ориентироваться в тундре. Они использовали каждый выступ, каждый камень на мест-

ности и были настолько искусны в камуфляже, что было очень трудно обнаружить их на местности.

16 июля советские войска перешли в контрнаступление по всему фронту вплоть до полуострова Рыбачий. Русские сражались отчаянно, местность была непривычной для немецких солдат. Ситуация с подвозом подкрепления для немецких войск была крайне сложной, положение с эвакуацией раненых – критическим, тяжелые бои требовали постоянного пополнения в живой силе. Немецкое командование, наконец, осознало, что наступление не может продолжаться без масштабного военного подкрепления. Генерал Дитль считал ситуацию настолько серьезной, что решил временно прекратить наступление на Мурманск. Но он не отказался от планов захвата Мурманска, планируя форсировать Лицу и создать плацдарм для дальнейшего молниеносного удара. Но ему нужно было подкрепление. И немецкое верховное командование поддержало его. Гитлер, колебавшись, все-таки согласился перебросить на этот участок фронта свежие войска для усиления горного корпуса «Норвегия».



Одно из фронтовых немецких захоронений. Фото из архива М.Н. Супруна

Штабисты Дитля уже завершали разработку планов нового мощного наступления на фронте у Лицы, между тем как обещанное

подкрепление запаздывало. Дело в том, что 30 августа русская подводная лодка потопила у берегов Западного Финнмарка два немецких транспорта, шедших с войсками и боеприпасами для горного корпуса. 7 сентября британский военный корабль атаковал немецкий транспортный конвой у Нордкапа и потопил корабль сопровождения «Бремзе». Немецкому транспорту с солдатами СС на борту, которые должны были сменить вымотанных фронтовиков горного корпуса, удалось скрыться в ближайшем фьорде.

8 сентября генерал Дитль начал новое наступление. Мощная ударная группировка форсировала Западную Лицу. (Два полка войск СС в августе были переброшены для укрепления фронта на Лице). Но задержка с наступлением, а также потери войск и техники в море на пути в Киркенес привели к тому, что сила немецкого удара оказалась недостаточной. Кроме того, немцы не могли не заметить и прибытия на фронт Лицы свежих сил из русской Полярной дивизии. Два полка этой дивизии, около 2 тысяч человек, прибыли на фронт 18 июля.

Немцы поначалу быстро продвинулись вперед. Русские, дав наступательной волне немцев пройти, оставили «карманы» со своими войсками, и оттуда атаковали немцев на нескольких направлениях. Немецкие потери были катастрофическими, и ситуация была такой отчаянной, что генерал Дитль 21 сентября вновь решил прекратить наступление. Поколебавшись, он решил, что войска должны быть возвращены обратно за реку Лицу. Генерал-полковник и его горные егеря так и не смогли летом 1941 года продвинуться к Мурманску далее ни на шаг.

Последовавшие 12 и 13 сентября потери двух немецких транспортов¹ привели к тому, что немцы решили временно прекратить все судоходство к востоку от Нордкапа. Поэтому судьба Операции «Зильберфукс» была предопределена.

«Многие не пережили транспортировку на госпитальные суда».
(Йохан Воллманн)

¹ 12 сентября 1941 г. подводная лодка К-2 серьезно повредила транспорт «Лохотен» в районе Перс-фьорда, в тот же день подлодкой Щ-422 в Тана-фьорде был потоплен германский транспорт «Отар Ярл»

НАСТУПЛЕНИЕ НА МУРМАНСК. ВЗГЛЯД ПО ЗРЕЛОМУ РАЗМЫШЛЕНИЮ.

Военные аналитики считают, что главной причиной неудачи операции «Зильберфукс» было то, что немецкое Верховное командование не предоставило достаточно войск в распоряжение генерала Дитля после первого контрудара на Лице-фронте. Глубокое убеждение Гитлера в том, что британцы предпримут вторжение в Норвегию, и его настойчивое желание усилить оборону оккупированной Норвегии, похоже, определили решение немецкого Верховного командования. Другими важными причинами неудач стали недооценка немцами способности русских сражаться и неверные карты местности.

Германская походная
кухня на Лица-фронте
Фото из архива
М.Н. Супруна



Немецкий горный корпус в течение каких-то трех месяцев потерял почти 11 тысяч убитыми и большое количество ранеными. Войска продвинулись вперед не более чем на 40 километров. Большие потери обусловили необходимость замены дивизий, входивших в состав горного корпуса. В этом горно-егерском корпусе было много австрийских солдат и офицеров. Их боевой дух после таких потерь был крайне низким, и ходили слухи о том, что их замена была мотивирована политическими причинами.

Эвакуация большинства раненых немецких солдат в полевые лазареты за линию фронта, особенно в первой фазе наступления, было весьма проблематичной из-за продолжительного времени транспортировки и почти полного отсутствия подходящих для этого транспортных средств.

Интервью с Йоханом Воллманном

Йохан Воллманн жил в Киркенесе, когда Германия начала войну против Советского Союза. Он работал штурманом на норвежском пароме, который был реквизирован немцами. Паром ходил по маршруту Киркенес – Мунк-фьорд, где находились немецкие госпитальные суда. В интервью Воллманн рассказал:

«Госпитальными судами были бывшие «пассажиры» «Берлин», «Штуттгарт» и «Метеор». Их оснастили всем необходимым и направили в Киркенес. Тяжелораненых солдат доставляли из немецких полевых госпиталей сначала в Киркенес, а оттуда на пароме перевозили к госпитальным судам. После нескольких крупных сражений в Киркенес в сентябре прибыло очень много раненых. Молодые, искалеченные солдаты лежали на носилках и ждали дальнейшей транспортировки. Они были в полубессознательном состоянии из-за лекарств. Бездна надежды читалась в глазах этих молодых ребят. Многие были ранены в лицо. Многие не пережили транспортировку до госпитальных судов».



Немецкое кладбище в местечке Паркино под Петсамо, где похоронено 12 тысяч германских солдат. Фото из архива М.Н. Супруна

Общие потери во время жестоких боев в 1941 и в 1942 году, а также за время позиционной «окопной войны», тянувшейся более трех лет, были пугающе большими. Но имеющиеся цифры ненадежны. Согласно данным Исторического общества Сер-Варангера (1997г.) на Лица-фронте за всю войну по-

гибло 12 тысяч немцев и австрийцев. Число раненых и пропавших без вести не указывается. Во время отступления в 1944 году немецкая горная армия потеряла около 22 тысяч убитыми, ранеными и пропавшими без вести. Исходя из этого, немецкие потери на Лица-фронте с 1941 по 1944 год, вероятно, подходят к цифре 30–35 тысяч человек, включая раненых. Сюда же входит большое число обмороженных. Русские историки утверждают, что Красная армия потеряла на этом участке фронта 70 тысяч убитыми. Красная армия объявила о 16 тысячах погибших советских солдат во время наступления осенью 1944 г. Из них 2 тысячи погибли на норвежской земле. Поздние расчеты показывают, что потери русских могли доходить до 90 тысяч человек.

В одном интервью русский историк Журин сообщил, что общие потери в Мурманской области за 1941–1945 года составили 286 тысяч погибшими и ранеными. Немцы потеряли 23 тысячи убитыми и меньше 61 тысяч ранеными, а русские – 73 тысячи погибшими и 129 тысяч ранеными.

Значительные расхождения в цифрах объясняются, согласно военным историкам, прежде всего разными методиками подсчетов, а подчас – неправильной или заведомо ложной отчетностью.

Судьба советских военнопленных, попавших к немцам, была ранее запретной темой. Предполагается, что в немецком плену в общей сложности погибло более миллиона советских солдат. Из этого числа 12 тысяч погибли в лагерях в Норвегии.

«Забирающая все силы, изматывающая позиционная война, которая принесла солдатам по обе стороны фронта неизмеримые страдания, отметины от которых остались на всю жизнь».

НОВЫЙ ВОЕННЫЙ ГОД – СТАРЫЕ ВОЕННЫЕ ПЛАНЫ

После того, как немецкое наступление на Мурманск было остановлено осенью 1941 года, генерал-полковник Фалькенхорст решил, что в течение следующей весны должно быть разработано и начато новое наступление на Мурманск. До этого же времени позиции должны удерживаться и войска снабжаться всем необходимым.

Немецкие части, что застряли в долине реки Лица, получили зимой и весной 1942 года подкрепление. Из Киркенесса пришли свежие силы и дополнительные боеприпасы. Крупное ударное соединение немцев представляло по-прежнему серьезную угрозу для порта Мурманск и стратегически важной железной дороги.



Дорога к Лица-фронту. Фото из архива М.Н. Супруна

Для того чтобы предотвратить новую атаку на Мурманск, советские войска нанесли весной 1942 года мощный удар по немецким

позициям в долине реки Лица. Волна за волной русские солдаты штурмовали крутые, безлесные склоны сопки. Немцы выстроили мощные оборонительные укрепления на хребтах сопки в долине реки Лица, но им потребовалось огромное напряжение сил, чтобы отбить этот удар. Советские войска понесли тяжелые потери. Бои на Лица-фронте после этого затихли и перешли в изматывающую позиционную войну, которая длилась еще три года. Арктический климат, холод и темнота месяцами принесли солдатам по обе стороны фронта тяжелые физические и моральные страдания, отметины от которых остались на всю жизнь.

Военные аналитики заявляли впоследствии, что решение о прекращении наступления на Мурманск в сентябре 1941 года имело далеко идущие последствия. Горные егеря генерал-полковника Дитля никогда больше уже не получили шанса начать новое наступление на Мурманск.

Давид Толчинский и Анатолий Пысин, советские ветераны войны. В центре – автор Харальд Хенриксен
Фото: Х.Э. Линдбом



*«Не к людям мы
испытывали ненависть, а к фашизму».*

Интервью с Давидом Павловичем Толчинским и Анатолием Деметровичем Пысин

Через Арне Викана из Киркенеса мы договорились с двумя русскими ветеранами встретиться и поговорить о сражениях на Лице. Арне Викан не раз бывал в районах сражений между Петсамо и Мурманском и хорошо знает местность и военную историю. Он вместе с русской переводчицей выбрал для этой встречи долину реки Лица.

Мы быстро нашли условленное место около военных монументов у главной дороги на Мурманск и были сердечно приняты русскими ветеранами. Мы представились, и вскоре разговор пошел о прекрасной погоде, красивых осенних красках, которые нас окружали в этой такой мирной сейчас долине. Наш проводник развел костер и начал готовить кофе. Эрик Линдбом, оператор киногоруппы, был занят тем, чтобы найти хорошее место для камеры и подходящее место для интервью. За кофе мы рассказали о документальном фильме «Мурманские конвои», который мы тогда снимали, и попробовали наметить вопросы, которые должны были прозвучать во время беседы. Мы сидели недалеко от небольшого захоронения павших русских солдат, останки которых недавно были найдены на склоне сопки прямо над нами. Стальные каски, пробитые пулями, лежали на свежих могилах. Три русских ветерана приглушенно обсуждают, на какие вопросы кто из них будет отвечать. Мы успеваем выпить по чашке кофе, и Эрик говорит нам, что камера готова.

Мы просим ветеранов рассказать о том, как они воспринимали войну здесь на фронте у Лицы.

Ветеран справа от меня наклоняется вперед: «Меня зовут Давид Павлович Толчинский. Я воевал добровольцем в морской пехоте. По образованию я врач». Приветливый Толчинский становится вдруг серьезным. На нем ветеранская форма, на голове – черный берет набекрень, на груди – множество медалей.

«Во время войны я был сержантом отделения добровольцев – морских пехотинцев. Служил в 258-м батальоне и был командиром взвода автоматчиков. Приход войны был для меня совершенно неожиданным. Я служил на Северном флоте. Но сначала я должен отметить, что из всех, кто принимали участие в военных действиях в этом районе, нас осталось практически только двое. Это – Пысин, справа от меня, из 314-го батальона и я сам – из 258-го. Мы – единственные, с кем вы можете поговорить. Остальные или уже ушли или находятся в таком состоянии, что не смогут рассказать свою историю.

– Когда вы поняли, что война с Германией начинается?

Толчинский отвечает:

– Знаете, мы понимали, что что-то должно произойти, хотя мы были рядовыми. Я начал свою службу на Тихоокеанском флоте на Дальнем Востоке. В марте 1940-го нас как-то разбудили среди ночи. Выдали минимум необходимых вещей и повезли ужасно долгой дорогой сюда в вагонах-теплушках. Они были оборудованы нарами и матрасами, набитыми сеном. Мы прибыли в Североморск, который тогда еще не был главной военно-морской базой. Нас разместили в палатках, и мы приступили к постройке причалов.

Где-то в мае 1941 года мы начали камуфлировать стратегические объекты: электростанции, аэродромы. Интенсифицировались боевые тренировки в отделениях пехоты и на судах. Людей учили, как воевать по-настоящему.

Когда война приблизилась, уже в июне 1941 года, корабли Северного флота были рассредоточены. То есть, те суда, которые были переведены с Балтийского моря, ушли. Нарком военно-морских сил Кузнецов получил сообщения от службы разведки о том, что немцы готовятся к войне. Мы тоже получили такие сообщения, причем, от норвежцев, которые, спасаясь от фашистов, добрались до полуострова Рыбачий. Это было в 1940 году. Норвегия была оккупирована, но эти норвежцы не поддерживали фашистов, и они рассказали нам, что в Норвегии концентрируются немецкие войска. Мы все боялись войны, потому что мы не были готовы достаточно хорошо, и мы боялись всяких провокаций. Было опасно разговаривать о военных приготовлениях, но мы не могли не чувствовать, что война не за горами. Я сам находился на аэродроме в Кузнецово (Сафоново).

Когда началась зима 1941 года, в этом районе не было никаких военных объектов, была лишь безжизненная, каменистая тундра. Солдаты должны бы-

ли во многих местах окапываться прямо в снегу. Не было никакой растительности, почти как тут. Не хватало палаток. Люди выкапывали окоп в снегу и прикрывали его сверху, чем могли. Выкапывали небольшое отверстие в снегу под каким-нибудь горным хребтом, заползали внутрь, закрывались чем-нибудь и зажигали маленькие куски упаковки патронов, чтобы согреться. Так жили и ночевали солдаты. Это было ужасно. Печей не было. Разводили костер, и дым шел через отверстие в потолке палатки. Условия были тяжелые. Когда говорят, что не военачальники выиграли Вторую мировую войну, а солдаты, это совершенно правильно.

Зимы 1941 и 1942 годов были здесь на Севере очень холодными. Если сравнивать условия на всем театре военных действий от Средиземного моря до полуострова Рыбачий, то условия были самым тяжелыми здесь, в каменистой тундре на Севере, на Мурманском фронте. Условия в тундре были экстремальными. Не было ни домов, ни дорог, ни подкрепления. Никто не испытывал таких лишений, как солдаты здесь. Я считаю, что те, кто выжили, должны получать звание «Герой России», а тех, кто погиб, мы должны чествовать вечно. Теперь, когда мы смотрим на эти голые хребты, мы думаем о величии духа русских, о несгибаемых русских солдатах. Несмотря на ошибки руководства, они не только выжили, но и победили врага и освободили Кольский полуостров и Северную Норвегию. Вечная благодарность солдатам!



Долина реки Западная Лица. Фото: Х. Хенриксен

Небритый, морщинистый Пысин в потрепанной одежде подходит к нам. На его груди – медали. Он немного нерешительно берет слово.

– Меня зовут Анатолий Деметрович Пысин. Бои здесь в районе Лицы начались в начале июля 1941 года. Я принимал участие в боях прямо у Долины Смерти, которую позднее назвали Долиной Славы. Я был заместителем командира роты. Если быть честным до конца, это было самое невыгодное положение, которое человек мог занимать. Почему, это была такая неблагодарная работа, я могу сказать сейчас. У меня было звание старшины 1-ой статьи. Наша рота должна была удерживать позицию любой ценой. Наши потери в первое время были ужасными.

– А меня зовут Лев Журин, я – ветеран войны, но сражался не здесь, а на Дальнем Востоке. Я сорок лет проработал на Кольском полуострове. По профессии я – историк, и краеведение – моя специальность. Я – Почетный гражданин города Мурманска.

Я спрашиваю Журина, может ли он сказать о цифрах потерь в этом районе. Есть ли официальные данные или они приблизительные?

Историк Журин вопросительно смотрит на меня и отвечает с твердостью в голосе:

– Это точные цифры, и взяты они из военного архива Российской Федерации в Подольске. Это не то, что я слышал где-то, это цифры из русского военного архива. Погибло 73 тысячи советских людей, 129 тысяч были ранены, всего – 202 тысячи. Наш противник потерял 23 тысячи убитыми и 61 тысячу ранеными. Всего – 84 тысячи. Общие потери в Мурманской области составили 286 тысяч человек.

– Можно спросить, а какие мысли, какие чувства, что испытываешь, когда происходило самое ужасное?

Пысин обращается к Толчинскому и говорит: «Ответь ему, ответь ты!»

– Война...? И как я это пережил?... Какие у меня воспоминания?... Я чувствовал, что все было бы гораздо лучше, если бы войны не было. До войны мы жили мирно, не думали ни о каком нападении на нашу страну. Когда я попал на фронт, я думал, как бы было хорошо, если бы был мир. Вы вот спрашивали о числе погибших на Лице. Я принимал участие в боях на Западной Лице. Конечно, потери были большие. Вы спрашиваете, что я чувствовал? Прежде всего, для меня это была война, в которой бы сражались за свою свободу. Это была несправедливая война с самого начала. На нас напали. У нас не было никаких военных целей. Поэтому у нас было много сильных чувств, когда мы сюда пришли, в том числе и ненависть к фашизму. Мы знали, что фашизм сделал с Европой. Европа была порабощена. Для меня война... Как бы мне ответить честно?... Я ненавидел эту трагедию, я ненавидел фашистов, которые

на нас напали, я видел врага в каждом немце и австрийце. И я должен сказать, наш народ был вместе. У нас не было национального раскола. Мы помогали друг другу кровью и хлебом. Это была трагедия. Мы не знали, что такое вражда между народами. Поэтому мы выдержали эту войну.

Журин добавляет:

– Общая беда сплотила наших людей, вот как было. Несчастья объединили наш народ. Это была огромная трагедия.

Я спросил Толчинского, какие потери были в его подразделении.

– Я вам расскажу. Нас было более тысячи человек. Лишь 111 – уцелели, многие насмерть замерзли и многие заболели. Что мы чувствовали? Если говорить о чувствах, то мы чувствовали ненависть, но не к людям, а к фашизму.

– Что касается потерь 52-й дивизии и третьей морской бригады, – вступает в разговор сержант Пысин, – то эту морскую бригаду расформировали уже в 1942 году потому, что потери были велики.

Я опять поворачиваюсь к Толчинскому:

– Вы заметили ту помощь, которую получали благодаря конвоям союзников?

Он отвечает:

– Первую помощь мы получили в 1942 году. Но не всегда она была полезной. Вы не знаете, так я вам расскажу. В начале апреля 1942 года мы получили новую технику. Мы были одеты в обмундирование союзников. Все это не очень-то подошло нам. Техника просто не была рассчитана на наш климат, думаю я. Мы получили толстые фетровые валенки с подошвой, которая тут же промокала. Во время операции в этом районе боевых действий сюда было отправлено 5600 человек. 80 процентов всех погибших – это те, кто замерз насмерть. На фронт доставляли и хлеб, и за это мы, конечно, благодарны. Но мы получили обувь, которая совсем не годилась.

Пысин прерывает:

– Ты говоришь про обувь, но мы же получали провиант и другую помощь. Мы получали танки, самолеты и оружие. Но это уже потом.

– Я могу рассказать вам одну историю про конвои, – говорит Толчинский. – Моя военная карьера протекала так, что я добровольцем сражался в этих местах первую половину войны, в 258-м батальоне. Потом, ведь я был врачом, я работал в лазарете на полуострове Рыбачий. Случалось, что раненые с конвоев получали медицинскую помощь у нас. Когда мы после войны начали встречаться с нашими друзьями-союзниками из конвоев, я встретил господина Билла из Глазго. Оказалось, что мы знали друг друга прежде. Он лежал в нашем лазарете, где ему ампутировали ноги. Он потерял ноги во время нападения на конвой. Храбрый человек. Мы сделали ему очень хороший протез, так что он мог ходить. И встретились через много лет.

Холодно, и мы заканчиваем интервью. Вikan сделал замечательный обед. Пахнет хорошо, от горячей кастрюли поднимается пар. Мы угощаем наших гостей хорошей порцией норвежского мясного рагу с пылу с жару, пьем пиво и продолжаем разговаривать, насколько это удастся. Ветераны дружески улыбаются нам. В знак благодарности за то, что они приехали к нам на интервью у реки Лица, мы вручаем им небольшие пакеты с продуктами, которые мы взяли с собой из Киркенеса. Они на прощание обнимают нас и садятся в машину, которая доставит их в Мурманск.

(Отрывок из интервью у реки Лица, 19.09.97)



Немецкая подлодка типа VIIC.

8. МОДЕРНИЗАЦИЯ НЕМЕЦКОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА

*«Все больше подлодок должны вставать в строй»
Адмирал Карл Дениц*

После Первой мировой войны Германия была обязана уничтожить весь свой подводный флот. К тому же согласно 191-й статье Версальского договора немцы не могли ни строить подлодки сами, ни получать их из других стран. Но уже в 1935 году между Германией и Англией было заключено специальное соглашение по флоту – Лондонский договор, согласно которому Германия могла построить подводный флот, который по тоннажу соответствовал бы британскому, т.е. 50–60 подлодок. Англичане считали, что после изобретения гидролокатора, подводные лодки в возможной войне уже не будут представлять серьезной опасности.

Самой распространенной и самой известной немецкой подводной лодкой во Второй мировой войне была лодка типа VIIС, или так называемая лодка «Стандарт». Во время войны было построено 650 лодок этого типа, это было самое большое серийное производство подлодок у немцев. Она была около 220 футов в длину и 20 футов в ширину. Главным вооружением были торпеды общей численностью 14 штук. Команда состояла из 40–56 человек. Подлодка этого типа могла идти со скоростью 17 узлов в надводном положении и делала 7,6 узлов под водой. Дальность плавания на поверхности была 6500 морских миль и 80 миль – в подводном положении.

На день начала войны 1 сентября 1939 года у Германии было 57 подлодок, причем 46 из них были в боеспособном состоянии. 12–15 из них постоянно находились на боевом дежурстве в море. По программе корабельного строительства в начале войны каждый месяц на воду спускалось по 10 подводных лодок. Позднее их число постепенно увеличилось до 25 в месяц. В 1944 году период постройки одной лодки составлял в среднем 80 дней. Лодки строились отдельными секциями на тех заводах, которые меньше подвергались бомбардировкам союзников. Секции затем собирались на верфях на Балтийском море. Были эксперименты по постройке новых типов подлодок, но тип «Стандарт» доминировал на протяжении всей войны.

Для больших морских переходов дальность плавания подлодки «Стандарт» была слишком мала. Поэтому немцы сконструировали подлодку-танкер, тип XIII, которая могла нести 432 тонны горючего и четыре дополнительных торпеды. «Дойные коровы», как немцы называли эти лодки, были приняты на вооружение в 1941–42 годах. «Коровы» могли взять на борт столько горючего, что его хватило бы 4–5 обычным подлодкам для боевого дежурства двойной продолжительности. Таких подлодок-танкеров было построено десять. Они тут же стали приоритетной целью для атак союзнических кораблей и самолетов. За относительно короткое время службы все они были потоплены. Это привело к тому, что немцы прекратили строительство лодок-танкеров.

Несмотря на то, что немцы потеряли в 1942 году 87 подлодок, темпы и объемы строительства новых привели к тому, что в декабре 1942 году в строю находились 212 подводных лодок. Командующий морскими подводными силами адмирал Карл Дениц считал, однако, что много лодок продолжительное время бездействуют. Поэтому он принял меры к тому, чтобы повысить эффективность работы верфей. В мае 1943 года немецкий подводный флот насчитывал уже 423 единицы. 116 подлодок проходили испытания, на 67-ми подлодках проводилось обучение личного состава и 240 были в строю. Это было наибольшее количество оперативных подлодок, зарегистрированное за всю войну.

«Военнопленные и заключенные в лагерях были задействованы на строительстве многих военных объектов».

НЕМЦЫ СОЗДАЮТ НОВЫЕ ПОДЛОДКИ И НОВЫЕ ПРИБОРЫ

Несмотря на большие потери, немцы создавали новые типы подлодок и производили важные технические усовершенствования. Была создана лодка нового типа, т.н. электро-подлодка, которая была усовершенствованием «Стандарта» или VIIС. Эта новая лодка отличалась рядом усовершенствований по сравнению с существовавшими типами. Электро-подлодка была оснащена электрическим аккумулятором. Большой объем аккумулятора давал лодкам нового типа более высокую скорость в подводном положении, к тому же такая лодка шла практически бесшумно. Да и остальные технические новинки делали электро-подлодки эффективнее, а значит и опаснее.

Адмирал Дениц пообещал Гитлеру, что первая подлодка такого типа будет в полной боевой готовности к ноябрю 1944 года. Но Гитлер, который со временем проникся глубоким убеждением в решающем для исхода войны значении подводного флота, этим был не удовлетворен. Он дал задание рейхс-министру Альберту Шпееру незамедлительно организовать массовое производство электроподлодок. Но отсутствие четких приоритетов в производстве военных материалов и возрастающая нехватка профессионально обученных рабочих, а также масштабные бомбежки немецких верфей союзниками приводили к большим задержкам и сокращению объемов производства. Если бы немцам удалось построить большое количество лодок нового типа, новая фаза в подводной войне создала бы много проблем союзникам в битве за безопасность морских сообщений, по которым шла военная помощь.

Адмирал Карл Дениц, Командующий немецкими ВМС (Кригсмарине).

Фото из Музея Сопротивления



За 1943–44 годы немцы разработали новый тип акустической торпеды «Заункениг» («Крапивник»). Эта новая торпеда шла на шум винтов. Когда в сентябре 1943 года торпеда была принята на вооружение, это вызвало большую озабоченность у руководства военноморскими силами союзников. Но из-за технических недоработок в самой торпедо, а также благодаря тому, что руководство ВМС союзников быстро приняло простые, но эффективные контрмеры, применение акустических торпед не дало желаемого эффекта. Суда союзников в срочном порядке были оснащены так называемыми «фоксе-рами», металлическими цепями, которые крепились за кормой судна. Цепи «обманывали» акустическую торпеду: она шла на лязг цепей, а не на шум винтов судна.

В 1944 г. немецкие подлодки были оснащены так называемым «шноркелем» – специальной мачтой с воздушным каналом внутри, с помощью которой можно было производить забор воздуха, двигаясь

в подводном положении. Благодаря такой оснастке немецкие лодки могли использовать свои дизельные моторы, не всплывая на поверхность. Но эффект от «шноркеля» был весьма ограниченным, поскольку союзники стали широко использовать радары. Новые коротковолновые радары, в создании которых участвовал и норвежский ученый Хелмер Даль, были в состоянии «засечь» шноркель и тем самым вычислить, где находится подлодка. В целом негативное развитие для немцев военных действия в 1944–45 годах привели к тому, что важные военно-технические усовершенствования не повлияли решающим образом на исход войны.

Высадка союзников в Нормандии в июне 1944 года привела к тому, что немцы потеряли свои базы подводного флота во Франции. Несмотря на довольно безнадежную в военном отношении ситуацию, в которой находилась Германия в 1944–45 годах, немецкие инженеры продолжали разрабатывать новые типы подводных лодок, работали над улучшением оружия и оборудования для подводного флота. Большое количество военнопленных и заключенных были задействованы на строительстве многих военных объектов. Рабочим группам под руководством министра труда Шпеера ценой самоотверженного труда летом и осенью 1944 года удалось к началу февраля 1945 года построить более ста лодок типа XXI и около пятидесяти подлодок типа XXIII. Кроме того, немцы создали мини-подлодку «Тюлень», предполагая спускать на воду до 80 лодок этого типа в месяц. Из запланированной серии завершено было только 50 подлодок. Технические недочеты и невезение не дали этой лодке сыграть значительную роль на последнем этапе войны.

Новая мини-подлодка «Бобер» была полностью разработана и принята на вооружение в августе 1944 года. Немецкие верфи успели еще до конца войны построить большое число мини-лодок этого типа. Некоторые из них были отправлены на Север, поближе к немецкому сервисному судну «Блек Воч», которое осенью 1944 года стояло на якоре в Кильботтене у Харстада. «Бобров» собирались использовать против кораблей союзников в районе Мурманска, но эти попытки не удались, и от этого плана пришлось отказаться.

9. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ОТКРЫВАЕТ КОНВОЙНОЕ СООБЩЕНИЕ С СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ

*«Наступательные операции против Англии не должны прекращаться».
(Директива Верховного Командования Вермахта, № 21)*

Мошь, с которой немцы обрушились на Советский Союз, напугала британцев. Уже вечером 22 июня, то есть в день нападения немцев, премьер-министр Уинстон Черчилль пообещал полную поддержку Советскому Союзу и русскому народу. За одну ночь Великобритания и Советский Союз стали союзниками, не взирая на политические противоречия, обоюдное недоверие и подозрительность. Как только рано утром 22 июня 1941 года Черчилль получил сообщение о том, что Германия напала на Советский Союз, он сразу же решил обратиться к Советскому Союзу и русскому народу. Он тут же приступил к написанию черновика речи. Обращение к Сталину должно было быть доверительным, объективным и честным. Черчилль старался быть точным в политических формулировках, он «пробовал на вкус» каждое предложение, и проверял его на своих помощниках.

Во вступительной части обращения Черчилль сказал: «За последние 25 лет не было более стойкого противника коммунизма, чем я. Я не возьму обратно ни одного слова, сказанного мною. Но все это меркнет перед лицом разыгравшихся событий. Прошлые, со своими преступлениями, своими ошибками и своими трагедиями отступает прочь». Основной мыслью его обращения к Сталину было: «У нас лишь одна цель и единственная неотвратимая задача. Мы решили уничтожить Гитлера и все остатки нацистского режима. Ничто и никто нас не остановит, ничто и никто. Любой человек, любое государство, которые борются с нацизмом, получают нашу поддержку. Любой человек, любое государство, которые маршируют заодно с Гитлером – наш враг. И поэтому, мы предлагаем любую помощь, какая в наших силах, Советскому Союзу и русскому народу...»

Британцы и их союзники понимали, что уничтожение большей части военно-воздушных сил Советского Союза и стремительное продвижение немцев к Москве привело к тому, что потребность Советского Союза в оружии, боеприпасах и другом подкреплении ог-



Уинстон Черчилль, британский премьер-министр 1940–1945 гг.

Фото из Музея Сопротивления

ромна. Реалистично мыслящий Черчилль сразу же осознал, что Великобритании следует как можно скорее взять на себя обязательства, начать широкомасштабное сотрудничество с Советским Союзом, чтобы поставить заслон яростной агрессии гитлеровской Германии, развязанной против обеих стран.

Над Великобританией по-прежнему висела угроза немецкого вторжения, немцы из месяца в месяц бомбили крупные города. Страна столкнулась с кризисом снабжения из-за огромных потерь кораблей, которые топили немецкие подлодки.

После того, как немецкое завоевание Норвегии в июне 1940 года завершилось, стратегическая ситуация резко изменилась в пользу Германии. Немецкое военно-морское командование в 1941–1942 годах перебазировало в Норвегию несколько крупных надводных кораблей, а на норвежском побережье были созданы воздушные и морские базы. Таким образом, немецкие подлодки и корабли оказались весьма приближены к районам конвойного сообщения, в том числе и к весьма оживленным маршрутам движения конвойных судов между США и Великобританией.

Черчилль понимал, что немецкие подлодки в тот момент представляли серьезную угрозу для морских поставок в Великобританию, и итог битвы с подводным флотом может оказаться решающим для исхода Второй мировой войны. Черчилль обсудил сложившуюся военную ситуацию с президентом Рузвельтом, который разделял озабоченность Черчилля критическим положением, в котором находилась Великобритания. Рузвельт пошел Черчиллю навстречу. Поэтому уже в декабре 1940 года США и Великобритания подписали договор, который предусматривал передачу пятидесяти эсминцев старого образца Королевским ВМС. Пять из этих миноносцев были в 1941–42 годов переданы норвежским военно-морским силам и немедленно были включены в состав кораблей эскорта.

Несмотря на критическое положение, в котором находилась Великобритания, британцам удалось организовать в августе 1941 года регулярное морское сообщение, по которому в Советский Союз пошло подкрепление. Первый конвой союзников в составе семи кораблей вышел из Ливерпуля 12 августа и взял курс на Архангельск. В сентябре в Советский Союз отправился новый конвой – десять судов

с военными грузами. Груз представлял собой 20 танков и 193 самолета-истребителя, в которых Великобритания и сама остро нуждалась.



Северный конвойный маршрут в Россию.

После немецкой оккупации Норвегии и нападения на Советский Союз стало ясно, что единственным реальным путем из Великобритании в Советский Союз являлся северный маршрут через Норвежское и Баренцево моря на Северо-запад России. Климатические и географические условия накладывали серьезные ограничения на использование этого маршрута. Паковые льды вынуждали конвои идти вблизи норвежско-немецкой береговой линии, подставляя торговые суда и эскорт под непосредственные удары самолетов и кораблей с немецких баз. В зимнее время команды ждала встреча с непогодой и экстремальными холодами, а в летний период незаходящее солнце сутками напролет открывало конвои на обозрение врагу.

Первые месяцы после немецкого нападения на Советский Союз основными транспортом, доставлявшими военные грузы в СССР, были торговые суда Великобритании. В течение осени 1941 года в эти плавания было включено несколько русских торговых судов, которые шли под панамским флагом и флагами западноевропейских

государств. После того, как в войну вступили США, среди судов конвоев стали доминировать американские, равно как и британские торговые суда. Ряд норвежских торговых судов со временем тоже участвовали в конвойных переходах в северо-западную Россию, но основная масса судов норвежского торгового флота была задействована в конвоях атлантических.

Есть основания особенно отметить большую роль норвежского танкерного флота. Британский министр транспорта сэр Филипп Нозль Бейкер говорил в апреле 1942 года: «Норвежские танкеры в битве за Атлантику — все равно, что самолеты «Спитфайеры» в «битве за Британию».



Танкер «Норфьелль». (Переименован в 1946 году в «Нордфон»)
Фото: Бьорн Педерсен

И в арктических конвоях норвежских танкеры играли ключевую роль. Дизельный танкер «Норег» из Хаугесунда несколько раз участвовал в мурманских конвоях в качестве танкера-дозаправщика, обеспечивая суда эскорта горючим. Заправка происходила в открытом море. Крупный танкер водоизмещением в двенадцать тысяч тонн становился, конечно, главной целью немецких бомбардировщиков и подлодок.

Часть норвежских танкеров доставляли топливо на Северо-запад России по полному опасностей маршруту. Паровые нефтеналивные суда «Мирло», «Марафон» и «Норфьелль», а также дизель-

ные танкеры «Хербранд» и «Эгерё», пренебрегая опасностью, доставляли свой важный груз в Мурманск, Архангельск и Молотовск (Северодвинск). «Норфьелль» в феврале 1945 года был торпедирован в Белом море, два члена экипажа погибли¹.

Корабли норвежских ВМС довольно рано стали участвовать в эскортировании арктических конвоев. Эсминец «Св. Албанс» и подлодка «Уредд» приняли участие в эскorte большого конвоя союзников в апреле 1942 года. Позднее эсминец «Сторд» эскортировал девять арктических конвоев и принимал непосредственное участие в драматическом морском сражении у Нордкапа, в ходе которого был потоплен немецкий тяжелый крейсер «Шарнхорст». Корветы «Акантус», «Тунсберг Касл» и «Иглэнтайн», а также минные тральщики «Оксой», «Кармой», «Трумой» и «Йелой» принимали участие в сопровождении арктических конвоев союзников на заключительном этапе войны.

В декабре 1944 г. норвежский «караван шхун», состоявший из четырех переделанных рыболовецких судов, взял курс из Шотландии на Мурманск. Их планировалось использовать для снабжения жителей Западного Финнмарка, которые пренебрегли немецким приказом об эвакуации осенью 1944 года и остались в своих поселках. Три из четырех шхун после изматывающего путешествия добрались до Мурманска и далее — до Киркенеса, который был только что освобожден советскими войсками.

*«В интересах национальной обороны»
Франклин Д. Рузвельт*

США и ДОГОВОР О «ЛЕНД-ЛИЗЕ»

Президент Рузвельт 11 марта 1941 года подписал так называемый «Акт о займе и найме», или договор о «ленд-лизе». Документ был тут же официально ратифицирован Конгрессом. По нему американское правительство могло передать в виде займов, отдать в наем или передать другим образом военную продукцию на сумму

¹ Танкер «Норфьелль» из состава конвоя БК-3 был торпедирован 14 февраля 1945 г. подводной лодкой U-968 при подходе к Кольскому полуострову, т.е. в Баренцевом море. В Белое море германские субмарины заходить не решались.

1,3 миллиарда долларов тем странам, чья оборона имела значение для собственной безопасности США. (В конце мая сумма была увеличена до 7 миллиардов долларов.)

Закон о «ленд-лизе» был детищем американского президента. Единственное, что Рузвельту требовалось, чтобы дать «добро» на поставки боеприпасов и продовольствия в страну-союзницу (страну, входившую в «Большой альянс»), это обоснование, что эти поставки отвечают «интересам национальной обороны» США. Первоначально целью акта было помочь Великобритании в войне против Германии, но на протяжении войны его распространение географически расширялось несколько раз. В октябре 1942 года США приняли решение о распространении этого закона на Советский Союз¹.



Черчилль, Рузвельт и Сталин встретились в феврале 1945 года в Ялте. Фото из Музея Сопротивления

Но вопрос о поставках в Советский Союз военной техники и боеприпасов был «завязан» на особые политические проблемы даже после нападения немцев на Советский Союз. США занимали выжидательную позицию до тех пор, пока Красная армия не отразила на-

¹ Закон о ленд-лизе был формально распространен на СССР 7 ноября 1941 г.

ступление немцев под Москвой. Для Рузвельта было важно, чтобы Советский Союз получил доступ к «ленд-лизу» еще и для того, чтобы «убедить советских лидеров в преимуществах американской политической системы и в том, что они могут положиться на либеральных демократов». И в октябре Рузвельт смог, наконец, объявить о том, что Советскому Союзу предоставляется доступ к программе «ленд-лиза». К тому времени американские военные эксперты пришли к выводу, что разгромить Гитлера в войне на территории Европы может только Красная армия, и договор о ленд-лизевских поставках может этому способствовать.

Норвежское правительство в Лондоне 11 июля 1942 года подписало соглашение с американским правительством об условиях сотрудничества между Норвегией и США по ленд-лизу. В целом за годы войны США выделили на программу «ленд-лиза» более 50 миллиардов долларов. Советский Союз получил военной техники, боеприпасов и продовольствия на сумму, составляющую 23 процента от этой суммы.

Продолжительное время считалось, что поставки боевой техники, например, самолетов и танков, являются самым важным элементом военной помощи Советскому Союзу. Опыт, однако, показал, что поставки сырья и промышленного оборудования, которое содействовало бы росту производства в Советском Союзе авиационного топлива, были более эффективной помощью для наращивания мощи Красной армии.

«Даже небольшие наступательные военные операции будут иметь положительное психологическое действие».

Уинстон Черчилль

ТАКТИКА ТОЧЕЧНЫХ ДЕСАНТОВ ВМЕСТО «ВТОРОГО ФРОНТА»?

Сталин был недоволен вкладом англичан в войну с Германией. По его мнению, Советский Союз нес на себе несоразмерно большую часть военного бремени в борьбе с общим врагом. Сталин требовал от Великобритании скорейшего открытия второго фронта. Но у Британии было недостаточно ресурсов для выполнения этого требования. Кроме британских воздушных налетов на Германию, только конвой, шедший с подкреплением в северо-западную Россию, были

единственной картой, которая оставалась у Черчилля на руках, чтобы ответить на требование Сталина об открытии второго фронта.

Горячее желание поддержать планы наступательных операций на оккупированных немцами территориях появилось у премьер-министра Черчилля в 1941 году, после того, как были отражены массированные воздушные налеты немцев на Великобританию.

Особенно Черчилля привлекала идея проведения таких наступательных военных операций, которые бы «связали» военные ресурсы немцев. Он считал, что даже небольшие операции в северных широтах могут, кроме всего прочего, иметь положительный психологический эффект, в том числе и для его соотечественников, которым пришлось испытать так много поражений на фронте в первый год войны.

И хотя британские десанты такие, как рейды на Лофотенские острова и в Нурвестланнет в 1941 и в 1942 годах, были скромными по масштабу, тем не менее, это были фактически нападения на оккупированную немцами норвежскую территорию. Они «связали» большие немецкие военные и экономические ресурсы и одновременно дали союзникам важный опыт, который пригодился при детальном планировании крупных союзных десантов.

«Слишком фантастично и нереалистично для военной операции».

(Высказывание офицеров американского штаба)

ОПЕРАЦИЯ «ЮПИТЕР»

После оккупации немцами Норвегии и других стран Западной Европы Черчилль искал любые возможности организации наступательной операции против немцев, которую можно было бы развернуть в северных регионах, прежде всего в Норвегии. Огромная энергия и работоспособность премьера, помноженные на его неумную фантазию, привели к тому, что он уже в 1940 году отдал своим военным советникам приказ о планировании ряда наступательных военных операций на Севере.

Удачно осуществленные десанты на Лофотены и остров Молой в 1941–42 годах подтолкнули к разработке операции «Юпитер». Наступательные операции на северном ТВД были начаты по инициативе Черчилля. Он, как и Гитлер, прекрасно понимал стратегическое значение Норвегии для всей Северной Европы. Возглавить разработку операции «Юпитер» было поручено канадскому генералу

Мак-Нотону. Однако у англичан не хватало солдат, вооружения и средств для организации крупных операций на Севере.

Первый британский план высадки десанта в Северной Норвегии появился еще в июле 1941 года. Нападение немцев на Советский Союз и обещание Черчиллем британской военной помощи заставили англичан подумать о проведении операций на Севере, в частности, в оккупированной Норвегии.

19 июля Черчилль получил совершенно неожиданную телеграмму от Сталина, в которой тот предлагал англичанам провести операцию с участием авиации и флота с тем, чтобы поддержать операцию, которую планировал провести на Севере Сталин. Предложение Сталина базировалось, однако, на ошибочных представлениях о ресурсах Британии. Военные успехи немцев в 1940 и 1941 годах поставили ее в ситуацию, которая с военной точки зрения не давала почти никакой возможности проведения крупных операций. В этой критической ситуации Великобритании не оставалось ничего другого, как только оборонять саму себя. Предложение Сталина не было принято по двум основным причинам: Великобритания не могла предоставить войска для нового похода в Норвегию за счет снижения уровня своей собственной обороны. Кроме того, британский флот был не в состоянии снабжать боеприпасами и удерживать плацдарм, который был бы досягаем с немецких наземных аэродромов. Военные эксперты, занятые разработкой планов, опирались в своих оценках на жесткие реалии войны, склоняясь к выбору менее рискованных операций. Но Черчилль и иных британских политиков волновало, как бы отказ принять предложение Сталина не выглядел так, будто британские «реакционеры» не хотят поддержать «Советы».

В декабре 1941 года в войну вступили США. Американцы в принципе не поддерживали идею проведения операции «Юпитер». Но Черчилль продолжал с энтузиазмом разрабатывать новые и отчасти нереалистичные планы военных операций в высоких широтах. Среди предложений о совместных с СССР операциях были и высадка союзного десанта в Финнмарке (цель – овладеть аэродромом Банак), и занятие района Киркенес-Петсамо. Все эти предложения серьезно рассматривались и оценивались.

Стремление Черчилля во что бы то ни стало провести операцию «Юпитер» понятно. Тут надо принять во внимание не только крити-

ческую в военном отношении ситуацию, в которой находился Советский Союз весной и летом 1942 года, но и требование Сталина об открытии второго фронта. Кроме того, огромные потери, которые несли конвой союзников из-за немецких подлодок и самолетов, особенно судьба конвоя PQ-17 в июле 1942 года, заставляли Черчилля снова и снова обращаться к командованию союзников с предложением о наступательных операциях. Он хотел убедить их в необходимости проведения таких военных операций, которые, как он считал, не только облегчат положение Советского Союза, но и будут содействовать общему военному успеху союзных войск.

Со временем, когда развитие войны пошло в положительном для союзников направлении, интерес к проведению операции «Юпитер» постепенно остыл. В первую очередь это произошло из-за упорного и все возрастающего сопротивления русских на Восточном фронте в 1942 году, поражения Роммеля в ходе «битвы в пустыне» и высадки американцев в Северной Африке (Операция «Торч»).

С сентября 1942 года мысль о проведении операции «Юпитер» все еще жила, но лишь как дерзновенная идея. Но это не означало, что союзники совсем потеряли интерес к операциям в Норвегии. Черчилль по-прежнему был увлечен разработкой альтернативной стратегии в рамках масштабного вторжения на континент (Операция «Оверфрод»). По его инициативе изучались возможности проведения операций как в Финнмарке, так и в Ставангере или в Бергене.

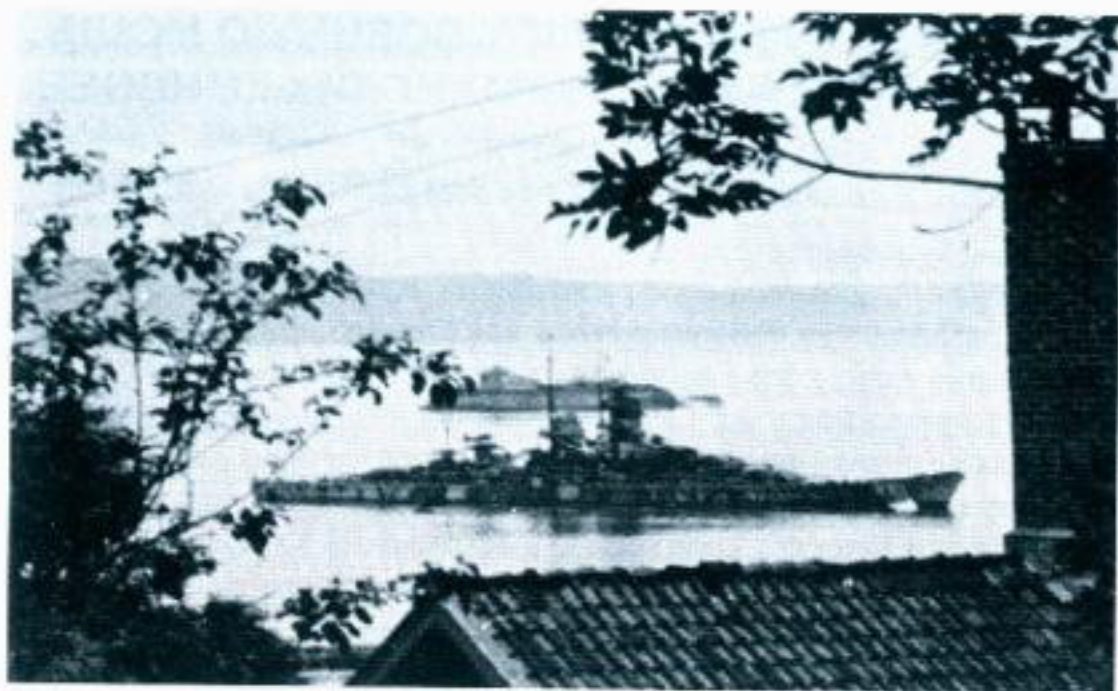
10. НЕМЦЫ НАРАЩИВАЮТ ВОЕННУЮ МОЩЬ. НОВАЯ УГРОЗА ДЛЯ МУРМАНСКИХ КОНВОЕВ.

*«Это был самый низкий уровень успехов
немецкого флота на протяжении всех войн с 1866 года».
(Сказано Гитлером адмиралу Эриху Редеру)*

Операции против конвоев союзников, идущих на Северо-запад России, не являлись приоритетными для Гитлера вплоть до 1942 года. Его занимали другие проблемы и другие театры военных действий. В феврале 1942 года у немцев было всего 12 подводных лодок в норвежских водах: шесть – в береговой охране и шесть участвовали в операциях против конвоев союзников. Базы немецких подлодок находились в Бергене, Трондхейме и Нарвике. В Киркенесе базировалась плавбаза для обслуживания военных кораблей, несущих службу в северных водах.

Десант на Лофотены произвел большое впечатление на Гитлера. На встрече с Кейтелем и Редером в январе 1942 года Гитлер сказал: «Если англичане возьмутся за дело серьезно, то будут атаковать сразу в нескольких местах. Они попытаются вытеснить нас из Норвегии, займут Нарвик и начнут оказывать давление на Швецию и Финляндию». Гитлер получил отчеты разведки, которые убедили его в том, что Великобритания и США решили занять ряд районов на побережье между Трондхеймом и Киркенесом.

Гитлер мало верил в эффективность больших надводных кораблей в сражениях против арктических конвоев союзников. Редер же был сторонником применения крупных кораблей. 6 января 1942 года Гитлер вызвал гросс-адмирала к себе и учинил ему форменный разнос, адмирал услышал о «самом низком уровне успехов немецкого флота на протяжении всех войн с 1866 года». Гитлер был в гневе: крупная операция немецких ВМС «Регенбоген» («Радуга») против конвоя JW-51B в Баренцевом море не удалась. Гитлер также заявил, что он думает снять с боевой службы большие надводные корабли. В ходе той бурной встречи Редер попросил снять с него полномочия командующего ВМС и предложил сделать своим преемником адмирала Деница – командующего подводным флотом. Гитлер тут же принял это предложение.



Подготовка немецкой эскадры к выходу в море. На переднем плане – линкор «Тирпиц». Фото из Музея вооруженных сил

Несмотря на свое скептическое отношение к крупным надводным силам, ряд стратегических соображений привел Гитлера в январе 1942 года к решению перевести новейший линкор «Адмирал фон Тирпиц» в Норвегию. Его соблазняла мысль усилить угрозу арктическим конвоям. Но месяц лишь начался, а Гитлер уже отдал приказ о том, что все надводные корабли размером более эсминца, снимаются с несения боевой службы. На встрече с Гитлером 26 февраля адмиралу Деницу удалось, однако, добиться изменения этого решения. И линкор «Тирпиц», и крейсер «Лютцов», а впоследствии и тяжелый крейсер «Шарнхорст» были оставлены в Норвегии.

Линейные крейсеры «Гнайзенау» и «Шарнхорст» прикрывали те же эсминцы, которые атаковали Нарвик в ночь на 9 апреля 1940 года. В то время как эсминцы направлялись в Вест-фьорд на штурм Нарвика, линейные крейсеры вступили под Лофотенами в бой с военно-морскими силами англичан. «Гнайзенау» был серьезно поврежден. Ему пришлось выйти из боя и вернуться обратно в Трондхейм. Вскоре «Гнайзенау» сняли с вооружения, а все его пушки и оборудование демонтировали.

*«Уничтожение этого корабля
или даже повреждение – огромное событие в войне на море».
(Уинстон Черчилль)*

«Тирпиц» – козырный туз Кригсмарине и гроза конвоев

«Адмирал фон Тирпиц» со своими 44 тысячами тонн водоизмещения был самым большим и самым современным линейным кораблем в западном полушарии. Он был спущен на воду 1 апреля 1939 года в присутствии Гитлера. Большой военный оркестр исполнил «Дойчланд, Дойчланд юбер аллес» («Германия – превыше всего»).

Корабль с командой в две тысячи двести человек на борту только что завершил учения и был готов к несению боевой службы. 12 января 1942 года он секретно покинул военную базу в Вильгельмсхафене и прошел с помощью лоцманов через Кильский канал. «Тирпиц» взял курс на Норвегию и спустя несколько дней появился в Трондхеймском заливе. Он направился в Осен-фьорд – северо-восточное ответвление Трондхеймского залива, и пришвартовался там под крутым горным склоном.



Линкор «Тирпиц» у норвежского побережья. Фото из Музея Сопротивления

Британское Адмиралтейство находилось в состоянии боевой готовности. У британцев не было никаких данных о том, где находится «Тирпиц». Ушел ли в Северную Атлантику или начал охоту за конвоями союзников, которые шли в Мурманск и Архангельск с воен-

ными грузами, горючим и прочими важными поставками? Само присутствие этого современного боевого корабля имело непосредственное влияние на планирование всех важнейших операций союзников.

Имея «Тирпиц», стоявший в Трондхеймском заливе, немецкий надводный флот представлял собой огромную опасность для конвойного сообщения с северо-западной Россией. Кроме этого линкора, немецкие ВМС (Кригсмарине) имели в своем распоряжении для операций в Норвежском море тяжелые крейсера «Адмирал Шеер», «Адмирал Лютцов» и «Адмирал Хиппер», а также легкие крейсера «Принц Оген», «Кельн» и «Нюрнберг». Главные базы этих крупных кораблей находились в Альта-фьорде, Офот-фьорде и Трондхеймском заливе. В течение нескольких часов эти быстрые немецкие корабли могли выйти на позиции, чтобы перерезать северное конвойное сообщение и уничтожить корабли союзников на их пути в северо-западную Россию.

«Снабжение Красной армии военными грузами со стороны союзников приняло постепенно такие масштабы, что это вызвало озабоченность у командования немецкими вооруженными силами».

НЕМЦЫ НАЧИНАЮТ АКТИВНО ПРОТИВОДЕЙСТВОВАТЬ КОНВОЯМ В СЕВЕРО-ЗАПАДНУЮ РОССИЮ

Главным районом операций немецких подлодок была Атлантика. Командующий подводным флотом адмирал Дениц в 1941 и 1942 годах отметил в своих записях рекордное число торпедированных немцами торговых судов союзников.

Причин, почему немецкие операции против полярных конвоев являлись второстепенными по сравнению со многими другими более важными для Гитлера военными операциями, было много. Вследствие серьезных военных успехов 1941–1942 годов немцы были убеждены в быстрой и окончательной победе над Советским Союзом. В Северной Африке генерал Роммель со своим мощным механизированным Африканским корпусом грозил стереть в порошок армии англичан, а немецкий подводный флот мог докладывать об умопомрачительно высокой цифре общего тоннажа потопленных судов союзников.

После того, как США вступили в войну, немцам пришлось направить значительное число подлодок к берегам Северной Америки. И вскоре немецкое командование подводным флотом могло до-

жить Гитлеру о большом количестве поврежденных и потопленных американских судов, а также торговых судов западного альянса, среди которых было немало танкеров.

Зимой и весной 1942 года союзники стали отправлять все более крупные караваны транспортов, которые перевозили огромное количество военной техники и боеприпасов в северо-западную Россию. Размер поставок для Красной армии достиг постепенно таких масштабов, что это вызвало озабоченность у немецкого военного руководства.

Немцам пришлось отойти от Москвы. Неожиданно мощное сопротивление русских остановило немецкий марш-бросок на Мурманск. Как следствие упорного сопротивления русских в сражениях зимы 1941–42 годов немецкий оптимизм пошел на спад.

Морские районы на Севере, Норвежское и Баренцево моря, не сразу стали приоритетными для немецкого подводного флота. Но с начала лета 1942 года, после того, как в войну с Германией вступили США, большие конвои союзников, взявшие курс на Северо-запад России, стали вожаделенной и важной целью немцев. Гитлер, осознав все значение союзных конвоев, неохотно, но пошел на то, чтобы перебросить большое соединение надводных кораблей для операций против конвоев. Борьба с конвоями становилась все более важной задачей.

Было решено перевести в Норвегию и крупные соединения Люфтваффе. Пятый воздушный флот под командованием генерала Ханса-Юргена Штумпфа располагал теперь 60-ю двухмоторными бомбардировщиками, 30-ю пикирующими бомбардировщиками, 30-ю одномоторными истребителями и 15-ю гидросамолетами с воздушными торпедами на борту. Немецкие самолеты могли пользоваться аэродромами в Бардифоссе, Банакке, а также аэродромом Хойбуктмоен под Киркенесом. Гидросамолеты базировались в Скаттере под Тромсе и в Билле-фьорде. Аэродромы в Буде и Вэрнесе также использовались для проведения разведывательных полетов и атак против конвоев.

В середине марта 1942 года, после того, как несколько конвоев союзников доставили военные грузы в Мурманск без особых потерь, Гитлер издал первый приказ об интенсификации операций против союзных конвоев в северо-западную Россию. Основанием для приказа Гитлера было не только то, что конвои своим подкреплением

усиливали советские вооруженные силы, но и делали возможным проведение высадки десанта на оккупированном немцами норвежском побережье. Военно-морским силам следовало активизировать подводную войну, а Люфтваффе расширить зону воздушной разведки и усилить бомбовые и торпедные удары по конвоям. Кроме того, Гитлер приказал Люфтваффе непрерывно бомбить Мурманск и проводить постоянное патрулирование морского района между островом Медвежий и мурманским побережьем.

Наращивание военной мощи стало заметно в Норвегии уже в конце апреля. Теперь немецкие ВМС имели в Норвегии 20 подлодок, а вскоре появились и самолеты, усилившие 5-й воздушный флот генерала Штумпфа. Угроза арктическим конвоям союзников стала очень серьезной и вызывала большую тревогу, потому что теперь операции немецких надводных кораблей могли быть поддержаны самолетами и подлодками, которые находились на близлежащих базах в Норвегии.



«Тирпиц» в Фэттен-фьорде. Фото из Музея Сопротивления

11. В БЕРГЕНЕ НАЧИНАЕТ РАБОТУ ГРУППА «ТЕТА»

*«Секретная дверь и потайная комната
в доме на Немецкой набережной»*

Летом 1940, когда норвежский МИД в Лондоне занимался созданием службы разведки, в Бергене ходили упорные слухи о том, что немцы готовят вторжение в Англию. Причем, войсковые формирования немцев для этого вторжения выступают как раз из этой части Норвегии – из Вестланда. Согласно тем же слухам, немцы задействуют для этого норвежские рыбацкие шхуны и боты, реквизированные немецкими оккупационными властями. Когда об этом стало известно девятнадцатилетнему Яну Ойвинду Даму, студенту Бергенского технического училища, самым важным для него стало сообщить об этом англичанам. Он думал послать радиосообщение открытым текстом с помощью передатчика. Дам, вместе с парой приятелей, взялся за сборку такого аппарата. План состоял в том, чтобы выйти в эфир и предупредить англичан в случае, если немецкие войска отправились бы из Норвегии для высадки в Англии.

Талантливый руководитель группы «Тета» Ян Дам.

Фото: получено от Оттосена в 1983 г.



Но Дам выдал норвежец, перешедший на службу к немцам, и летом 1940 года Яна Даму арестовали. Его и еще двенадцать норвежцев отправили в Осло. 28 августа 1940 года он вместе с другими предстал перед военным судом. После четырехдневного рассмотрения дела, суд вынес вердикт: трем из обвиняемых – смертная казнь, еще одному – пять лет тюрьмы. Обвинение настаивало на смертной казни и для Даму, которого обвиняли в шпионаже. Но из-за «недостаточности улик», а также, вероятно, по причине юного возраста, обвинение в шпионаже сняли, и он был освобожден.

В сентябре 1940 года Дам вернулся в Берген. Дважды в неделю он был обязан приходить и отмечаться в Гестапо. Несмотря на это,

он тут же занялся созданием подпольной организации, которую позднее назвали группа «Тета». Пребывание под стражей дало Даму представление о том, как немцы работают, как борются с норвежским движением Сопротивления.

Группа создавалась осторожно, шаг за шагом. В нее вошли братья-студенты Лейф и Рольф Утне, Хагбарт Шодт-младший, только что получивший образование портного, гимназист Бьярне Турсен и студент философского факультета Кристиан Оттосен. Позднее в группе появились Сигурд Гран, Венке Стенерсен и Якоб Ландсвик, который был радистом по образованию. В конце 1941 – начале 1942 года к ним присоединились Маркус Виг и телеграфист с железной дороги Отто Каурин Нильсен. Костяк группы был сформирован, самому младшему было 18 лет, старшему – 23 года.



Кристиан Оттосен, участник группы «Тета».

Фото получено от Оттосена в 1983 г.

В группе было строгое распределение обязанностей, особенно в случае подготовки к отправке какого-либо сообщения. Дам был общепризнанным лидером и занимался кодировкой всех наиболее важных сообщений. Виг, получив сообщение от Даму, передавал его Ландсвику для отправки. Чтобы немцы не могли запеленговать передатчик, его переносили с места на место. «Якоб и я работали в связке, – рассказывает Виг. «Мы встречались в условленном месте для отправки сообщения. Я, как правило, приносил передатчик в старой школьной сумке, причем вместе с револьвером. У меня ведь еще было задание защищать радиста, если во время передачи произойдет что-то непредвиденное. Часто передачи шли из квартиры на улице Тартаргатен. Из окна квартиры мы могли наблюдать за прилегающим районом, и случалось, что мы видели немецкие автомобили-пеленгаторы, которые разъезжали по кварталу».

Мать Дама, Марианне Дам, была совладелицей Энйорнингсгорда – старинного дома на набережной Брюгген в Бергене. В задней части дома было несколько чуланов, и пара из них как нельзя лучше подходила в качестве укрытия подпольной деятельности. Дам занялся обустройством того, что стало потом «Кофейней» – секретной комнаты на втором этаже. Привратник Франк Ульсен был посвящен в планы группы. Все должно было происходить в глубокой тайне. Чтобы замаскировать вход в «Кофейню», Дам в одной из стен сконструировал потайную дверь. Эта замаскированная дверь использовалась членами группы «Тета», когда им нужно было войти внутрь. Открыть дверь мог только посвященный в ее секрет, в основе которого было хитроумное электрическое устройство.

Бьярне В. Турсен установил связь между группой «Тета» и британской разведкой осенью 1941 года.

Фото получено от Оттосена в 1983 г.



За лето и осень 1941 года норвежско-британское сотрудничество в области разведдеятельности в Норвегии постепенно «встало на ноги». Одной из главных задач было сообщать о передвижениях немецких боевых кораблей и торговых судов. Несколько норвежских разведывательных групп, занимавшихся наблюдением за военно-морскими силами, начало работать на норвежском побережье. Разведгруппа «Тета» в Бергене расширяла свою сеть контактов и пыталась раздобыть новый передатчик. Имея пример Дама перед глазами, все в группе отлично понимали: то, чем они занимаются, «тянет» на смертную казнь. Для многих из группы «Тета» это стало не пустыми словами.

*«У меня в кармане был железный винт с высверленной полостью»
(Бьярне Турсен)*

«ТЕТА» ВЫХОДИТ В ЭФИР

Группа «Тета» должна была сконцентрироваться на военно-морской разведке. Главной целью было регистрировать и сообщать в норвежское отделение «Сикрет Интелидженс Сервис» (СИС) о передвижениях немецких судов вдоль берегов Норвегии. Британское Адмиралтейство особенно интересовало сведения, касающиеся передвижения военных немецких кораблей. Англичан также интересовала информация о немецких минных заграждениях вдоль норвежского побережья. Но больше всего Адмиралтейству хотелось выследить наводящий ужас линкор «Адмирал фон Тирпиц», который скрытно покинул немецкий порт и неизвестно, где находился.

Члены группы «Тета» лихорадочно работали летом и осенью 1941 года, налаживая агентурную деятельность. Для ведения разведдеятельности «Тета» должна была раздобыть передатчик и получить коды. После горячих дискуссий на общем собрании решили отправить в Англию Бьярне Турсена, который должен был раздобыть необходимое оборудование для группы. В октябре 1941 года девятнадцатилетний студент Турсен был готов отправиться на мотоботе «Дуэн» через Северное море в Великобританию. Обрато он должен был привезти радиопередатчик, коды, оружие и деньги, а также все остальное, что могло понадобиться для эффективной разведывательной деятельности.

После непростого перехода через море «Дуэн» добрался до Шетланда, и Турсену пришлось, как и всем прибывшим в Великобританию беженцам, пройти процедуру регистрации, предварительных допросов, идентификации и тому подобное. Во время допросов он вступил в контакт с майором Финном Нэйджелом из разведслужбы вооруженных сил в Лондоне. Это было началом тесного британско-норвежского сотрудничества в области разведки на море.

Идентификация и проверка Турсена прошли как по маслу. Он сразу достал железный винт с высверленной полостью, лежавший у него в кармане. Там находился микрофильм, доказывавший, что он – это он. Турсен хотел как можно скорее вернуться в Норвегию, чтобы продолжить подпольную работу. Через месяц он был уже в Бергене

с передатчиком и другим оборудованием. «Тета» наконец-то вышла в эфир.

«Вся стратегия войны связана в эти дни с этим кораблем».
(Уинстон Черчилль)

ЛОЦМАН С «ХУРТИРУТЫ» ОБНАРУЖИВАЕТ «ТИРПИЦ» НА ПУТИ В ТРОНДХЕЙМСКИЙ ЗАЛИВ

В январе 1942 года член группы «Тета» Кристиан Оттосен получил от одного из своих «контактов» сообщение, имеющее, как оказалось, первостепенное значение. Речь шла о линкоре «Адмирал фон Тирпиц». Информация о линкоре пришла от человека, непосредственно находившегося на борту парома «Хуртирута», и дошла до членов группы «Тета» в Бергене.

Рано утром 17 января Оттосен встретил «брата по оружию» Рольфа Утне в читальном зале на улице Парквейен и незаметно передал ему клочок бумаги со следующей информацией: «Тирпиц» встал на якорь в Осен-фьорде, боковом ответвлении на северной стороне Трондхеймского залива». «Тета» тут же стала готовиться к передаче «на базу» информации о нахождении «Тирпица». Вечером передатчик был готов к работе, и радист Якоб Ландсвик мог выходить в эфир. После небольшой заминки связь была установлена. И вдруг во время передачи связь с Лондоном прервалась. Неожиданное прекращение радиопередачи вызвало серьезное беспокойство у руководства британской разведкой в Лондоне. Неужели немецкие радиопеленгаторы вышли на «Тету», и группа попала в руки Гестапо?

23 января 1942 года Ландсвик смог все-таки выйти в эфир и полностью отослать сообщение, которое тут же поставило «Тету» в ряд первостепенных для британского Адмиралтейства разведывательных групп. Несколько часов спустя британский разведывательный самолет подтвердил: «Тирпиц» стоит на якоре, прячась за скалой в Осен-фьорде. Обнаружение стоянки «Тирпица» в Трондхеймском заливе привело к тому, что Черчилль тут же издал меморандум, в котором подчеркивал, какое значение имеет вывод из строя этого корабля. «Вся стратегия войны связана в эти дни с этим кораблем, который парализует целых четыре британских линкора... Уничтожение или даже повреждение этого корабля стало бы крупнейшим событием войны на море», — писал Черчилль.

MOST SECRET

24th January, 1942.

N./572.

To the Norwegian Defence Ministry,
"E" Office.

SHIP MOVEMENTS.

Source: THETA.
Date of Information: 20th January, 1942.
T.O.R. 1155 hours, 23th January, 1942.

The "Admiral von Tirpitz", six destroyers, and several u-boats were lying in an arm of the Aasenfjord, in Trondheimsfjord on the 20th January.

Four of the destroyers have left.

There are one hundred aeroplanes stationed at Vaernes.

150 tons of petrol arrive in Trondheim, via Storleia, together with other stores, every day.

The same applies to Narvik.

Noted on 24.1.42
Overseen by Major Hagell
24.1.42

Копия письма министра обороны Оскара Торпа с сообщением, полученным от «Теты». Фото получено от Оттосена в 1983 г.

24 января британцы уведомили норвежского министра обороны Оскара Торпа, что днем ранее была получена шифрограмма от норвежской разведки с сообщением о том, что линкор «Тирпиц», шесть эсминцев и несколько подводных лодок находятся в Осен-фьорде. Торп в свою очередь проинформировал об этом норвежское правительство.

Связь между «Тетой» и «базой» в Лондоне функционировала без перебоев вплоть до начала лета 1942 года. Постепенно Даму и его помощникам стало ясно, что немецкая контрразведка вот-вот выйдет на след группы, и ждать, что немцы запеленгуют нахождение радиостанции «Теты», можно было когда угодно. В Лондоне тоже были сильно этим обеспокоены. Турсен, который только что опять добрался до Англии, был без всякого предупреждения вызван из тренировочного лагеря. Его срочно возвращали обратно в Норвегию, чтобы предупредить «Тету». Единственным его багажом, который он вез из Лондона, был кристаллический диод, который он засунул в карман. «Тета» должна была в течение ближайших дней получить диод, чтобы сменить частоту и тем самым улизнуть от пеленгаторов Абвера. Буквально за момент до выхода «Теты» в эфир и начала передачи Турсен постучался в секретную дверь, ведущую в «Кофейню» на Немецкой набережной. Он объяснил ситуацию и передал драгоценный диод своим коллегам-разведчикам. «Тета» могла опять выходить в эфир.

«Несмотря на пытки, Кристиан Оттосен не дал никакой полезной информации».

АБВЕР ВЫХОДИТ НА СЛЕД

В этот раз все обошлось, но немцы в результате интенсивной и хорошо проведенной работы раздобыли записи и карты, которые дали основание в июне 1942 года арестовать Кристиана Оттосена, одного из центральных агентов «Теты». Несмотря на пытки Гестапо не получило никакой ценной информации от Оттосена.

Немцы систематически выходили «на охоту», чтобы запеленговать нелегальные передатчики в окрестностях Бергена. Во время проведения масштабной облавы в октябре 1942 года они случайно обнаружили потайную дверь в «Кофейню» на Немецкой набереж-

ной. Там, слава Богу, не оказалось никакого передающего устройства, которое могло бы вывести на «Тету». Передатчик был переправлен в другое место.

В тот момент Турсен опять находился в Англии и уже готовился к очередному путешествию в Норвегию, чтобы продолжать передачи «Теты». Когда сообщение о том, что немцы обнаружили «Кофейню» дошло до «Секрет Интеллидженс Сервис», Турсен был на полпути в Норвегию, в Шотландии. Там он получил приказ остановиться и вернуться в Лондон.

После того, как немцы обнаружили «Кофейню» и арестовали Оттосена все агенты «Теты» получили из Англии приказ прекратить деятельность. Норвежское отделение «СИС» не хотело, чтобы арестовали еще кого-нибудь. Яну Даму и Венке Стенерсен приказали отправиться в Англию, другим агентам велели пробираться в Швецию. Маркус Виг отправился осенью 1942 года в Швецию и весной 1943 года ему подвернулся случай добраться самолетом до Великобритании. Там он сразу же присоединился к норвежским вооруженным силам.

Турсен в ноябре 1943 года получил место в военно-морском училище. По завершении обучения он кадетом поступил на службу на канадский фрегат «Стормонт», который участвовал в сопровождении северных конвоев.

Создатель группы «Тета» и ее талантливый руководитель Ян Дам получил ряд высоких наград за вклад в разведывательную деятельность во время войны, среди которых была английская награда «Королевская медаль за храбрость в борьбе за свободу».

Бьярне Турсен тоже получил ряд высоких наград за свой вклад в разведывательную работу во время войны, среди которых такая же «Королевская медаль за храбрость в борьбе за свободу».

12. ИТОГ БИТВЫ ЗА КОНВОИ ОПРЕДЕЛИТ ИСХОД ВОЙНЫ

*«Никогда еще немцы не были так близки к своей цели
– прервать конвойное сообщение».*

(Рапорт британского Адмиралтейства, 1943 год)

Обе противоборствующие стороны очень рано начали отдавать себе отчет в том, что война в Европе в большой степени будет зависеть от транспортных коридоров. Для союзников решающее значение имело сохранение морского пути, по которому в Великобританию и Советский Союз доставлялось продовольствие, горючее и сырье. Для Германии главной надеждой был подводный флот, который мог перекрыть маршруты поставок подкрепления союзников, в первую очередь тех, что шли морским путем из США в Англию.

Маршруты конвоев через Атлантический океан из США в Великобританию были важнейшей ареной сражений для немецких подлодок. Число задействованных немецких подводных лодок в Атлантике достигло своего максимума в мае 1943 года, когда охоту на торговые суда развернули 120 подлодок. Потери транспортов в Северной Атлантике были велики. За 1941–42 годы в этом оживленном уголке Атлантики было потеряно торговых судов общим водоизмещением почти 9 миллионов тонн.

Март 1943 года оказался критическим месяцем для североатлантических конвоев. Тогда погибли свыше сорока транспортов общим водоизмещением 470 тысяч тонн. Потери были настолько ощутимы, что союзники всерьез задумались о целесообразности отправки североатлантических конвоев. «Никогда еще немцы не были так близки к своей цели – прервать конвойное сообщение между Старым и Новым Светом, как в первые две декады марта», – отмечалось в отчете британского Адмиралтейства за 1943 год. Кульминацией боев за конвои в Северной Атлантике стал май 1943 года. После этого руководство немецкого подводного флота из-за катастрофических потерь вынуждено было вывести большую часть подлодок из Атлантики.

Но и конвои союзников, шедшие с военной техникой и подкреплением из Англии и США в северо-западную Россию, столкнулись с большими потерями. Немецкие подлодки и самолеты, базировавшиеся в Северной Норвегии, смогли провести мощные и практически одновременные атаки на крупные конвои PQ-16 и PQ-17, направлявшиеся в Мурманск и Архангельск. При незаходящем летнем арктическом солнце немецкие самолеты-разведчики могли следовать за

конвоями союзников круглые сутки, направляя подлодки и самолеты-торпедоносцы на маршрут движения конвоев.

Плакат с выставки «Нортрашипа» в Лондоне.

Фото из Музея вооруженных сил



Огромные потери союзных торговых судов и кораблей эскорта весной и летом 1942 года привели к тому, что конвойное сообщение с северо-западной Россией было временно прекращено. Но успехи немцев на

суше и сильный политический нажим со стороны Советского Союза привели все-таки к тому, что осенью 1942 г. новые большие конвои союзников снова отправились в Баренцево море.

«Те, кто навеки остались в море».
(Джордж Кванток)

КОНВОЙ В РОССИЮ – РЕЙС СМЕРТНИКОВ

Полярные конвои, как шедшие на восток, так и обратно, испытывали на отрезке от острова Ян-Майен до Кольского полуострова постоянную угрозу нападения немецких бомбардировщиков, торпедоносцев, подлодок и надводных кораблей, которые действовали с норвежских баз. Команды транспортов и кораблей сопровождения должны были быть постоянно готовыми к немецким атакам.

Многие моряки считали конвои в Ледовитом океане рейсами смертников. Имевшееся спасательное оборудование плохо подходило для этого сурового климата. При потоплении судна у тех, кто оставался в живых после взрыва торпеды или бомбежки, оставалось мало шансов выжить в ледяных водах Арктики. Те, кто оказывались в воде, умирали через несколько минут. Даже в спасательных шлюпках раненые и промокшие насквозь моряки не могли долго продержаться. Штормы и зимняя непогода усложняли ситуацию.

Спасательная шлюпка готова
к спуску на воду.
Фото из Музея Сопротивления



Особенно яростно немцы атаковали конвои в Баренцевом море, на отрезке остров Медвежий – Новая Земля – Белое море. Команды кораблей конвоев окрестили участок моря к северо-востоку от острова Медвежий «перекрестком самоубийц». На дне Баренцева моря скрывается огромное кладбище кораблей, море прячет там могилы многих тысяч погибших моряков с потопленных транспортов и боевых кораблей.

Рассказ о полярных конвоях – это драматическая история о многих тысячах моряков, которые в тяжелых условиях, во время страшных военных операций, смогли держать открытым жизненно важный транспортный путь на Север России. В период долгой арктической

зимы холод, полярная ночь и ледяной ветер были тяжелым испытанием для экипажей. Это сказывалось на здоровье, как физическом, так и психическом, сокращая жизнь. Внезапное чувство безысходности могло прийти во время вахты, когда все попытки согреться были безнадежны. Опыт показал, что команда не могла стоять вахту на открытых палубах дольше, чем в течение часа. Снег, полумрак, блуждающая пелена тумана не давали покоя слезящимся глазам вахтенных. И если вахта была длинной, зрение начинало подводить.

Шлюпка с потерпевшими
кораблекрушение.
Фото из Музея -
Сопротивления



Светлый полярный день, который длится в Арктике с апреля по сентябрь, предоставлял противнику прекрасные возможности находить и атаковать конвои. Немецкие самолеты-разведчики могли следить за передвижением конвоев днем и ночью, докладывая координаты командованию в Нарвике. Подлодки могли следовать за конвоями или устраивать засады, готовые выпустить торпеду по кораблям, как только представится случай. Бомбардировщики, вылетавшие с баз Северной Норвегии, могли достичь конвоев в течение часа.

То, что испытали моряки полярных конвоев, ни с чем не сравнить. Моряки стояли вахты на тяжелогруженных транспортах, которые перевозили вооружение и боеприпасы, они были на борту танкеров, идущих с грузом бензина, авиатоплива и других взрывоопасных материалов. Постоянная угроза торпедной атаки или нападения с воздуха было тяжелым психологическим испытанием. Это бремя было особенно тяжело выдержать тем, кто работал внизу, в машинном отделении, практически не имея шансов на спасение в случае торпедирования. Серьезные потери судов и экипажей привели к усилению эскортных конвоев. Особое значение приобрели авианосцы, благодаря которым можно было сократить потери.

ALDERSDALE

Their bodies are laid, o'erclosed
By fitful wave and swirling tide,
No headstone but the gleam of Northern Light;
No tears shed here, only rain and spray;
No voice of pity, but that of the wheeling gull.
Their shroud the long sea grass will be,
Their plot the shifting sand

(Автор: офицер Генри У. Филлипс)

ОЛЬХОВАЯ ДОЛИНА (Перевод)

Тела моряков – в море на дне,
Волны баюкают их в глубине,
Дождь над волнами слезы прольет,
Но этих могил никто не найдет,
Им саваном стала морская трава,
На мокром песке лежат их тела.
Полярное солнце над морем взойдет
Но этих могил никто не найдет.



Корабли конвоя. Фото из Музея вооруженных сил

13. КОНВОЙ И ПОСТРОЕНИЕ КОНВОЙНОГО ОРДЕРА

«Один конвой, направляющийся в северо-западную Россию, мог насчитывать до полусотни кораблей».

Конвой – это идущие вместе торговые суда, эскортируемые боевыми кораблями. Конвой мог идти в сопровождении самолетов или без них. Задача эскорта – защищать конвой в случае вражеского нападения. Конвой союзников, идущий на Северо-запад России мог насчитывать до полусотни транспортов. Такие конвои были окружены большим числом кораблей эскорта.

Командующий эскортом осуществлял общее командование конвоем и отвечал за его безопасность. В больших конвоях был еще, как правило, начальник каравана – коммодор, – гражданский капитан, отвечавший за торговые суда. Он находился в подчинении у командующего эскортом. Коммодор занимал место на борту одного из быстроходных торговых судов. Коммодором назначался обычно самый опытный из капитанов.

Коммодор передавал приказы командующего эскортом и следил за их выполнением. Он должен был следить за передвижением торговых судов: за их курсом, скоростью, а также за тем, чтобы отдельные участники конвоя держались своего места в конвойном порядке. Например, конвой PQ-17 состоял из 36 кораблей, построенных в 8 колонн. Во время драматического перехода этого конвоя у коммодора была особо ответственная задача: держать вопреки туману и шторму этот большой конвой в порядке. Он должен был также координировать движение торговых судов во время атак немцев с моря и с воздуха. Такие атаки могли продолжаться без перерыва несколько суток.

Непосредственно перед выходом конвоя с места сбора капитаны торговых судов получали приказ о порядке движения в конвое. Им сообщали о месте, которое их судно будет занимать в порядке, маршрут следования, скорости, с которой конвой будет идти, о возможных отклонениях от курса, маневрах, сигналах и т.п.

«Организация эффективной конвойной системы – дело немыслимо сложное».

ВОЗРАСТАЮЩАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ КОНВОЕВ

Конвойная система – старое изобретение. Эта система успешно развивалась еще во времена Первой мировой войны, как контрмера в борьбе с немецкими подлодками. Англичане в то время разработали и с успехом применяли систему конвоев. Но за период между двумя войнами, как с английской, так и с немецкой стороны, были разработаны новые виды оружия и радиооборудования. Когда началась Вторая мировая война, организация противодействия подлодкам заняла много времени. Огромное число торговых судов, которым постоянно приходилось пересекать большие морские пространства, обусловило сложность задачи создания эффективной конвойной системы. На это ушло и много времени.

Чтобы снизить эффективность подводной войны немцев, англичане занялись реорганизацией конвойной службы сразу же после того, как Вторая мировая стала фактом. Потери торговых кораблей союзников с начала войны в сентябре 1939 и до конца 1942 года были очень большими. К тому времени новая реорганизованная система конвоев уже была создана, и все конвои со временем получили эскортное сопровождение, чего и требовала обстановка.

С начала войны постоянно шла работа, направленная на повышение эффективности конвоев, а также на увеличение сил эскорта и улучшение его оснащения. С 1942 года ни один конвой не выходил в плавание без эскорта. Потопленные торговые суда заменялись новыми, более быстроходными, а за счет опыта, доставшегося дорогой ценой, были произведены улучшения в самой организации конвойной службы.

Повышение эффективности конвойного плавания заключалось в улучшении самой организации конвоев, начиная с того, какой груз выбрать, откуда его забрать и на каком транспорте везти, кончая техническим оснащением портов, планированием отходов-заходов и мест якорных стоянок. Сюда же относились вопросы заправки топливом, найма команды и другие вопросы, которые должны были уточняться и решаться для каждого конвоя в отдельности.

Нет сомнения, что именно масштабные улучшения во всей этой системе содействовали тому, что союзники добились перевеса в битве за жизненно важные атлантические конвои. Появившиеся все новые суда, среди которых были суда серии «Либерти», перекрыли в 1943 году потери транспортов союзников, в то время как потери немецких подлодок стремительно росли.

Ситуация с арктическими конвоями повторяет в общих чертах ситуацию с конвоями атлантическими. С той лишь разницей, что перевес сил в сражениях за конвой на маршруте в северо-западную Россию сложился в пользу союзников позднее. Виной тому в первую очередь — силы Люфтваффе, которые чуть ли не до самого конца войны базировались на аэродромах Норвегии. Немецкие бомбардировщики и торпедоносцы оставались причиной значительных потерь в этих конвоях до последних дней войны.

«Заправка топливом происходила прямо в пути».

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭСКОРТОВ КОНВОЕВ

Корабли эскорта, охранявшие караван транспортов от неприятеля, готового нанести удар и с подлодки, и с самолета, и с надводного корабля, окружали конвой со всех сторон. Сам конвой строился исходя из возможностей эскорта, т.е. наличия боевых кораблей и их класса. Корабли эскорта могли развивать большую скорость, чем торговые суда. Поэтому они были в состоянии контролировать значительный сектор моря в границах своих позиций, тем самым, повышая эффективность защиты конвоя.

Связь между кораблями эскорта и торговыми судами осуществлялась с помощью семафорной передачи (сигналы флажками) и световой морзянки. Использовать радио на частотах, которые принимали торговые суда, запрещалось. Это давало бы возможность противнику запеленговать их. За исключением критических ситуаций торговые суда в конвоях хранили радиомолчание.

Главной задачей кораблей эскорта было обнаружение подлодок в непосредственной близости от конвоев. Радар был лучшим средством для обнаружения лодок в надводном положении. С помощью эхолота корабли эскорта могли также определить направление движения и расстояние до лодки, когда та уходила на глубину.

Командование ВМС союзников всеми силами старалось так оснастить эскорты, чтобы те могли обеспечить судам конвоя оптимальную защиту. Но общая потребность в такой защите на всех морях и океанах была велика, а возможности пригодных для этого военных кораблей и самолетов были ограниченными. Радикальные изменения настали, когда в декабре 1941 года в войну вступили США. Для конвоев, идущих в Россию, это означало, что крупные военно-морские формирования США были включены в сопровождение конвоев уже весной 1942 года (PQ-17). Кроме того, все больше и больше американских торговых судов стали принимать участие в конвоях на Северо-запад России.

Конвоям предстояло преодолевать большие расстояния — от 1400 до 2000 морских миль, в зависимости от пунктов отправления и назначения, а также ледовой ситуации и т.п. Довольно часто дозаправка топливом происходила прямо в пути из танкеров, которые следовали в ордере. Необходимость дозаправки заставляла многие корабли эскорта поворачивать назад в точке встречи западного и восточного конвоев. Спасенных моряков с потопленных судов, а также раненых и больных тоже нужно было доставить на берег как можно скорее.

Каждый конвой получал свое кодовое название. Конвои, шедшие на восток (на Северо-запад России) получили перед порядковым номером наименование «PQ», а идущие на запад, обратно из России, перед номером имели наименование «QP».

Эскорты конвоев в зависимости от поставленных перед ними задач разделялись на виды. Пока конвой шел в близлежащих водах, более или менее безопасных, с ним шел местный, локальный эскорт. Такой эскорт состоял, как правило, из небольших боевых кораблей, таких как минные тральщики и военизированные траулеры, а в некоторых случаях в нем были эсминцы и самолеты прикрытия.

Эскорт, рассчитанный на дальнейшее плавание, состоял, как правило, из т.н. «ближнего эскорта», который действовал в непосредственной близости от каравана, защищая его от нападения подлодок и самолетов, и из «дальнего эскорта», который брал на себя защиту конвоя от больших надводных кораблей противника. Например, эскорт конвоя PQ-17 на выходе из Хваль-фьорда (в переводе — «Китовый фьорд») состоял из минных тральщиков, военизированных

траулеров, эсминцев, корветов, двух кораблей ПВО, двух подлодок и одного танкера.

У конвоя PQ-17 был и «дальний эскорт», который не следовал за конвоем, а действовал в районе прохождения каравана. Задачей «дальнего эскорта» было защищать конвой от нападения больших надводных кораблей, находившихся в зоне движения конвоя и способных достичь его.

«Корабли-спасатели обладали «менталитетом малых судов», который проявлялся в филигранном профессионализме моряков».

КОРАБЛИ-СПАСАТЕЛИ

С незапамятных времен в культуре мореплавания была традиция спасения людей с кораблей, потерпевших крушение, независимо от причины крушения, невзирая на опасности, связанные с самим спасением. Этой древней морской традиции моряки придерживались как в мирные дни, так и во время войны. И в конвоях Первой мировой войны эта традиция свято соблюдалась. Непреложным правилом в каждом конвое было то, что замыкавшее конвой судно, играло роль спасателя. Оно должно было останавливаться, чтобы спасти людей, оказавшихся за бортом, если идущий впереди корабль был потоплен.

В современной войне такие простые неписанные законы были чреваты серьезными последствиями. Риск попасть под удар для судна, которое остановилось для спасения тонущих людей, был огромным. Часто попытки спасения заканчивались тем, что гибло еще одно судно. Сама спасательная операция могла привести к тому, что еще больше моряков могли погибнуть, и ценный груз еще одного судна мог быть потерян.

Огромные и все возрастающие потери тоннажа в начале Второй мировой войны повлекли за собой для Великобритании не только экономические и материальные последствия. Огромные человеческие жертвы, потери среди команд в сражениях на море могли иметь серьезные последствия для боевого духа моряков, их желания идти на флот.

Когда в сентябре 1939 года началась Вторая мировая война специальных кораблей-спасателей и соответственно обученных моряков не было и в помине. Как сами корабли, так и экипажи, приходи-

лось искать и набирать в торговом флоте. Первый корабль, который официально получил статус спасательного судна, появился на службе в октябре 1940 года. Корабли, которые переоснащались в спасатели, были небольшими грузовыми или пассажирскими судами, которые до этого использовались в каботажном плавании. Водоизмещением эти суда были где-то полторы тысячи тонн и отличались более глубокой осадкой. Кроме того, они располагали большим камбузом и большим танком для пресной воды.



Уцелевшие после крушения в спасательной шлюпке
Фото из Музея Сопротивления

Первое спасательное судно, взятое в состав конвоя, быстро оправдало свое назначение. Вместе с тем росло число конвоев, которым требовался эскорт. Это также привело к тому, что число кораблей-спасателей у союзников быстро возросло.

Британская спасательная служба была официально создана в июне 1941 года. Все спасательные суда были укомплектованы моряками торгового флота, был назначен начальник всей спасательной службы. Изначально задачей спасательных судов было идти за своим конвоем и поднимать на борт уцелевших с потопленных кораблей. Для выполнения этой задачи каждый корабль-спасатель был

оснащен спасательными плотами и двумя открытыми спасательными шлюпками (по одной с каждой стороны, чтобы они могли работать под прикрытием борта с подветренной стороны). Кроме того, на борту были небольшие лебедки для подъема людей, оказавшихся в море, а также другое оборудование, в том числе тросы и сети. На каждом спасательном судне был оборудован небольшой лазарет с маленькой операционной, где был врач и фельдшер. Внутри судна были также устроены небольшие каюты (в каждой было по две койки) для потерпевших кораблекрушение офицеров, а для поднятых на борт младших чинов в грузовом трюме были оборудованы спальные места и столовая. Большинство из кораблей-спасателей в конце войны могли поднять на борт до 30 офицеров и более 150 спасенных рядовых членов команд.

Корабли-спасатели, впрочем, как и вся спасательная служба, были организованы в общих чертах по военному принципу; к ним относились как к подразделению военно-морских сил. Согласно приказу «сверху» капитан спасателя или его заместитель вместе с судовым врачом должны были ежедневно инспектировать корабль. Все замечания во время такой инспекции заносятся в специальный судовой журнал.

Набор команды производил сам капитан спасательного судна, ему требовались самые лучшие моряки, способные работать на открытой палубе в любую погоду. Кроме того, при наборе экипажа нужно было иметь в виду трудоемкие спуски на воду спасательных шлюпок в условиях непогоды или в иных осложненных обстоятельствах. Как следствие такого тщательного отбора в экипажи спасательных судов набрали много опытных рыбаков с Гебридов и Исландии, привыкших плавать на небольших маневренных судах.

На суда-спасатели наложил отпечаток «менталитет малых судов», который проявился в высоком профессионализме моряков, мастерском исполнении всех операций на палубе и абсолютном доверии капитана корабля команде. Экипаж должен был высоко держать свою марку: минутная готовность, – и все должны были готовы прийти на помощь пострадавшим; оборудование должно было работать «без сучка и задоринки», все должны быть на своих местах. Экипаж и комсостав должны были хорошо натренированными, от них требовалась готовность отдать все силы на выполнение задачи

на самом высоком уровне. В «Правилах для капитана спасательного судна» приводится длинный детальный перечень положений о том, как писать рапорты, подавать сигналы, ремонтировать судно, вставлять на заправку, запасать провиант и т.д. Обращает на себя внимание следующее предписание:

«Из-за высоких требований к профпригодности команды спасательного судна, заботясь о том, чтобы только здоровые члены команды шли на выполнение задания, ...команде предоставляется возможность проходить независимое медицинское обследование у судового врача». Есть в «Правилах...» и такой интересный пассаж: «...ожидается, что команда не снизит своих высоких стандартов смекалки и чистоплотности».

В эскорты некоторых конвоев в качестве спасательных ставились суда, которые Адмиралтейство реквизирировало. Британские военно-морские силы покрывали все расходы, связанные с их деятельностью, например, расходы на топливо, провиант, жалование экипажу, ремонт и т.д.

Конвой PQ-17 был первым конвоем в северо-западную Россию, в котором были спасательные суда. Основной причиной включения в конвойные эскорты специальных спасательных судов были большие потери британских моряков в 1939–40 годах. Адмиралтейство ранее довольно равнодушно относилось к потерям в торговом флоте, но большое количество погибших моряков могло снизить боевой дух моряков и их желание идти на службу. Наличие спасательных судов, улучшение спасательного оборудования, создание условий для моряков, поднятых на борт после крушения, – все это должно было способствовать поднятию боевого духа. К тому же корабли-спасатели освобождали от этой обязанности другие корабли эскорта.

Во время войны спасательные суда были оснащены прослушивающей электроникой и легкими зенитными орудиями. Электронное оборудование на борту кораблей-спасателей позволило в целом укрепить службу эскротов, принимая во внимание возможность определения нахождения подлодок в надводном положении. Зенитные батареи усиливали противовоздушную оборону конвоев в целом.

Вероятно, с подачи Гитлера в октябре 1943 года командование германским подводным флотом отдало приказ топить корабли-спасатели, идущие в эскорте конвоев союзников. Отправить ко дну

корабль-спасатель означало уничтожение большого количества членов команд союзных конвоев.

Во время Второй мировой войны спасательные суда участвовали в сопровождении 397 конвоев. Они подобрали и спасли 4192 человека. Из них 404 моряка были с затонувших норвежских торговых судов.

«Дайте мне свободу или смерть».
(Патрик Генри, американский юрист)

СУДА СЕРИИ «ЛИБЕРТИ»

Морское сообщение через Атлантику из США в Англию был жизненно важной артерией, которую союзники должны были защищать всеми силами, чтобы не дать себя сломить. Снабжение военной техникой, и особенно горючим, имело решающее значение для союзников. Гитлер полностью отдавал себе в этом отчет и вскоре создал наводящий ужас подводный флот с целью заблокировать маршруты снабжения Англии. Потери кораблей союзников вызывали беспокойство. В 1941 году немецкие подлодки потопили 491 торговое судно, это – около 2,5 тонн миллионов тоннажа; в 1942 году – было потеряно 1006 кораблей общим водоизмещением в 5,4 миллиона тонн.

Чтобы возместить эти крупные потери, в США было организовано массовое производство кораблей специального типа, т.н. серии «Либерти» («Свобода»). Они были построены за счет государства по новому методу: на заводах изготавливались стандартные секции корпуса, которые сваривались уже на стапеле. Суда серии «Либерти» были предназначены для перевозки небольших грузов общим тоннажем в 10 500 тонн. Холодовой машиной был поршневого паровой двигатель с работающим на нефти котлом. Судно могло идти со скоростью 11 узлов, расходуя около 25 тонн топлива в сутки.

Массовое производство судов повлекло за собой возросший спрос на моряков всех специальностей. С 1942 года до окончания войны нехватка моряков с опытом была так велика, что в некоторых случаях это сказывалось на эффективности работы судна, на его правильной эксплуатации и безопасности.

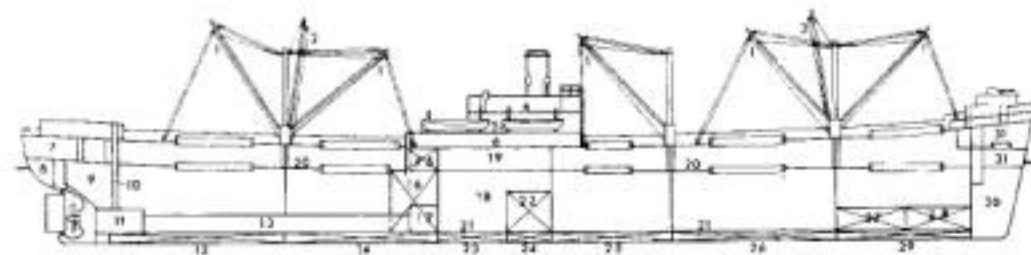


Схема типового американского судна «Либерти».
Фото из Музея Сопротивления

Самое первое судно серии «Либерти» было спущено на воду в декабре 1941 года, его назвали «Патрик Генри». П. Генри (1736–1799) был выдающимся американским юристом, прославившимся своим высказыванием “Give me Liberty or give me Death” (“Дайте мне свободу или смерть”). Возможно, отсюда появилось и название всей серии – «Свобода».

За период 1941–1945 годов было построено 2710 судов «Либерти». Большинство из них ходило под флагом Соединенных Штатов, но другие союзные страны получили довольно много судов этого типа, в том числе Англия и Россия. Большая часть судов серии «Либерти» была направлена в Атлантику и Тихий океан. Перечень судов, ходивших в конвоях в северо-западную Россию, показывает, что и там доминировали американские и британские транспорты. Очень многие из них были серии «Либерти».

В 1943–1944 годах норвежцы через организацию «Нортрашип» («Норвежские транспортные суда») получили 12 судов «Либерти». Это были «Лейф Эрикссон», «Фритьоф Нансен», «Руаль Амундсен», «Уле Буль», «Эдвард Григ», «Кристиан Михельсен», «Вигго Ханстэен», «Харальд Турсвик», «Вадсе», «Лектор Гарбо», «Карл Офтедал» и «Сверре Хелмерсен». Два норвежских «Либерти» во время войны погибли. «Кристиан Михельсен» был торпедирован в Средиземном море и пошел на дно со всеми 47-ю членами экипажа. «Сверре Хелмерсен» подорвался на mine у Дувра незадолго до конца войны в Европе.

СТАЛИН СОБИРАЛСЯ ФРАХТОВАТЬ НОРВЕЖСКИЕ СУДА.

Для транспортировки подкреплений в Советский Союз Сталин хотел зафрахтовать несколько норвежских судов. Через своих посланников советские власти направили норвежскому правительству в Лондоне запрос о возможности фрахта 25–30 норвежских судов для транспортировки снабжения из США и Великобритании.

Норвежское правительство изначально отнеслось положительно к просьбе Сталина. Но британцы воспротивились норвежско-советскому договору о фрахте. Они считали, что работа по доставке подкреплений в Советский Союз будет более эффективной, если они сами будут заниматься всем транспортом. К тому же британцы напомнили Норвегии, что она связана с Великобританией т.н. «Тоннажным договором», заключенным в октябре 1941 года. Британцы толковали этот договор таким образом, что именно они имели преимущественное право фрахта на весь норвежский торговый флот.

Правительство было настроено пойти навстречу пожеланиям советского правительства хотя бы частично. Было предложено отдать во фрахт 8 норвежских транспортов. Это дело между норвежским правительством, Советским Союзом и британскими властями тянулось несколько лет, но предложения норвежцев так и не были реализованы.

КОНВОИ 1941 ГОДА

Первый конвой, который отправился в северо-западную Россию, получил кодовое название «Дервиш». Он вышел 12 августа из Ливерпуля в составе семи судов: шести британских и одного голландского. Груз состоял из 20 танков и 193 самолетов-истребителей, а также другого важного оборудования. Конвой без потерь пришел 31 августа в Архангельск. За полгода, что оставалось до начала 1942 года, в северо-западную Россию было направлено еще много конвоев.

Конвой QP-1 отправляется из Архангельска 28 сентября. Это – первый конвой западного направления, из России – в Великобританию. Кроме транспортов из конвоя «Дервиш» в его составе находилось еще семь русских торговых судов. Конвой доходит без потерь до гавани Скапа Флоу – крупного порта британцев на Оркнейских островах.

Конвой PQ-1, первый среди конвоев восточного направления с порядковым номером, шедших из Великобритании в Россию, покидает исландский Хваль-фьорд 29 сентября. Он состоял из 11 транспортов: восьми британских, двух – под панамским флагом и одного бельгийского судна. Конвой добрался до Архангельска без потерь.

Конвой PQ-2 с 6 британскими торговыми судами, покидает Скапа Флоу на Оркнейских островах 17 октября. Прибывает в Архангельск 30 октября, в пути – никаких происшествий.

Конвой QP-2 выходит из Архангельска 3 ноября в составе 12 судов. В нем шесть британских, три русских, два панамских и один бельгийский транспорт. Конвой без происшествий прибывает в Скапа Флоу 17 ноября.

Конвой PQ-3 покидает Хваль-фьорд в Исландии 9 ноября. В нем восемь судов: шесть британских и два, зарегистрированных в Панаме. Конвой без потерь добирается 22 ноября до Архангельска.

Конвой PQ-4 выходит из Хваль-фьорда 17 ноября в составе восьми транспортов. В нем пять русских судов и три британских. Все без потерь добираются 28 ноября до Архангельска.

Конвой QP-3 в составе десяти торговых судов, из которых шесть британские, четыре русские. Покидает Архангельск 27 ноября. Многие суда гружены лесом. Конвой приходит в Сейдис-фьорд в Исландии 9 декабря. Никаких нападений в пути.

Конвой PQ-5 отправляется из Хваль-фьорда 27 ноября с пятью британскими и двумя русскими транспортами. Никаких происшествий. Приходит в Архангельск 13 декабря.

Конвой PQ-6 выходит из Хваль-фьорда 8 декабря. Конвой состоит из восьми судов: четырех британских, двух, зарегистрированных в Панаме, одного русского и одного норвежского транспорта (судно «Мирло» из Тёнсберга – первое норвежское судно, отправившееся в плавание с конвоем в северо-западную Россию). 17 декабря кораблям эскорта приходится вступить в бой с четырьмя немецкими эсминцами. После непродолжительного обмена выстрелами немецкие эсминцы уходят. Так первый раз немецкие надводные корабли попытались остановить конвой в Россию.



Танкер «Мирло» водоизмещением 11334 тонн, пароходство В. Вилхельмсена, Тёнсберг. Фото: Бьорн Педерсен

Когда Карстену Даниельсену было 16 лет, он сбежал из Аскоя (под Бергеном) и добрался на каком-то судне до Шетланда. Там он записался на транспорт «Мирло» из Тёнсберга, чтобы отправиться в плавание с конвоем в Мурманск. На конвой в пути напали четыре немецких эсминца. Карстен слышал гром канонады, но так и не понял, что происходило в темноте. После короткого боя немецкие эсминцы ушли, и 20 декабря «Мирло» благополучно доставил свой груз топлива в Мурманск.

РQ-6 приходит в Мурманск 20 декабря. Несколько кораблей вмерзли в лед и должны зимовать в русских территориальных водах. Тяжелая ледовая обстановка в Белом море приводит к тому, что конвой меняют пункт назначения: вместо Архангельска им становится Мурманск.

Конвой QP-4 выходит из Архангельска 29 декабря в составе 13 транспортов: девяти британских, двух, зарегистрированных в Панаме, одного – русского, плюс норвежское судно «Мирло» (указано как британское). Два судна вынуждены были вернуться обратно в русский порт. Остальные прибывают в различные британские порты 9 января 1942 года, избежав нападения немцев.

Конвой RQ-7a состоит всего из двух транспортов: одного британского и одного под флагом Панамы. Конвой выходит 26 декабря 1941 года из Хваль-фьорда и берет курс на Мурманск. Суда теряют контакт друг с другом из-за непогоды. Вскоре один из них – британский «Вазиристан», первый британский транспорт со стратегическим американским грузом для СССР на борту, был потоплен подлодкой U-134 (Шендель). Другой корабль, «Колд Харбор», добирается до Мурманска 12 января 1942 года.

Конвой RQ-7B выходит из Хваль-фьорда 31 декабря 1941 года в составе девяти судов: шести британских, двух, зарегистрированных в Панаме, и одного русского судна. Конвой без потерь добирается до Мурманска 11 января 1942 года.

В течение осени 1941 года в северо-западную Россию с важными грузами горючего и боевой техники пришли 57 торговых судна союзников. Ни один из союзных транспортов осенью 1941 года не был потоплен.

В декабре 1941 года немцы усиливают свой флот эсминцев на севере Норвегии и направляют в северные воды еще больше подводных лодок. На встрече с Гитлером 29 декабря gross-адмирал Эрх Редер настаивает на усилении обороны Норвегии, ссылаясь на два успешных рейда английских десантников на Лофотены и на остров Вогсой. С согласия Гитлера в начале 1942 года было решено перевести «Тирпиц» с Балтики в Норвегию и уделять больше внимания защите морских коммуникаций у норвежских берегов. При этом Редер стремится использовать все имеющиеся возможности для нападения на идущие в Россию конвои и их уничтожения.

Усиление германской военно-морской мощи, в том числе перевод «Тирпица» в Норвегию, привели и к усилению эскротов союзных конвоев. Великобритании приходилось теперь держать в боевой готовности специальное соединение тяжелых надводных кораблей, которое защищало конвои, шедшие в Россию.

Командующий флотом русских на Севере адмирал Головкин записал в конце декабря 1941 года в своем дневнике: «... ситуация складывается в пользу Мурманска, как порта назначения конвоев... Многие говорят за то, что торговые суда пойдут в Мурманск».

КОНВОИ В 1942 ГОДУ (ПО ИЮЛЬ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО)

Конвой PQ-8 – первый конвой 1942 года, вышедший из Хвальфьорда 8 января в составе восьми судов. В конвое идут пять британских, два, зарегистрированных в Панаме, один русский и один транспорт – (впервые) под американским флагом. Когда 17 января конвой атакует подлодка U-454 (Хакляндер), одно из торговых судов получает повреждения. U-454 торпедирует и британский эсминец «Матабеле». Торпеда попадает в хранилище боеприпасов, и корабль взрывается. Только двое из команды в 200 человек уцелели. Многие встретили смерть в своих спасательных жилетах в ледяной воде арктического моря. 17 января конвой добирается до Мурманска.

Конвой QP-5 был собран из имевшихся в наличии судов, которые необходимо было вывести из Мурманска из опасений, что порт в январскую стужу может замерзнуть. Конвой, состоявший из четырех транспортов – двух русских и двух британских, покидает Мурманск 13 января и благополучно добирается до союзной гавани 19 января.

Высшее германское военное руководство на общештотской конференции 22 января обсуждает, существует ли угроза вторжения союзников в Норвегию. Гитлер, одержимый мыслью о том, что Норвегия будет решающей ареной военных действий, приказывает гросс-адмиралу Редеру послать в Норвегию еще больше подлодок и кораблей.

Конвой PQ-6 в составе шести транспортов, среди которых три британских, два, зарегистрированных в Панаме, и один русский корабль, отправляется из Мурманска 24 января. Во время перехода судно «Эмпайер Редшэнк» бомбят, но оно приходит в Лох Ю в Шотландии 2 февраля вместе с остальными судами конвоя.

Конвой PQ-9/10 являлся по сути одним конвоем, правда, 10 его судов вышли в море в разные дни, но потом собрались вместе. Три судна были британские, четыре – русские, одно – панамское, в конвое шло также, как танкер-заправщик, норвежское судно «Норег» из Хаугесунда. Конвой покидает Рейкьявик 1 февраля. Среди кораблей эскорта – два норвежских судна: военизированные китобои «Хав» и «Шика», шедшие под английским флагом и с английскими командами. Конвой, не замеченный противником, пришел в Мурманск 10 февраля.

Конвой QP-7 выходит из Мурманска в составе восьми судов, среди которых пять британских, два русских, и одно, зарегистри-

рованное в Панаме. Конвой без потерь добирается 22 февраля до Сейдис-фьорда.

Конвой PQ-11 отправляется из Керкуолла 6 февраля. Он состоит из 13 торговых судов: восьми британских, двух русских, одного гондурасского, одного панамского и одного американского. Конвой после благополучного перехода прибывает 22 февраля в Мурманск.

Конвой QP-8 покидает Мурманск 1 марта в составе 15 транспортов. В нем – шесть британских, четыре русских, два американских, два панамских и одно норвежское судно «Норег». Немецкий линкор «Тирпиц» находится в Трондхеймском заливе, создавая угрозу для конвоя. Эскорт поэтому усиливается, в том числе и за счет подводных лодок и самолетов-разведчиков.

Норвежское торговое судно идет на встречную волну.

Фото из Музея вооруженных сил



Конвой PQ-12 выходит из Рейкьявика 1 марта. В нем 17 транспортов: семь британских, семь, зарегистрированных в Панаме, и три русских парохода. На «Тирпице» и сопровождающих его эсминцах узнают от самолета-разведчика о конвое PQ-12 (да и о встречном конвое QP-8). Немецкий флот готовится к нападению, но не находит конвой из-за непогоды и неточности в указанных координатах. 12 марта конвой без потерь добирается до Мурманска. Один из кораблей эскорта, норвежский военизированный китобой «Шера» под британским флагом, переворачивается во время плавания из-за обледенения. В живых остались только три человека.

Во время сильного шторма русский пароход «Ижора» теряет связь с конвоем, и 7 марта ее находит и топит эсминец «Фридрих Инн». Эсминец вместе с «Тирпицем» пытался найти PQ-12, но наткнулся лишь на несчастную «Ижору». После неудачных попыток обнаружить конвой «Тирпиц» ложится на обратный курс к берегам Норвегии. Поскольку британская подлодка «Сивульф» обнаружила немецкий линкор еще 6 марта, когда тот покидал норвежское побе-

режье, мощное соединение британских кораблей под командованием адмирала Тови идет ему наперерез. Утром 9 марта британский самолет-разведчик находит немецкий линкор в 60 милях от Лофотенских островов. «Тирпиц» атакуют 12 палубных торпедоносцев, но неудачно, и он продолжает свой путь в Вест-фьорд. Британцы теряют два самолета. Остаток конвоя QR-8 доходит до Исландии без потерь.

Лофотенские рыбаки, бывшие в тот день на промысле на северо-западной стороне, возвратившись вечером домой, рассказывали, что в течение часа утром слышали тяжелый грохот и канонаду к западу от выхода в открытое море за Лофотенами. Они не могли видеть, что происходит, но поняли, что стрельба связана с нападением британцев на немецкие боевые корабли.

Вице-адмирал Отто Килиакс, который руководил соединением немецких кораблей, полагал, что во время воздушного налета англичан в «Тирпиц» попали одна или две торпеды. Торпеды, правда, не взорвались, и «Тирпиц» не был поврежден.

Британскому Адмиралтейству после рейда такого мощного соединения немецких кораблей против PQ-12 стало ясно, что на защиту конвоев необходимо ставить более мощные соединения боевых кораблей и авианосцев. Немецкая сторона не была довольна результатами этой операции своего флота на Севере. Эффективность операции была снижена с самого начала, потому что Гитлер поставил условие не рисковать большими надводными кораблями в операциях подобного рода. Но он приказал усилить силы Люфтваффе в Норвегии несколькими самолетами-разведчиками. Кроме того, по его приказу тяжелые крейсера «Хиппер» и «Шеер» должны были присоединиться к «Тирпицу» в Трондхейме, чтобы создать ударное соединение боевых кораблей для операций в северных водах.

Конвой PQ -13 покидает Лох Ю в Шотландии 10 марта, заходит в Рейкьявик и берет курс на Мурманск. В конвое идут 10 британских, три американских судна, на четырех развевается панамский флаг, на двух остальных – гондурасский и польский. 24 марта британский минный тральщик топит немецкую подлодку U-655 (Думрезе). 27 марта во время страшного шторма от конвоя отстает часть судов. Немецкие самолеты обнаруживают два транспорта, которые потеряли контакт с конвоем, и топят их. К концу дня 28 марта три немецких эсминца подбирают уцелевших членов команды (61 человека) одного

из этих судов. Эсминцы идут из Киркенеса на перехват PQ-13. Вероятно, немцы получили какие-то сведения о маршруте и скорости конвоя от спасенных ими членов команды. То же соединение германских эсминцев находит 29 марта и топит третье судно, отставшее от конвоя. Семерых уцелевших с него подбирает эсминец. Этот эсминец, Z-26, вскоре будет потоплен английским крейсером «Тринидад». Еще три отставших от конвоя судна были потоплены немецкими подлодками, а два транспорта затонули уже в мурманском порту во время налета немецкой авиации. В операции против конвоя немцы потеряли подлодку U-585 (Лозе). PQ-13 потерял пять торговых судов. На тот момент это была самая крупная потеря в истории конвоев. Остальные торговые суда приходят в мурманский порт 31 марта.

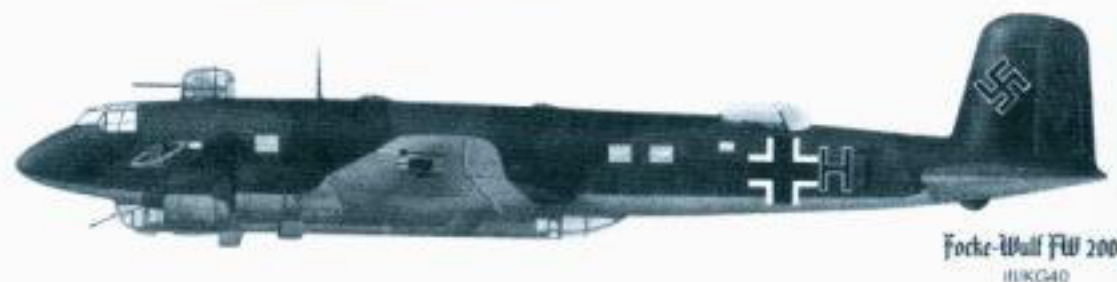
Большие потери в конвое PQ-13 привели к дебатам в Адмиралтействе. Появились сомнения в том, ответственно ли продолжать конвойные поставки в северо-западную Россию. Но и британскому и американскому правительству пришлось признать, что они должны помогать Советскому Союзу.

Конвой QR-9 покидает Кольский залив 21 марта. В его составе 18 транспортов: 11 британских, четыре русских, по одному – гондурасскому, панамскому и американскому. Конвой подвергается атаке немецкой подводной лодки U-655 (Думрезе), но атака не удается. 24 марта подлодка U-655 была потоплена (см. PQ-13). Конвой благополучно приходит в Рейкьявик 3 апреля.

Конвой PQ-14 отправляется 8 апреля из Исландии в Мурманск. Конвой насчитывает 26 торговых судов: 11 британских, 10 американских, три русских транспорта, один панамский и один голландский. Густой туман и тяжелый паковый лед вынуждает большую часть судов вернуться в Исландию, но восемь судов продолжают путь. На их долю выпадают несколько атак самолетов и подлодок. Судно «Эмпайер Хауэрд» с командиром конвоя на борту было торпедировано 16 апреля немецкой подлодкой U-403 (Клаузен). Судно взорвалось, и очень немногие уцелели. Три немецких эсминца и самолеты-разведчики пытаются найти конвой, но из-за плохой погоды и ошибочной тактики им это не удается. 19 апреля конвой приходит в Мурманск, но подвергается массированным налетам немецкой авиации.

Интервью с Рольфом Сёренсеном.

Рольф Сёренсен был носовым стрелком на гидросамолете «Каталина» PBV-5A «Слейпнер» 330-й эскадры «Норд», которая сопровождала переход конвоя PQ-14 из Исландии в Мурманск.



Немецкий самолет дальней авиации четырехмоторный Фокке-Вульф-200 «Кондор». Использовался как бомбардировщик и самолет-разведчик. Рисунок Алексея Федосеева

«Это было 21 сентября 1942 года в маленьком городе Акурейри в Северной Исландии. Был уже поздний вечер, когда экипаж «Слейпнера», состоявший из 9 человек, был поднят по команде: нам предстоял долгий ночной полет. Пилоты, штурманы и радист собрались на оперативный инструктаж. Механики проверяли самолет, а бортовой стрелок отправился за провиантом. Провиант нужно было забрать на американском боевом корабле. В коробках с едой, которые мы получили от американцев, было много вкусного. Но эти «изыски» нам, увы, не пришлось отведать.

Гидросамолет «Каталина» под завязку загрузили горючим, глубинными бомбами и боеприпасами. Взлетная полоса в окутанном темнотой Акурейри-фьорде была длинной, без направляющих огней. Взлет, высота 2000–3000 футов, курс – на северо-восток. Все занимают свои места, а те, кто свободен от вахты, пытаются немного подремать. Это, однако, нелегко. Попробуй заснуть под гул двух ревущих над ухом моторов. Утром, когда начинает светать, каждый из нас – уже на своем посту, задача – выйти на конвой. (Радары тогда еще не вошли в обиход, вся навигация осуществлялась путем вычислений деривации и с помощью спиртовых компасов.)

Мы нашли конвой, где и ожидали. Это был PQ-14, корабли конвоя шли друг за другом. Из-за сильного ветра мы израсходовали половину запаса бензина, так что в районе конвоя могли оставаться недолго – около 20 часов.

Морзянкой, используя шифр, менявшийся, кстати, каждые 4 часа, мы передали рапорт командиру конвоя. Тот сообщил, что в районе находится большое количество вражеских подлодок и попросил нас проверить квадрат моря, над которым кружил немецкий Фокке-Вульф – «Кондор».

Пролетать над конвоем было запрещено, так что нам пришлось облетать его вокруг. Мы видели людей, приветствовавших нас с ближайших кораблей. Когда мы вышли в указанный квадрат, немецкий самолет исчез. Он явно не собирался вступать с нами в бой. На поверхности моря находилась немецкая подводная лодка. Вопреки всему нашему опыту, лодка, когда мы пошли на нее в атаку, не нырнула под воду. Наоборот, с лодки открыли мощный огонь трассирующими пулями, и «Каталине» здорово досталось. Особенно плохо дело обстояло с левым мотором и топливным баком, откуда начал хлестать бензин.

Атакуя лодку, командир сбросил четыре глубинные бомбы, носовой стрелок строчил из своего пулемета, высунувшись наполовину из кабины. В двух немцев из экипажа лодки он попал, и они свалились за борт. Да, было так: или мы их или они нас!

Но и судьба «Каталины» были предreshена. После атаки внутри «Каталины» пахло порохом и бензином. Двое из экипажа были ранены, правда, легко. Мы могли бы дотянуть до Исландии на одном моторе, но горючее было на исходе. Все, что было можно, мы сбросили с самолета, в том числе и тот замечательный провиант, которым нас снабдили американцы.

Командир решился на вынужденную посадку в море, причем на довольно приличном расстоянии по ходу движения конвоя. Благодаря опытному командиру приводнение прошло вполне благополучно. Самолет раза два здорово подбросило на волнах, и он остановился. Но вскоре наш «Слейпнер» пошел ко дну... в районе моря к северу от острова Медвежий.

Наши два спасательных плота были изрешечены осколками, целым оставался лишь один. Поэтому некоторым из нас пришлось барахтаться в море, лишь держась за плот, пока не пришла помощь. Тогда ведь не было специальных костюмов для выживания, мы были в летних комбинезонах и тяжелых летних ботинках, которые тут же промокли. В воде было очень холодно, градусов 7–8. Держаться за резиновый плот было трудно, и у Йонни, нашего механика, стали неметь ноги. Ситуация была критической.

Наконец, спустя минут тридцать, мы увидели корабли конвоя, зарывающиеся носом в неспокойное море. Мы знали, что суда конвоя не могут остановиться, чтобы подобрать нас. Не мог этого сделать и эскорт. К нам подошел специально оборудованный эсминец «Марне». У него была так называемая торпедная сеть, – жесткая четырехугольная сетка из тросов, – свисавшая вдоль борта. Наверно, ее назначение было в том, что попавшие за борт долж-

ны карабкаться вверх по этой торпедной сети, но в нашей ситуации, это было невозможно. Мы совершенно замерзли в своих тяжелых, насквозь промокших авиационных костюмах, и из последних сил держались за резиновый плот.

Но помощь была близка. Два матроса быстро спустились вниз в сетку. Несколько мощных рывков – и нас вытащили на палубу. Было так здорово оказаться на борту! С нас тут же сорвали мокрую одежду, растерли грубыми полотенцами. Потом – в каюту, потом – на решетку над машинными котлами, чтобы отогреться и высушить одежду.



Американская летающая лодка «Каталина» Фото из личного архива

За день мы убедились, что в районе было много подлодок. Атака шла за атакой. На наших глазах английский эсминец был расколот взрывом торпеды пополам. Это было ужасно. К вечеру поднялся сильный ветер, и ночью разыгрался шторм, так что атаки подлодок, к счастью, прекратились.

Мы прибыли в Сейдис-фьорд в Северной Исландии 4–5 дней спустя. Там нас тут же забрала «Каталина» из нашей эскадрильи. В Рейкьявик мы возвратились после почти недельного отсутствия. А там нас списали со службы, но это уже совсем другая история».

(Интервью в Музее авиации в Бюде. 10.12.98)

Конвой QP-10 отправляется из Кольского залива 10 апреля. В его составе было 16 судов: шесть британских, четыре русских, пять – с регистрацией в Панаме и один – гондурасский. Остальные шесть – американские пароходы из конвоя PQ-14, которые пострадали от непогоды и ледовой обстановки. Конвой подвергается сильным и продолжительным атакам немецких самолетов и подлодок. 11 апреля одно судно, получив повреждения, вынуждено вернуться в Мурманск, а два судна были потоплены самолетами. Еще два судна топит 13 апреля немецкая подлодка U-435 (Штрелов). Остальные суда конвоя добираются 20 апреля до Сейдис-фьорда.

Конвой PQ-15 выходит из Рейкьявика 26 апреля и берет курс на Мурманск. В конвое идут 26 транспортов: 15 американских, девять британских, один русский и один панамский. Первый раз вместе с конвоем идет танкер-дозаправщик. В эскорте находится норвежский эсминец «Св. Албанс», им командует капитан третьего ранга Скуле Сторхейл. В операции участвует также норвежская подлодка «Уредд» («Бесстрашный»). Со 2 мая конвой постоянно преследуют и атакуют немецкие самолеты и подлодки. Три судна тонут, 137 моряков удается спасти. 3 мая из-за трагической ошибки два корабля из эскорта союзников атакуют польскую подлодку «Ястржеб», и она тонет.



Норвежское судно в конвое. Фото из Музея вооруженных сил

2 мая подлодка «Ястржеб» («Ястреб») под командованием капитан-лейтенанта Ровановского из-за навигационной ошибки и технических проблем оказалась в зоне прохождения конвоя PQ-15. «Ястржеб» находилась в ста милях от своей зоны патрулирования, когда лодку обнаружили норвежский эсминец «Св. Албанс» и бри-

танский тральщик «Сигал» («Чайка»). Оба корабля атаковали подлодку глубинными бомбами. Для «Ястржеба» это имело серьезные последствия. Когда подлодка, выпустив сигнальную ракету, всплыла на поверхность, она оказалась развернута носом прямо на «Св. Албанс». Поэтому команда норвежского эсминца не могла видеть ее опознавательного номера Р-551. Торпедные аппараты лодки были направлены на норвежский эсминец. «Св. Албанс» открыл по лодке огонь, в то время как Ровановский и английский офицер связи пытались взобраться на ходовую рубку. И с эсминца «Св. Албанс», и с тральщика «Сигал» по лодке стреляли из пулеметов, пока трагическую ошибку не заметила команда «Св. Албанса». Стрельба прекратилась.

Было убито 5 человек из команды «Ястржеба». Шестеро были ранены, в том числе Ровановский и британский офицер связи. Рассказывают, что Ровановский, будучи четырежды раненым, прежде чем покинуть лодку спустился в свою каюту и забрал секретные тетради с кодами. Со «Св. Албанса» и с «Сигала» спустили шлюпки. Офицеров и команду «Ястржеба» подняли на борт.

После официального разбирательства этого совершенно деморализующего инцидента, в результате которого «Ястржеб» был потоплен, все три командира были признаны невиновными. Подчеркивалось, что ошибки в навигации «Ястржеба» свидетельствуют об экстремально сложных условиях навигации в арктических водах.

В вахтенном журнале «Св. Албанса» зарегистрированы следующие короткие рапорты, связанные с потопленной польской подлодкой.

2 мая. 20:00. Эхолокационный контакт с подлодкой. Перешел в атаку вместе с кораблем британских королевских ВМС «Сигал». Сброшено 8 глубинных бомб. Подлодка всплыла на поверхность и, похоже, готовилась к торпедной атаке. Произведен выстрел орудием 4,12 вместе с калибром 0,5 (Кольт и Браунинг). Подлодка остановилась и с близкого расстояния была опознана как союзная лодка Р-551 под польским командованием. Отправлены шлюпки, сняли восемь раненых членов экипажа. Один человек умер во время транспортировки. «Сигал» взял на борт остальных уцелевших с подлодки, которая из-за серьезных повреждений затонула. Направились догонять конвой, присоединились к нему в 22:30. Продолжаем идти сбо-

ку «U.Q.», чтобы передать раненых с подлодки Р-551, но вынуждены отказаться от этого из-за авианалетов.

3 мая. 19:15. Корабль останавливается. Хоронят 4-х умерших с Р-551.

Из скудных записей в вахтенном журнале «Св. Албанса» видно, что с 1 по 4 мая РQ-15 постоянно подвергался атакам подлодок и самолетов.

30 апреля.

23:55. В поле зрения самолет неприятеля, «Блум унд Фосс».

1 мая

00:10. Стрельба прекращена, самолет исчез впереди конвоя.

16:10. Конвой делает «срочный поворот».

16:58. Присоединился согласно приказу к кораблю королевских ВМС «Веномаус», вместе с ним отправился на поиск подлодок. Приходится идти зигзагом из-за плавучих льдов.

18:15...Открыл огонь из 12 дюймового орудия по самолету противника, который скрылся в северо-восточном направлении.

22:14. Воздушная тревога.

22:25. Бомбардировка конвоя.

22:35. Один Юнкерс-88 сбит 12 дюймовым орудием «Св. Албанса»

2 мая

22:30

...воздушная атака.

3 мая

01:30. Воздушная атака на конвой. 3 корабля потоплены торпедами с самолетов. Один «Хенкель-111» сбит.

09:20. «Боадения» сообщ.: снесена боевая рубка 020. Полный ход курсом на подлодку.

09:49 «Боадения» сообщает, боевой рубки нет. Пройдено еще 6 морских миль.

11:05. Начали поиск подлодки вместе с «Боаденией»

11:13. Поиски прекращены.

16:05. Обнаружили всплывшую лодку на расстоянии примерно 10 тысяч ярдов. Идем на нее. Выстрел из 4-х дюймового орудия. Подлодка ныряет. Предприняли поиск, но контакта нет. Бросили бомбу и вернулись к конвою.

3 мая

23:15. Вижу подлодку в надводном положении. Полный-вперед, начал охоту за лодкой.

23:21. Лодка ныряет.

23:49. Лодка опять на поверхности.

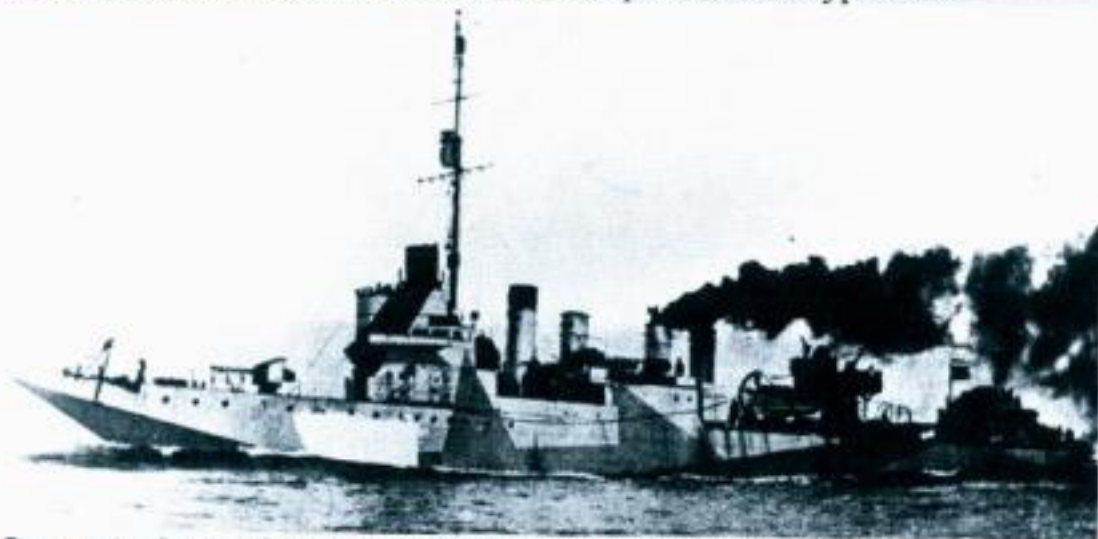
23:54. Дали выстрел из орудия № 1 по лодке.

23:55. Лодка ныряет. Продолжаем поиск лодки. Эхолотного контакта нет. Сбросили бомбу, вернулись к конвою.

4 мая

01:50. Открыли огонь по самолету противника, который, похоже, был нами серьезно поврежден. Присоединились к конвою. Подлодка, похоже, «пасла» нас с целью «навести» на конвой мощный немецкий авиаотряд. Из-за того, что мы ее «прижали», немецкие самолеты не могут найти конвой. Звуки моторов авиации были слышны недалеко от конвоя час спустя, но конвой они, к счастью, не нашли.

За время перехода потоплены три корабля. С одним поврежденным судном конвой 5 мая приходит в Мурманск.



Эсминец «Св. Альбанс». Фото из Музея мореходства в Бергене

«Св. Албанс» сначала поставили в эскорт трансатлантических конвоев на линию, которая называлась «Вестерн Эппроучз»: это были конвои, шедшие из Ливерпуля курсом на запад, в Канаду, США и обратно. Зимой 1942 года «Св. Албанс» определили в эскорт мурманских конвоев.

Пол Одберг, родился в Ларвике в 1918 г., в 1942 году – молодой матрос на борту норвежского эсминца «Св. Альбанс».

Фото из личного архива



*«Нам никогда уже не вернуться
обратно в Польшу».*

Интервью с Полем Одбергом.

Пол Одберг был матросом на «Св. Албансе». В свое время ходил в Антарктику на китобойный промысел. В мае 1941 года Пол через Канаду попал в Англию. После учебного лагеря в Давенпорте он оказался на борту «Св. Албанса», который был построен в США на исходе Первой мировой войны, а в 1941 году был передан норвежским ВМС.

«Мы вышли из Лох Ю в Шотландии курсом на Мурманск и к югу от Исландии взяли под охрану часть конвоя PQ-15. Там американский эскорт покидал конвой, передавая его английскому. Конвой PQ-15 продолжал свой путь на север, с юга огибая остров Медвежий. «Св. Албанс» был частью ближнего эскорта, а крупные корабли шли в дальнем эскorte, на весьма приличном расстоянии от самого конвоя.

Это была совсем другая форма эскорта, чем та, к которой мы привыкли за время работы на «Вестерн Эппроучз». Нашим злейшим врагом были не подводные лодки, а немецкая авиация. Немецкие самолеты совершали на нас бесконечные атаки. Служба на корабле была действительно очень тяжелой. Судам приходилось уходить как можно дальше на север, чтобы держаться подальше от немецких самолетов, которые базировались на аэродромах Северной Норвегии. Стужа, обледенение... Наш старый эсминец не был предназначен для плавания в Арктике, на корабле был собачий холод.

За конвоем постоянно следили «Фокке-Вульфы» – немецкие самолеты-разведчики, нас атаковали немецкие бомбардировщики. Мы потеряли два или три судна.

Но больше всего в память врезались не атаки самолетов, а случай с подлодкой, на которую мы наткнулись и были на сто процентов уверены, что она – немецкая. Судя по информации, полученной из Адмиралтейства, в нашей зоне не должно было быть никаких субмарин союзников. Но эта лодка, с которой был установлен гидроакустический контакт, похоже, прошла каким-то

образом через дальнее охранение, и не наткнись мы на нее, могла бы пройти и дальше, прямо к конвою. Мы, следуя отработанной тактике, атаковали лодку глубинными бомбами.

То, что произошло потом, я помню очень хорошо. Я стоял на мостике. Мы были «на товсь». Капитан Сторхейл стоял рядом со мной, когда мы заметили дымовой сигнал, пущенный с лодки: мы следили по гидролокатору. Но правильно истолковать этот сигнал мы не смогли. Это, во-первых. К тому же мы были в предвкушении успеха, будучи на сто процентов уверены в том, что эта подлодка немецкая. Так что мы сбросили еще серию глубинных бомб. Мы оказались бортом к тому месту, где лодка вынырнула, – всего-то в пятистах метрах от нас. Причем, выскочив на поверхность под невероятно острым углом, она была развернута прямо на «Св. Албанс». Офицер, командир орудия был в таком замешательстве, что забыл отдать приказ стрелять. Сторхейл приказал ему открыть огонь, но и после этого тот не пошевелился. А Сторхейл, – я помню это очень хорошо, поскольку он стоял на мостике рядом со мной, – заорал мне: «Давай, черт тебя дери, шевелись и стреляй!»

Я тотчас открыл огонь из своего пулемета. У меня в магазине было 450 патронов. Это был 12-миллиметровый пулемет, так что сам по себе он являлся достаточно грозным оружием. Но, понятно, что для подлодки пулемет не является чем-то страшным. Я хорошо помню последние 50 выстрелов: все пули прошли воду перед носом лодки, потому что держать такой здоровый пулемет было тяжело. Мне нужно было поменять магазин, и тут, как сейчас помню, смотрю, один матрос – парень из Шеена, хороший такой и сообразительный, застыл как столб. Стоит возле поручней, смотрит вниз на подлодку, ни на что не реагирует. Запасной магазин с патронами мне так и не пригодился. Подлодка не отвечала на огонь, никто не бежал к орудиям. В голове мелькнуло: здесь что-то не так.

Подводники пытались подняться в рубку, а по рубке стреляли. Тех, кого убили, убили в рубке. Я сейчас уж не помню, сколько человек, но думаю, что 12–13. Я тогда так сосредоточился на стрельбе из своего пулемета, что не слышал, что со «Св. Албанса» начали стрелять из трех- и четырехдюймовых пушек. Ведь как только я начал стрелять, все остальные тоже открыли огонь. Но я этого как-то не осознал. Мне казалось, что я один устроил весь этот кошмар.

А произошло вот что. Английский офицер связи, который был у нас на борту, поднялся к нам на мостик и сказал Сторхейлу, что ему кажется, что эта лодка – польская. То есть мы атаковали лодку союзников. Только тут мы поняли, что это дружественная субмарина, и стрельба по ней прекратилась.

Со «Св. Албанса» на воду была спущена спасательная шлюпка, которую послали к подводной лодке, чтобы снять раненых и уцелевших. Крови там

было – ужас.... Раненых и оставшихся в живых подняли на борт, а лодку потопили глубинными бомбами.

Во время той пальбы у поляков не было никакой возможности дать нам понять, что они – «свои». Как только лодка всплыла, рубку начали обстреливать. По мере того, как команда поднималась в рубку, в людей летели пули, они падали друг на друга. Позднее я понял, почему все так произошло, и стало немного легче, но тогда я испытал страшную резь в животе.

Когда мы позднее разговаривали с поляками, выяснилось, что они сделали серьезную навигационную ошибку. У них не было возможности дать себя опознать, или, во всяком случае, они не смогли сделать это так, чтоб мы их поняли. И англичане тоже не поняли, что мы атакуем польскую подлодку.

Команда польской субмарины оправдывалась тем, что их лодке, чтобы уйти от самолетов-разведчиков часто приходилось замирать в подводном положении. Они не имели возможности сориентироваться по солнцу и не знали точно, где находятся. Они также объясняли происшедшее тем, что думали, что наткнулись на немецкий конвой. Но вот уж в том-то районе никак не могло быть немецких конвоев. Впоследствии об этом трагическом эпизоде много говорили.

Я помню с английского тральщика «Сигал» нам просемафорили вопрос к Сторхейлу: «А Вы объяснили Адмиралтейству, что подлодка не была вражеской?» Сторхейл ответил, что польская подлодка прошла через внешнее кольцо эскорта конвоя и была готова пройти через ближнее охранение, когда и была атакована. Сторхейл после этого получил ответ из Адмиралтейства с похвалой за свои действия. Этот ответ сообщили английскому тральщику и его команде. После этого больше колкостей мы не слышали.

Но это был только первый акт трагедии. Настоящая трагедия разыгралась, когда мы пришли с польскими подводниками в Россию. Многие из поляков, что были у нас на борту, были здоровы и бодры, но были и раненые. Поляки знали, какое обращение их ждет в СССР. И у них были все основания думать так, потому что они уже знали, как русские обращаются с поляками. Польские моряки на колени просили нас взять их с собой в Англию. Но у нас не было такой возможности. Пришлось их высадить на берег. Мы дали им сигареты и другие мелочи. Помню, как мы с ними прощались, это было так трагично. Один поляк сказал мне: «Мы никогда не увидим Польшу». То, что я узнал после, не давало надежд думать, что кто-нибудь из этой команды добрался до Польши.

Другой стороной советской системы, с которой нам довелось столкнуться, был запрет хоронить у них людей. А у нас на борту были скончавшиеся во время перехода в Мурманск польские моряки с подлодки. Нам не разрешили хоронить их в советской земле.

Пришлось отходить на три мили и топить мертвых в море. Обычно это происходит так. Капитан или тот, кому он это поручили, читает соответствующий текст, сопровождающий погребальный ритуал. Небольшой ставень кладется на леера, на него кладут покойного. Польского флага у нас с собой не было, но мы должны были, конечно, покрывать погибших. Так что мы использовали норвежский флаг. Флаг был закреплен, покойный лежал под флагом. К покойному привязывалось что-нибудь тяжелое, чтобы тот утонул. Когда ставень наклонялся, тело, соскользнув, падало в воду.

В такие минуты, когда на судне происходят подобные вещи, особенно, если это твои друзья или братья по оружию, состояние у всех подавленное. А тут мы сами были невольными соучастниками этой трагедии. Мне было в ту пору 22 года. Это был мой первый рейс в Мурманск с конвоями.

(Интервью 1 декабря 2000 года)

Конвой QP-11 вышел из Мурманска 28 апреля. В его составе 13 транспортов: четыре британских, четыре американских, одно русское судно и четыре, зарегистрированных в Панаме. 29 апреля конвой обнаруживают немецкие самолеты и подлодки. В английский крейсер «Эдинбург», который взял на борт в Мурманске солидный запас золота (оплата союзных кредитов), 30 апреля попала торпеда с подлодки U-456 (капитан-лейтенант Тайхерт), крейсер тяжело пострадал. Три немецких эсминца «Герман Шеманн», Z-24 и Z-25 вышли 1 мая из Киркенеса с заданием атаковать и потопить раненый крейсер. Тем временем конвой был атакован с моря и воздуха подлодками и самолетами, а потом и этими немецкими эсминцами, но без особого успеха. Один транспорт был потоплен. Поврежденный крейсер был все-таки обнаружен немецкой подлодкой, и немецкие эсминцы пошли на него в атаку. «Эдинбургу» удастся потопить эсминец «Герман Шеманн», прежде чем сам, подбитый торпедой, чуть ли не раскалывается пополам. Команда покидает корабль, а сам «Эдинбург» по приказу был добит британским эсминцем. Остальной конвой благополучно приходит в Рейкьявик 7 мая.

В начале 1980-х годов были предприняты две попытки поднять запас золота, который затонул вместе с «Эдинбургом». Среди обломков обнаружили останки пятидесяти семи человек. Но это не помешало проведению водолазных работ, в результате которых почти весь золотой запас был возвращен обратно его владельцам — правительствам Великобритании и Советского Союза.

Конвой PQ-16 был на тот момент самым большим конвоем, который был собран для отправки в северо-западную Россию. Он отправляется из Рейкьявика 21 мая в составе тридцати шести торговых судов. В нем идут двадцать американских кораблей, девять британских, пять русских, один нидерландский и один, зарегистрированный в Панаме. С 25 по 30 мая конвой сначала становится объектом слежки, а потом частых и яростных атак с воздуха. Несколько самолетов были сбиты. 26 мая один из транспортов был потоплен немецкой подлодкой U-703 (Бильфельд). 27 мая караван PQ-16 подвергается серии воздушных налетов. В атаках принимают участие до ста «Юнкерсов» — Ju-88. Шесть судов потоплены, четыре судна повреждены, но могут следовать с конвоем дальше. С потопленных кораблей на корабли эскорта было поднято 471 человек. При входе в русские территориальные воды 30 мая конвой делится на две части: шесть кораблей с охранением уходят в Архангельск, остальные идут в Мурманск.

Адмирал Д. Тови (Великобритания) поздравил корабли эскорта с тем, что они «с такой галантностью» сопровождали конвой PQ-16 и смогли прорваться в Россию, несмотря на постоянные и мощные атаки противника. Но жестокие воздушные налеты имели свою цену. Четвертая часть транспортов конвоя была потоплена или получила повреждения, многие корабли эскорта были повреждены во время бомбардировок. Польский эсминец «Гарланд» был жестоко поврежден во время воздушных атак, 25 человек его команды были убиты, 43 — ранены. Когда эсминец пришел в Мурманск, убитые и раненные по-прежнему лежали в холодных корабельных коридорах. На белой стене коридорного прохода кровью было выведено: «Да здравствует Польша!»

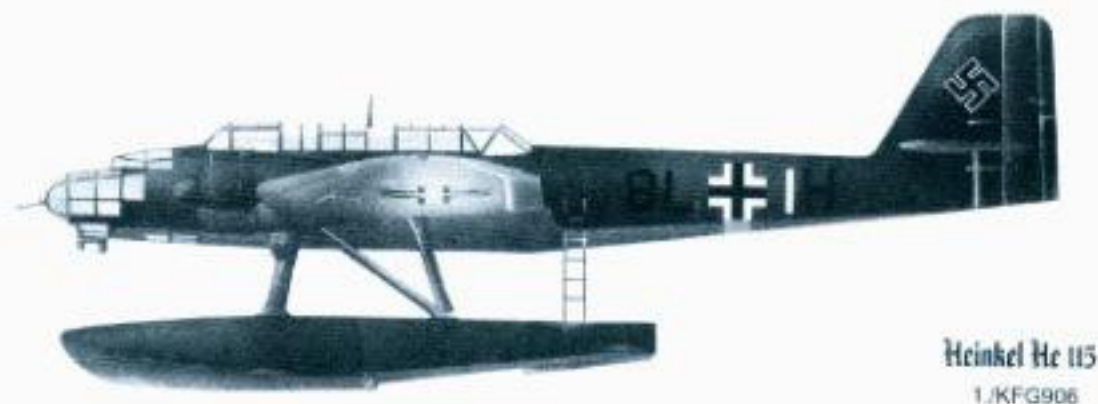
Конвой QP-12 отправился из Кольского залива 21 мая в составе 17 транспортов: 11 американских, четырех британских и двух русских. Среди кораблей охранения был норвежский эсминец «Св. Албанс». Нападений на конвой не было. Немцы стягивают свои силы — самолеты и лодки, к PQ-16 — крупному конвою, идущему в Россию. 29 мая конвой QP-12 прибывает в Исландию.

Конвой PQ-17 перед тем, как отправиться в июне в свое печально известное плавание, формируется в Брейда-фьорде в Исландии. Конвой насчитывал 36 транспортов: 20 американских, 11 британских, два транспорта русских, один голландский и один панам-

ский. PQ-17 прикрывал большой как по численности, так и огневой мощи эскорт, в котором шли и четыре американских корабля. Дальнее охранение PQ-17 состояло из британского линкора «Дюк оф Йорк», американского линкора «Вашингтон», авианосца «Викториес», двух крейсеров и группы британских и американских эсминцев.

Наверное, переход конвоя PQ-17 была самым драматичным в истории конвоев. Это, пожалуй, одна из самых трагических страниц военной истории на море в той войне.

Конвой QP-13 формируется в Мурманске и готов к выходу 28 июня 1942 года. Состоит он из 35 торговых судов: 14 американских, восьми британских, восьми русских, четырех под флагом Панама и одного голландского судна. Конвой встречается с конвоем PQ-17 к востоку от острова Медвежий. Немцы сосредоточивают внимание на том, чтобы уничтожить идущий на восток конвой PQ-17, и QP-13 не подвергается атакам во время перехода. Но когда конвой был уже у берегов Исландии, происходит трагедия. Из-за навигационной ошибки в густом тумане часть конвоя попадает на британское минное поле. Подрываются шесть кораблей, гибнет много моряков. В условиях плохой видимости 179 человек поднимают из моря к себе на борт другие суда. 7 июля остаток конвоя приходит в Рейкьявик.



Гидроплан - торпедоносец «Хейнкель 115» участвовал в нападениях на конвои. Рисунок Алексея Федосеева

14. ИСТОРИЯ КАРАВАНА PQ-17.

«Отправка каждого конвоя становится серьезной военно-морской операцией».
(Премьер-министр Черчилль)

Конвой PQ-17 является, наверное, самым известным и самым обсуждаемым конвоем среди тех, что были направлены в северо-западную Россию в годы Второй мировой войны. Уже во время организации конвоя PQ-17 британское Адмиралтейство считало, что этому крупному конвою будет не просто добраться до пункта назначения. Может быть, у руководителя Адмиралтейства были какие-то свои причины послать этот большой конвой через Баренцево море, и о них не следует знать непосвященным?

БОРЬБА ЗА БАРЕНЦЕВО МОРЕ ДОСТИГАЕТ АПОГЕЯ

«Мы настроены решительно пробиваться к вам все с большим количеством вооружений и боеприпасов», – телеграфировал Черчилль Сталину после прихода PQ-16 в Мурманск и Архангельск. – Из-за «Тирпица» и других надводных кораблей противника, находящихся в Трондхейме, плавание каждого конвоя становится серьезной военно-морской операцией. Но мы будем продолжать делать все, что от нас зависит».

Несмотря на тяжелые потери, конвой PQ-16 доставил в Россию 321 танк, 124 самолета и 2507 автомобилей. Красная армия, теснимая на всех фронтах, нуждалась в этом подкреплении для того, чтобы продолжать сражаться. Сталин недоволен вкладом британцев в войну и в нескольких обращениях ясно дает понять это.

«Полярные конвои – безумная операция, игра подтасованными картами».

РАСТЕРЯЙНОСТЬ И ОЗАБОЧЕННОСТЬ АДМИРАЛТЕЙСТВА

Ответственность за формирование и планирование следования новых конвоев лежала на британском Адмиралтействе. Первый лорд Адмиралтейства сэр Далли Паунд считал, что арктические конвои – «безумная операция, игра подтасованными картами», ссылаясь при этом на сложности, с которыми сталкиваются эскорты при защите арктических конвоев.

Опасность немецкого нападения на конвой силами тяжелых надводных кораблей во главе с линкором «Тирпиц» вызывает главную озабоченность Адмиралтейства. Командующий британской эскадрой адмирал сэр Джон Тови считал, что стратегическая ситуация складывается в пользу противника. Он указывал на то, что немецкие надводные корабли могут действовать, во-первых, вблизи своего побережья (оккупированного побережья Норвегии) при поддержке воздушных сил, базирующихся на суше и ведущих как разведку, так и нападение, а во-вторых, под прикрытием соединений подводных лодок.



Первый лорд Адмиралтейства сэр Дадли Паунд.
Фото из Британского имперского военного музея

Но высшие военно-политические соображения все-таки перевешивают предостережения Тови. К тому же высказанные первым лордом Адмиралтейства доводы рожают у руководства службы охраны сомнения в роли эскорта в случае нападения больших надводных кораблей неприятеля.

Не являлся секретом и тот факт, что моральный дух членов экипажей союзных торговых судов, ждущих у причала команды к отплытию, был не на высоте. В первую очередь это касалось команд, сформированных наспех, дабы поскорее укомплектовать экипажи американских судов, направлявшихся с конвоями в северо-западную Россию. Норвежский капитан Георг Сальвесен на «Трубадуре», который ходил под панамским флагом, выдает оружие командному составу и вахтенным, чтобы держать в повиновении команду, которая отказывается от палубных работ, в ожидании отплытия в Россию.

Пока конвой и его эскорт собираются в Хваль-фьорде, Адмиралтейство получает из Стокгольма агентурную информацию, которая подтверждает опасения насчет планов немцев атаковать конвой

PQ-17. Британский военный атташе капитан Генри Денхэм получает сведения от шведской разведки о том, что немцы планируют напасть на ближайший союзный конвой, идущий в Россию. Шведской разведке удается перехватить 14 июня немецкую телеграмму в Нарвик, которую Денхэм немедленно отправляет в Адмиралтейство в Лондоне:

«Весьма срочно. Настоящим передаю план немцев по нападению на готовящийся к отплытию конвой в Россию:



Адмирал сэр Джон Тови. Фото из Британского имперского военного музея

1. Разведывательные самолеты будут ожидать конвой, идущий на восток, в районе о. Ян-Майен. С баз Северной Норвегии его будут атаковать бомбардировщики.

2. «Карманный» линкор и шесть эсминцев перейдут в Альта-фьорд... «Тирпиц» и «Хиппер» – в Нарвик. Соединение кораблей будет, вероятно, участвовать в операции, когда конвой пройдет 5 градус восточной долготы. Скоординированное нападение двумя группами надводных кораблей, при поддержке подлодок и самолетов, когда конвой дойдет до меридиана о. Медвежий» (цитируется по книге английского писателя Вудмана, 1994)

Адмиралтейство знает, что предстоит нападение немцев на конвой, и разрабатывает масштабные планы защиты PQ-17. В планы Адмиралтейства входило послать с конвоем сильный эскорт ближнего охранения, а также дальнее охранение из крейсеров и линкоров.

После того, как двум транспортам пришлось вернуться обратно в союзные порты, в конвое PQ-17 осталось 34 транспорта: 20 американских, девять британских, два русских, одно голландское и одно –

панамское судно. На большинстве транспортов капитанами были норвежцы. Суда идут с полным грузом, в трюмах и на палубах — вооружение для Красной армии и другие стратегические материалы для советской военной промышленности.

ШАХМАТНАЯ ПАРТИЯ ЗА КОНВОЙ RQ-17.

Адмирал Тови представлял военно-морское командование и был оперативным командующим эскорта RQ-17. Он поднял свой адмиральский флаг на линкоре «Дьюк оф Йорк». Адмирал сообщил коллегам-офицерам, что, несмотря на более выгодное стратегическое положение германского флота, немцы едва ли решаться вывести линкор «Тирпиц» для атаки конвоя RQ-17. Было известно, что сэр Тови и первый лорд Адмиралтейства адмирал сэр Дадли Паунд, который являлся командующим британских ВМС, расходятся во мнении относительно немецкой атаки конвоя большими надводными кораблями.

Фактом является и то, что первый лорд в беседе с Тови не исключил возможности того, что Адмиралтейство может посчитать нужным отдать RQ-17 приказ «рассредоточиться». Такое может-де произойти, если возникнет угроза нападения со стороны больших кораблей немцев. Это высказывание удивляет и шокирует Тови, потому что опыт показывал, что конвой нужно держать в сборе, чтобы избежать больших потерь. Говорят, что Тови даже произнес фразу: «Это — хладнокровное убийство».

27 июня Тови получает из Адмиралтейства длинное, сбивающее с толку послание, которое в действительности лишило его, как оперативного руководителя семнадцатого конвоя, права на свободу действий.

«Поскольку мы считаем, что Адмиралтейство располагает более полной и свежей информацией о передвижении надводных кораблей противника, ...представляется необходимым, чтобы контроль над передвижением конвоя взяло на себя Адмиралтейство, во всяком случае, на том участке пути, где, считается, возможны перемещения надводных кораблей противника».

Может быть, это был прямой намек на то, что Адмиралтейство располагает самыми оперативными разведанными, которые не да-

ют никому другому, кроме сэра Дадли Паунда, принимать окончательное решение о последующем движении RQ-17?

Уже потом стало известно, что адмирал Паунд получил строго засекреченные сообщения разведки о том, что в этот период ожидается передвижение крупного соединения немецких надводных кораблей у норвежского побережья. Дешифровка немецких сообщений, зашифрованных кодом «Энигма», позволила частично раскрыть планы немцев.

Тридцать четыре транспорта конвоя, груженные оружием и боеприпасами, были крайне необходимы русским для борьбы с сильным и беспощадным врагом. Одной из первоочередных боевых задач русских было задержать дальнейшее продвижение немцев на Мурманск. Им нужна по возможности любая военная помощь, чтобы сдержать напор двух дивизий отлично натренированных горных стрелков генерала Дитля, старающихся сломать хрупкую линию обороны русских на реке Западная Лица, всего в 55 километрах от Мурманска. Большая часть грузов RQ-17-го направлялась в Мурманск. Там было 297 самолетов, 594 танков, 4246 грузовиков и 156 тысяч тонн амуниции, достаточной для вооружения 50 тысяч солдат.

На тот момент RQ-17 был самым крупным конвоем союзников. На протяжении всего долгого пути в Россию его должен был сопровождать огромный эскорт боевых кораблей. В первый раз большое соединение американских кораблей, отданное под британское командование, участвовало в операции такого типа. В проведении подобных операций у британцев было уже много полезного опыта, но не менее было и горького. Американские боевые офицеры с большим пиететом относились к тому, что совершили британские военные моряки, они восхищались мужеством и выносливостью британских экипажей. Но имелись и у них и некоторые критические замечания по поводу увиденного.

В дневнике морского офицера лейтенанта Дугласа Фэрбенкса (младшего), который велся им на борту американского крейсера «Вичита» из эскорта RQ-17, есть такая запись.

«Британский флот находится под пристальным и критическим взглядом наших «морских волков». Они говорят, что легендарное превосходство британцев уже больше не существует. Нынешнее состояние флота — повод для удивления и дискуссий. Как такой боль-

шой и гордый военный флот, экипированный опытными моряками, может «плестись в хвосте» в техническом отношении во многих областях. Это непонятно даже простому моряку. Тяготы трех лет войны, нехватка материалов и численного состава — только частичное тому объяснение....

То, как они используют авиацию в морских операциях, стало причиной нескольких ненужных потерь... Внешний вид судов и их состояние создают часто представление, что они более изношены, чем на самом деле».

Многочисленные транспорты конвоя и корабли эскорта собрались в Хваль-фьорде в Исландии и готовы к отплытию. Коммодор конвоя Дж. Даудинг отвечает за то, что торговые суда в этом большом конвое будут держаться вместе во время перехода на восток и идти с условленной скоростью. 27 июня 1942 года конвой RQ-17 отправляется в свое трагическое плавание.

30 июня к эскорту присоединяется дополнительное охранение под командованием капитана третьего ранга Дж. Брума. Оно состоит из шести эсминцев, четырех корветов и двух подлодок. В эскорте также идут два корабля ПВО и три спасательных судна.

Немцы от своей агентуры в Исландии получают информацию о больших конвоях, которые отправляются на восток в Россию. RQ-17 еще не вышел из Хваль-фьорда, а подробная информация об этом конвое уже доходит до немцев. Конвой идет, а немецкие авиаразведчики и подлодки следуют за ним, постоянно докладывая об его координатах.

На календаре еще было 4 июня, а группа «Норд» немецких ВМС уже работала над планом нападения на RQ-17. В разработке плана участвовали адмиралы Рольф Карлс, Отто Шнивинд и Хуберт Шмундт, который руководил операциями немецких подлодок в Арктике. Авиация немцев — Люфтваффе — также была проинформирована. Операции дали кодовое имя «Россельшпрунг» («Ход конем»). Конвой RQ-17 должен был подвергнуться массированному нападению. Для атаки конвоя предполагалось использовать «Тирпиц» и другие крупные надводные корабли, равно как большое количество самолетов и подлодок.

Высшие чины британского Адмиралтейства не были уверены в планах немцев. Рискует ли немцы выставить свое соединение над-

водных кораблей во главе с «Тирпицем»? Ведь эта большая флотилия немецких кораблей, способная в считанные часы достичь RQ-17, находится у побережья Норвегии и готова к отплытию. У этой операции было много сходных черт с партией в шахматы, где противники прикладывают все усилия, чтобы разгадать следующий ход соперника в игре, на кону которой — RQ-17.

«РОССЕЛЬШПРУНГ» («ХОД КОНЕМ» — НЕМ.) ПРОТИВ RQ-17

План операции «Россельшпрунг» был готов у немецких адмиралов 14 июня. Суть ее была в следующем. При получении информации о движении RQ-17 на восток немецкая флотилия, находящаяся в Офот-фьорде, — крейсера «Лютцов» и «Адмирал Шпеер» с эскортом эсминцев, — переходит в Альта-фьорд. «Тирпиц» и «Адмирал Хиппер» со своим эскортом эсминцев, выходят из Трондхеймского залива и поначалу выдвигаются в Вест-фьорд. Как только RQ-17 пересечет пятый градус восточной долготы, оба эти соединения выходят в море, чтобы встретиться в 100 милях к северу от мыса Нордкап. Напасть на конвой, согласно плану, они должны были в районе 20–30 градусов восточной долготы. Немецкие подлодки и самолеты должны были, насколько возможно, постоянно сообщать о передвижении конвоя.

В то время как обеспокоенные союзники спорят о том, следует ли посылать конвой в северо-западную Россию, немцы по приказу Гитлера наращивают в Норвегии боевую мощь Кригсмарине и Люфтваффе. Причем в мыслях у Гитлера не только уничтожение конвоя RQ-17. Его беспокоит и то, что союзники, как ему представляется, планируют высадку в Норвегии и хотят там открыть Второй фронт. Неожиданный рейд британских десантников на Лофотены в марте прошлого года усилил подозрения Гитлера в том, что открытие Второго фронта произойдет в Норвегии.

Гросс-адмирал Эрих Редер неоднократно жаловался Гитлеру на то, что Люфтваффе не в состоянии помешать кораблям и подлодкам британских ВМС безнаказанно находится в норвежских прибрежных водах. Гитлер обещал обсудить проблему с рейхс-маршалом Герингом. Особенно Гитлера занимал вопрос, можно ли выставить против северных союзных конвоев самолеты-торпедоносцы. Редер и Геринг расходились во мнении, под чьим началом будут находиться самолеты-

ты-торпедоносцы: под командованием Кригсмарине – немецкого Военно-морского флота, или Люфтваффе. В этом споре проиграл Редер.

1 мая на аэродром Бардусфосс прибывают первые 12 экипажей торпедоносцев с 60-ю бомбардировщиками «Юнкерс-88». Экипажам предстоит пройти специальную подготовку, чтобы научиться торпедным атакам. Накануне лета Люфтваффе собирает на аэродромах Трумса и Финнмарка мощную эскадру в составе Пятого воздушного флота. На 1 июня в его составе было 103 бомбардировщика «Юнкерс-88», 7 торпедоносцев «Хенкель», 30 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87» и 74 самолета-разведчика. Воздушными силами командовал генерал-полковник Ханс-Юрген Штумпф.

Разведка и наблюдение в северных регионах становятся первоочередными задачами Люфтваффе. Немецкие ВВС создают собственный радиоузел в Киркенесе. Главной задачей этого подразделения было прослушивать вражеские радиопереговоры, которые вели как русские, так и западные союзники. Кроме того, важно было прослушивать радиосообщения с самолетов противника. Радиопеленгаторная станция в Киркенесе играет главную роль в масштабной сети слежения, раскинутой немецкими подлодками и самолетами, которые должны выследить, догнать и уничтожить конвой RQ-17.

С 11 по 23 июня 1942 года приказы выдвинуться в море в район к северо-востоку от острова Ян Майен получили 11 немецких подлодок. Ими командует адмирал Хуберт Шмундт, его «передвижная» штаб-квартира располагается в Нарвике. 1 июля приказ атаковать RQ-17 получают подлодки: U-251 (командир Тимм), U-376 (Марке), U-408 (фон Хюммен), U-334 (Зимон), U-657 (Голлиц), U-88 (Бомани), U-457 (Браденбург), U-255 (Рехе), U-456 (Тайхерт), U-703 (Бильфельд) и U-355 (Ла Бом). Первая атака подлодок была совершена в этот же день после полудня, но была отбита.

НЕУВЕРЕННОСТЬ И НЕРЕШИТЕЛЬНОСТЬ ПО ОБЕ СТОРОНЫ БАРЕНЦЕВА МОРЕЯ

Крейсерский эскорт под командованием адмирала Гамильтона взял под свою опеку медленно идущий конвой RQ-17. При этом соединение кораблей адмирала пребывало вне зоны видимости конвоя. Во второй половине дня 2 июля идущий на запад конвой QR-13 встречается с идущим на восток RQ-17. Вскоре после этого RQ-17

атакуют немецкие самолеты-торпедоносцы, но не наносят вреда ни одному судну.

С вечера 2 июля и до вечера следующего дня конвой идет под защитой тумана. 3 июля конвой RQ-17 проходит мимо острова Медвежий. После этого конвой оказывается в опасном Баренцевом море. Адмирал Тови со своей флотилией линкоров, крейсеров, эсминцев и авианосцем «Викториес» приближается к конвою, чтобы оказаться на позиции для отражения возможного нападения со стороны немецких надводных кораблей.

В движение приходят и крупные соединения немецкого флота. 3 июля «Адмирал Шеер» и «Лютцов» с пятью эсминцами получают приказ перейти из Осло-фьорда в Альта-фьорд. Эту флотилию задерживает во время перехода сильный туман, и «Лютцов» садится на мель в проливе Тьельсунд. Из-за полученных повреждений «Лютцов» приходится вывести из запланированной операции.

2 июля «Тирпиц» и «Адмирал Хиппер» с шестью эсминцами получают приказ перейти из Трондхеймского залива в Вест-фьорд, а затем двигаться в Альта-фьорд. Четыре эсминца из этого соединения кораблей задевают днищами грунт в узком проливе Гимсойстромен на Лофотенских островах. Полученные повреждения делают невозможным их участие в операции «Россельшпрунг».

Совершенно случайно, мне, молодому пареньку из Хеннингсве-ра, довелось самому наблюдать, как эта большая немецкая флотилия выстроилась для прохода в узком и своенравном проливе Гимсойстромен. У меня были какие-то дела во дворе за нашим домом, и тут я увидел сборище огромных серых боевых кораблей, которые медленно двигались в южную часть Гимсойстромена. Я не верил собственным глазам! Да разве смогут такие большие суда маневрировать в узком, известном своими мелями, русле между островами Оствогой и Гимсой? Коре Сторвик из Кабельвога был мальчишкой, когда в летние каникулы отдыхал на Гимсое. Этим чудесным июльским днем он играл вместе со своими друзьями на берегу Гимсойстромена. Много лет спустя он рассказывал: «Когда мы увидели серые огромные корабли, похожие на дома, которые медленно двигались между сопок и шхер, мы так испугались, что побежали домой, чтобы быть поближе к людям».

Несмотря на происшествия с мелями и повреждения, немецкая флотилия, которая двигалась к Альта-фьорду, оставалась очень мощной. Но опасность потерять крупные надводные корабли при встрече с Королевскими британскими ВМС весьма беспокоила Гитлера. Поэтому он медлил с одобрением плана адмирала Карлса, который предполагал использовать в операции против конвоя PQ-17 большие надводные корабли. В ожидании разрешения Гитлера немецкая флотилия стояла в Альта-фьорде и готовилась к выходу в море для атаки PQ-17.

Огромное количество немецких подлодок уже были на позициях в Баренцевом море, а немецкие самолеты готовы к боевому вылету с баз в Северной Норвегии. За передвижением конвоя пристально следили подлодки и самолеты-разведчики, которые постоянно докладывали о нем немецкой флотилии, стоявшей в Альта-фьорде.

Рано утром 4 июля конвой PQ-17 понес первую потерю. Воспользовавшись просветом в тумане, одинокий самолет-торпедоносец атаковал американское судно «Кристофер Ньюпорт». Оно было повреждено и затонуло. Вечером на конвой нападают сразу 25–30 торпедоносцев. Потоплены транспорты: британец «Наварино» и американский транспорт «Вильям Хупер». Сильно поврежден русский танкер «Азербайджан». Но и конвойный эскорт дает немцам сдачи. Немцы потеряли несколько самолетов. Атака с воздуха была отбита. Настроение и боевой дух конвоя высок, и вместе все суда PQ-17 продолжают свой путь.

Тральщик «Нозери Джем» («Северная Жемчужина»), который идет в дальнем эскорте, как противолодочный корабль, строго держится своего места в эскортном ордере конвоя – «on the starboard quarter». Старшина первой статьи Керслейк видит весь конвой с тяжело груженными транспортами, которые, насколько хватает взгляда, широко раскинулись на блестящей поверхности моря. Немецкий самолет-разведчик то кружит вокруг, то идет впереди конвоя прямо по курсу, как будто собирается эскортировать конвой до самого Белого моря. Неожиданно, словно стая птиц, на горизонте появляются самолеты-торпедоносцы. Старшина начинает их считать: «1-2-5-15-25...», и бежит сломя голову на мостик. Его обязанность как старшего встать к штурвалу во время налета. С бьющимся сердцем он надеется, что самолеты выберут какие-нибудь крупные суда, а не его ма-

ленькую «Жемчужину». Бьют из всех орудий. Он следит за трассирующим огнем и уверен: они попадут в ревущие над конвоем самолеты. Впередсмотрящий кричит, что один из самолетов упал на танкер. Это – «Азербайджан», русский танкер, груженный льняным маслом. Следует мощный взрыв, но судно остается на плаву. Атака продолжается. Старшина не верит собственным глазам: большое торговое судно, которое он ясно видел секунду назад, внезапно исчезло. Только большое облако дыма поднимается к небу. А судаспасатели «Раслин» и «Замалек» маневрируют вокруг судов конвоя в поисках уцелевших. (Керслейк, 1984)

ЭКСТРЕННОЕ СОВЕЩАНИЕ В АДМИРАЛТЕЙСТВЕ

Примерно в то же время, пока продолжается эта воздушная атака, адмирал Паунд созывает свой штаб на совещание, которое можно назвать экстренным. На основании сообщений разведки, поступивших в Адмиралтейство, сделан вывод, что крупное соединение немецких военных кораблей, которое, похоже, вышло со своей базы в Альта-фьорде, готовится к мощной атаке конвоя PQ-17. «Тирпиц» в этом случае может перерезать дорогу конвою через несколько часов. Сомнение и растерянность царили в штабе британских ВМС. Ситуация обсуждалась и взвешивалась помногу раз. Говорили о том, что конкретных данных о том, что «Тирпиц» вышел в море, все-таки нет. Использовался отчет разведки, полученный от капитана Денэма из Стокгольма.

Уже потом стало известно, что адмирал Паунд вечером 4 июля 1942 года получил информацию с грифом «Ультра». По британской классификации это – сверхсекретная информация. Она была получена в результате дешифровки немецких радиосообщений, зашифрованных кодом «Энигма». Паунду сообщали, что «Тирпиц», крейсера «Хиппер» и «Шеер», а также, возможно, карманный линкор «Лютцов» вместе с несколькими эсминцами собрались в Альта-фьорде. Это крупное соединение немецких кораблей планирует нанести удар по британскому крейсерскому соединению, которое эскортирует PQ-17, еще до того, как сам конвой будет уничтожен.

Все советники сэра Дадли Паунда, за исключением заместителя начальника штаба, были не согласны с мнением своего шефа. Они не считали, что конвою PQ-17 грозит немедленная атака больших

надводных кораблей. Но, закрыв глаза, после почти двух часового обсуждения, больной и усталый адмирал Паунд принимает решение. Жребий брошен. В 21.11 адмирал Гамильтон, одновременно с адмиралом Тови, получили следующее сообщение из Адмиралтейства:

«Секретно. Безотлагательно. Крейсерской эскадре на максимальной скорости выдвинуться в западном направлении»

Это сообщение обозначало для его получателей только одно: «Тирпиц» вышел в море. Все указывает на то, что нападения не избежать. А через несколько минут адмирал Брум (копии сообщения получили также Гамильтон и Тови) получил следующий текст из Адмиралтейства:

«Секретно. Срочно. Из-за угрозы нападения надводных кораблей конвою рассредоточиться и следовать в русские порты»

И, наконец, в 21.36 к адмиралу Бруму поступило новое сообщение:

«Секретно. Безотлагательно. Адмиралтейство –

Командующему эскорта PQ-17 (повтор): Конвою рассредоточиться.

Ясный, категоричный и дважды подтвержденный приказ Адмиралтейства нужно было понимать так, что Адмиралтейство располагает всей полнотой информации, заслуживающей доверия. Приказ мог означать только одно: «Тирпиц» во главе флотилии боевых кораблей вот-вот покажется на горизонте, вот-вот произойдет нападение на PQ-17.

ГИТЛЕР КОЛЕБЛЕТСЯ НАЧИНАТЬ ОПЕРАЦИЮ «РОССЕЛЬШПРУНГ».

В тот момент, когда PQ-17 вечером 4 июля идет мимо острова Медвежий, большая немецкая эскадра по-прежнему находится в Альта-фьорде. Гитлер, имевший привычку вмешиваться в проведения важных боевых операций, не давал военно-морскому штабу разрешения начать операцию «Россельшпрунг» до 11 часов 37 минут 5-го июля. Эта большая эскадра во главе с «Тирпицом» вышла в море только в 18.30. Немецкая эскадра не пошла на PQ-17, а по прохож-

дении Нордкапа двинулась на восток. «Тирпиц» и его сопровождение находились в 300 морских милях от конвоя.

Оценивая операцию немецкого флота против PQ-17 позднее, адмирал Редер пришел к выводу, что идея Гитлера любой ценой избежать потерь тяжелых надводных кораблей, затруднило для них задачу отслеживать и атаковать конвой. Он отметил, что PQ-17 предоставил немецким ВМС редкую возможность успешно атаковать большой конвой, возможность, которая вряд ли представится снова. Поэтому было очевидным, что германским линкорам никогда больше не придется участвовать в атаках на конвой.

Русская подлодка К-21 (капитан Луний) обнаружила эту большую немецкую эскадру, когда она взяла курс от финмаркского побережья в открытое море. Луний выпустил по «Тирпицу» две торпеды. Он тут же отправил сообщение своему командованию, вероятно, свято веря в то, что «Тирпиц» был подбит его торпедами. Это было не так. Ни одна торпеда не попала в немецкий линкор. Упоминаний об этой торпедной атаке нет в военном дневнике адмирала Карлса. Это указывает на то, что на борту «Тирпица» не сразу заметили, что подверглись торпедной атаке. Если бы адмирал Редер узнал о торпедной атаке К-21, он, вероятно, немедленно отозвал бы немецкую эскадру. Пока эскадра выходила в море, она была также замечена британской подлодкой «Аншейкен» («Непоколебимый»).

Начальник ближнего эскорта капитан третьего ранга Брум, отдает приказ своим кораблям покинуть конвой PQ-17 и соединиться с крейсерским отрядом адмирала Гамильтона. С конвоем остаются только две подлодки и легкий эскорт. Брум также воспринимает дважды повторенный приказ Адмиралтейства как подтверждение того, что превосходящие силы противника вот-вот начнут атаку. Но его глубоко волнует судьба беззащитных торговых судов, которых предоставили самим себе. Он рассержен, но вынужден против своей воли отдать приказ поднять сигнальный вымпел «Конвою рассредоточиться». «Это было самое трудное решение в моей жизни», – говорит Брум. И большинство других командиров военных кораблей эскорта восприняли приказ покинуть конвой PQ-17 с удивлением, растерянностью и гневом.

Лейтенант Д.Э. Фэрбенкс-младший (сын знаменитого актера) на борту американского крейсера «Вичита» записывает 4 июля в своем

дневнике в 20.37: «Нам ненавистна мысль оставить PQ-17. Он выглядит таким беспомощным после того, как пришел приказ о рассредоточении конвоя. Транспорты кружатся вокруг, поворачивая то туда, то сюда, как испуганные цыплята. Если бы только команда знала больше о том, что происходит, не было бы так тяжело. Мы избежали беды во время предыдущих налетов с воздуха, но теперь мы уходим и от битвы на море. Моральный дух на судне весьма низок. Членам команды стыдно за происходящее, люди рассержены».

В 22.15 начальник конвоя коммодор Даудинг получает приказ о рассредоточении конвоя. Приказ совершенно неожиданный, для Даудинга – это шок, и он просит повторить приказ. Через пятнадцать минут адмирал Гамильтон уводит на восток свои крейсера и эсминцы, которые, покидая караван, едва ли не вплотную подходят к обескураженным транспортам. Адмирал Гамильтон, как и капитан третьего ранга Брум истолковывают приказ Адмиралтейства таким образом: нападение вражеской эскадры надводных кораблей произойдет в ближайшие часы, они действуют, исходя из этого понимания ситуации. «Тем, кто не знает подноготную, кажется, что мы убегаем, уходим на полной скорости», – замечает Гамильтон.

Для офицеров и команды маленького «Нозери Джема» – сообщение Адмиралтейства о том, что конвой PQ-17 должен рассредоточиться было ударом, в это невозможно было поверить. Для торговых судов и небольших кораблей эскорта приказ из Лондона означал, что каждое судно теперь предоставлено самому себе. Молодой парень, корабельный буфетчик удивлен: «Почему мы должны рассеять корабли конвоя? Гораздо лучше идти караваном, всем вместе. У каждого по отдельности нет никаких шансов уцелеть! Мне всего 22, и я, как и многие мои сверстники, хочу вернуться живым с этой войны. Но теперь, похоже, мой час настал». (Керслейк, 1984)

Конвой оказался покинутым охранением и предоставлен самому себе. Теперь PQ-17 беззащитен перед стаяй немецких подлодок, которые идут за конвоем. Он беспомощен против атак многочисленных самолетов, которые вылетают с баз Северной Норвегии. В последующие дни с 5 по 10 июля 1942 года немецкие подлодки и самолеты обрушили свои безжалостные атаки на конвой.

Расстояние между англо-американским крейсерским соединением и транспортами в рассредоточенном конвое все увеличивается,

но на горизонте нет ни одного вражеского корабля. У Гамильтона, у Брума и других офицеров зарождается тревога, инстинктивно они чувствуют, что что-то не так. Но что? По прошествии пяти часов Адмиралтейство прерывает молчание: «Предполагается, что флотилия противника находится к северу от Тромсе, но мы не уверены, повторяю – не уверены, что она находится в море».

ПОРАЖЕНИЕ И ПОЗОР

Стало ясно, что Адмиралтейство ошиблось в своих оценках. Безутешное чувство поражения и позора охватывает офицеров и рядовых. Командиры кораблей и офицеры сожалеют, что не прислушались к своему инстинкту, не развернулись и не пошли обратно к конвою. Появление на горизонте вражеских кораблей – не предвидится.

Немецкие подлодки, которые неотрывно следовали за дальним эскортом, к своему удивлению обнаружили, что эскорт на большой скорости покидает конвой PQ-17. Всю ночь на 5 июля адмиралу Шмундту в его передвижную штаб-квартиру в Нарвике шли с подлодок сообщения об обнаружении торговых судов. Рано утром адмирал Шмундт отдает приказ подлодкам атаковать транспорты рассредоточенного конвоя. Субмарины группы «Айзтойфель» («Ледяные дьяволы») получили полную свободу действий и максимально использовали все возможности для потопления одиноких торговых судов, пытавшихся избежать страшной судьбы. Одно за другим они становятся жертвами торпед подводных лодок.

«Люфтваффе» также высылает на рассредоточенный караван всю группу самолетов, которую недавно перевели в Северную Норвегию. Самолеты-разведчики – день и ночь на крыле, чтобы отследить местонахождение транспортов, идущих на восток. Погода хорошая, и самолеты легко находят большие, тяжело груженные суда, рассредоточенные в море. Несколько кораблей берут курс на Новую Землю, другие пытаются дойти до кромки паковых льдов и затеряться в них. Немцы высылают огромное количество бомбардировщиков и торпедоносцев. Один за другим они атакуют транспорты и топят их. Немецкие подлодки и самолеты соревнуются в уничтожении транспортов PQ-17.

ОПЕРАЦИЯ «РОССЕЛЬШПРУНГ» ЗАВЕРШАЕТСЯ

Мощная эскадра немецких кораблей выходит из Альта-фьорда 5 июля во второй половине дня. Но еще утром эскадра получила сообщения о том, что немецкие подлодки и самолеты уже потопили большинство из 34 транспортов рассредоточенного конвоя PQ-17. Этот большой конвой союзников вот-вот будет полностью уничтожен.

К большому разочарованию адмирала Шнивинда гросс-адмирал Редер отменяет грандиозную морскую операцию. 5 июля в 21.32 генерал-адмирал Карлс дает своим кораблям приказ повернуть к норвежским берегам и идти на юг в Вест-фьорд и в Офот-фьорд у Нарвика. Команды немецких кораблей возмущены и расстроены из-за того, что операцию отменили. «Тирпиц» и другие тяжелые немецкие надводные корабли оказались в положении «собак на цепи» из-за всех тех запретов, которыми Гитлер и Редер связали руководство ВМС. Операция «Россельшпрунг» может быть охарактеризована как «замахнулись, но не ударили».

Как раз в то время, когда генерал-адмирал Карлс отдал приказ большим боевым судам немецкого флота вернуться в порт, британское Адмиралтейство спешит послать эскорту, покинувшему PQ-17, еще одно сообщение:

«Наиболее вероятный срок нападения надводных кораблей противника в ночь с 5 на 6 июля или рано утром 6 июля».

Это сообщение только усилило недоверие к Адмиралтейству, которое, похоже, не имело понятия о том, где находится эскадра противника и куда она движется. Офицеры на кораблях эскорта начинали понимать, что Адмиралтейство своими «маневрами» вывело силы англо-американского эскорта из сражения за конвой PQ-17.

Сталину доложили о том, что эскорту отдали приказ покинуть конвой. Ему было трудно понять приказ Адмиралтейства. Позднее, 16 августа, Сталин в резкой форме, имея в виду конвой PQ-17, задал вопрос премьер-министру Черчиллю: «Что, у британских ВМС не осталось ни сил, ни чести?»

За трагедией, которая разыгралась в Баренцевом море, следили радисты больших кораблей эскорта, который находился теперь далеко за линией горизонта на юго-западе. В первые утренние часы 5 июля радиосигналы бедствия с торпедированных и подбитых бомбами транспортов начали поступать на корабли эскорта, удалявшегося от конвоя.

После того, как конвой PQ-17 был рассеян, корабли-спасатели «Замалек» и «Заафаран» взяли курс на Новую Землю. Они спасли людей с трех затонувших судов. На борту спасателей почти не оставалось свободного места.

Не прошло и нескольких часов, как этот маленький конвой был атакован бомбардировщиками. В заправщик «Алдерсдейл» («Ольховая долина»), который шел с партией авиабензина, попало несколько бомб, и команда покинула судно. Со спасательного судна «Замалек», который немного отставал, можно было в эту ясную погоду видеть бомбежку далеко впереди. Капитан «Замалека» Моррис видел самолеты, но не мог слышать взрывов. Неожиданно он увидел, как «Заафаран» сильно накренился, нос задрался кверху, и корабль исчез в пучине. В образцово проведенной спасательной операции 97 человек из экипажа «Заафарана» и спасенных им до этого команд заполнили плоты. «Замалек» быстро подошел к плотам и поднял всех на борт. «Замалек», до отказа набитый людьми, спасенными с потопленных кораблей, продолжил свой полный опасностей путь на северо-восток.

Подлодки тоже не дремали, преследуя остатки PQ-17, которые теперь находились в районе Новой Земли. При поддержке Люфтваффе с 6 по 8 июля им удалось потопить еще несколько судов.

Немецкие бомбардировщики продолжали охоту за остатками конвоя еще пару дней. Расстояние от аэродрома Банак до отдельных судов рассредоточенного конвоя стало вскоре таким большим, что оказалось за пределами радиуса действия самолетов. Но некоторые суда, взявшие курс на юго-восток, оказались в зоне действия самолетов. Они стали легкой добычей немецких бомбардировщиков.

Несмотря на многочисленные атаки с воздуха русский танкер «Донбасс», американский «Беллингем» и спасательное судно «Рэтлин», на борту которого было 240 спасенных, 10 июля пришли в Молотовск (Северодвинск).

Несколько эскортных кораблей, что остались с конвоем PQ-17, оказались у негостеприимных берегов Новой Земли. До отказа набитый людьми «Замалек» отправился дальше на юго-восток к проливу Маточкин Шар и по пути подобрал уцелевших с многих потопленных кораблей. Во время яростного воздушного налета немцев рано утром 10 июля «Замалек» был подбит, и только благодаря героическим усилиям команды машинного отделения судно было спасено.

Во второй половине дня 11 июля спасательное судно встает к причалу в Архангельске, где потерпевшие крушение моряки смогли сойти на берег. Офицеры и команда корабля ПВО «Позарика», шедшего следом за «Замалеком», подходят к поручням и криками одобрения спонтанно выражают свое отношение к экипажу спасателя.

Рано утром 7 июля, покрашенные белой краской «Трубадур», «Сильвер Сворд» и «Айронклэд» выходят из пакового льда и 9 июля встают на якорь в проливе Маточкин Шар. Этот маленький конвой движется дальше вдоль южного побережья Новой Земли. По пути они подбирают потерпевших крушение моряков. Это те, кто на спасательных шлюпках и плотках добрался до этих бесплодных, необитаемых берегов. Они встречаются с американским транспортом «Бенджамин Харрисон» (из серии «Либерти») и поврежденным русским танкером «Азербайджан». Пять торговых судов объединяются вместе, чтобы идти на юго-восток, и после многих невзгод со своими совершенно измотанными экипажами вечером 24 июля добираются до Архангельска.

Русские гидросамолеты совершают несколько весьма непростых рейсов к побережью Новой Земли и к проливу Маточкин Шар. Самолеты подбирают раненых и больных и доставляют подкрепление потерпевшим крушение судам и их командам. В спасательных операциях участвуют русские боевые корабли и рыболовецкие шхуны.

Американское торговое судно «Карлтон», где капитаном был Рой Хансен, оказалось первой жертвой после рассредоточения PQ-17. «Карлтон» был торпедирован и потоплен 5 июля подлодкой U-88 (Хайно Бомани). На борту судна было 37 тяжелых танков, несколько тонн боеприпасов и других важных военных грузов. Трех человек в машинном отделении убило, остальная команда спаслась на плотках и шлюпках. Немецкий гидросамолет, приводнившись около них, снял нескольких человек и доставил на немецкий гидроаэродром в Билле-фьорде в Западном Финнмарке. Подавляющему большинству из американской команды рассказали, что «Карлтон» был, дескать, потоплен британской субмариной, вероятно из-за того, что судно шло южным курсом. Немецкая пропагандистская машина беззастенчиво использовала эти слухи среди команды «Карлтона». Кроме того, немцы распустили рассчитанные на британцев слухи, о том, что «Карлтон» сдался немцам и ушел в норвежский порт.

«Сняли с него одежду, и опустили его в море...»

Интервью с Чарльзом Блокстоном.

Чарльз Блокстон был зачислен в команду парохода «Карлтон» в Балтийском море в марте 1942 года, когда ему было 22 года. Он получил работу механика. «Карлтон» отправился в Мурманск с конвоем PQ-16, но во время одного из многочисленных налетов немцев на конвой одна бомба попала в машинное отделение «Карлтона». Судну пришлось покинуть конвой и вернуться в Исландию. Повреждения удалось устранить, и после ремонта «Карлтон» смог присоединиться к следующему конвою, идущему на восток. Это и был PQ-17.

«28 июня начался наш судьбоносный переход из Хваль-фьорда в конвое PQ-17. «Карлтон» получил место во второй колонне ордера, занимая крайнюю позицию в строю по левому борту. Все было спокойно первые дни перехода, но немецкий самолет-разведчик следовал за конвоем сутки напролет. Команда «Карлтона» еще не забыла о налетах немецких бомбардировщиков и прямом попадании бомбы в машинное отделение несколькими днями ранее. (Шок от этого до сих пор сказывается).

Первый воздушный налет на PQ-17 мы испытали 2 июля вечером. Немецкие торпедоносцы неудачно провели атаку, конвой продолжал свой путь дальше. Во время нового массированного налета торпедоносцев 4 июля, как раз в наш День независимости, команда «Карлтона» могла наблюдать две медно-красные торпеды, которые прокладывали себе путь у поверхности моря. Они шли прямо на конвой. Благодаря быстрому и умелому маневрированию «Карлтону» удалось их избежать. Много из происходящего я не видел потому, что продолжал работу в машинном отделении. Мы вообще не очень-то знали, что происходит за пределами машинного отделения, но третий механик слышал, что конвою приказали рассредоточиться, и что транспорты должны держать курс в русские порты. Я даже не понимал всей опасности, которая за этим стояла».

Не прошло и нескольких часов, как участь «Карлтона» была предрешена. Рано утром 5 июля в машинное отделение попала торпеда, троих убило на месте. Две или три спасательных шлюпки были уничтожены сильным взрывом. Капитан Хансен приказал всем покинуть судно. Уцелевшие спасались на шлюпках или взобрались на плоты. После торпедирования «Карлтон» поначалу оставался на плаву, капитан пытался спасти судно, но еще одна немецкая торпеда предрешила судьбу подбитого судна.

«Некоторых из спасенных, но сильно обожженных людей, перемещают из шлюпок на плоты, где они могут лежать. Мы связываем вместе четыре плоты и вылавливаем из воды все обломки, которые нам могут пригодиться. Капитан делает переключку. Настроение у людей в шлюпках и на плотях бодрое.

Немецкие самолеты-разведчики и торпедоносцы, которые неустанно охотятся за транспортом рассредоточенного конвоя, не спускают глаз со спасательных шлюпок и плотов с потопленных судов союзников. Мы были испуганы низко летящими немецкими самолетами, которые кружили над нами. Мы думали, это — конец. Пара гидросамолетов, приводнившись, взяла на борт нескольких членов команды, что находились на плотях.

В нашей шлюпке 17 человек. Настроение бодрое. Второй штурман Харли, опытный моряк, берет на себя командование. Мы решили плыть в северо-восточном направлении в надежде, что нас подберут корабли союзников. У нас были карты и компас. Запаса воды и еды должно было хватить на несколько дней. Погода была хорошей, но мы были плохо экипированы, чтобы выдерживать промозглый ночной холод.

В один из первых дней в шлюпке умер первый механик. Он был пожилым и больным человеком и не выдержал всех этих тягот. Мы сняли с него одежду и ... опустили в море. Война, знаете, — это чистое безумие», — говорит тихо Блокстон.

«Дальнейшее плавание не было таким драматичным. Погода была хорошей, только рацион еды и воды становился день ото дня все меньше. У нас было плохо с одеждой, тело застывало и деревенело из-за недостатка движения. Все мы начали замечать недостаток еды и холод. Нас беспокоило то, что штурман Харли не был уверен в правильности курса. Начался спор. И тут неожиданно рядом со шлюпкой вынырнула немецкая подлодка. Вид немецких опознавательных знаков на выкрашенной черным рубке вызвал самые неприятные чувства, мы не знали, чего ждать. Подлодка дала задний ход, ее командир спросил на хорошем английском, как у нас дела и не нуждаемся ли мы в чем-нибудь. Нам полегчало, мы были даже благодарны. Мы осторожно приблизились к подлодке, и двое подводников из немецкого экипажа передали нам на борт связку одеял, печенье, карту и компас. Это был американский компас, похоже, попавший к ним с одного из торпедированных американских транспортов конвоя. Прежде, чем погрузиться, командир подлодки сообщил нам наши координаты и дал направление до ближайшего берега. Он был джентльменом», — говорит Блокстон.

Потом шлюпку с парохода «Карлтон» вынесло к побережью Западного Финнмарка. Это случилось 24 июля. Прошло 19 дней с того момента, как «Карлтон» был торпедирован в Баренцевом море. На борту шлюпки — 16 аме-

риканских моряков, истощенных и насквозь промерзших. Белую шлюпку замечают норвежский рыбак и его сын, Отто Юзефсен. Они вытаскивают ее на берег в Ту-фьорде на острове Рольфсоя к северо-западу от Хаммерфеста. Отто с отцом не знают, что за люди находятся в лодке, которую они вытащили на берег — грязные, заросшие, странно одетые. Может они русские? Что немцы сделают, если узнают об этой прибитой к берегу шлюпке?

16 обессиленных людей с трудом ступают на берег. Они были вне себя от счастья, ощутив твердую почву под ногами. Но очень скоро ими занялись немцы, и все они оказались в лагере для военнопленных в Германии. Чарльз Блокстон оказался самым молодым среди переживших крушение моряков.

В одном интервью в августе 1997 года он рассказывал о том, что пережил, когда вышел на берег из шлюпки в Ту-фьорде. «Я выбрался на берег, пошел, шатаюсь, от пристани к зеленому холму перед нами. Я был счастлив, что чувствую твердую землю под занемевшими ногами. Но я чувствовал, как устал, смертельно устал. Я бросился на этот зеленый холм и моментально уснул. Но этот сладкий сон был прерван сапогом немецкого солдата, который с размаху наступил мне на живот. «Вставай», — криком приказал немец, препроводив затем меня и остальных членов команды на борт «Шнельбота» (быстроходный катер), который немедленно доставил нас в Хаммерфест. Рейс закончился, и началось мое трехлетнее пребывание в немецком плену в Германии.

(Интервью в Осло, 21.08.1997 и 04.08.1999)

Бомбардировщики и торпедоносцы Пятого немецкого воздушного флота утром 5 июля массово взлетают с аэродромов Банак и Бардуфосс. Туман рассеялся, погода стоит хорошая. Самолет-разведчик уже доложил, что конвой PQ-17 рассредоточился, и большое число судов союзников держат курс на восток, рассеянные на большом водном пространстве. Около пяти часов вечера немецкие бомбардировщики обнаруживают группу из трех транспортов рассредоточенного конвоя и тут же один за другим атакуют их. Американский «Вашингтон» и британский «Болтон Касл» затонули сразу же, а голландский «Паулюс Поттер» был сильно поврежден. Поврежденное судно смогло добить торпедами подлодку, и оно затонуло. Членам экипажей всех трех судов удается спастись на шлюпках. Они кружат среди обломков своих пароходов, пока на них не натывается американский транспорт «Олопана». Старое судно, уцелевшее во время бомбежки, приближается к спасательным шлюпкам, чтобы взять потерпевших крушение на борт. Но нет, они не хотят подниматься на борт «Олопаны». «Моя команда чувствует себя в большей безопасности в шлюпках», — объясняет один из капитанов. Моряки поднимают парус, надеясь добраться до Новой Земли.

Немецкие самолеты неустанно продолжают поиск новых жертв. Британский транспорт «Эрлстон», отразивший атаку немецкой подлодки, попадает под бомбы и тонет. В этот же день к вечеру американские торговые суда «Панкрафт», «Фэрфилд» и «Даниэл Морган» становятся легкой добычей бомбардировщиков и подлодок, которые действуют совместно.

Малые корабли эскорта, которые получили приказ следовать дальше вместе с разрозненными судами конвоя, собирают вместе несколько транспортов, образуя маленький конвой из остатков PQ-17-го. Они стремятся выйти к кромке паковых льдов, чтобы укрыться в зоне дрейфующего льда пока не закончится активная охота вражеских судов и самолетов. Экипажи судов не знают, что их ждет. То тут, то там на горизонте моряки видят клубящийся дым из труб — остальные корабли идут одному богу известным курсом. Три маленьких корабля эскорта со 160 моряками на борту продолжают играть в прятки со смертью.

На борту «Нозери Джема» спасательные шлюпки в полной готовности и спущены почти к самой воде. Наготове весла и паруса,

дополнительный провиант, теплая одежда, ром и табак. Подготовлены и плоты. Предпринято все необходимое, чтобы команда могла, если случится самое страшное, быстро покинуть «Нозери Джем». Кроме того, каждый член экипажа надел на себя дополнительную одежду. Там на севере, во льдах их ждут снежные заряды и минусовая температура. По карманам распаханы дорожные сумки, с которыми не хочется расставаться. Команда достает спасательные жилеты, их проверяют. Теперь они будут все время под рукой. Но все понимают, что через пару минут купания в здешних водах сознание постепенно начинает отключаться, и наступает смерть от переохлаждения. «Нозери Джем» доходит до кромки льдов, и лейтенант Муллендер приказывает держать курс на Новую Землю. (Керслейк, 1984)

Впередсмотрящий спешащего на восток корвета «Лотус», который держит курс на пролив Маточкин Шар, в лучах закатного солнца вечером 5 июля замечает на горизонте два плотика. «Лотус» меняет курс и на одном из этих плотов находит начальника PQ-17 коммодора Даудинга вместе с другими моряками с судна «Ривер Афтон». Именно на борту «Ривер Афтона» располагался командный пункт Даудинга, когда утром 5 июля судно было торпедировано.

Маленький корабль эскорта «Айшир» и три транспорта — британский «Айронклэд», американский «Сильвер Сврд» и панамский «Трубадур» (под командованием норвежца Георга Сальвесена) укрываются в зоне пакового льда. Здесь, в полосе дрейфующих льдов, эти четыре судна сходятся, чтобы держать совет. Они единогласно решают, что следует распаковать оружие, которое идет с ними как груз, чтобы усилить свою противовоздушную оборону, делятся боеприпасами и белой краской. Решено использовать ее, чтобы замаскировать суда, сделать их менее заметными с воздуха. Вечером 6 июля три транспорта выходят из зоны паковых льдов и следуют в отдалении друг от друга на северо-восток, но по-прежнему вдоль кромки льда.

Вместе с двумя малыми кораблями эскорта на Новую Землю держат курс бункеровщик «Алдерсдейл» и спасатели «Замалек», «Заафаран» и «Ратлин». Но добраться до нее не так-то легко, и вражеские самолеты, и подлодки ведут неустанную охоту за остатками конвоя PQ-17.

Суда-спасатели пока в новинку в конвойном плавании. В первые годы войны никаких мер для спасения моряков с потопленных кораблей во время военных действий вообще не предпринималось. Только за 1941 год во время крушений торговых судов погибло 9 тысяч британских моряков. Чтобы «сократить потери в живой силе и укрепить боевой дух», Адмиралтейство реквизирировало небольшие пассажирские суда, которые были переоборудованы и оснащены всем необходимым, чтобы стать спасателями.

«Как только конвой был рассредоточен, шансы уцелеть стали равны нулю»

Интервью с Сигурдом Карлсеном.

«Я сидел в нью-йоркском ресторане, когда морской агент Хеллеланд спросил меня, не хочу ли я пойти в плавание до Мурманска. Я должен был ответить очень быстро и сразу же собраться, чтобы попасть в этот рейс. Я был зачислен как второй штурман. Георгу Сальвесену, который был взят первым штурманом прямо перед отплытием, предложили быть капитаном. Так я попал «на войну», и это затянулось на 7 лет», — вздыхает Сигурд Карлсен.

«Трубадур» был старым пароходом. Он так зарос ракушечником, что мог развивать скорость не больше 5 узлов. Это были большие гребешки, и нам пришлось очищать от них корпус. Кроме того, нужно было все смазать, а потом и идти бункероваться. Затем мы покинули Филадельфию. Пароход был гружен военной техникой. Насколько я помню, на борту было 20 или 30 тяжелых танков, весом около 36 тонн каждый. Да еще мы взяли на борт зашитые в большие ящики автомобили, которые везли прямо на палубе. Думаю, это были трехтонные грузовики. Места у нас было на 10 таких ящиков. Кроме того, мы взяли на борт 1600 тонн боеприпасов.

Было решено, что мы должны идти в Мурманск, но тогда Финляндия как раз вступила в войну на стороне немцев. Финны смогли «перерезать» железную дорогу между Мурманском и Ленинградом, так что у русских не было никакого железнодорожного сообщения от Мурманска в южную сторону. Поэтому нас с этим грузом отправили в Архангельск.

Мы шли в конвое до Исландии и там присоединились к конвою PQ-17, который был сформирован в Хваль-фьорде. Там было довольно пустынно и холодно. Мы стояли там как раз в День норвежской Конституции, 17 мая. Делать

там совершенно было нечего, и это действовало на нервы. Мы понимали, что что-то не так, раз конвой никак не отправляют. Вероятно, боялись, что немцы знают, что такой большой конвой должен выйти в плавание и поджидает его. Мы не слышали, чтобы что-то действительно случилось, но знали, что на севере уже потоплено несколько кораблей. То же происходило и в Атлантике, но что будет такая драма, никто из нас не подозревал.

Команда на борту «Трубадура» являла собой дикую смесь. Члены экипажа вообще не были моряками, и заставить их работать было очень трудно. Мы, старший комсостав, старались делать все, что в наших силах, но команда считала, что транспорт все равно потопят и нечего стараться содержать его в порядке. Члены экипажа отказывались работать, они предпочитали сидеть и играть в карты. Все было настолько напряженно, что на время вахты на мостике мы брали с собой оружие. Я, тем не менее, не могу назвать это бунтом, просто они отказывались выполнять свою работу.

В Норвегии ведь как? Будь ты хоть почтальон, хоть лесоруб, ты знаешь море как профессионал. Но команда «Трубадура» была совсем другой. Их приходилось учить управлять судном, их приходилось учить грести. Многих только что выпустили из тюрьмы под обещание, что они пойдут с нами в море. И то, что мы ходили стоять вахты на мостик вооруженные, было совсем не лишним. Это сыграло свою роль, они видели, что комсостав ходит с оружием. Но команда просто-напросто не хотела идти в Россию. Они чувствовали, что тут явно что-то не так, раз собранный конвой так надолго застрял в Хваль-фьорде. Если бы в той ситуации команда смогла раздобыть спиртное, кто знает, как бы все обернулось? Нас было 11 человек, кто считался командным составом, и мы встречались каждый вечер за ужином и тогда делили на всех бутылочку спиртного. На каждого было по глотку. Я раньше никогда в жизни не служил на судне, где бы на борту выпивали — но там было так.

Как я сказал, 17 мая мы находились в Хваль-фьорде. Там было около 50 кораблей, стоявших на якоре, 17 из них были украшены в тот день флагами. Это означало, что на борту этих судов был норвежский комсостав. Среди этих транспортов были панамские и американские, но ни одного норвежского. В конвое PQ-17 был один русский танкер — «Азербайджан». В команде этого судна было много женщин, одна из них родила прямо на борту. Во время перехода «Азербайджан» был подбит, но танкер все-таки добрался потом до Архангельска.

С экипажами других судов мы мало общались. Единственным нашим знакомым был штурман с норвежского танкера «Эгерой» из Хаугесунда. Танкер вез горючее для боевых кораблей.

В конвое было 36 транспортов. Нам дали рисунок-схему, где было указано, как конвой будет идти и наше место в порядке. После того, как конвой был соб-

ран, подошли корабли сопровождения. Насколько я помню, в эскorte было 28 кораблей. Пара судов были спасателями, они должны были подбирать оказавшихся за бортом моряков. Спасатели шли в конвое самыми последними, на их борту были врачи и медицинская техника. Нам запрещалось снижать скорость. Чтобы ни случилось, мы должны были держать тот же курс и идти с той же скоростью. Мы получили приказ следовать своим курсом, даже если за бортом был человек. Если я не ошибаюсь, одно из этих спасательных судов было потоплено.



Пароход «Трубадур», водоизмещение 8385 тонн, пароходство В. Вильгельмсена, Тёнсберг. Фото: Бьорн Педерсен

Когда мы подошли к острову Ян Майен, над нами появились первые немецкие самолеты – «следопыты». Они могли следовать за конвоем день и ночь. Ведь конвой шел не слишком быстро: 7 миль в час.

Как только мы прошли остров Медвежий, нас атаковали 20–30 самолетов-торпедоносцев. Они летели очень низко над конвоем. Чтобы выпустить торпеды, самолеты должны были идти как можно ближе к поверхности моря. Они зашли сзади конвоя и были готовы воспользоваться малейшим просветом, чтобы атаковать. Но ни один не прошел, много самолетов было сбито. Такую воздушную атаку не опишешь словами. Это надо пережить. Такой фейерверк! Торпеда попала нам в район второго трюма, а там у нас находилось 1600 тонн бое-

припасов. Однако торпеда не взорвалась. Если бы она взорвалась, был бы еще один «фейерверк». Но самолет заходил на нас под очень острым углом. Насколько я понял, торпеда прошла ниже борта с одной стороны и вышла с другой стороны. Что-то было повреждено у нее на руле, потому как торпеда поворачивала туда-сюда. Мы пытались подбить ее, чтобы она взорвалась, но не получилось. Другая торпеда прошла у нас прямо за кормой и попала в американское судно, шедшее во второй колонне. Она взорвалась, и просто невероятно, что 8 человек с этого судна уцелели. Я отказываюсь понимать, как это могло получиться? Ведь стоявшие у них на палубе ящики взлетели едва ли не до облаков.

Пока мы шли в конвое, все было хорошо. Но когда конвой был рассеян, шансов у нас не осталось. Мы получили сообщение: «Продолжайте следовать к месту назначения. Удачи!» И эскорт нас покинул, повернув обратно в Англию. Вот этого мы не могли принять.

Я стоял на мостике. Светло было круглые сутки, и это так мешало! Мы не могли укрыться. А американцы вообще никогда не слышали о том, что солнце может не заходить круглые сутки. Мы держали курс на север пока не дошли до кромки льдов. Зашли во льды настолько, насколько возможно, чтобы немцы не могли использовать против нас торпеды или подлодки. Но своими пикирующими бомбардировщиками они все-таки добились многие наши суда. Так что мы всё поставили на карту. Мы принялись камуфлировать «Трубадур» с помощью белой краски, которая имелаась на борту. Когда лед сиял на солнце, было очень трудно разглядеть наше закамуфлированное судно. Мы покрасили краской мачту, трубу и ящики, стоявшие на палубе. Все это было сделано за 12 часов. Теперь мы были предоставлены сами себе. Суда пошли разными курсами. Кто-то пытался пойти самым коротким восточным курсом, но это было не самое умное.

Я думаю часто о том американском судне, что шло позади нас в конвое и взорвалось. Я до сих пор вижу перед собой эти ящики, взлетевшие выше мачты. И еще я думаю о судах-спасателях, которые шли за конвоем и подбирали попавших за борт. Мы не могли останавливаться, мы должны были насколько возможно идти вперед. Но это сильный шок, просто не передать словами. Но и это возможно преодолеть. Ты просто-напросто не обращаешь внимания, когда привыкаешь. Невероятно, к чему человек только не привыкает. Но по ночам мне тяжело. Если не засну сразу, то лежу без сна и вспоминаю что-то из того, что пережил. Опять и опять. Каким молодым был тот радист с «Трубадура»! Он был из Техаса. В конце того дня, когда конвой рассредоточился, мы начали принимать сигналы «SOS» с кораблей, который были подбиты и тонули. Он сказал, что больше не в состоянии это слушать, и «закрыв лавочку».

Мы получили сообщение, что «Тирлиц» вышел из Альта-фьорда, но это было недоразумение. Если бы мы держали конвой вместе, не было бы таких потерь. Да, это была тяжелая весть.

На корме «Трубадура» мы нарисовали краской букву «V» – «Victory», т.е. победа. Это же был призыв Черчилля. Я думаю, это нам помогло. Когда мы подошли к кромке льда, зашли вглубь дрейфующих льдов как можно дальше, может на одну морскую милю. Мы даже получили вмятины на носу судна. Однако наш второй механик, родом из Тромсе, бывал здесь на промысле тюленя и сказал, что находиться в дрейфующих льдах неопасно. Мол, лед сам разойдется, так что мы там остались. Кстати, этот парень из Тромсе играл на аккордеоне и развлекал нас два вечера подряд. Это было хоть что-то.

Мы могли видеть суда, которые горели, мы видели клубы дыма от них. Мы и сами были недалеко от подобной судьбы».

Карсен продолжает с жаром:

«Получить удар торпеды в борт, рядом с трюмом с боеприпасами! Торпеда, которая не взорвалась – тут не скажешь, что нам не повезло. Наверное, буква «V», что мы нарисовали на корме, помогла нам!

Мы провели 3–4 дня или около этого, скрываясь во льдах. Английский военизированный траулер, который мы называли в шутку «Джонни Уолкер» (название популярного виски), держался рядом с нами. Мы собирались вместе с англичанами у нас на борту, и второй механик из Тромсе, которого мы называли «ледовый лодчман», развлекал нас игрой на аккордеоне. Мы пытались делать все, что было возможно в той ситуации.

Во льдах мы пробыли довольно долго, где-то более трех суток, так долго, чтобы мы были уверены, что немцы перестали нас искать. Мы двинулись дальше вдоль кромки льда к Новой Земле. Там есть пролив между двумя большими островами. Мы встали на якорь, на берегу стояли какие-то старые домики, которые оказались русской радиостанцией. Появившийся русский траулер вывел нас в Карское море, что лежало на пути в Белое. У нас было 36 торговых судов в конвое, когда мы выходили из Хваль-фьорда. До Архангельска из них дошло 10.

Мы разгрузились в порту маленького городка, который назывался Молотовск. Выгрузка тяжелых танков заняла довольно много времени. Сначала их один за другим с помощью крана, что был на одном английском судне, перегружали на баржу, а оттуда уже на железнодорожные платформы.

Пока мы были на стоянке в России, во время каждой вахты у нас на борту присутствовал русский переводчик. В мою вахту, которая была с 8 до 12 часов утра, переводчиком была красивая русская девушка. Она говорила по-

немецки, по-английски и по-французски. И она знала (к моему стыду гораздо лучше, чем я) норвежских писателей и художников.

13 сентября мы вышли из Молотовска в Архангельск, где взяли на борт 8000 тонн руды. Потом мы пошли на север к границе льдов, но к северу от острова Надежды нас атаковала немецкая подлодка. Атака была неудачной, немцы промазали, но почему они не стали нас атаковать еще раз, этого я не понимаю. Возможно, они использовали при атаке последнюю торпеду. Кто знает?

Возвращаясь на запад, мы зашли в Рейкьявик. Я помню, что капитан получил тогда телеграмму из британского Адмиралтейства: «Молодцы!» Капитан Сальвесен был очень горд. Я вернулся домой в Норвегию на судне «Ставангерфьорд» в октябре 1945-го. К этому моменту я провел почти 7 лет в плаваниях.

(Отрывок из интервью в Рюккинне в Бэруме, 20.11 98)

«Ложись спать, а рука сжимает спасательный жилет».

Интервью с Куртом Бьорклундом

«Я – гражданин Швеции. Когда началась война, я был на борту «Люсакера-4», который находился в норвежском Лангесунде. Мы вышли из Лангесунда 8 апреля и, как только вышли в Северное море, узнали, что немцы высадились в Норвегии. Настроение испортилось, люди были очень расстроены, очень сильно.

Я перешел в норвежский торговый флот в 1939 году и оставался в торговом и в военно-морском флоте Норвегии всю войну. Я – член Союза ветеранов флота и этим очень горжусь.

В 1942 году в Лондоне я попал на американское торговое судно «Айронклед». Мы отправились в Штаты, чтобы загрузить военную технику, которую нужно было доставить в Россию. «Айронклед» должен был идти в Россию с конвоем PQ-17.

Мы простояли в исландском Хваль-фьорде около двух недель, ждали пока соберется конвой. Когда мы покидали Хваль-фьорд 27 июня, в конвое было около 40 транспортов. Довольно скоро на нас напали немецкие подлодки и самолеты. Я вспоминаю один танкер. Он был от нас в 3–4 минутах хода, когда в него попала торпеда, и он взорвался. Авиационное горючее начало гореть, и нам пришлось резко отвернуть на левый борт, чтобы не попасть в огонь. Ни одного человека с этого судна не спасли, и с памятью об этом тяжело жить.

Да, страшно вспоминать. Ложись спать, а рука сжимает спасательный жилет. Ведь единственное, на что можно уповать, – это на спасательный жи-

лет, он всегда на тебе. Помню, как-то я сидел и ел, одетый в спасательный жилет. Не мылся, наверное, три недели. И запах тогда соответствующий был, – ведь с гигиеной становилось все хуже и хуже. Вдруг появились немецкие самолеты. Это была игра в «кошки-мышки»... Ведь в то время на наших транспортных нам почти нечем было защищаться. Идешь и думаешь, что скоро придет черед и твоему судну. Мы ведь видели, что рядом гибнут корабли, и никто не подбирает людей с потопленных судов, потому что было правило – не останавливаться, вперед, и только вперед. И все это происходило так быстро. Только оказался кто-то в воде, – и вот уже его нет.

Мы были все слегка на взводе потому, что так мало знали о том, что происходит. Когда конвой был рассеян, мы вообще ничего не поняли. Мы не знали, что был приказ из Адмиралтейства. Мы знали, что «Тирпиц» находится в Альта-фьорде, и что он выходит, чтобы атаковать конвои. На борту «Айронклада» половина команды были скандинавами, но все мы были гражданскими. Мы не были военными, но мы были моряками, которые выполняют свой долг.

После того, как конвой рассредоточился, мы не знали, где мы находимся и каким курсом надо идти. Мы только видели, что идем все дальше и дальше на север. Только спустя сутки после того, как конвой рассеялся, нам сообщили о приказе Адмиралтейства, и на борту стало чуть спокойнее. Но среди команды было недовольство, люди садились есть и не говорили ни слова. В кают-компании царила мертвая тишина, никто не смеялся, не разговаривал. Я думаю, что многие думали, что война близится к концу, то есть, что немцы побеждают, и что все это скоро кончится. Ведь немцы уже бомбили Лондон, немецкие войска повсюду наступали, они топили суда, и в обозримом будущем – не было ничего светлого.

Мы дошли прямо до края льдов, а потом пошли к Кольскому полуострову и добрались до Мурманска. Русские были рады, что мы доставили военный груз, но не выказывали никакой благодарности».

(Интервью в Рюккине в Бэруме, 20.11.98, и в Осло, 21.04.99)

Джордж Кванток, родился в Шотландии в 1917 г., старшина первой статьи на спасательном судне «Замалек». Фотография сделана в 1988 году.
Фото из личного архива



«Один Бог знает, как меня туда занесло»

Интервью с Джорджем Квантоком.

«Сначала я должен рассказать о моем судне – спасателе «Замалек». Судно было построено в Германии в 1921 году и попало к британцам в 1940 году. Водоизмещением оно было в 1566 брутто-тонн. Центральный отсек судна был переоборудован под госпиталь на 27 мест с одной операционной. После перестройки и переоборудования трюмов получились дополнительные помещения для пассажиров, столовая и спальные места для 27 человек.

«Замалек» был быстроходным судном, делавшим 15–16 узлов. Высокая скорость была нужна, когда нам нужно было быстро сменить дислокацию, чтобы спасти тонущих моряков. В ордере мы должны были придерживаться скорости конвоя.

Всего в экипаже было 65 человек. Капитаном был Оуэн Моррис, низкорослый и темпераментный валлиец. Моррис был опытным и бесстрашным капитаном, который пользовался большим уважением среди команды и спасенных моряков. Он, не колеблясь, разоружал имевших оружие моряков, которых поднимали с поверхности моря на борт спасателя. Кое-кто из спасенных офицеров-союзников был этим недоволен, но требование сдать оружие проводилось в жизнь капитаном Моррисом неукоснительно.

С обоих бортов спасателя были установлены небольшие подъемные механизмы. Они работали на электротяге. Но в запасе был и подъемник с ручным управлением. Эти небольшие краны использовались для подъема спасательных корзин в шесть футов длиной. С их помощью на борт поднимали оказавшихся в воде людей. Из-за низких температур попавшие в воду люди быстро умирали. Спасательные корзины, применяемые на «Замалеке», были оснащены лебедками. Кроме того, у них были грузила, позволявшие подтапливать корзины при спуске их в море. Это облегчало «заход» погибшего в корзину, тело можно было быстрее поднять на борт. Не менее важно было быстро «выгрузить» потерпевших из корзины, когда ее поднимали на палубу. Каждая

остановка спасательного корабля для поднятия на борт погибших или уцелевших, увеличивала риск быть атакованным и потопленным подлодками или самолетами. Спасательные операции такого типа должны были производиться очень быстро.

Все суда-спасатели были вооружены. На них были установлены различные виды противовоздушной защиты – и пушки, и пулеметы, и малокалиберные зенитные установки. Суда также были оснащены оборудованием для стрельбы ракетами, которые несли световые бомбы с парашютами. Со временем спасатели были оборудованы гидроакустическими станциями (типа «Асдик») и радаром.

Суда-спасатели не имели специальных опознавательных знаков, они не были отмечены ни флагом с красным крестом или чем-то другим. В конвойном порядке, в окружении многочисленных кораблей эскорта и торговых судов спасательные суда наравне с остальными кораблями конвоя в той же мере были подвержены опасности быть подбитыми.



Британское спасательное судно «Замалек». Фото: Дж. Кванток

В то время, когда я был на этом корабле (1942 г.), у нас еще не было ни асдика, ни обычного радара, но у нас был радиопеленгатор – своего рода упрощенный вариант радара. Кроме того, у нас был радиотелефон, который позволял поддерживать связь с эскортом. Вооружение спасательных судов давало основание противнику рассматривать их как военную цель. Это по полной программе довелось испытать на себе «Замалеку», когда он сопровождал конвой PQ-17 из Исландии в Архангельск в июле 1942 года.

Мне не известно, чтобы командование немецкого подводного флота во время войны издало приказ топить корабли-спасатели, или максимально стремиться к тому, чтобы потопить спасательные корабли, сопровождавшие союз-

ные караваны. Во время перехода в Архангельск конвоя PQ-17 суда-спасатели не были атакованы подводными лодками, которые, очевидно, предпочитали охотиться за тяжелогруженными торговыми судами, тем более что они шли без эскорта. А может быть, у экипажей немецких подлодок сохранились остатки традиционной интернациональной морской морали? Ведь именно такое этическое отношение к морякам с потерпевшего крушение судна показал командир немецкой подлодки, который после торпедирования американского транспорта в конвое PQ-17 поднялся на поверхность и передал морякам в спасательных шлюпках шерстяные одеяла и компас.

Но немецкие летчики, которые атаковали транспорты конвоя, не испытывали подобных чувств к потерпевшим крушение людям. Совершенно точно, что немецкие летчики прикладывали много сил, чтобы потопить три спасательных судна, шедших в конвое PQ-17. Спасатель «Ратлин» подвергся нескольким бомбовым атакам, но благополучно добрался до Архангельска. Спасательное судно «Заафаран» было потоплено немецкими самолетами еще 5 июля. И только выдержка, профессионализм комсостава и команды, а также и хорошая порция везения, уберегли «Замалек» от той же участи 10 июля.

Спасатель «Замалек» сопровождал 64 конвой, и согласно данным капитана Морриса подобрал 667 членов экипажей потопленных судов.

Вы просили меня рассказать об уничтожении конвоя PQ-17 в июле 1942 года, и особенно о реакции экипажей на драматические военные события в Северном море. Об этом конвое сказано и написано немало. Так что я ограничусь личными наблюдениями.

Мы провели в Сейдис-фьорде 3–4 дня, ожидая основную группу транспортов, шедших из США, чтобы дальше присоединиться к конвою PQ-17. Спасательное судно «Замалек» уже участвовало в конвойном плавании в Россию в ноябре 1941 года, сопровождая караван PQ-6. Конвои в Россию становились все многочисленнее, количество кораблей доходило до 40–50 единиц. Но цифры потерь судов не были такими вопиющими. Конвой PQ-6 прошел свой путь без особых проблем, никто не погиб. Комсостав и команда «Замалека» были, поэтому, совершенно спокойны перед предстоящим плаванием с PQ-17 через Баренцево море в Архангельск.

Было решено построить 36 транспортов конвоя в девять колонн. Спасатель «Ратлин» должен был идти последним в третьей колонне по левому борту, «Заафаран» – последним в пятой колонне, в середине конвоя, а наше спасательное судно «Замалек» – последним в восьмой колонне с правой стороны.

Большое количество кораблей эскорта создавало прикрытия вокруг конвоя. Впереди шел эсминец «Кеппел», возглавляя эскорт. Коммодор конвоя

Даудинг, который руководил судами конвоя, сделал своей штаб-квартирой британское судно «Ривер Афтон».

Никаких проблем при отходе из Хваль-фьорда 27 июня не было, да и первая половина пути прошла без драматизма. «Замалек» был в постоянном контакте с судами эскорта по радиотелефону. Благодаря информации, получаемой от эскорта, мы могли составить себе ясную картину о том, где находятся немецкие подлодки. Нам было также важно быстро получать информацию о том, где в конвое торпедировано судно, чтобы быстро идти туда на помощь потерпевшим.

2 июля в первой половине дня мы увидели немецкий самолет-разведчик, который кружил над конвоем высоко в небе. Через пару часов над нами появились два или три торпедоносца. Внезапно два из них резко снизились и, сбросив торпеды, исчезли за горизонтом. Торпедоносцы летели так низко, что нам было нетрудно их разглядеть между колоннами транспортов конвоя. PQ-17 потерял первый транспорт. «Замалек» поспешил на спасение утопавших. Во время атаки на конвой залпом с одного из немецких самолетов повредило рубку «Замалека», трех моих товарищей ранило.

4 июля воздушных налетов стало больше. Началось все с того, что немецкий бомбардировщик атаковал конвой с большой высоты, не причинив никакого вреда. К вечеру мы дождались массовой воздушной атаки. 20–25 торпедоносцев, шедших волна за волной, атаковали конвой. Эскорт защищал караван всеми силами, и многие самолеты были подбиты. Были потоплены два судна – одно британское и одно американское. Русский танкер «Азербайджан» был подбит, мы видели, что нос судна объят пламенем. В этой сумятице восемь моряков из команды «Азербайджана» спустили шлюпку с горевшего судна и пошли на веслах к «Замалеку». Мы подняли их на борт, как терпящих бедствие. Когда команде «Азербайджана» удалось вскоре сбить пламя, и корабль смог продолжать движение в конвое, эти восемь человек, которых мы подняли на борт, хотели вернуться на шлюпке обратно. Но русский капитан не захотел их принять, он посчитал их дезертирами. «Вы нам не нужны, проваливайте!» – прокричал он. Эти восемь моряков так и оставались у нас на борту до прихода в Архангельск.

4 июля вечером пришел приказ рассредоточить конвой. Конвой рассыпался, и каждый транспорт в отдельности должен был сам на свой страх и риск добираться до пункта назначения. Благодаря тому, что у «Замалека» был постоянный контакт по телефону с ближним эскртом, комсостав и команда относительно рано узнали о причине приказа «рассредоточиться». Нам сказали, что основанием для этого драматического решения были опасения Адми-

ралтейства, что на конвой совершит нападения превосходящая флотилия во главе с линкором «Тирпиц».

По общему мнению моряков ближнего и дальнего эскротов, конвой в сборе мог бы гораздо лучше постоять за себя, а отдельно идущие корабли являлись легкой добычей. В тот момент, когда эскорт покинул конвой, вряд ли кто-нибудь среди членов экипажей представлял, какими последствиями это грозит. Недоумение, удивление и неуверенность читались у всех на лицах.

Нервы, чувства, – все было на пределе. Мы на «Замалеке» видели, как суда стали расходиться в разных направлениях. Мы чувствовали, что обстановка неожиданно осложнилась, что такое развитие ситуации ни к чему хорошему не приведет. «Замалек» взял курс на север, в направлении Гренландии. Через очень короткое время мы по радио получили первые сигналы SOS. Большинство судов конвоя подверглись нападению подлодок и самолетов. Это были скоординированные атаки, которые должны были уничтожить конвой.

Надо думать, что суда-спасатели и оставшиеся военные корабли ближнего эскорта держали постоянный контакт, чтобы знать, кто из спасателей будет реагировать на сигналы о помощи. Как только судно тонуло, спасательные суда должны были помогать терпящим бедствие. На борту «Замалека» не было никакой паники, хотя сигналы SOS шли непрерывно, но каждый раз, когда судно должно было останавливаться, чтобы подобрать людей, экипаж работал с огромным напряжением.

У меня есть основания заметить, что в течение всего рейса «Замалека», и особенно под конец пути, экипаж судна считал, что Адмиралтейство хотело использовать PQ-17 как приманку. Нужно было выманить «Тирпиц» в открытое море и уничтожить опасный немецкий линкор. Так мы оценивали происшедшее, хотя, конечно, не знали реальных причин, стоявших за приказом Адмиралтейства «рассредоточиться». Мы чувствовали, что все идет не так, что все происходящее – ужасно, и что невозможно понять приказ Адмиралтейства: «эскрту – покинуть конвой». Я читал, что есть мнение, что вину за приказ «рассредоточиться» следует возложить на капитана третьего ранга Брума, который командовал эскртом. Как известно, Брум предстал перед судом, чтобы оправдаться в ряде обвинений. По моему мнению, ответственность за этот чудовищный приказ целиком и полностью несет Адмиралтейство в Лондоне.

После трагедии конвоя PQ-17 американские моряки, как впрочем, и наши, считали, что корабли британских ВМС сбежали от конвоя, когда он подвергся нападению. Эти слухи и настроения дали почву для ссор и даже довольно серьезной драки в Архангельске между моряками.

Поскольку я был стрелком, у меня не было возможности проследить в деталях за тем, что происходило во время отдельных спасательных операций.

Но я находился на левом крыле мостика и слышал многие команды капитана Морриса. Я помню, что я, как заряжающий, детально информировал капитана об атаках отдельных самолетов, направленных на «Замалек». Особенно хорошо я помню атаку во время перехода с Новой Земли в Архангельск. «Замалек» был целью серии налетов, которые длились почти пять часов.

Во время атак с воздуха, нам помогали комендоры с потопленных судов, которых мы взяли на борт. Они подносили снаряды и заряжали магазины. Остальные тоже помогали, как могли.

Каждый раз, когда мы останавливались, чтобы снять людей с плотов или спасательных шлюпок, либо подобрать в море погибших или еще живых людей, мы рисковали. С обоих бортов «Замалека» были спущены сети, чтобы потерпевшие бедствие могли карабкаться по ним сами. Капитан Моррис был убежден, что залог удачи – в быстроте. Когда идет спасательная операция, кажется, что все происходит слишком медленно. Капитан Моррис тогда мог и пригрозить, что обрежет сеть, если те, кто карабкаются по ней, не поторопятся.

Иногда было трудно убедить людей в спасательных шлюпках перейти к нам, даже после нескольких суток проведенных ими в открытом море. Почему-то они считали, что в шлюпках они находятся в большей безопасности. Они были убеждены в том, что «то, что должно было случиться, случилось», что, если они перейдут на борт другого судна, то же самое случится снова. И такое случалось. Например, с теми, кого подняли на борт спасателя «Заафаран», который был потоплен немецкими бомбами. Все спасенные, как один, отказывались спускаться вниз с палубы и держались все вместе, как стая испуганных птиц.

Обычно требовалось довольно много времени, чтобы спустить на воду шлюпку для того, чтобы подобрать с воды погибших. Судну было нужно сразу начинать движение, как только шлюпки будут спущены на воду. Для проведения таких операций без остановки у нас были спасательные корзины длиной шесть футов с грузилами, в которые в подтопленном положении можно было «завести» тела погибших. Корзины потом поднимали на борт с помощью кранов, которые имелись по обеим сторонам.

И хотя я стоял вахты, а также выполнял другую работу на борту спасательного судна, я успевал заметить, что происходило с поднятыми на борт. Каждый раз, когда мы останавливались, чтобы поднять людей из воды, оказывалось, что они уже мертвы. Часто это были механики, работавшие в одних майках. Но та же участь постигала моряков, которые были одеты во что-то теплое. Человек погибал в этой ледяной воде за несколько минут.

Психологически самой большой травмой для нас было снимать людей со шлюпок, которые мы обнаруживали далеко в паковых льдах. Я хорошо помню

моряков с затонувшего американского судна «Джон Визерспун». Когда мы их нашли, многие были ужасно обморожены.

Наш маленький госпиталь, или правильнее, больничное отделение, заботилось обо всех раненых и больных. Госпиталь был хорошо оборудован, наш высококвалифицированный врач отлично справлялся со своей работой. Но и доктор столкнулся с той проблемой, что его пациенты не хотели спускаться с палубы вниз. У всех потерпевших остался страх, который они пережили, когда их судно пошло ко дну. Они были готовы в любую секунду покинуть «Замалек», если бы он был подбит.



Рекруты, набранные для службы на судах-спасателях, во время подготовительного курса. Фото: Дж. Кванток

Во время жестокого и продолжительного налета 10 июля в первый раз на «Замалеке» появились признаки паники. Одна из бомб взорвалась так близко к корме судна, что был поврежден главный двигатель, и судно остановилось. Потерявший ход «Замалек» становился легкой добычей для подлодок и самолетов. В этой напряженной ситуации один из русских с танкера «Азербайджан», которых мы взяли на борт, спустил на воду плот. Это был наш большой спасательный плот, находившийся в носовой части корабля, он был рассчитан на 40 человек. Капитан Моррис считал ситуацию критической, он приказал дать предупредительный выстрел поверх голов русских моряков, спустивших плот. Мы лишились этого большого плота, а восемь шлюпок, которые мы буксировали за собой (по-

сле снятия людей с них) были повреждены во время налетов. Это была драматическая ситуация. Ведь у нас на борту, кроме экипажа, было 200 человек спасенных. Машинисты «Замалека» и механики с других кораблей приложили все усилия, чтобы через несколько часов главный двигатель «Замалека» заработал. Мы могли продолжать путь в Архангельск. Но я уверен, во время этой разывавшейся драмы небо слышало много молитв с нашего корабля.

11 июля мы наконец-то были в Архангельске. Первым делом, как только мы пристали, раненые и больные были отправлены в русский госпиталь. Я потом встречался с теми моряками, которые после обморожения попали туда. Им пришлось перенести операцию или ампутацию. В госпитале не хватало лекарств и оборудования. Многим пришлось вынести огромные страдания. У одного из стрелков с «Замалека» осколками снаряда были повреждены оба глаза. Все лицо его было в страшных шрамах. Операция проводилась в спешке и была очень болезненной. Он считал, что лечение, которое он получил в русском госпитале, было недостаточным, а медицинское оборудование – примитивным.

Восемь русских моряков с «Азербайджана», которых мы взяли к себе на борт, были вскоре увезены советской полицией. Мы думаем, что их сочли дивертирами и казнили.

«Замалека» оставался в Архангельске несколько дней. 13 сентября мы покинули полуразрушенный город и вернулись в Англию вместе с конвоем QP-14. Конвой доставил домой уцелевших с конвоя PQ-17. Вместе с «Ратлиным» мы шли обратно как спасатели. Переход был драматичным. Плохая погода, многочисленные атаки немецких подводок. Три торговых судна и два британских военных корабля были потоплены. Спасатели подняли на борт много уцелевших. Их высадили на берег по прибытии в Лох-Ю 26 сентября. Драматический рейс «Замалека», который начался в конвое PQ-17 26 июня, наконец, закончился.

У меня потом были проблемы: я не мог говорить о своих переживаниях во время спасательных операций, в которых участвовал. Я думаю, что многие тогда на борту «Замалека» говорили про себя: «Одному Богу известно, почему я здесь».

(Интервью и письма, ноябрь–декабрь 2001 года)

ЦЕНА ТРАГЕДИИ

Гибель конвоя PQ-17 обошлась в 153 человеческих жизни, все – торговые моряки. Многие члены экипажей получили тяжелые увечья и психологические травмы.

Союзники потеряли значительное количество кораблей и грузов. Из 34 судов конвоя было потеряно 23, т.е. две третьих. К тому же было потоплено одно спасательное судно «Заафаран».

Немецкие подводки потопили восемь судов общим водоизмещением 48 000 тонн, а немецкие самолеты – восемь судов водоизмещением 40 000 тонн. Еще восемь судов, общим водоизмещением 54 000 тонны, были сначала повреждены самолетами, а потом добиты немецкими подводками.

Вместе с потопленными транспортом на дно Баренцева моря ушли 210 самолетов, 430 танков, 3850 машин и почти 100 000 тонн боеприпасов, взрывчатых веществ и других стратегических материалов. Лишь 11 судов конвоя добрались до русского порта.

«Люфтваффе» потеряли пять самолетов в операциях против конвоя PQ-17. Ни одна немецкая подводка не пострадала.

Судьба конвоя привлекала международное внимание и во время войны и после нее. В трагедии конвоя потрясало не только количество погибших судов и груза, но сами обстоятельства, которые привели к трагедии. События вокруг конвоя PQ-17 вызвали сильные чувства и у моряков торгового флота, и у военных. Фактом является и то, что первая большая военно-морская англо-американская операция закончилась полным фиаско. Это было унижительно и трагично.

В.Д. О'Брайен (Великобритания), капитан третьего ранга Дальневосточного флота: «Я никогда не мог праздновать День независимости вместе со своими американскими друзьями, потому что 4 июля для меня – это день, когда я склоняю голову перед теми, кто простился с жизнью во время трагедии конвоя PQ-17. Горестно вспоминать, что этот день является самой мрачной страницей истории британского Королевского военного флота, когда боевые корабли покинули торговый караван и предоставили торговые суда их собственной судьбе. Потому что нам, просто-напросто, приказали это сделать».



Спасательная шлюпка с потерпевшими кораблекрушение.
Фото из Музея Сопротивления

15 КОНВОЙНЫЕ ПЛАВАНИЯ ПОСЛЕ RQ -17

«Политический пресс и военные реалии»

Несмотря на нехватку ресурсов и обеспокоенность ходом войны, Черчилль заверял Сталина, что Великобритания сделает все возможное, чтобы увеличить конвойные поставки в северо-западную Россию.

Уплотнился график выхода конвоев, увеличилось количество судов, и сократились сроки подготовки к выходу в море. Адмирал Тови, командующий военно-морским флотом метрополии, хотел, чтобы конвой в северо-западную Россию выходил раз в сорок дней. Но под нажимом Черчилля британское Адмиралтейство решило увеличить частоту плаваний, доведя перерыв между выходами конвоев до 10 дней. Это означало, что приблизительно каждый десятый день один конвой отправлялся в Россию или выходил из русского порта в обратный путь. Это решение вызвало озабоченность и дискуссии в Адмиралтействе. Вероятно, Черчилль считал, что такое обязательство Англия просто должна взять на себя по политическим мотивам. Ведь было важно, чтобы Советский Союз мог продолжать войну против немцев, несмотря на катастрофические поражения и огромные потери.

Потери кораблей и команд в союзных конвоях на Северо-запад России долгое время вызывали беспокойство, как в Адмиралтействе, так и в британском правительстве. Военная действительность вынуждала Великобританию посылать все больше конвоев по северному маршруту, несмотря на прекрасное понимание риска больших потерь.

КОНВОЙНОЕ ПЛАВАНИЕ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНОВЛЕНО

Трагедия RQ-17 вызвала в Великобритании сильный резонанс. Поэтому Адмиралтейство решило временно приостановить отправку конвоев в северо-западную Россию, пока осенняя темнота не вступит в свои права. Во избежание повторения катастрофы RQ -17 конвойное плавание в светлое время арктического лета было прекращено. Эскорты должны быть усилены, а для всех военно-морских подразделений, которые участвовали в сопровождении конвоев, должны были быть проведены интенсивные учения.

Премьер-министр Черчилль в письме к первому лорду Адмиралтейства от 15 июля подчеркивал, что по военным и по политиче-

ским причинам крайне важно продолжать конвойные плавания в Россию. Черчилль, как бывший военно-морской министр, знал, как можно усилить эскорты. Особенно важным он считал включение в состав эскров авианосцев.

Черчиллю было очень тяжело сообщить Сталину о причине временного прекращения конвойных плаваний в Россию. Летом 1942 года Советский Союз испытывал чудовищное напряжение на фронте, и русские в раздражении ответили, что британское оправдание не вызывает доверия. Тем временем адмирал Тови ищет новые тактические приемы. Его цель – добиться того, чтобы конвойный эскорт смог бы более эффективно противостоять немецким надводным кораблям, подлодкам и многочисленным воздушным силам, которые немцы теперь посылали против мурманских конвоев.

Мощное наступление немцев на советском фронте продолжалось, и Сталин повторил свое требование о том, чтобы Великобритания как можно скорее открыла Второй фронт. Это имело свои последствия: конвойное плавание в Россию было возобновлено уже в сентябре 1942 года.

КОНВОЙНОЕ ПЛАВАНИЕ В 1942 ГОДУ (С СЕНТЯБРЯ)

Конвой PQ-18 был собран в Хваль-фьорде 6 сентября. После почти двухмесячного перерыва в северо-западную Россию отправился большой конвой. И это было началом еще одной драмы. Этот конвой состоял из 39 транспортных судов: 12 британских, 19 американских, пяти русских и трех под флагом Панама. Немцы обнаружили конвой 8 сентября, и 12 подлодок вышли на позицию, разделившись на три атакующих группы. Подлодки оказались настолько эффективны при уничтожении PQ-17, что руководство немецким флотом решило не рисковать крупными надводными кораблями при нападении на PQ-18.

Атака конвоя.
Фото из архива
М.Н. Супруна



Угроза союзным арктическим конвоям стала столь серьезной, потому что операции немецких надводных кораблей поддерживались авиацией и подводными лодками, базы которых располагались поблизости в Северной Норвегии. Немецкие ВМС могли выставить 12 подлодок для борьбы с мурманскими конвоями. К тому же линкор «Тирпиц» и крейсера «Адмирал Шеер», «Хиппер» и «Кельн» находились в базах, готовые при первой необходимости атаковать шедший на восток конвой PQ-18 и следовавший ему навстречу QR-14, который ожидался в том же районе в то же самое время.

Самую большую опасность для PQ-18 представляли немецкие ВВС – Люфтваффе. Пятый воздушный флот располагал в Северной Норвегии 92 торпедоносцами и 133 пикирующими бомбардировщиками. 13 сентября конвой был атакован 56 торпедоносцами. Шесть союзных транспортов были повреждены и затонули. Во время следующего налета были потоплены еще три транспорта. Подлодки потопили танкер «Ателтемплар». Одна из лодок выпустила две торпеды в британский авианосец, но они прошли мимо. Немцам также пришлось заплатить высокую цену. Они потеряли 20 самолетов и три подлодки: U-457 (Бранденбург), U-88 (Бохманн) и U-589 (Хоррер). Остальные суда конвоя PQ-18 пришли в Белое море 18 сентября.

Конвой QR-14 вышел из Архангельска 13 сентября 1942 года в составе 20 торговых судов. Среди них были 9 американских и 9 британских транспортов, одно польское судно, и одно, зарегистрированное в Панаме. Конвой взял с собой на запад уцелевших моряков с конвоя PQ-17. 20 сентября немецкая подлодка U-255 (Рехе) потопила американский транспорт «Сильвер Сворд», на борту которого находились пережившие трагедию конвоя PQ-17. В тот же вечер U-703 (Бильфельд) выпустила торпеды по английскому эсминцу «Сомали», который получил серьезные повреждения. Позднее он затонул во время шторма, многие погибли в арктическом море. Еще три транспорта были потоплены подлодкой U-435 (Штрелов) 22 сентября. Среди них и транспорт «Беллингем», переживший трагедию конвоя PQ-17. Два спасателя «Ратлин» и «Замалек» быстро пришли на помощь и подобрали уцелевших моряков со всех трех судов. Британский самолет «Каталина» потопил 23 сентября подлодку U-253 (Фридрихе), которая поджидала QR-14 около Исландии. Остальные корабли конвоя добрались до Лох-Ю 26 сентября.

Несмотря на то, что немцам удалось потопить 15 из 55 торговых судов и один эсминец, они не были удовлетворены проведенными против конвоев PQ-18 и QP-14 операциями. Корабли эскорта обороняли конвои очень эффективно, и потери немцев были велики. Официальные отчеты показывают, что немцы потеряли 33 торпедоносца, 6 бомбардировщиков Юнкерс-88 и два самолета-разведчика дальнего радиуса действия.

22 сентября линкор «Тирпиц», который находился в Ко-фьорде под Альтой под защитой хитроумной противолодочной сети, подвергся смелой атаке шести британских мини-подлодок. Только две из них достигли цели и успели установить под немецким линкором заряды. Взрыв причинил «Тирпицу» серьезные повреждения, он «выбыл из игры» на несколько месяцев.



«Тирпиц» в ограждении противолодочной сети в Ко-фьорде.

Фото из Музея Сопротивления.

Конвой PQ-19 решили не отправлять из-за начала операции «Торч» («Факел») – союзного вторжения в Северную Африку. Для участия в этой операции потребовались все имевшиеся боевые корабли. Чтобы морально поддержать русских, было решено отправить суда по одиночке, как в восточном, так и в западном направлениях. В период с 29 октября по 2 ноября из Исландии с двенадцатичасовым интервалом вышли несколько судов. Эскорт состоял из небольших кораблей. Скорее всего, немцы получили данные со своего самолета-разведчика, потому что они вскоре обнаружили серию идущих по отдельности судов без особого прикрытия. Из идущих на восток одиннадцати судов пять были потоплены, три вернулись в Исландию, и только три корабля дошли до России. Из 23 судов, отправленных на запад из России в период с 29 октября по 24 января 1943 года, 22 судна дошли до Исландии.

Конвой QP-15 был последним конвоем, который отправился на запад из России в 1942 году. Он покинул Архангельск 17 ноября в составе 32 торговых судов: четырнадцати американских, десяти британских, семи русских и одного панамского. Норвежская подлодка «Уредт» патрулировала прибрежные воды неподалеку от Альта-фьорда. Ее задачей было дать союзникам знать, если бы немецкие надводные корабли стали бы выходить в море для нападения на конвой. Конвой попал в шторм, разбросавший транспорты по всему океану. Два русских эминца получили серьезные повреждения, один затонул, погибли 57 моряков. Во время шторма немецкие подлодки потопили два транспорта. Остальные суда добрались до Лох-Ю 30 ноября.

Конвой QP-15 завершил серию переходов под литерами PQ-QP. Незадолго до начала 1943 года был отправлен первый конвой новой серии: «JW-RA». Шедшие на восток конвои получили кодовое наименование «JW», а отправлявшиеся на запад – «RA».

Конвой JW-51A был первым в серии конвоев с новым кодовым обозначением. Одновременно вводится новая практика: конечным пунктом конвоев становится Лох-Ю в Шотландии, и заходы на Исландию прекращаются. JW-51A выходит из Лох-Ю 15 декабря. В конвое 16 судов: 10 американских, четыре британских и два панамских. JW-51A, не замеченный противником, приходит в Кольский залив в первый день Рождества.

Конвой JW-51B отправляется из Лох-Ю 22 декабря в составе 15 торговых судов (8 американских, 5 британских и два панамских).

В то же самое время немецкие ВМС решают осуществить новую попытку развернуть тяжелые надводные корабли против союзных конвоев, идущих на Северо-запад России. Крейсера «Адмирал Хиппер», «Лютцов» и пять эсминцев находятся в полной боевой готовности в Альта-фьорде для проведения операции «Регенбоген» («Радуга»).

Немцы обнаружили конвой, скорее всего, 24 декабря. Плохая погода на следующий день была причиной того, что конвой рассеялся, и два судна потеряли контакт с конвоем. Немецкая подлодка U-354 (Хербшлеб) доложила о местоположении конвоя 29 декабря. «Адмирал Хиппер», «Лютцов», три эсминца и три малых боевых корабля начинают операцию «Регенбоген». Немецкое соединение должно было перерезать путь JW-51B. Эсминец «Экхольдт» обнаруживает конвой в 8 часов утра, но и его замечают с британского корабля эскорта. Правда, англичане не сообщают об «Экхольдте», принимая его за русский эсминец. Большая немецкая флотилия атакует корабли эскорта, которые отважно защищают конвой. Потери велики с обеих сторон. Английский эсминец «Эшейте» потоплен «Адмиралом Хиппером». Последний вскоре тоже получает повреждения во время сражения. «Экхольдт» тонет после дуэли с английским крейсером «Шеффилд». Англичане теряют один минный тральщик. Несколько британских эсминцев получают повреждения в том бою, длившемся более четырех часов. Ни одно торговое судно не потеряно, и конвой в полном составе прибывает в Кольский залив 3 и 4 января 1943 года.

Мощная ударная группировка немецких кораблей не достигает тех целей, на которые была рассчитана операция «Регенбоген». Гитлер, которому нужна победа, который ждал ее, — в ярости. Гросс-адмирал Редер был вскоре после этой операции отстранен от командования, и его место шефа Кригсмарине, — немецких ВМС — занимает командующий немецким подводным флотом адмирал Дениц. Гитлер разочарован действиями больших надводных кораблей в борьбе с конвоями и принимает «окончательное» решение снять их с вооружения. На встрече 26 февраля адмиралу Деницу удалось

убедить Гитлера изменить свое решение. Дениц считал, что крупные надводные корабли могут сыграть решающую роль в борьбе с конвоями в северо-западную Россию. Гитлер против своей воли согласился перевести еще несколько крупных надводных кораблей в Норвегию. Среди них — тяжелый крейсер «Шарнхорст». Вмешательство Гитлера в управление флотом явно ослабло. Он пошел на то, чтобы оперативное командование передавалось непосредственно офицеру, проводящему операцию.

Конвой RA-51 вышел из Кольского залива 30 декабря. В нем было 14 торговых судов: пять русских, пять американских и четыре британских. Немцы были так заняты операцией против JW-51B, что вообще не атаковали RA-51. Конвой прибыл в полном составе в Лох-Ю 11 января 1943 года.

КОНВОЙНЫЕ ПЕРЕХОДЫ В 1943 ГОДУ

Конвой JW-52 вышел из Лох-Ю 17 января в составе 15 транспортов: десяти британских, четырех американских и одного транспорта, зарегистрированного в Панаме. Конвой был обнаружен 23 января, немцы начали его преследовать, но немецкие подлодки были оттеснены эскортом. 24 января четыре немецких торпедоносца совершили налет на конвой, но безрезультатно. Два самолета были сбиты. Советские эсминцы встретили конвой при входе в Кольский залив, и 27 января конвой без потерь прибыл в Мурманск.

Конвой RA-52 вышел из Кольского залива 29 января. В его составе было 10 судов: пять американских, три британских и два зарегистрированных в Панаме. 1 февраля немецкие подлодки начали свои атаки, и 3 февраля U-255 (командир Рехе) потопил американское торговое судно «Грейлок». После тяжелого перехода в непогоду суда конвоя RA-52 дошли до Лох-Ю 8 и 9 февраля.

Конвой JW-53 вышел из Лох-Ю 15 февраля в составе 26 транспортов. Среди них были 11 британских судов, 10 американских, три русских, по одному голландскому, польскому и панамскому, а также норвежское судно «Маратон». Шести судам пришлось вернуться из-за непогоды и повреждений. Конвой подвергся жестоким воздушным налетам. Ужасная непогода создала большие проблемы для немцев, которые несколько раз безуспешно пытались атаковать кон-

вой с самолетов и с подводных лодок. Конвой добрался до Мурманска 27 февраля, пережив самый жестокий за все конвойное плавание шторм. «Маратон» получил приказ идти в Молотовск в Белом море, где судно «в течение получаса вмерзло в лед».



Танкер «Маратон», водоизмещение 11500 тонн, пароходство «Халле и Петтерсен», Осло. Фото: Бьорн Педерсен

После разгрузки «Маратон» пришел в Мурманск, где ему надлежало ожидать следующий конвой, идущий на запад. Но вражеские самолеты охотились за танкерами, и «Маратону» пришлось в начале апреля опять взять курс на Молотовск. Там судно находилось до начала мая, а потом перешло в Архангельск, чтобы там ждать следующего конвоя. Конвой пришел лишь 19 ноября. Моряки на «Маратоне» нуждались почти во всем. Русские, сами мало что имевшие, делились с ними всем, что у них было.

Конвой RA-53 вышел из Кольского залива 1 марта. В его составе было 30 транспортов: 17 американских, 10 британских, два судна, зарегистрированных в Панаме и один русский пароход. Из-за шторма конвой был рассеян, что дало немецким подлодкам особые возможности для атаки. Подлодка U-255 потопила 2 транспорта, а U-586 (фон дер Эш) еще один. Одно судно из-за повреждений во время непогоды зашло в Сейдис-фьорд, остальные 26 транспортов дошли 14 марта до Лох-Ю.

Конвой RA-54A был первым конвоем, направленном в осенне-зимний период после приостановки конвойных переходов на Северо-запад России в марте 1943 года. Конвой вышел из Кольского залива 1 ноября в составе 13 транспортов: шести британских, шести американских и одного польского. Норвежский эсминец «Сторд» принимал участие в его сопровождении. Плотный туман задержал конвой, который прибыл в Лох-Ю лишь 14 ноября, не подвергшись ни разу нападению.

Конвой JW-54A выходит из Лох-Ю 15 ноября в составе 19 транспортов: девяти американских, восьми британских, одного голландского и одного зарегистрированного в Панаме судна. Конвой приходит в Кольский залив 24 ноября, не замеченный противником.

Конвой JW-54B отправляется из Лох-Ю 22 ноября с пятнадцатью транспортами, среди которых 9 британских и 6 американских. Норвежский эсминец «Сторд» принимает участие в эскорте. Немцы конвой не обнаружили, и он без потерь добирается 3 декабря до Архангельска.

Конвой RA-54B покидает Архангельск 26 ноября в составе 10 торговых судов: пяти британских, двух зарегистрированных в Панаме, одного голландского. С ними также идет норвежский «Маратон». В эскорте снова принимает участие эсминец «Сторд».

Английский крейсер «Кент» берет на борт 54 тонны золотых и серебряных слитков, предназначенных для оплаты стратегических грузов, направленных западными союзниками в СССР. Конвой, в котором идет «Кент», не замеченный противников без потерь приходит в Лох-Ю 9 декабря.

Конвой JW-55A выходит из Лох-Ю 12 декабря. В его составе 19 судов: 8 британских, 9 американских, один голландский и один под флагом Панамы. «Сторд» и норвежский корвет «Акантус» участвуют в эскорте. Конвой в целостности и сохранности прибывает 20 декабря в Кольский залив.

Конвой JW-55B выходит 20 декабря из Лох-Ю в составе 19 транспортов: девяти американских, девяти британских и одного зарегистрированного в Панаме судна. Норвежский эсминец «Сторд» участвует в дальнем охранении. Немецкие самолеты обнаруживают конвой 22 декабря. Немцы думают, что JW-55B – это конвой с войсками на борту, и предполагают, что вот-вот будет десант на норвежское побережье. Позднее они понимают, что конвой идет на восток, держит курс на Северо-запад России. Немецкие подлодки начинают преследовать его. Британское Адмиралтейство считает, что немцы готовятся атаковать конвой надводными кораблями. Поскольку «Тирпиц» получил повреждения и временно выбыл из игры (благодаря смелой операции британских мини-подлодок в Альта-фьорде 22 сентября 1943 года), немцы для нападения на конвой JW-

55В располагают лишь одним тяжелым надводным кораблем. Это — тяжелый крейсер «Шарнхорст».

Конвой RA-55A покидает Кольский залив 22 декабря в составе 23 торговых судов. В нем идут 11 американских, 11 британских и одно голландское судно. Норвежский корвет «Акантус» принимает участие в эскorte. Конвой не подвергается нападению и прибывает в Лох-Ю 1 января 1944 года.

КАК БЫЛ ПОТОПЛЕН ТЯЖЕЛЫЙ КРЕЙСЕР «ШАРНХОРСТ»

«Как большой серебряный призрак»

Этот большой боевой крейсер, водоизмещением в 22 тысячи тонн, получил повреждения во время проведения операции «Юно» («Юнона») в июне 1940 года во время боевых действий в Норвегии. Крейсер был подбит торпедой с корабля британских ВМС «Акоста», который вскоре сам был потоплен во время этой битвы. Повреждения на «Шарнхорсте» были такими серьезными, что его пришлось отправить на ремонт в Германию. «Шарнхорст» вернулся в строй лишь в 1942 году.

Когда осенью 1943 года конвойное плавание в северо-западную Россию возобновилось, немецкие ВМС захотели продемонстрировать, что их большие надводные корабли могут быть полезны в операциях против конвоев союзников. Немецкие ВМС считали своим долгом остановить доставку военной техники и боеприпасов, которые использовались против немецкой армии, изнемогавшей в жесточайших сражениях на Восточном фронте. 2 ноября командование немецких ВМС приняло решение об использовании «Шарнхорста» против арктических конвоев в темное время года.



Тяжелый крейсер «Шарнхорст». Фото из Музея Сопротивления

После долгого ожидания немецкий самолет-разведчик смог 23 декабря доложить о том, что большой конвой союзников, идущий курсом на северо-восток к острову Медвежий, обнаружен. В первый день Рождества в 19.00 «Шарнхорст» (капитан первого ранга Хинтце) получил приказ выйти в море для нападения на конвой. Однако соединению немецких кораблей было приказано повернуть обратно, если они встретятся с крупными надводными силами противника.

Норвежские агенты-разведчики
за работой.

Фото из Музея Сопротивления



Конвой JW-55B был на пути в северо-западную Россию. Ни коммодор конвоя, ни начальник эскорта не знали о том, что «Шарнхорст» с пятью эсминцами покинул базу в Альта-фьорде и находится на пути в Баренцево море, чтобы остановить и уничтожить конвой. Немецкая подлодка U-601 (Хансен) обнаруживает конвой и докладывает о нем командованию немецких ВМС.

Похоже, немцы не знали о том, что британский линкор «Дьюк оф Йорк» находится в районе прохождения конвоя, и что идущий на запад конвой RA-55A уже вышел из Кольского залива в Баренцево море. Из донесений норвежских агентов и дешифровки немецких сообщений британскому Адмиралтейству к 26 декабря стало ясно, что «Шарнхорст» вышел на охоту. Адмирал Фрейзер, возглавлявший операцию с линкора «Дьюк оф Йорк», был готов немедленно предоставить силы своего соединения для нападения на «Шарнхорст».

В 7.30 утра того же дня контр-адмирал Эрих Бей, который командовал «Шарнхорстом», высылает несколько эсминцев на поиск конвоя. Приблизительно через час британский эскорт обнаруживает «Шарнхорст» на своих радарх. Крейсер «Шеффилд» в 9:21 радаром находит корабль противника. Начинается жестокий морской бой. Разыгрывается непогода, на море — плохая видимость. Британские крейсера «Норфолк» и «Шеффилд» получают серьезные повреждения.



Линкор Британский королевских ВМС «Дюк оф Йорк»
— участник потопления «Шарнхорста». Фото из Музея Сопротивления

«Шарнхорст» меняет курс и уходит от британских крейсеров. Однако адмирал Бей не знает, что в 125 милях от немецкой флотилии курсирует линкор «Дюк оф Йорк».

«Шарнхорст» появляется на радаре линкора «Дюк оф Йорк» в 16:17. С британского линкора запускают осветительные ракеты, которые в полярных сумерках зависают над «Шарнхорстом». «Как большой серебряный призрак» вырисовывается на горизонте силуэт этого большого красивого корабля. Норвежский эсминец «Сторд», под командованием капитан-лейтенанта Скуле Стурхейла, принимает участие в сражении, готовя торпедную атаку против немецкого линкора.

«Торпеды на «Сторде» готовы к пуску. Стойки релингов убраны. Торпедные аппараты развернуты поперек корабля. Канониры и обслуга торпедных аппаратов заняли свои места. Командир торпедных расчетов стоит у прицела на мостике. Артиллеристы — наготове возле орудий.



Эсминец «Сторд». Фото из Музея Вооруженных сил

Командир батареи, находящийся у центрального прицела, сообщает, что готов открыть огонь. Командир корабля приказывает ждать. Он не хочет вызывать огонь «Шарнхорста» на себя, но все-таки начинает подготовку к торпедной атаке. С северо-запада подходят союзные «Сомареж» и «Сэвидж», стреляя осветительными ракетами и гранатами. «Сторд» и «Скорпион» спешат из своего сектора. Они приблизились уже на 2700 метров. «Шарнхорст» отлично виден в полярной тьме, также как и два эсминца сопровождения. Они уже — в радиусе огня. Командир «Сторда» отдает приказ стрелять. Ведя непрерывный огонь из всех орудий, «Сторд» приближается к противнику еще на 1600 метров и разворачивается к нему бортом. На мостике и у торпедных аппаратов командир торпедного расчета, канонир и обслуга синхронно нажимают на «пуск». Один за другим срабатывают запальники. С назначенным промежутком торпеды выстреливаются через палубу и входят в воду в нескольких метрах за бортом. Время — 18.45.» (Берг, 1995)

Капитан-лейтенант Скуле
Сторхейл и лейтенант Тур Холте
на борту «Сторда». Фото из
Музея мореплавания в Бергене



На «Шарнхорсте» были совершенно обескуражены, когда в 16:50 прозвучал первый залп с линкора «Дюк оф Йорк». Несколько залпов, управляемых по радару, поразили вражеский тяжелый крейсер, который был вынужден снизить скорость. В 18:25 адмирал Бей отправил свою последнюю радиограмму: «Фюреру. Мы будем сражаться до последнего снаряда...»

После обмена мощными ударами и торпедной атаки с эсминцев эскорта «Шарнхорст» в 19:45 пошел на дно почти со всем своим экипажем в 1970 человек. Лишь 36 человек в условиях непогоды и зимней темноты были подняты из воды. Эсминец «Сторд» потерял одного матроса, смытого за борт во время шторма.

«Меня мучили по ночам кошмары, жена просыпалась от того, что я вскакивал с кровати с криком «Боевая тревога!»

Интервью с Бертрамом Арнтсеном

«Я обслуживал радарную установку на норвежском эсминце «Сторд» с августа 1943 года, то есть практически с момента принятия корабля на вооружение, и до конца войны в мае 1945-го. С самой первой минуты, как я ступил на палубу этого нового норвежского охотника, я почувствовал уверенность: и офицеры и экипаж были опытными военными моряками, все работало отлично.

Когда нам в первый раз довелось вступить в бой, мы так были заняты работой, что просто не было времени испугаться. Я все время должен был следить за экранами радаров, и за воздушными целями, и за поверхностью моря. Мы сидели перед экранами и судорожно поглядывали на сигнал. Если появился сигнал эха, мы должны были незамедлительно доложить об этом, указав расстояние до цели и ее направление.

Во время первого рейса «Сторд» эскортировал конвой в Гибралтар. Ничего драматичного во время рейса не случилось, если не считать переданного нам предупреждения, будто итальянские «люди-лягушки» начали устанавливать взрывные устройства, т.н. мины-присоски под корабли союзников, захватившие в Средиземное море.

Вскоре мы вернулись в Скапа-Флоу на учебные стрельбы, после чего были поставлены в охранение конвоев. В основном мы эскортировали конвои, идущие в Россию и обратно. Я думаю, что я раз восемь побывал в Кольском заливе.

Было много напряженных моментов: и непогода, и подлодки, и авианалеты. Мы работали посменно по четыре часа, т.е. четыре часа – вахта, четыре – отдых. Но бывало, только вахта подходит к концу, так раздается команда «Боевая тревога!» И тогда вахта может длиться и восемь, и шестнадцать часов. Пока поблизости кружатся подлодки, мы обязаны быть на посту, об отдыхе не может быть и речи. Когда объявляется боевая тревога, все разбегаются по своим местам, и пока не дадут отбой, должны находиться на посту. Вот уж кому больше всего доставалось, так это ребятам, что стоят у первого и четвертого орудий, потому что они были больше всего зависимы от непогоды и волн. Морякам приходилось часами там стоять промокшими насквозь. Нас, работавших внутри корабля, морская стихия так не атаковала. Так что, в чем-то нам больше повезло.

Операция, которую я больше всего запомнил, – это, наверное, потопление немецкого линкора «Шарнхорст» 26 декабря 1943 года. Когда мы узнали, что нам нужно остановить «Шарнхорст», возвращавшийся в Альта-фьорд после рейда в Баренцевом море, мы испытали огромное напряжение. Вся нервная система была в состоянии боевой готовности. Возможно, из-за осознания того, что может с нами произойти? Во всяком случае, прошло много лет, а я все еще очень хорошо помню этот морской бой.

Вахта на мостике. Фото из Музея Вооруженных сил

Для нас, кто стоял вахты круглые сутки, война была повседневностью. Мы мало знали о ходе большой войны. Конечно, мы читали газеты и слушали новости по БиБиСи. Радио все время было включенным. Но нам хватало того, что было нашей ближайшей и непосредственной задачей.

Когда мы зашли в Акурейри в Исландии, то не могли и предположить, что нам предстоит участвовать в морском сражении с наводящим на всех ужас линкором «Шарнхорст». Вскоре мы узнали, что наше соединение кораблей должно выйти в море на охоту за «Шарнхорстом». Был вечер перед Рождеством, но мы отмечали его уже как само Рождество. Адмирал Фрейзер назначил на следующий день морские учения. В учебной игре британский крейсер «Ямайка» представлял «Шарнхорст», а мы тренировались, каким образом необходимо его атаковать. Позднее оказалось, что реальная атака «Шарнхорста» в основных чертах происходила так же, как мы отрабатывали ее в Рождество.

Сражение произошло неподалеку от Нордкапа. Уже после полудня стало смеркаться, штормило. «Шарнхорст» должны были сопровождать четыре эсминца, но немецкий адмирал отослал их в Альта-фьорд. Никто не знает, почему. Если бы эсминцы остались с «Шарнхорстом», не известно, смог бы «Сторд» вместе с британскими охотниками провести торпедную атаку против «Шарнхорста».

Во время охоты за германским линкором, я обслуживал прибор, который мы называли «285-й». Это был особый радар, который с большой точностью



позволял определять расстояние до противника. Я сидел в радарной кабине и следил за стрельбой артиллерии с британского линкора «Дьюк оф Йорк». С позиции, которую мы занимали, я видел, что снаряды с «Дьюк оф Йорк» не долетают на 50 метров до цели или отклоняются в сторону. Тогда я сообщил об этом нашему командиру батареи. Тот, нарушив радиомолчание, напрямую связался с офицером артбатареи на «Дьюк оф Йорк».

Мы получили приказ держать связь с «Дьюк оф Йорк», и меня перевели на другой радар – «272-й». Он предназначался для слежения за надводным транспортом. С помощью радара на расстоянии 32 тысяч ярдов я установил контакт с «Дьюк оф Йорк» и доложил об этом.



Эсминец «Сторд» в Кольском заливе. Фото из Музея Вооруженных сил

Во время сражения расстояние до «Шарнхорста» на некоторое время увеличилось, и было решено, что британские охотники вместе со «Стордом» должны будут зайти каждый со своей стороны и атаковать «Шарнхорст» торпедами. Было выпущено 28 торпед. Никто так и не узнал, какие именно попали в цель, но потом мы получили сообщение, что «Шарнхорст» выбыл из игры.

После того, как мы выпустили все торпеды и дали по «Шарнхорсту» залп из всех орудий, мы тотчас же попытались вывести корабль за линию огня. Говорят, что мы ретировались оттуда со скоростью 34 узла (!) Но тут пришло подтверждение по внутренней связи, что «Шарнхорст» потоплен.

Мы получили приказ спасать уцелевших, и пошли было обратно. Но тут же последовал прямо противоположный приказ. Это задание поручили английским эсминцам. Об этом потом много говорили. Уже после до нас дошли слухи о том, почему «Сторду» не дали возможности участвовать в спасении уцелевших с «Шарнхорста». Британцы боялись, что норвежцы, пережившие немецкую оккупацию и террор, презрев дисциплину, станут обращаться с поднятыми на борт немцами не по уставу. Говорили, что британцы были свидетелями того, как капитана одной немецкой подлодки, которого взяли в плен поляки, повесили на мачте польского эсминца.

Во время атаки мы потеряли одного человека – Поля Леа, который упал за борт. За бортом оказался и Георг Сулен, но его замечательным образом закинуло обратно на палубу «Сторда». Сулен был тяжело ранен, его перепра-

вили на линкор «Дьюк оф Йорк». Туда он попал вместе с немецкими моряками, пережившими гибель «Шарнхорста». Британский экипаж обращался со всеми хорошо. На «Шарнхорсте» было около 2 тысяч человек, а в живых осталось только 36. В 1993 году мне довелось встретиться с одним из них.

Мне трудно объяснить реакцию на то, что так много немецких моряков отправилось на дно вместе с «Шарнхорстом». Мы все понимали, что его экипаж хорошо и храбро сражался, и что нам на «Сторде», надо радоваться, что мы вышли из той битвы живыми.

Когда мы на обратном пути зашли на британскую военно-морскую базу в Скапа-Флоу, экипажи стоявших там военных кораблей выстроились вдоль пирсов и, сняв бескозырки, приветствовали нас. Потом был дан сигнал «Замочить парус!» – это давняя морская традиция, когда после сражения всем, свободным от вахты, наливают по чарке рома. Мы даже не захмелели, но нервное напряжение спало.

Охрана конвоев, шедших в Россию, была тяжелой службой. Частые шторма, снег, мороз, так что приходилось постоянно скалывать лед с орудий, чтобы держать их в боеготовности. Особенно трудно было тем, кто был приписан к орудиям и пулеметам на носу корабля и на корме. Там часами приходилось стоять насквозь промокшими, пока не придет смена.

Когда мы сходили на берег, то обычно шли в ближайший бар, чтобы развеяться, «погулять». Во время же заходов «Сторда» в Россию заняться было практически нечем. Я помню, что зимой некоторым из нас одадживали коньки, чтобы можно было покататься, и это, наверное, было единственным тогда развлечением.

За время долгой и тяжелой службы у многих появились проблемы с нервами. Я думаю, что те, кто помоложе, справлялись с этим лучше. У меня тоже возникли такие проблемы после пятидесяти. По ночам меня мучили кошмары, жена просыпалась, потому что вскакивал с постели и кричал «Боевая тревога!».

(Интервью в Музее военно-морского флота в Хортене, 22.10.98)

Послесловие.

Обломки «Шарнхорста» были обнаружены сонаром с научно-исследовательского судна «Свердруп» через 57 лет после того, как затонул корабль. Его останки находятся в 65 милях к северу от Нордкапа. С помощью специально сконструированной мини-подлодки то, что осталось от судна, было отснято на трехсотметровой глубине на пленку. Судно лежит верх килем и имеет обширные повреждения. Об обнаружении останков «Шарнхорста» снят документальный фильм.

16 ПЛАНЫ НЕМЦЕВ ПО ЗАВОЕВАНИЮ ПОБЕРЕЖЬЯ ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА.

«Конечная цель операции – выход на линию обороны от Волги до Архангельска»

(Директива немецкого Верховного командования № 21)

Еще на ранних этапах разработки плана «Барбаросса», исходя из потенциально возможного сотрудничества с Финляндией, Германия определила на Севере три стратегические цели: захватить Мурманск, перерезать Мурманскую железную дорогу и получить в свое распоряжение никелевые заводы в Петсамо (Печенге) в Северной Финляндии.

С первого же дня войны северные порты России приобрели важное стратегическое значение. Мурманск к тому же был конечным пунктом железной дороги, по которой русские могли доставлять на Восточный фронт боевую технику, горючее и боеприпасы, прибывавшие с конвоями. Прорваться к железной дороге и перерезать ее, остановив тем самым подвоз союзных поставок, было целью военных операций немцев и финнов.

Задача захватить Мурманск и перерезать сообщение по железной дороге была возложена на армию «Норвегия» под командованием генерала Николауса фон Фалькенхорста.

Немецкая стратегия по завоеванию побережья Ледовитого океана заключалась в том, что сосредоточенные в Сер-Варангере немецкие войска под командованием генерал-полковника Дитля должны были наступать в направлении Мурманска. Первоочередной задачей корпуса было захватить Мурманск и часть Мурманской железной дороги.

Недостатки планирования и недооценка противника привели к тому, что генерал Дитль был вынужден летом-осенью 1941 года остановить продвижение на Мурманск у реки Лица. Дитль считал, что в создавшейся ситуации у него было недостаточно сил для возобновления наступления на Мурманск, равно как и возможностей, чтобы обеспечить подвоз подкрепления.

Военный историк Эрл М. Зимке при анализе немецкой стратегии на Севере пишет: «Решающей ошибкой в немецкой стратегии на Севере было то, что не удалось перерезать северный конвойный

маршрут в Советский Союз. В 1941 году значение этого морского маршрута было недооценено, и эту ошибку не удалось исправить позднее... Даже такой просчет, как неспособность организовать достаточно мощную атаку на Мурманскую железную дорогу, не причинил столько вреда, как фундаментальная ошибка, состоявшая в недооценке стратегического значения Архангельска и его порта. Всего лишь одна операция, в результате которой была бы перерезана в районе Беломорска Мурманская железная дорога, с последующим наступлением на Архангельск, могла бы полностью нарушить северный транспортный маршрут и нанести Советскому Союзу серьезный урон». Зимке указывает, что неопределенная и нестабильная коалиция между Германией и Финляндией была причиной того, что на протяжении всей войны на северном ТВД царила «атмосфера фрустрации». Особенно большой проблемой для обоих участников коалиции был отказ финнов участвовать в запланированном окончательном штурме Ленинграда и наступательных операциях в районе Мурманской железной дороги.

«Мурманская железная дорога – это психологическая проблема для Финляндии».

(Карл Густав Маннергейм)

МУРМАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – ПРОДОЛЖЕНИЕ МАРШРУТА СЕВЕРНЫХ КОНВОЕВ

Огромные пустынные пространства, что тянутся от старой границы с Финляндией до Мурманской железной дороги, были такими, что само продвижение к железной дороге было достаточно трудной задачей. Необъятность и непроходимость карельских чащоб защищали эту железнодорожную ветку от возможного военного нападения с запада.

После долгих и кровопролитных боев стало ясно, что две важнейшие цели – захват Мурманска и овладение железной дорогой на Мурманск – не могут быть достигнуты. Контроль над дорогой позволял русским быстро перемещать войска и подкрепление за линией фронта, в то время как плохие коммуникации и почти непроходимая местность отрезали финские и немецкие части от собственных баз. Их атаки постоянно захлебывались. Противостояние со временем перешло в изматывающую силы и нервы позиционную войну.

В письме к генерал-фельдмаршалу Вильгельму Кейтелю в декабре 1941 года генерал Маннергейм, главнокомандующий финляндскими вооруженными силами, указывал, что хотя захват железной дороги на Мурманск является важной военной задачей, эта операция представляет моральную и психологическую проблему для Финляндии. Это со всей очевидностью проявилось во время разработки и осуществления совместного финско-немецкого наступления. Маннергейм по политическим мотивам возражал против участия финских войск в запланированном немцами окончательном штурме осажденного Ленинграда. Поскольку финские части должны участвовать в нападении на Мурманскую железную дорогу, они не могли быть привлечены к штурму Ленинграда.

То, что немецкие и финские военачальники за все время войны, которую финны называли «войной-продолжением», так и не смогли сосредоточить все силы на главном участке наступления, привело к тому, что контроль над стратегическим участком железной дороги на Мурманск так и не был установлен. Проигранная битва за дорогу обратила немецко-финскую мечту о завоевании побережья Ледовитого океана в прах.

«Катастрофа уже наступила».
(Карл Густав Маннергейм)

ДИЛЕММА МАННЕРГЕЙМА

Позиция фельдмаршала Маннергейма, главнокомандующего финскими военными силами, получившего после Зимней войны с Советским Союзом статус героя, была решающей в военно-политической стратегии финнов в общей с немцами войне. Жестокая Зимняя война показала всему миру, что Маннергейм — выдающийся полководец. Весь его опыт военачальника не только приумножил его военные умения, но дал ему знание психологии людей и политических механизмов.

Маннергейм начал свою военную карьеру в российской царской армии. Ленинград был для него Петербургом — городом, с которым он, русский офицер, связывал свою молодость. Позднее по жизни он постоянно испытывал сильное влияние впечатлений молодости,

прошедшей в России, а также социальных, культурных знаний, которые он приобрел на царской службе.

Вступив в новую войну в неопределенной коалиции с гитлеровской Германией, Маннергейм возложил на себя такое бремя ответственности, которое превосходило все то, что он прежде делал для своей страны. Его военно-политические взгляды и опыт наложили отпечаток на его деятельность во время войны. Его действия носили печать сомнений и отличались половинчатостью решений. Должны ли политические соображения перевешивать военные цели? Такая постановка вопроса была серьезной военно-политической дилеммой для Маннергейма. Она особенно проявилась во время обсуждения немцами и финнами операции по захвату железной дороги на Мурманск. Сомнения и нерешительность привели к тому, что он откладывал принятие важных военных решений.



Карл Густав Маннергейм (1867–1951),
главнокомандующий финскими войсками.
Произведен в маршалы Финляндии в 1941 году.

Немцы и финны успешно продвигались вперед летом и осенью 1941 года. Маннергейм мучился вопросом «должен — не должен», когда встал вопрос о дальнейшем финском наступлении и оккупации тех районов советской территории, которые никогда не были финскими. Как далеко могла финская армия продвинуться вглубь советской территории, чтобы это не имело в будущем серьезных политических последствий для Финляндии?

Маннергейму напомнили об этом сложном вопросе в ноте британского правительства осенью 1941 года. В ней правительство Великобритании предостерегало Финляндию от захвата «законной» советской территории.

Для Маннергейма политические последствия нападения на Советский Союз были актуальной и болезненной дилеммой на протяжении всей «войны-продолжения». Ему к большой досаде финских офицеров и к неудовольствию немцев приходилось сдерживать опьяненные успехом финские войска. Летом 1941 года он изложил свои

мысли в письме к сестре Эве Спарре: «В настоящий момент мы уже отвоевали значительную часть тех территорий, которые были у нас отняты по последнему мирному договору, а также часть Дальней Карелии. Но радость успехов, которых мы добились, омрачается печальными сообщениями о павших и раненых финских ребятах».

Политические соображения Маннергейма и его понимание трагических последствий войны для финского народа усилили его желание вывести страну из войны с Советским Союзом. Уже в конце 1941 — начале 1942 года он понял, что военная ситуация сильно осложнилась. «Катастрофа уже наступила», — говорил он президенту Рюти. «Я больше не буду наступать». Военно-стратегические цели должны были уступить политическим.

Многие высшие финские офицеры критиковали Маннергейма за чрезмерную осторожность. На одном участке фронта финская армия достигла старой границы с Советским Союзом гораздо раньше, чем планировалось, и командующий фронтом финский генерал был готов продолжить наступление. Маннергейм его остановил. Генерал же посчитал, что верховный главнокомандующий совершает серьезную ошибку, отказываясь использовать благоприятную военную обстановку.

«Такие действия вызовут немедленный кризис в отношениях между США и Финляндией». (Американская дипнота)

ДИПЛОМАТИЧЕСКИЙ НАЖИМ НА ФИНЛЯндию

Продвижение немцев к Ленинграду и их атаки в направлении Белого моря и железной дороги на Мурманск в конце 1941 года сильно обеспокоили русских и британцев. В Лондоне советский посол Майский настоятельно просил Черчилля положить конец участию в этом финнов. Сталин требовал от Великобритании объявить войну Финляндии.

29 ноября в личном обращении к Маннергейму, переданном через американского министра в Хельсинки, Черчилль потребовал прекращения финских операций в районе железной дороги на Мурманск. Маннергейм получил письмо 1 декабря в своей ставке в Миккели и тут же ответил Черчиллю. В кратком письме Маннергейм сообщил, что эти действия невозможно остановить, пока его

войска не выйдут на те позиции, которые обеспечат необходимую безопасность его страны.

Письмо Маннергейма не успокоило ни Черчилля, ни Сталина. Продолжавшиеся атаки финнов на Мурманскую железную дорогу представляли угрозу для поставок оружия, которое поступало от союзников в Россию. Дальнейшее развитие событий привело к тому, что Великобритания в ультимативной форме потребовала, чтобы Финляндия до 5 декабря прекратила все военные операции, и остановила свое активное участие в войне. Под нажимом Сталина Великобритания 6 декабря 1941 года объявила Финляндии войну.

Дипломатический нажим на Финляндию привел к тому, что финский министр иностранных дел Виттинг отправился в Германию с официальным визитом. Он прибыл в Берлин 25 ноября и был с почестями принят министром иностранных дел Германии фон Риббентропом. На аудиенции у Гитлера Виттингу пообещали Кольский полуостров и иные приращения территорий вдоль финской границы. Немцы были не на шутку встревожены тем, что военной коалиции с Финляндией может прийти конец.

Финское правительство опасалось, что вступление 8 декабря 1941 года в войну США нанесет ущерб и отношениям с Соединенными Штатами. Зимой 1942 года после резких предупреждений американцев по дипломатическим каналам финскому правительству стало понятно, что новое финско-немецкое наступление на Мурманскую железную дорогу серьезно осложнит отношения между США и Финляндией. Финское правительство, которое при поддержке американских дипломатов искало возможности для сепаратного мира с Советским Союзом, хотело любой ценой избежать осложнений в отношениях с США.

Американское правительство было обеспокоено тем, что немцы продолжают наращивать военную мощь, готовясь к новому наступлению на Мурманск и к новому броску для захвата железной дороги. 27 октября 1942 года правительство США направило резкую ноту президенту Ристо Рюти. США потребовали, чтобы Финляндия прекратила все наступательные операции и вернула свои войска к советско-финской границе 1939 года. В ноте особо подчеркивалось, что «если конвои с поставками военной техники, идущие через Северный Ледовитый океан из Америки на советскую территорию бу-

дут атакованы с территорий, подконтрольных финнам, такое происшествие станет причиной незамедлительного кризиса в отношениях между США и Финляндией».

И хотя президент Рюти с раздражением отверг требование американцев, финны ощутили, в какой трудной ситуации находится страна. Ведь именно корпус финской армии под немецким командованием представлял наибольшую опасность для железной дороги на Мурманск. Немцы, увидев, что финны устали от войны, и что Финляндия не прочь заключить сепаратный мир, с растерянностью осознавали, что военная коалиция готова развалиться.

Немецкое отступление весной 1943 года, и особенно предстоящая битва за Ленинград, подтолкнули финнов к активным поискам возможностей заключения сепаратного мира с Советским Союзом. Опасность увязнуть в войне возросла летом, когда Финляндия ответила отказом на устное предложение со стороны Советского Союза начать мирные переговоры. В июле финны информировали США (через свою миссию в Лиссабоне) о том, что Финляндия не будет принимать участие в отражении возможного американского вторжения в Северную Норвегию. В августе, после нового поражения немцев, члены финского парламента передали петицию президенту Рюти с просьбой предпринять необходимые шаги для вывода страны из войны. Несмотря на политику «военного сдерживания» Маннергейма, прошло еще более года, прежде чем это произошло. Сложности в развитии военно-политической ситуации в Европе, непредсказуемость Гитлера и жесткие условия мира со стороны русских привели к тому, что война с Советским Союзом продолжалась до 19 сентября 1944 года.

*«Финляндия хочет получить весь Кольский полуостров»
(Президент Ристо Рюти)*

ЗАХВАТНИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ ФИННОВ

Трудно сказать что-то определенное по поводу того, насколько реалистичными были ожидания финнов, когда они в 1941 году вступили в войну против Советского Союза на стороне немцев. Большинству, наверное, казалось, что война будет короткой, и что ее исход предрешен. Те задачи войны, которые были «озвучены» первоначально, были ограничены возвращением потерянных финнами территорий после Зимней войны с Советским Союзом.

Патриотических и «милитаристских» высказываний со стороны финских генералов и политиков было немало в первые месяцы успешного ведения войны. Максимально «притязательным» стало высказывание президента Рюти в беседе с личным посланником Гитлера Шнуре в октябре 1941 года. Рюти тогда сказал, что Финляндия хочет получить весь Кольский полуостров и всю советскую Карелию с границей от Белого моря до Онежского озера.

3 июня 1941 года генерал Хайнрике записал для себя, имея в виду проходившую тогда дискуссию о положении Финляндии: «Идея уничтожить Советский Союз, выдвинутая верхушкой немецкого руководства, вызывает радость в сердце финского солдата и оценивается здесь, как первый знак великого будущего Финляндии».

Но даже, несмотря на опьянение от успехов первых месяцев войны, финны реалистично оценивали собственные силы. В народном сознании продолжало жить убеждение в том, что Финляндия политически принадлежит к западным демократиям. И это погасило финские амбиции. Кроме того, финны с неприязнью относились к нацистскому режиму, и они имели основания сомневаться в подлинных намерениях Германии по отношению к Финляндии.

*«Третья финская война»
(Финский военный историк)*

ФИНЛЯНДИЯ РАЗРЫВАЕТ ВОЕННОЕ БРАТСТВО С ГЕРМАНИЕЙ

4 сентября 1944 года Финляндия заключили сепаратное соглашение с Советским Союзом о прекращении огня, и 19 сентября — договор о перемирии. Финляндия тем самым вышла из Второй мировой войны. Это означало прекращение военного сотрудничества с Германией, которое длилось более трех лет.

Причин, которые заставили финляндский Парламент принять это решение, было несколько. Основной движущей силой финских мирных акций заключалась в усталости от войны и больших потерях, понесенных финскими войсками. Маннергейм сообщал немецкому военному руководству, что Финляндия не в состоянии нести такие большие потери, и что он больше не может заставлять финский народ продолжать войну. Кроме того, что она стоила стране 55 тысяч убитыми, 40 тысяч финнов стали инвалидами.

Мирный договор с Советским Союзом предусматривал, что Финляндия обязуется в кратчайшие сроки вытеснить все немецкие войска с финской территории. Историки называют эту операцию «Третьей финской войной». Но быстрый вывод большого контингента немецких войск из Финляндии был непростой задачей. Под непрекращающимся нажимом русских, которые требовали скорейшего вывода войск, возникло немало серьезных разногласий между финскими и немецкими военными по поводу темпов немецкого отступления. В октябре разногласия переросли в боевые столкновения между финскими и немецкими войсками. Потери были значительными с обеих сторон. Немцы применили тактику «выжженной земли», в результате чего большая часть Лапландии была разорена. Последние остатки немецких боевых частей вышли из Финляндии через норвежский Шиботн в апреле 1945 года.

17. ПОДВОДНАЯ ВОЙНА: НОВОЕ ОРУЖИЕ СОЮЗНИКОВ

*«В настоящий момент у Британии остался открытым
один единственный морской коридор»
(Уинстон Черчилль)*

«Ключ ко всей войне заключается в способности перевозить подкрепления через мировые океаны, особенно через Атлантику», – писал премьер-министр Черчилль президенту Рузвельту в письме 8 декабря 1940 года. Основанием для такого высказывания были потери тоннажа союзников, которые за пять недель ноября составили 420 300 тонн. «В настоящий момент у Британии остался открытым один единственный по-настоящему эффективный морской коридор, а именно – северо-западный маршрут», – такой вывод сделал Черчилль.

Немецкие подлодки представляли с начала войны постоянную и серьезную опасность для конвоев союзников. В первую очередь это касалось атлантических конвоев. Все возрастающие потери кораблей привели к тому, что британские ученые и морские офицеры начали лихорадочно работать над изобретением нового оружия, над повышением обороноспособности конвоев. Радиолокационный прибор «Асдик» превратился в основное средство для обнаружения подлодок в подводном состоянии. Этот изобретенный в 1935 году радар был с соблюдением всей секретности усовершенствован британцами в начале Второй мировой войны.

СОЮЗНИКИ НАЧИНАЮТ ОДЕРЖИВАТЬ ВЕРХ В ВОЙНЕ ПРОТИВ ПОДЛОДОК

Хотя немцы с удивительной быстротой продолжали строить все новые и новые подлодки, сам ход подводной войны стал давать основания для серьезной озабоченности немецкого командования. В течение осени 1942 года и весны 1943 года потери подлодок, особенно в Атлантике, резко возросли.

С конца 1941 года на эскортных судах союзников стал с успехом применяться радар для наблюдения за морской поверхностью. Этот прибор мог «видеть» всплывшие подлодки, как днем, так и ночью. После вступления в войну США увеличилось количество кораблей в охране конвоев. Кроме того, конвой были усилены

дальними самолетами-разведчиками и так называемыми «эскортными авианосцами». Были изобретены новые системы связи и новые виды вооружений. Британские ВМС начали использовать новый глубинный бомбомет «Хеджхог» («Еж»). Новый коротковолновый радар, устанавливаемый на самолетах, помогал находить подлодки со «шноркелем». Все вместе это привело к тому, что война с немецкими подлодками стала вестись более эффективно. Немцы не смогли произвести ответные военно-технические улучшения, и потери немецких подлодок стали катастрофическими.



Эскортный авианосец. Конвой в океане. Фото из личного архива

В апреле–мае 1943 года произошел решающий, а для немцев фатальный, поворот в подводной войне. После нескольких отчаянных стычек в Северной Атлантике между «волчьими стаями» немецких подлодок и усиленными эскортами союзных конвоев, чаша весов склонилась в пользу союзников. Адмирал Дениц должен был 24 мая констатировать, что его подводные лодки проиграли эту долгую, дорогую и изнурительную битву за Атлантику. Как считают немецкие историки, причиной тому был усовершенствованный на самых ранних стадиях войны радар союзников, и все более «продвинутое» версией этого прибора.

КОД «ЭНИГМА» И ОХОТА ЗА СЕКРЕТНЫМИ ВОЕННЫМИ ПЛАНАМИ ПРОТИВНИКА

«Разведывательная информация об операциях немецких подлодок может быть решающей для исхода Второй мировой войны»

Разведывательная информация о военных операциях и планах противника сыграла особенно важную роль для обеих противоборствующих сторон. В битве за конвой информация о секретных немецких шифрах и инструкциях, вовремя переданная на действующие подлодки и корабли, имела особое значение для союзников.

Потери кораблей союзников в 1942–1943 годах были так велики, что это поставило под угрозу поставки в Великобританию и, как следствие, запланированную операцию по высадке союзников на континент. В этой ситуации разведывательная информация о планах немецких подводников могла стать решающей для исхода Второй мировой войны.

Для арктических конвоев самую большую опасность представляли немецкие бомбардировщики и торпедоносцы, особенно в светлое время года. Самолеты Люфтваффе, которые базировались на хорошо оборудованных аэродромах, расположенных в стратегически важных районах, могли практически непрерывно совершать разведывательные полеты над маршрутом прохождения конвоев. Дальние самолеты-разведчики следовали за конвоем на всем протяжении пути от Исландии до Белого моря. Самолеты держали постоянную связь с немецкими подлодками и кораблями, которые находились в районе следования караванов. Руководство и координация боевыми операциями против конвоев и отдельно идущих транспортов велись из штаба командования в Нарвике.

В годы войны во всех немецких войсках применялась специальная шифровальная машина, которая называлась «Энигма» («Загадка»). Изобрел и запатентовал «Энигму» в 1919 году голландец Кох. В 1929 году немецкие военные купили патент, и впоследствии стали применять этот прибор. Они считали, что взломать шифр машины невозможно. «Энигма» стала важным компонентом командной системы Вермахта на всех уровнях. С ее помощью шифровались и рапорты на авиабазах, и курсы следования подлодок.

После нападения немцев на Норвегию в 1940 году, англичане сделали несколько попыток завладеть экземпляром «Энигмы», а если повезет, и шифровальными таблицами и тетрадью кодов. С этой целью британцы развернули охоту на немецкие корабли в норвежских водах. И как мы видели, во время британско-норвежского рейда на Лофотены в марте 1941 года в руки британских десантников попали документы с кодами «Энигмы» с военизированного траулера «Кребс». В мае 1941 года к югу от Исландии британский эсминец захватил немецкую подлодку. Команде эсминца удалось завладеть сверхсекретными материалами, имевшими отношение к «Энигме». Кроме того, важный шифровальный материал был конфискован в июне, после захвата британским крейсером «Нигерия» у острова Ян Майен немецкого корабля метеослужбы «Лойенбург».

Особое внимание британская разведка уделяла тяжелым кораблям противника, базировавшимся в Норвегии. С января 1942 года, когда в Норвегию для участия в операциях в арктических водах был переведен «Тирпиц», мощный немецкий флот стал представлять серьезную опасность для конвоев в Россию. Крупная флотилия немецких кораблей связывала боевые силы союзников, в то время как союзные корабли были нужны в других важных операциях.

Британская разведка с 1940 года стала обозначать кодовым словом «Ультра» всю секретную информацию, которая была собрана путем прослушивания и дешифровки немецких радиосообщений, закодированных с помощью «Энигмы». В группе «Ультра», работавшей над дешифровкой, были немецкие антифашисты, один французский офицер разведки и три молодых блестящих польских математика. Им помогала большая группа ученых с различной квалификацией и разнообразными талантами. Эта группа одаренных, но весьма разношерстных людей была собрана в штаб-квартире разведки в Блетчли Парк, в 80 километрах от Лондона.

«Энигма» не был отдельным шифровальным кодом, но рабочим наименованием для нескольких близких друг другу шифровальных кодов. В течение войны британские ученые шаг за шагом расширяли свои знания об «Энигме». Результатом этого стало расширение знаний о самой системе кодов и повышение качества разведки. Британские эксперты-шифровальщики к концу 1945 года знали уже около двухсот кодов «Энигмы».

Великобритания не жалела на разведку средств, желая получить превосходство над Германией в войне на море. Интенсивная работа и получение фрагментарной информации из разных источников привели к тому, что многие «кирпичики» встали на свои места. Теперь можно было хоть как-то «толковать» секретные сообщения, зашифрованные «Энигмой». Большой прогресс был достигнут весной 1941 года, когда специалистами-дешифровщиками группы «Ультра» был взломан код к сообщениям немецких подлодок и кораблей. Теперь они были в состоянии «читать» сообщения немецких кораблей.

Но в 1941 году немцы изменили код для оперативных сообщений подлодкам. Это привело к тому, что специалисты союзников в период с декабря 1941 года до декабря 1942 года не могли расшифровывать сообщения лодок, закодированные «Энигмой». Вдобавок к проблемам с расшифровкой кодов немецких лодок, британскому Адмиралтейству пришлось признать, что противнику удалось «взломать» британский код, используемых конвоями. Немало шпионов, завербованных немцами, снабжали германскую разведку точными сведениями о конвойных плаваниях союзников.

Немцев были абсолютно уверены, что взломать код «Энигмы» невозможно. Но легкую в обслуживании шифровальную машину было легко перевозить с места на место, что привело к ее широкому применению. А многочисленные пользователи «Энигмы» не всегда следовали правилам безопасности и инструкциям.

Чтобы не разубедить немцев в надежности «Энигмы», британские дешифровальщики, и все те, кто знал о группе «Ультра», должны были неукоснительно соблюдать строгие правила безопасности. Информация о том, что им удалось взломать код «Энигмы», не должна была дойти до немцев. Достоинно удивления, что в течение всех военных лет не было ни одного случая утечки информации о масштабной разведывательной деятельности «Ультры», а ведь в эту работу были вовлечены многие тысячи людей.

Важным следствием нерушимой веры немцев в надежность кодов «Энигмы» было то, что все сведения, которые британцы получали с помощью этой машины, были достоверными и высоко надежными. Это имело большое значение для союзников во время планирования и проведения многих важных военных операций в годы

Второй мировой войны. Началось все с того, что британским дешифровщикам удалось взломать код Люфтваффе в мае 1940 года. Тогда же был взломан код, который немцы использовали в ходе захвата Норвегии. К сожалению, его расшифровка запоздала и уже не имела значения для военных операций во время битвы за Норвегию.

С июля 1940 года главной задачей «Ультры» был сбор информации о немецких приготовлениях к вторжению в Англию. После того, как планы нападения на Англию были отложены, «Ультра» с зимы 1940–41 годов всю свою деятельность направила на актуальные проблемы войны в Европе. Уже в ходе войны «Ультра» своевременно добыла важную разведывательную информацию о стратегических планах генерала Роммеля в пустынях Северной Африки, о передислокациях итальянского флота в Средиземноморье, а также о немецком наступлении в Арденнах. Сбор информации об операциях немецких ВМС в Атлантическом океане и в Арктике также имел высокий приоритет на протяжении всей войны.

Британцы чувствовали себя все более уверенно в отношении расшифрованных сообщений с немецких подлодок, закодированных «Энигмой». Почва ушла у них из-под ног, когда командование германского подводного флота в самый драматический период войны в Атлантике изменило коды. Это тут же создало большие проблемы для эскортных конвоев и привело к росту потерь тоннажа осенью 1942 года. Только в декабре 1942 года экспертам из «Блетчи Парк» удалось заново научиться расшифровывать сообщения с подлодок. И снова эффективность действий немецкого подводного флота пошла на убыль. Информация, поступающая из расшифрованных сообщений, которой теперь располагали британцы, была одной из причин, почему адмирал Дениц весной 1943 года решил вывести большую часть подлодок из Северной Атлантики. В августе 1942 года британские дешифровщики стали настолько опытными, что расшифровка сообщений немецких ВМС в коде «Энигма» стали привычной рутиной.

Немецкие военные корабли, обменивались радиосигналами, и это позволяло британским экспертам устанавливать их местонахождение с помощью дешифровки в коде «Энигма». Это касалось и операций против полярных конвоев. Когда «Тирпиц» покинул свою базу в Альта-фьорде 5 июля 1942 года, чтобы напасть на PQ-17, британское Адмиралтейство получило расшифрованное сообщение о

его выходе в море. То же самое произошло, когда во второй день Рождества 1943 года около Нордкапа был потоплен «Шарнхорст». С помощью расшифрованных сообщений британское Адмиралтейство могло постоянно информировать флот союзников о передвижениях «Шарнхорста» в Северном море с момента его выхода в море в первый день Рождества из Альта-фьорда, когда «Шарнхорст» отправился на встречу конвою JW-55B. (Диар, 1995, Смит-Мейер, 2000)

18. КРИГСМАРИНЕ ТЕРЯЕТ КРУПНЫЕ НАДВОДНЫЕ КОРАБЛИ

«Собака на цепи» (Немецкий морской офицер)

Значительные потери, понесенные немецкими ВМС в ходе кампании в Норвегии в апреле 1940 года, включая гибель тяжелого крейсера «Блюхер» в Осло-фьорде и десяти эсминцев в Офот-фьорде, не могли не повлиять на тактику ведения немцами войны. Тревожным летом 1940 года Уинстон Черчилль оценивал немецкие потери флота как «факт большого значения, который может сказаться на исходе войны».

В мае 1941 года в боевой поход вышел новейший линкор «Бисмарк». Его задачей было атаковать торговые суда в Атлантике. Когда корабль на пути в Северную Атлантику миновал 27 мая 1941 года Флекке-фьорд, его увидел Одд Стархейм, работавший на норвежскую разведку. С этого момента британские самолеты и боевые корабли уже не выпускали «Бисмарк» из виду, а спустя несколько дней потопили его.

Потери боевых кораблей непосредственно повлияли на то, что Гитлер отложил планы вторжения на Британские острова. Англия была для него главным противником. Впоследствии высокий боевой дух советских войск, их выносливость, а также вступление в войну в декабре 1941 года США и хорошо организованная масштабная помощь, включая поставки оружия из США и Англии в Россию, создали новые проблемы для немцев. Поколебавшись, Гитлер отказался от своих амбициозных планов захвата Англии.

Линкор «Тирпиц» водоизмещением 44 000 тонн был из той же серии, что и «Бисмарк», и считался крайне серьезной угрозой для конвоев в Россию. Поэтому этот наводящий ужас линкор постоянно был в сфере внимания норвежской и британской разведок, равно как подлодок и разведывательной авиации союзников.

«Тирпиц» несколько раз атаковали, стремясь потопить. В октябре 1942 года, когда линкор находился в Осен-фьорде под Трондхеймом, его пытались атаковать «люди-торпеды». Это была совместная операция норвежцев и британцев, но она не удалась.

В сентябре 1943 года немецкие ВМС во главе с «Тирпицем» начали операцию «Зилициен/Цитронелла» по высадке десанта на

Шпицберген. Целью операции был захват и уничтожение норвежско-британской метеостанции. Линкоры «Тирпиц» и «Шарнхорст» в сопровождении девяти эсминцев были готовы к отплытию с базы немецких ВМС в Альта-фьорде. На кораблях разместились шестьсот пехотинцев Вермахта. 8 и 9 апреля операция была проведена согласно плану. Крупное немецкое соединение не встретило серьезного сопротивления и без труда уничтожило метеостанцию. Большой части норвежского гарнизона удалось укрыться в горах. Во время той короткой, но жестокой схватки восемь норвежцев и один англичанин были убиты, многие ранены. Сорок солдат союзников попали в плен. Немцы потеряли около двадцати убитыми и ранеными. С военной точки зрения операция не имела большого значения. Германия хотела продемонстрировать, что по-прежнему располагает военно-морскими силами стратегического назначения. Кроме того, долгожданный успех должен был приободрить Кригсмарине.

Вместе с тем, операция немецкого флота подтолкнула британское Адмиралтейство к решительным действиям. Настало время наказать главного «героя» операции на Шпицбергене. Не прошло и двух недель после участия «Тирпица» в нападении на норвежско-британскую метеостанцию на Шпицбергене, как 22 сентября шесть британских мини-подлодок провели дерзкую операцию против линкора, который в то время стоял в Ко-фьорде, ответвлении Альта-фьорда. Линкор был огражден хитроумной противолодочной сетью. Двум мини-подлодкам удалось пройти через сеть и прикрепить к днищу «Тирпица» мощные взрывные устройства. Сильный взрыв привел к большим повреждениям, но не смог потопить такой большой корабль. Нападение стало шоком не только для команды линкора, но и многочисленных подразделений охраны на военно-морской базе в Альта-фьорде.

В Норвегии не было дока, куда можно было бы поместить «Тирпиц», а буксировать куда-то поврежденный корабль было слишком рискованно. После основательной технической экспертизы и оценки повреждений немецкие ВМС решили отремонтировать судно там, где оно стояло – в Ко-фьорде. По расчетам ремонт должен был занять шесть месяцев. Чтобы выдержать график работ, туда были подтянуты необходимые ресурсы.



«Тирпиц» перевернулся и затонул. Фото из Музея Сопротивления

Британское Адмиралтейство не могло не считаться с потенциальной опасностью, которую по-прежнему представлял «Тирпиц». Только само наличие раненого гиганта, стоящего на ремонте в Ко-фьорде, связывало большие силы союзников. Британские самолеты-разведчики и норвежские агенты в этом районе внимательно следили за ходом ремонта и докладывали в Адмиралтейство о быстро ведущихся работах.

К началу апреля ремонт линкора подходил к концу. Для очередной атаки «Тирпица» с авианосца «Викториес» была поднята группа самолетов. Операция носила название «Танстен» («Вольфрам»). В результате бомбардировки на линкоре было убито 100 человек экипажа, еще почти 300 получили ранения. Сам линкор был выведен из игры еще на три месяца.

После двух неудавшихся налетов в июле и августе 15 сентября «Тирпиц» атаковали две эскадрильи бомбардировщиков «Ланкастер». Самолеты вылетели с аэродрома Ягодник под Архангельском. Когда они появились над Альта-фьордом, немцы успели установить дымовую завесу над Ко-фьордом, так что нахождение линкора было установить крайне трудно. И все-таки в «Тирпиц» попала одна 6-тонная бомба, которая сильно повредила носовую часть корабля. И хотя «Тирпиц» остался на плаву, участвовать в морских операциях он не мог.

15 октября «Тирпиц» своим ходом покинул Альта-фьорд и взял курс на юг, на Тромсё. Поврежденный корабль встал на якорь у острова Хокойя, в непосредственной близости от Тромсё. Некогда грозный линкор предполагалось использовать в качестве плавучей батареи. Но охота на «Тирпица» продолжалась. Уже 28 октября британские бомбардировщики поднялись на крыло, взяв курс на Тромсё, но атака сорвалась из-за низкой облачности.

«Тирпиц» закончил свои дни 12 ноября 1944 года. 30 тяжелых британских бомбардировщиков взрвали над Тромсё, сбросив на закрепленный якорями линкор 6-тонные бомбы. После двух прямых попаданий «Тирпиц» опрокинулся. Погибло 900 немецких моряков. Громадный корабль перевернулся килем вверх, многие моряки оказались заблокированными внутри корпуса. Офицеры немецких ВМС указывали, что британским бомбардировщикам удалось подлететь к «Тирпицу» незамеченными, потому что они вышли на линкор с востока, перелетев через нейтральную шведскую территорию. Козырный туз немецких ВМС, «великий и ужасный» «Адмирал фон Тирпиц», наводивший страх на британское Адмиралтейство и на союзников, лежал покореженный на дне моря неподалеку от Тромсё.

«Тирпиц» и другие большие немецкие корабли не смогли создать серьезных проблем в войне на море, несмотря на то, что именно этого британцы опасались. Причин тому было несколько. В качестве основной истории считают пассивность, присущую всем операциям крупных немецких кораблей, парализованных многочисленными запретами Гитлера, которыми он связал оперативное военноморское командование. Один немецкий морской офицер весьма точно охарактеризовал положение, в котором находились большие немецкие надводные корабли: «как собака на цепи».

Весь мощный флот тяжелых надводных кораблей немцев, который был переведен в Норвегию для противодействия конвоям в северных водах, был в течение трех последних лет войны потоплен или обезврежен. После уничтожения «Шарнхорста» в декабре 1943 года угроза со стороны тяжелых немецких кораблей значительно уменьшилась. Теперь немцы располагали только несколькими эсминцами в борьбе с конвоями союзников.

«На танкере, чувствуешь себя как на пороховой бочке»

Интервью с Рейдаром Сельмером-Ульсеном

Рейдар Сельмер-Ульсен был в 1943–44 годах комендором на танкере «Норег». Этот норвежский танкер водоизмещением 12 тысяч тонн использовался как корабль-дозаправщик во время конвойных переходов в северо-западную Россию.

«Я из семьи, где в роду было много моряков. Оба моих деда ходили на парусных шхунах. Отец был механиком на судне «Валер». Я отправился бродить по свету в 1936-м, когда мне было 16 лет. Мою первую встречу с океаном я испытал как пассажир польского трансатлантического лайнера «Пилсудский», на борту которого я отправился из Гамбурга в Нью-Йорк. Я должен был поступить юнгой на судно «Эйдсволл». Условия были жесткие: контракт на 18 месяцев с правом списаться на берег лишь в североευропейском порту. «Эйдсволл» шел на Дальний Восток с грузом металлолома. Там шла война. Как раз тогда японские транспорты с войсками выходили из Осаки, за ними следовало множество маленьких лодок. Люди в лодках кричали: «Вперед на Шанхай!» Казалось, никто не реагирует на это сумасшествие, Япония сползала в войну и насилие. Мы шли вдоль китайского побережья. Японские ВМС безжалостно бомбардировали прибрежные города. Мертвые китайцы плавали в море.

После пары рейсов в Японию «Эйдсволл» отправился в плавание в Европу. В Испании разгоралась гражданская война. Близ испанского побережья нас окликнули с тральщика франкисты. Они направили на нас автоматы. Хотели знать, куда мы идем и что везем. Это была неприятная встреча, и я, помнится, так испугался, что чуть не наделал в штаны. Я и не знал тогда, что это только начало моих рискованных морских странствий длиной в семь с лишним лет.

Когда 1 сентября 1939 года разразилась Вторая мировая война, я был ко-чегаром на судне «Бестум». Судно ходило на угле, сжигая по 23 тонны за сутки. На переходе в Орлеан мы услышали по радио, что немцы захватили Осло, Берген и Трондхейм, и что правительство Квислинга приказывает нам вернуться в норвежский порт. Я помню это очень хорошо: никаких дискуссий среди команды о том, что нам следует делать, не было. Совершенно спонтанно мы решили, что продолжаем плавание. Так началась для нас большая война.

Я ходил на многих союзных торговых судах до 1942 года, а потом решил поступить на службу в ВМС или стать комендором в торговом флоте. Я выбрал последнее и отправился на трехмесячное обучение в артиллерийскую школу в шотландском Данбартоне. Там мы «бабахали» из «Эрликонов», стреляли из автоматов по морским и воздушным целям.

Как стрелок я получил боевое крещение в Средиземном море на борту судна «Сельвик». Мы шли в большом конвое, доставлявшем подкрепление для вторжения в Северную Африку. На «Сельвике» был топливный резерв для ходивших на угле кораблей английских ВМС. Он первым из транспортов прибыл в порт Орана. Немецкие самолеты бомбили нас круглые сутки, и мы – стрелки «Сельвика», палили по ним, из всего, что стреляло. Самый страшный воздушный налет мы пережили 2 января 1943 года, когда стояли в гавани Бонне. Я находился на палубе, когда мощная эскадрилья немецких самолетов пошла на нас в атаку. Казалось, что порт взлетит на воздух. Я помню, что не успел добежать до «Эрликона». Прильнул к спасательной шлюпке и открыл огонь из автомата, оказавшегося под рукой. Многие корабли были повреждены. Наш старый «Сельвик» с наступлением темноты покинул порт.

Уже в самом начале войны современный по тем временам норвежский танкерный флот имел большое значение для доставки союзникам горючего. Танкер «Норег» («Норвегия») был направлен на транспортировку нефти из США в Англию, и таким образом, рано стал участником битвы за линии снабжения.

Во время налета на Милфорд Хавен 12 мая 1941 года на палубу танкера «Норег» угодила зажигательная бомба. Судно должно было выйти в море вместе с конвоем. Экипаж не растерялся, и повреждения были сведены к минимуму. Осенью 1942 года «Норег» принимал участие в операции «Торч» («Факел»). Это было вторжение союзников в Северную Африку. Всего в конвоях в ходе подготовки и проведения операции «Торч» были задействованы 10 норвежских танкеров, которые вошли в Гибралтарский пролив 5 ноября 1942 года.

Полярные конвои состояли в основном из американских и английских торговых судов. Но и норвежские корабли участвовали в этих переходах, в том числе норвежские танкеры, которые были зафрахтованы британским Адмиралтейством. Эти танкеры служили как суда-дозаправщики для кораблей эскорта.

Как известно, катастрофа с PQ-17 в июне–июле 1942 года привела к тому, что конвойные переходы в светлое время года (весной–летом) были временно прекращены. Потери были слишком большими, в светлое время года немецкие самолеты-разведчики могли следовать по маршруту движения конвоев 24 часа в сутки. Для экипажей судов это означало, что они могли быть подвергнуты нападению с воздуха, которые с небольшими промежутками могли продолжаться несколько суток подряд.



Танкер «Норег», водоизмещение 12 130 тонн, пароходство «Врангель & AS», Хаугесунд. Фото: Бьорн Педерсен

Движение конвоев по маршруту в северо-западную Россию было возобновлено, как только пришла осенняя темнота. Мы на танкере «Норег» особенно следили за тем, чтобы ни один огонек, который мог выдать местонахождение танкера, не пробивался бы наружу. Мы тщательно следили за светомаскировкой, маскировочные занавески на иллюминаторах и дверях были везде задернуты. На борту танкера все время в напряжении ждешь, что судно вот-вот торпедируют. Мне кажется, что наибольшую опасность представляли подлодки. Они всегда появлялись совершенно неожиданно. Во время воздушных налетов всегда было несколько секунд для подготовки к тому, что будет происходить. От начальника эскорта приходил приказ поддержать огнем отражение воздушной атаки, как только эскорт начнет стрелять. Мы палили из всего, что было под рукой.

Если какое-то судно конвоя было торпедировано, то другие суда не могли останавливаться. Это было запрещено. У бедняг, которые попадали в воду в арктическом климате, не было никаких шансов. Нужно было иметь крылья, чтобы выбраться живым. Каждый раз мы жили надеждой, что беда обойдет нас стороной.

В один из заходов в Мурманск «Норег» пару недель стоял в порту как дозаправщик для судов эскорта и советских военных кораблей. Я помню, что было довольно забавно посещать маленькие русские катера-заправщики, которые сновали по заливу и подходили к нашему танкеру на дозаправку. Нас охотно принимали, когда мы на короткое время поднимались к ним на борт. Мы спускались в маленькую кают-компанию. В силу военных обстоятельств на этих маленьких катерах работало много женщин. Как только небольшой экипаж собирался в кают-компанию, появлялась выпивка. После рюмки-другой были и песни, и танцы... В общем, шум. Но как только на заправку подходил

русский боевой корабль, праздник резко прекращался. Думаю, простые русские люди были затюканы систематическим «приглядом», который они всегда чувствовали за собой.

Когда мы шли конвойным маршрутом, держались как можно дальше от норвежского побережья. Во всяком случае, насколько позволяла ледовая обстановка. Но как-то раз, когда мы возвращались из Мурманска, мы оказались так близко к норвежскому берегу, что могли видеть землю. Это было странное чувство. Покрытые снегом сопки казались в полумраке такими холодными и чужими, а ведь это была наша родная земля!

Я был молодой, здоровый и сильный, хорошо спал по ночам. Мы, моряки торгового флота, не вскакивали с койки, пока уж действительно не почувствуем, что дело серьезное. И все-таки война все время сидела в голове. Пока чем-то занимаешься, еще ничего. Но страх, что где-то из этой тьмы может выскочить торпеда, был постоянным. У команды торпедированного танкера шансы выжить были минимальные. Правда, добрые хорошие отношения между комендорами и командой танкера частично «гасили» этот подсознательный страх.

Я спросил Рейдара о последствиях пережитой войны и долгой разлуки с семьей. Он ответил: «Я быстро нашел работу после войны, и у меня не было никаких серьезных проблем, но первые годы после войны меня часто мучили кошмары. Я вскакивал и кричал по ночам, и тут я должен похвалить свою жену, которая меня успокаивала. Без нее, даже не знаю, как бы все обошлось».

(Интервью 02.11.02, г. Фредрикстад)

Конвой 1944 года

Конвой JW-56 А покинул Лох-Ю 12 января. В нем было 20 транспортов: 13 американских, 5 британских, один голландский и норвежский танкер «Норег». В эскорте шел и норвежский эсминец «Сторд». Самолетам Люфтваффе не удалось обнаружить конвой, но десять немецких подлодок ждали на позиции и атаковали его. 25 января немецкая подлодка U-278 (Франце) потопила одно торговое судно. В тот же день немцы повредили торпедой эсминец «Обджу-рейт» («Упрямый»), которому пришлось покинуть конвой. Подлодка U-360 (Беккер) и U-957 (Шаар) потопили 26 января английский транспорт, а U-716 (Дюнкельберг) потопила в тот же день торговое судно американцев. Остальные суда конвоя пришли в Кольский залив 28 января.

Конвой JW-56 В вышел из Лох-Ю 22 января в составе 17 судов: 14 американских и трех британских. Норвежский эсминец «Сторд» участвовал в эскорте. Немецкие самолеты обнаружили конвой, и 15 подлодок были направлены в квадрат нахождения конвоя. Английский эсминец «Харди» («Отважный») был торпедирован подлодкой U-278 (Франце), а потом и потоплен. Немецкие подлодки, на которых стали применяться новые типы торпед, ошибочно указывали в рапортах, что потопили гораздо большее число эминцев и транспортов. Эта ошибка объясняется тем, что немцы неправильно истолковали действия новых торпед. Эскорт конвоя потопил немецкую подлодку U-314 (Бассе). 1 февраля конвой прибыл в Кольский залив.

Конвой RA-56 вышел на запад из Кольского залива 3 февраля. Конвой насчитывал 39 торговых судов: 17 британских, 20 американских, и одно судно, зарегистрированное в Панаме. Как судно-дозаправщик для эскорта в конвое шел норвежский танкер «Норег». «Сторд» тоже принимал участие в эскорте. Немецкие самолеты и подлодки обнаружили конвой, но не стали его атаковать. 11 февраля конвой пришел в Лох-Ю.

Самоходный танкер «Норег» использовался как дозаправщик для конвойного эскорта (нефтеналивное судно Адмиралтейства) во многих конвоях в северо-западную Россию в период 1942-44 годов. И хотя такое судно с огромным запасом горючего в трюмах являлось желанной мишенью для немецких самолетов и подлодок, этот новейший танкер из Хаугесунда прошел войну без повреждений, несмотря на многочисленные атаки.

Конвой JW-57 вышел из Лох-Ю 20 февраля. В конвое было ни много, ни мало 45 транспортов: 30 американских, 12 британских и один голландский. Крейсер «Блэк Принс» («Черный принц») и эскортный авианосец «Чейзер» («Преследователь») шли в составе самого конвоя.

Во время войны англичане были обеспокоены тем, что немецкие ВМС продолжают переводить все новые и новые подлодки в Норвегию для противодействия конвоям. Из-за разницы температур на различных глубинах в арктических водах было трудно обнару-

жить лодки в подводном положении. Поэтому эскорт конвоя был усилен авианосцами, на которых базировались самолеты-разведчики и боевые самолеты, показавшие свою эффективность в борьбе с немецкими подлодками в Северной Атлантике.

Две группы немецких подлодок по 14 в каждой вместе с самолетами-разведчиками были направлены против конвоя JW-57. 24 февраля немецкие подлодки обнаружили конвой, но их атаки были отбиты кораблями эскорта, которые потопили U-713 (Госеякоб). Эсминец «Махратта» был 25 февраля торпедирован подлодкой U-990, спаслись только 17 человек. В тот же день, гидросамолет «Каталина», вылетевший с авиабазы в далеком Шетланде, потопил U-601. Все остальные транспорты конвоя пришли в целости и сохранности в Кольский залив 28 февраля.

Конвой RA-57 выходит 2 марта из Кольского залива. В конвое следуют 33 транспорта: 21 американский, 11 британских и один голландский. Крейсер «Блэк Принс» и авианосец «Чейзер» идут прямо посередине конвоя.

Благодаря проведенной советскими самолетами рекогносцировке и изменению курса в момент выхода из Кольского залива (конвой взял восточнее) RA-57 избежал атак многих немецких подлодок, которые подстерегали конвой на выходе из залива. Но 4 марта подлодка U-703 (Брюннер) «засекла» конвой и потопила британское торговое судно. Самолеты с авианосца «Чейзер» показали, на что они способны при охоте на подлодки. При их содействии была потоплена подлодка U-472 (фон Форстнер).

Фрайхерр фон Форстнер и 26 членов его команды покинули лодку. Они были подняты на борт британского эсминца «Онслот» («Атака»). Форстнер натянуто вежливо приветствовал британского офицера, который взял их на борт, и поблагодарил за то, что «Онслот» остановился и подобрал его команду. Двое из экипажа умерли и их спустили в море, завернув в британский военно-морской флаг.

Самолеты потопили подлодку U-366 (Лангенберг) и подлодку U-973 (Пэпенмёллер). Две другие лодки получили повреждения. Конвой прибыл в Лох-Ю 10 марта.

Конвой JW-58 был одним из самых больших конвоев, вышедших на восток из Лох-Ю. Он отправился в путь 27 марта в составе 50 транспортов, 40 из них американских, 9 британских и один норвежский танкер «Норег». Конвой шел под защитой довольно мощного эскорта. Среди эскортных кораблей в охранении шли три корабля, включая американский крейсер «Милуоки». Эти корабли передавались Северному флоту русских. В эскorte участвовал и норвежский эсминец «Сторд». Немецкие самолеты-разведчики не отставали от конвоя, но шесть из них были сбиты британскими истребителями. К югу от острова Медвежий немцы выставили засаду из 17 подлодок. Это был мощный заслон. Однако самолеты, сопровождавшие конвой, показали свою эффективность в охоте за подлодками. 31 марта они помогли потопить подлодку U-335 (Ла Боме), а 3 апреля – подлодку U-288 (Мейер). В этот же период кораблям эскорта удалось потопить еще две подлодки: U-961 (Фишер) и U-360 (Беккер). Конвой без потерь пришел в Кольский залив 4 апреля.

Конвой RA-58 вышел из Кольского залива 7 апреля в составе 38 торговых судов, 28 из них были американскими, 9 британскими и одно голландским. В эскorte снова шел «Сторд». Немецкие подлодки пытались выйти на конвой, но так и не смогли его обнаружить. Конвой без потерь пришел в Лох-Ю 14 апреля.

Масштабные приготовления по высадке в Нормандии привели к тому, что союзникам пришлось временно прекратить организованные плавания в северо-западную Россию. Ведь для участия в этой крупной операции необходимо было задействовать максимально возможное число кораблей.

Конвой RA-59 вышел 28 апреля из Кольского залива под прикрытием сокращенного эскорта. В составе конвоя было 48 судов: 35 американских, 7 британских и один норвежский танкер («Норег»). Конвой сопровождал эскортный авианосец «Фенсер» («Фехтовальщик»). Корабли взяли на борт большое количество пассажиров, как гражданских, так и военных. Шторм и снежные заряды затрудняли полеты самолетов конвоя. Немцы поставили вблизи острова Медвежий заслон из подлодок, и 30 апреля подлодка U-711 (Ланге) потопила американский транспорт «Вильям С. Тайер». Погибло 43 человека из состава команды и пассажи-

ров. В течение следующих двух дней самолеты прикрытия потопили подлодки U-277 (Любзен), U-674 (Мюхе) и U-959 (Вейц). Конвой прибыл 6 и 7 мая в Лох-Ю и Клайд.

Конвой JW-59 вышел из Лох-Ю 15 августа. В нем было 34 транспорта: 18 американских, 15 британских и норвежское судно «Хербранд». Немецкие подлодки обнаружили конвой 20 августа. 21 августа подлодка U-344 (Питч) торпедировала небольшой военный корабль англичан, который затонул в течение минуты. Спаслись лишь девять членов команды. Подлодку U-344 потопил один из самолетов прикрытия. 23 августа самолеты конвоя обнаружили подлодку U-354 (Штамер) и потопили ее. 24 августа на подступах к Кольскому заливу самолеты-истребители русских взяли конвой под свою защиту.

Конвой RA-59 А выходит из Кольского залива 28 августа. В нем 9 судов: 6 британских, 2 американских и одно норвежское судно («Хербранд»). Во время перехода акустики с кораблей эскорта то и дело «устанавливают контакт» с подводными лодками. Самолеты конвоя все время на чеку. Общими усилиями самолетам и военным кораблям удается потопить немецкую лодку U-394 (Боргер). Конвой без потерь приходит 5 сентября в Лох-Ю.

Конвой JW-60 выходит из Лох-Ю 15 сентября. В конвое 31 транспортное судно: 23 американских торговых судов, 7 британских и норвежский танкер «Норег» (дозаправщик эскорта). Британское Адмиралтейство не знает о том, что «Тирпиц» уже не способен выходить в море, и посылает линкор «Родни» сопровождать JW-60 в Кольский залив. Все корабли в целости и сохранности приходят туда 23 сентября.

Воздушные атаки на «Тирпиц», которые были проведены как раз 15 сентября, причинили линкору такие большие повреждения, что линкор больше не мог угрожать конвоям. Кроме того, Люфтваффе продолжили сокращение численности своих самолетов в Северной Норвегии, так что угроза конвоям со стороны немецких ВВС была заметно снижена. Наибольшую опасность для конвоев представляли подлодки, оснащенные «шноркелями» и торпедами нового типа. Тем более что из-за разницы температур в арктических водах возможности эхолокации асдиками были ограниченными. Союзники

скоро обнаружили, что ставка на небольшие авианосцы в составе эскорта является оптимальным решением для защиты конвоя от немецких подлодок.

Конвой RA-60 вышел из Кольского залива 28 сентября в составе 32 транспортов: 17 были американскими, 14 – британскими. Норвежское судно «Норег» шло в конвое как дозаправщик эскорта. Немцы направили против конвоя 12 своих подлодок. 29 сентября подлодке U-310 удалось пройти через мощную оборону эскорта и потопить два транспорта. Зато 30 сентября самолеты эскорта потопили немецкую подлодку U-921 (Вернер). Конвой пришел в Лох-Ю 5 октября.

Конвой JW-61 вышел из Лох-Ю 20 октября. В конвое было 30 торговых судов: 20 американских, 8 британских, два норвежских («Маратон» и «Норег»).

Штаб немецких ВМС, обеспокоенный последними, весьма скромными, результатами подводной войны против конвоев, решил применить новую тактику. «Волчья стая» из 19 подлодок была поставлена прямо на выходе из Кольского залива, в том районе, который конвой так или иначе должен был проходить. Но и союзники усилили эскорт. JW-61 получил самую большую поддержку авиации, которую когда-либо получали конвои, шедшие в Россию. Немецким подлодкам не удалось добиться ожидаемых результатов, конвой без потерь пришел 28 октября в Кольский залив.

*«С расстояния в 30–50 метров я видел,
как они горели заживо».*

Интервью с Хансом Вернером Гроссе

«Школу я закончил в Альтенбурге. Когда началась война, я, как многие молодые парни в Германии, пошел добровольцем на военную службу. Я хотел быть пилотом. В 1940 году я начал учиться на летчика, и к 1943 году моя подготовка, как боевого летчика была полностью завершена. Моей задачей было на двухмоторном пикирующем бомбардировщике атаковать конвои в Средиземном море.

Мне повезло, что меня учили управлять именно самолетами-торпедоносцами. Пока я продолжал обучение еще год, большинство моих друзей-летчиков погибли. Свои первые боевые задания, как пилот торпедоносца, я получил в марте 1944 года. Потом моя эскадра была переведена со Средиземного моря в Норвегию на аэродром Бардифосс. Наша эскадра к тому времени уже понесла большие потери и ко времени перевода в Норвегию была сильно поредевшей.

Мой отец был нацистом. Я не знал ничего другого, кроме этой смеси социализма и нацизма, которая проповедовалась у нас дома. Поэтому мы радовались приходу Гитлера к власти, мы этого хотели. Миллионы немцев чувствовали абсолютно то же самое. Я не понимал, что люди, выросшие в коммунистической или социал-демократической среде, смотрят на это иначе.

В первый раз я засомневался в правильности того, что делали нацисты, когда узнал, что в 4 часа утра 9 ноября 1938 года (т.н. «Хрустальная ночь») моему отцу приказали отправиться в центр Альтенбурга участвовать в акциях против евреев. Магазины были разгромлены, а народ напуган. В Альтенбурге никто не был убит или ранен, но люди начали бояться. Для меня это была бесчеловечная акция.

Я ходил в Гуманитарную гимназию, изучал латынь, греческий, французский, а потом – и английский. Среди моих товарищей-одноклассников многие были членами «Молодежных отрядов» – скаутского движения. А мы, чьи родители стали национал-социалистами еще до 1933 года, были членами «Гитлерюгенда». Скаутское движение было распущено, его члены вступили в «Гитлерюгенд». Для нас это было чудесное время: игры, забавы, ночевки в палатках. Зимой мы разводили костры, чтобы согреться в походах. О таких вещах мечтают юноши. Национал-социалисты здорово умели привязать к себе молодежь и распространяли свое влияние через организацию мероприятий для молодежи.

Поскольку мои родители были нацистами, я еще в юности начал бывать на собраниях и съездах, где выступали нацистские лидеры, в том числе и Гитлер. Люди ведь склонны примыкать к различным верованиям, мистическим сектам и политическим партиям. Хочется же во что-то верить. У Гитлера было магическое излучение, он производил на меня в юности колоссальное впечатление. Когда я теперь смотрю и слышу эти смехотворные нелепые речи в видеозаписях, мне трудно это понять. Тогда это было так мощно, что нам казалось, что мы видим Христа. Я ведь был не один такой. Многие немцы были одержимы Гитлером, извините, что я употребляю это выражение. У меня тоже было это чувство, оно меня захватывало. Оглянувшись назад на всю эту массу людей, я тогда чувствовал радость оттого, что нахожусь в гармонии с чем-то таким, что называют «высшими силами». Невероятно, что Гитлер, как бы нелепо он не держался, мог в то время воодушевлять многих немцев.



Уже во время войны я в первый раз ощутил перемены. Что-то было не так. Во время речи Гитлера я не ощутил знакомой дрожи в спине. Что-то исчезло. С этого момента Гитлер стал для меня просто «пустозвоном», как и многие другие. Восхищение пропало. Я не знаю, почему. То ли я стал старше, то ли Гитлер потерял веру в свои собственные лозунги. Он, наверное, знал в это время, что война безнадежно проиграна, и что вся Германия идет навстречу гибели. Я не знаю, что было причиной этого чувства, может быть, мы оба изменились?

Старший лейтенант Ханс Вернер Гроссе на аэродроме Бардуфосс в 1944 г. Фото: Х.В. Гроссе

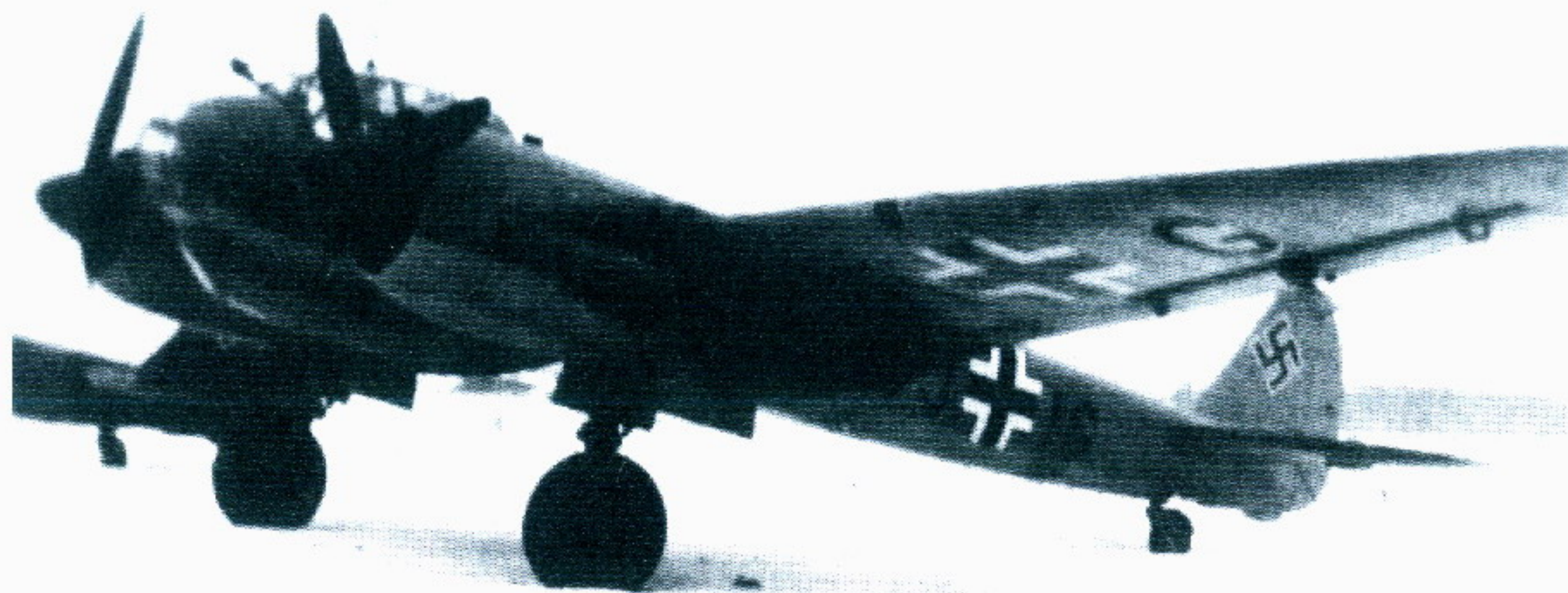
Я хотел летать. Это желание было таким сильным, что я не мечтал ни о чем другом кроме, как о карьере солдата и офицера. И я отдавал этому все силы. Хотя я был по природе не собранным, я строго следовал дисциплине. Я хотел летать. Я поступил в Люфтваффе. Я страстно хотел летать. Но я должен признать, что пришел туда убежденным национал-социалистом. Потом произошли перемены. Уже после того, как я увидел, что вышло из наших грандиозных замыслов: в Германии – миллионы погибших, в Европе – миллионы погибших. Ничего не осталось от великих идей самой передовой идеологии, которая миссионерской вестью должна распространиться по всему миру. Эта идеология умирала. Тогда появился вопрос: а что это все-таки было? Чудо-

вищная ошибка или спланированное преступление? Теперь к концу своей жизни я вижу истину в греческом изречении: «Я знаю, что ничего не знаю».

Люди уверены, что они что-то знают. Неожиданно, они признают, что это вовсе не так. В действительности, не существует одной всеобъемлющей истины. Это мой опыт. Факт остается фактом: национал-социализм это мрачный пример грубого использования юношеского идеализма. Это зашло так далеко, что молодежь с радостью шла на смерть. Юноши горели желанием скорей пожертвовать руку или ногу за свое отечество, флаг и великие идеи. Так было. Юношеский идеализм использовался по максимуму. Меня часто спрашивают о том, когда же я понял, что война проиграна. Я помню один случай, который показывает, как это было трудно. Человеческая душа гораздо сложнее, чем кажется журналистам. В душе человека может быть скрыто множество различных ассоциаций и взаимоисключающих впечатлений.

Я понял это во время тренировочных полетов в Германии, когда мы селились на аэродроме Кольберг. При подлете вышел из строя один мотор, нам пришлось произвести аварийную посадку. Из-за травм я был отправлен в госпиталь, где меня под наркозом прооперировали. Один из членов моего экипажа был рядом во время операции. Потом он сказал: «Лейтенант, я и не знал, что у Вас такой большой запас ругательств». Я был озадачен и спросил, что же я тогда наговорил. Он повторил мне мои слова: «Свинья нам врет. Все катиться к черту. Все гибнет. Война проиграна». Клянусь, мое активное сознание протестовало, я не был готов к тому, что у меня могут быть такие мысли. Хотя я этого не знал, сомнения и ощущения, что все кончится плохо, укоренились в моем подсознании. Для меня это было большое открытие, когда я это осознал. Я могу сказать, что для моего подсознания уже в 1943 году было ясно, что война, если и безнадежно проиграна, то, вероятно, может быть проиграна. Мы, немцы, тогда думали, что фортуна обеспечит нам победу, потому что у нас превосходящая все другие идеология. Мы надеялись на так называемое чудо-оружие, которое нам обещали. Тем временем нацисты придумали блестящую уловку. Они распространяли преувеличенные и часто ложные сообщения об успехах с различных театров военных действий. Это объясняет, может быть, почему немецкий Вермахт так долго не сдавался.

Во время нашей первой операции на торпедоносцах в Средиземном море мы потеряли половину экипажей. Наша эскадра насчитывала 12 самолетов, только шесть вернулись обратно. Мы окрестили эту операцию «ночь длинных ножей». «Черным юмором» мы хотели вытеснить из сознания ужасную правду о том, что двадцать четыре молодых парня, которые еще не обнимали в своей жизни женщину, были мертвы, и ничто не могло их воскресить.



Бомбардировщик Юнкерс-88. Эти самолеты вылетали с аэродромов Северной Норвегии для нападения на мурманские конвои.

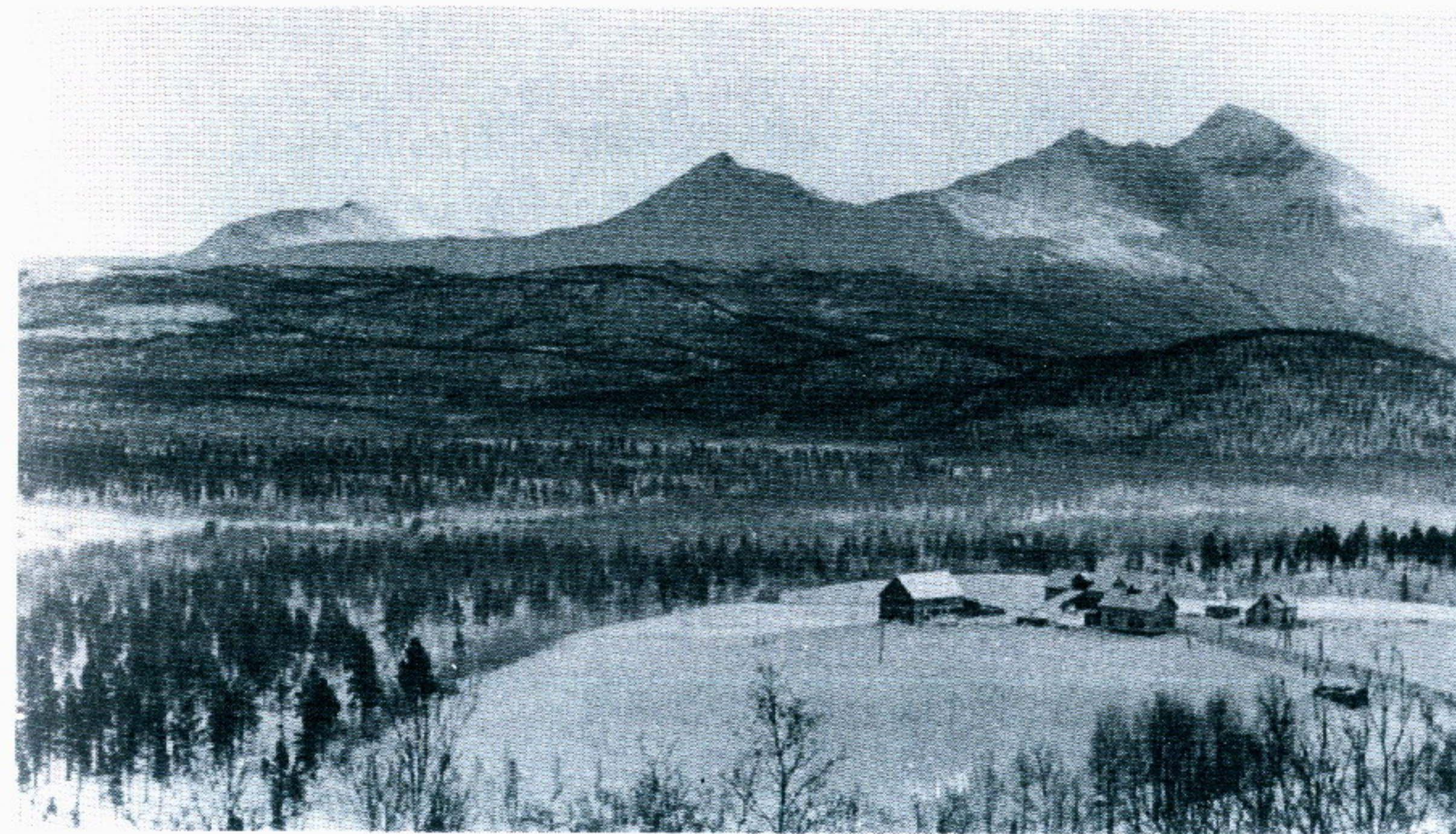
Мы потеряли почти половину наших экипажей на Средиземном море. Сам я из-за ранения покинул фронт. То, что осталось от двух эскадр, соединили в одну небольшую и отправили в Норвегию. Осенью 1944 года эти жалкие остатки были доукомплектованы новыми неопытными экипажами, которые опять же воодушевленно верили во все глупости, которые им рассказали.

Я в душе романтик, полный фантазий. На Средиземном море я был восхищен древней культурой и лучами солнца, поднимавшегося из моря. Точно так же я был восхищен и Норвегией, норвежскими ландшафтами, норвежским небом. Не менее меня восхищали норвежцы. Мы знали, что они не были настроены дружелюбно к нам. Это было естественно, учитывая, что мы на практике вели себя враждебно по отношению к ним. Но мы знали в глубине наших сердец, что они, собственно, должны рассматриваться как наши братья. Я был в очень приподнятом настроении, когда летел на своем самолете в Норвегию, навстречу этому совершенно необычному свету, необычному ландшафту, хотя там нам надлежало вести себя воинственно. Ничего не могло этому помешать. Северное сияние было фантастическим, и лыжные прогулки были замечательными.

Во время каждой операции мы теряли множество экипажей, причем, не достигая особого успеха. Это мы поняли позднее. Все «спецсообщения», что приходили к нам об успешных бомбовых и торпедных атаках в Северном море были просто-напросто чистым вымыслом. Они приходили, как правило, от жаждущих успеха членов экипажей, в основном радистов, которые видели атаку первый раз в жизни, причем с расстояния в 6–8 километров. Каждый раз, когда взрывалась глубинная бомба, они думали, что какой-нибудь крейсер или эсминец пошел ко дну. И, зная себе, слали эти «приукрашенные» победные рапорты нашему жаждущему результатов руководству.

Аэродром Бардифосс находился к северу от Нарвика, в районе, где погодные условия меняются очень быстро. Для новичков летать в этих условиях было крайне сложно. У них не было достаточно опыта, они слишком мало летали. Впрочем, и опытным пилотам приходилось нелегко. Могло случиться, что вылетаешь в ясную погоду, а на обратном пути попадаешь с непогодой. В горах у Бардифосса мог начаться снег, и тогда видимость была – нулевая. Многие летчики вынуждены были выбрасываться с парашютом. Так что приходилось опасаться не только врагов, но и непогоды. И неопытности молодых пилотов.

Было очень трудно. Обледенение было большой проблемой. Мы летали над арктическими водами, надевая специальные защитные костюмы, в которых хоть сколько-то можно было продержаться в холодной воде. Это могло, может быть, продлить жизнь на 7 или 10 минут. А потом все равно уже ничего нельзя было поделать.



Декабрь 1941г. Истинд у Бардифосса. Многие немецкие экипажи разбились на этом горном массиве. Фото: Х.В. Гроссе

Нашей задачей было уничтожать конвои с подкреплением, которое использовалось против наших войск на Восточном фронте. К тому же у Геринга было персональное желание (сегодня мы, наверное, назвали бы это «шоу-акция»): он хотел преподнести своему дорогому фюреру на блюде какой-нибудь успех. Лучше всего – потопленный авианосец.

Но у нас были такие плохие торпеды, что мы были не в состоянии добиться этого. Многие торпеды взрывались, коснувшись воды, другие тонули.

Моряки с авианосцев рассказывали, что немецкие торпеды, пройдя под авианосцами, продолжали дальше свой путь, не нанося никакого вреда. Удача была не на нашей стороне. Условия – не в нашу пользу. Наши самолеты были на равных с истребителями с авианосцев. Так что такое задание невозможно было выполнить. Наши генералы, наверное, тоже это понимали, но хотели видеть успехи хотя бы на бумаге.



Было сделано много невероятных глупостей. Мы получали приказы вылетать в любую, самую немыслимую погоду. У нас было четыре экипажа, которые должны были провести для нас разведку. Они возвращались из Вэрнеса у Трондхейма, когда при заходе на посадку в плохую погоду сбились с курса и врезались прямо в гору. Все погибли.

Рейхс-маршал Герман Геринг

Многие жизни были потеряны из-за генералов, которые боялись сообщить из своих ставок о том, что погода нелетная. Про одного генерала говорили, что он отдает смелые приказы. А он приказывал людям делать то, что вело людей на явную гибель. На самом деле они были просто трусами, они боялись сказать, что задание невыполнимо. У рейхс-маршала Геринга в Люфтваффе многие годы была кличка «Толстяк», во всяком случае, среди молодых офицеров. Может быть, старшее поколение офицеров продолжало называть его рейхс-маршалом. Как я помню, его называли рейхс-маршалом только, когда кто-то из командования был поблизости. Между собой мы называли его только «Толстяком». Это был напыщенный, стареющий деспот, с непостижимо вodelьной манерой держаться, как в одежде, так и в поведении. Мы все считали, что он вообще ничего не понимает в современной войне в воздухе. И очень жаль, что молодые генералы, которые знали о том, что происходит, не смогли в конце войны прийти к власти.

Особенно меня потрясла судьба моего сокурсника Гюнтера Брое. Он, как и я, был старшим лейтенантом. Когда он был среди офицеров в офицерской гостинице, то всегда строил из себя бесстрашного героя. Пожалуй, мне не следует про него так говорить. Но он хотел произвести впечатление, как будто он – негибимый человек, которому нипочем военные тяготы. Хотя мы замечали, что его рука, когда он пил кофе, дрожала. Самое ужасное, что мне довелось видеть, как он горел в самолете, совсем рядом с моей машиной. Он летел рядом с нашим командиром майором Цельтером. Он еще сказал ему перед вы-

летом: «Господин майор, я хотел бы находиться в полете с Вашей стороны, так я так чувствую себя уверенней». На той стороне его и подбили, самолет загорелся. Я видел, как он и его экипаж заживо сгорели в воздухе. В 30–50 метрах от меня. Он пытался показать, что понимает – ему не спастись, что они там уже все мертвецы. Они жестикулировали, размахивали руками, пока взрыв не унес их молодые жизни.

Немецкие летчики разрабатывают атаку на суда конвоя. Фото: Х.В. Гроссе

Как-то мы получили приказ вылететь и подойти к авианосцам противника на расстояние в 500 метров. Этот приказ отдал полковник Рот. Он был начальником летного отряда на Лофотенах. Мы просто-напросто развеселились, когда услышали это. Ведь, если подлететь к авианосцу так близко, то торпеды будет невозможно использовать. Этот был глупый приказ, потому что у самолета, подлетевшего к авианосцу на это расстояние, нет шанса уцелеть. Тогда наш командир Штеммлер сказал: «Господа, каково это расстояние в 500 метров, вы можете определять сами». Для самого Штеммлера такое заявление было, по сути, самоубийством, за это высказывание он мог проститься с жизнью, потому что оно могло быть охарактеризовано как пораженческое.

В конце войны у самолета-торпедоносца был шанс уцелеть в одном, максимум двух полетах. Еще в начале войны у нас начали применять «чудо-препараты», проще говоря, допинг. Нам выдавали «Пербитин» и говорили, что это совершенно безвредное средство, которое поможет пилотам продержаться без сна в течение долгого полета. Англичане тоже, кстати, использовали «энергетики». У них этот препарат назывался «Бензедрин». Что этот препарат на самом деле делает с тобой, знают все, кто принимал эти «пилюли». Человек начинает чувствовать себя уверенным, бодрым, в то время, как на самом деле внимание и работоспособность снижаются. Я считаю, что многие наши летчики погибли из-за таблеток «Пербитина». Сам я не мог спать после их применения. Я их не переносил, поэтому вскоре перестал их применять.



Три товарища-пилота на аэродроме Бардуфосс в 1944 г. Старший лейтенант Брой (стоит слева, в очках) был вскоре сбит. Фото: Х.В. Гроссе



7 февраля 1945 года наш отряд атаковал конвой JW-64, шедший в Мурманск. Мы летели в переменчивую, очень плохую погоду. Нас обстреляла тяжелая корабельная артиллерия по наводке радаров, в то время как мы сами ничего не видели из-за плотной облачности. Они знали очень точно, где мы находимся. Мы были мишенью для прицельного и частично управляемого радаром огня. После этого нас начали преследовать самолеты с конвойного авианосца. Среди них были истребители типа «Вайлдкэт» («Дикий кот»).

Я оторвался от них и атаковал какой-то эсминец или фрегат. Я делал так, как меня учили. Как опытный пилот торпедоносца я знал, что не могу подбить этот эсминец, позиция была неподходящая, но торпеды выпустил. Потом мы оказались неподалеку от крейсера и попали под мощный перекрестный огонь. Противовоздушные батареи поставили перед нами огневую завесу. Но мы каким-то образом прорвались через нее, правда, один мотор у меня заглох. На одном моторе я пролетел сквозь огромную волну бушующего моря, которая снесла сантиметров сорок моего винта. Я каждую секунду ждал, что заглохнет и второй мотор. В нормальном состоянии надо было бы сбросить обороты, но у меня на хвосте висели «Вайлдкэты». Поэтому я хотел как можно скорее уйти в облака и «стряхнуть» их у себя с хвоста. Неподалеку от меня я видел горящие самолеты. Только в моем подразделении из 18 самолетов были подбиты шесть. Всего наших подбитых самолетов было больше. Обратный путь был самым длинным и самым опасным за всю мою жизнь пилота: 700 километров от острова Медвежий до авиабазы в Бардуфоссе. Я не решился полностью заглушить мотор из-за опасности возгорания. Кроме того, мотор мог мне понадобиться, когда я должен был идти через горы, заходя на посадку в Бардуфоссе. Мне никогда не было так страшно, как тогда. Я думаю, сердце у нас всех тогда стояло в горле.

Во время этой операции нам сообщили, что нами потоплено много кораблей союзников, на самом же деле ни одно судно не было подбито. Одна группа из нашего соединения, которая вылетела из Трондхейма, вообще-то потопила

одно американское грузовое судно «Хенри Бэкон». Если я помню правильно, то стрелки на борту этого американского транспорта смело оборонялись, пока в судно не попала торпеда, и оно не затонуло. Потом я узнал, что на борту этого корабля были 19 норвежских беженцев.

Я помню, что мы сидели на какой-то вечеринке в Любеке осенью 1944 года, музицировали. Один из офицеров, который бывал в своей жизни в Англии и США, играл на контрабасе. И он вдруг спел песенку «Англичане идут, они – не за горами, и что же тогда случится с нами?» Это было в первый раз, когда в присутствии офицеров различного ранга, не боясь последствий (а их и не было) вслух было произнесена мысль о том, что англичане рано или поздно все-таки «придут».

Мы сознавали обязанность продолжать сражаться потому, что были одержимы национальной идеей спасения Европы от России, и в первую очередь, от сталинизма. Это заставляло нас бороться дальше. До последнего момента мы надеялись, что можно будет договориться с англичанами и американцами и уберечь Германию и Европу от завоевательного броска русских. Конечно, это в то время было невозможно сделать по политическим причинам, но многие англичане и американцы «заигрывали» с этой идеей. Это проявилось кроме прочего и в том, что мы, офицеры, получили разрешение оставить при себе наше оружие после капитуляции. Мы не были «обесчещены». Они были на пути к тому, чтобы признать нас как потенциальных участников игры. Из нашего соединения некоторым самолетам разрешили вылететь в Курляндию, чтобы забрать раненых и доставить их в Любек, несмотря на то, что перемирие уже вступило в силу. Это было время, когда нам казалось, что наши ожидания могут сбыться. Это были первые признаки приготовлений к «холодной войне».

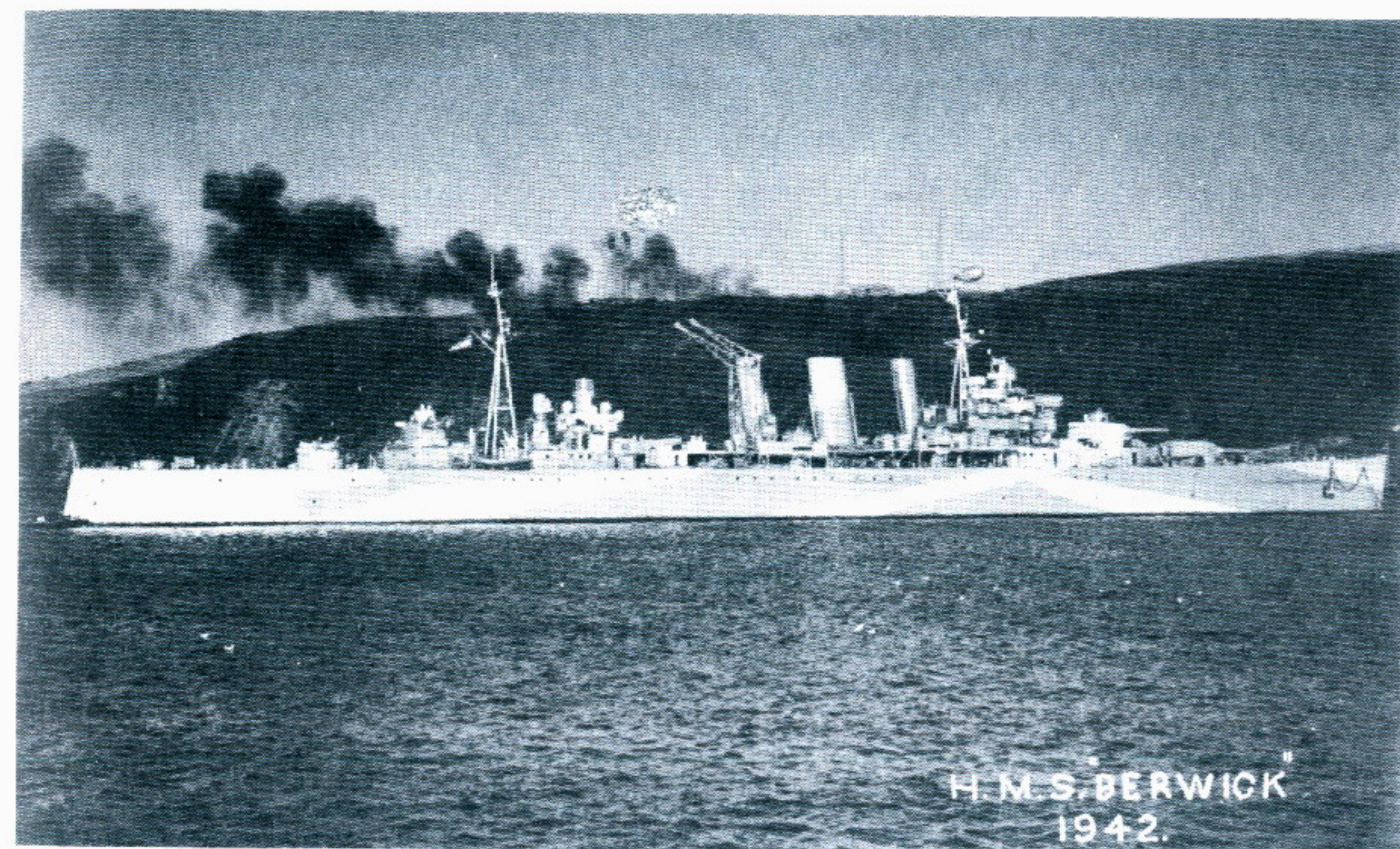
Иногда я спрашиваю себя, а можно ли было прекратить войну раньше. Со своей стороны я искренне уверен, что со стороны Германии была сделана честная попытка прекратить войну, когда Адольф Гитлер отправил Рудольфа Гесса в Англию. Это было за три дня, как Гесса объявили умалишенным. Для нас, пилотов, было, тем не менее, ясно, что ночной перелет в Англию в лучшем случае требовал хорошо подготовленного летчика-спортсмена. Если я не ошибаюсь, Гесс перелетел в Англию в 1940 году. Он подлетел прямо к дому одного знатного англичанина, с которым познакомился во время Олимпийских игр в Берлине в 1936 году. Гесс выпрыгнул ночью на парашюте. Спрыгнуть на парашюте так близко к месту назначения посреди ночи, в условиях военной светомаскировки в Англии, не зная ничего про силу ветра, мог только человек, который был специально подготовлен или использовал какие-то вспомогательные средства. Для меня и моих товарищей это была серьезно продуманная попытка со стороны Гесса прекратить войну с Англией и западными союзниками, тем самым защитить Европу от России.

То, что война не закончилась в 1940–41 году, было для меня трагедией. Иногда я утешаю себя мыслью, что разрушение Германии, может быть, должно было пойти так далеко, чтобы мы были вынуждены построить совершенно новое, демократическое общество. Мы немцы ведь гордимся тем, что смогли построить настоящую демократию после войны. Уничтожение национал-социализма после поражения Германии помогло, конечно, ввести демократию. При остатках нацистских структур власти и оставшихся деятелях национал-социализма было бы, вероятно, труднее все это ввести. Мы должны сегодня примириться с этим. Печально, что очень многим пришлось проститься с жизнью. Но мы, кто уцелел, гордимся тем, что после войны мы оказались в состоянии построить это демократическое государство. Мы – воспитанные в стране с совершенно другим менталитетом.

Я думаю, неонацизм сегодня – это попытка оправдать преступную часть настоящего нацизма. Нацизм добился очень большой власти благодаря пропаганде, благодаря умным лидерам-фанатикам. Те, кого сегодня в газетах и на телевидении называют нацистами, – безнадежно глупые и необразованные люди, которые обнаружили, что благодаря реву и крику, облачась в специальную одежду, можно попасть на первые страницы газет. Я считаю, что национал-социализм может быть опасным, если он реализуется умными, очень умными людьми. Такое мы должны душить в зародыше, не силой, а через воспитание, а, где это возможно, и через осмеяние».

(Интервью в Киле 30.09.98 и в Музее авиации в Будё 07.12.98)

Конвой JW-61 А был маленьким, весьма необычным конвоем. Он вышел из Ливерпуля 31 октября с очень сильным эскортом. Состоял из двух быстходных пассажирских кораблей «Импресс оф Острэлиа» и «Скифия». Они перевозили в Мурманск 11 тысяч бывших советских солдат. Это были солдаты, служившие в Вермахте. Они попали в плен к союзникам во время операции в Нормандии. Как дезертиры они могли рассчитывать на родине на самое суровое наказание – смерть. Высадка на берег, которая происходила 6 ноября, производилась под усиленной охраной и без британского персонала.



Крейсер «Бервик» доставил в 1944 году норвежские войска в Мурманск. Фото из Музея Сопротивления

«Бервик», один из конвойных крейсеров, перевозил из Англии норвежских солдат, которых высадили на берег в Мурманске. Им нужно было как можно скорее попасть в Норвегию, чтобы укрепить норвежский суверенитет, после освобождения русскими Сер-Варангера. JW-61А прибыл в Мурманск без повреждений и потерь 6 ноября. Передовой отряд норвежских солдат (их переброска получила кодовое название операция «Фримэн») был тогда же доставлен в Мурманск еще двумя британскими эсминцами. Этот отряд планировалось перебросить в Мурманск самолетами, но помешала погода.

Конвой RA-61 вышел из Кольского залива в составе 33 транспортов: 24 были американскими, 8 британскими, одно судно было норвежским (танкер «Норег» шел как дозаправщик для эскорта). На выходе из залива конвой ждали 18 немецких подлодок, готовых атаковать конвой в самом начале плавания. Чтобы «не дать подлодкам высунуться» во время выхода конвоя из Кольского залива, туда было направлено соединение фрегатов. Эта тактика себя оправдала, ни одно судно не было потоплено. Но во фрегат «Монси» попала торпеда с подлодки U-295, ему пришлось повернуть обратно. Конвой без потерь дошел до Лох-Ю 9 ноября.

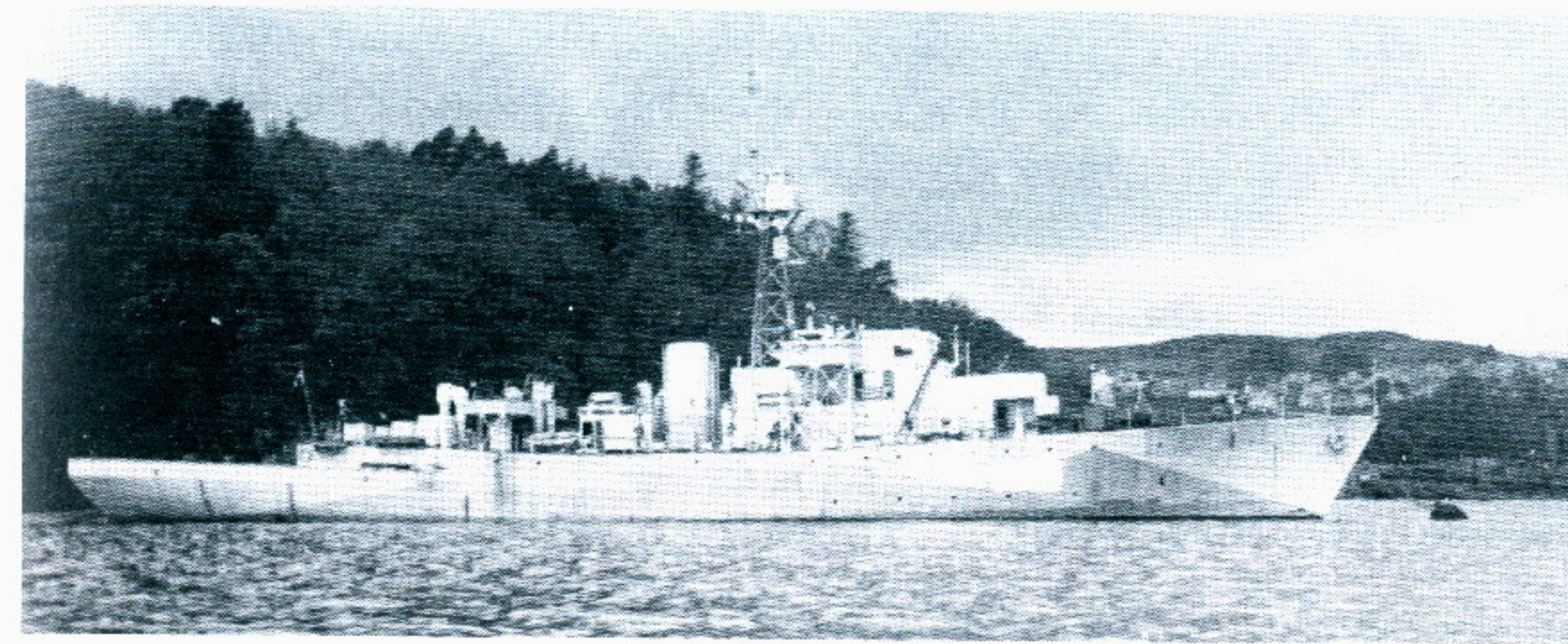
Конвой RA-61 А покидает Кольский залив 11 ноября с двумя пассажирскими судами «Импресс оф Острэлиа» и «Скифия». Суда идут пустыми, они везут только охрану, которая сопровождала «советских дезертиров» в Мурманск. Оба парохода приходят в порт Клайд 17 ноября.

Конвой JW-62 отправился из Лох-Ю 29 ноября в составе 31 транспорта: 20 были американскими торговыми судами, 11 – британскими. Норвежские корветы «Тансберг Касл» и «Иглэнтайн» совместно с норвежскими минными тральщиками «Кармой», «Тромой» и «Йелой» принимали участие в эскортировании. Норвежец, капитан второго ранга Эрнст Ульринг (бывший командир охотника «Слейпнер») был коммодором.

Несмотря на потопление «Тирпица», благодаря чему британское Адмиралтейство могло использовать свои надводные корабли для решения других задач, у северных конвоев появилась другая угроза. Для противодействия конвоям немцы перевели в Северную Норвегию значительное число Юнкерсов-88 и самолетов-торпедоносцев. JW-62 поджидали 19 подлодок. Однако все эти силы не были задействованы против конвоя. JW-62 без потерь пришел в Кольский залив 7 декабря.

Конвой RA-62 вышел из Кольского залива 10 декабря в составе 29 торговых судов. 20 были американскими, 8 британскими, плюс норвежский «Маратон». В сильном эскorte находились два авианосца. Во время перехода 11 декабря подлодка U-365 (Тоденхаген) торпедировала эсминец «Кассандра», которому пришлось вернуться в Мурманск из-за сильных повреждений. В тот же день девять не-

мецких торпедоносцев атаковали конвой, но никто не пострадал. Два немецких самолета были сбиты. Английские летчики потопили 13 декабря подлодку U-365. Конвой добрался до Лох-Ю 19 декабря без потерь транспортов.



Корвет «Тансберг Касл». Фото из Музея мореплавания в Бергене

Норвежские корветы «Тансберг Касл» и «Иглэнтайн» вместе с минными тральщиками «Кармой», «Йелой» и «Тромой» вышли из Мурманска под оперативным командованием русских. Корабли должны были высадить группу норвежских солдат-лыжников с радиоаппаратурой в Ботс-фьорде. Ранним утром 12 декабря, когда соединение кораблей подходило к берегу, наблюдатель с «Тансберг Касл» сообщил, что со стороны берега заметил в воде подозрительный проблеск. «Тансберг Касл» устремился к берегу на разведку. Мощный взрыв сотряс корабль. Корма взорвалась, и палуба завернулась до трубы. Пять человек, несшие службу на корме, погибли, двое были ранены. «Тансберг Касл» затонул через час у Маккаура. «Иглэнтайн» и минные тральщики со снятой с корвета командой вернулись в Мурманск.

Конвой JW-63 вышел из Лох-Ю 30 декабря 1944 года в составе 38 транспортов. 28 были американскими, 8 британскими и два норвежскими («Норфьелль» и «Идефьорд»). Норвежский охотник «Сторд» принимал участие в эскorte. Был сильный туман и при плохой видимости противник конвой не заметил. Конвой прибыл в Кольский залив без потерь 8 января 1945 года.

19. ВОЙНА ПОД ВОДОЙ, ЖЕСТОКАЯ И БЕСПОЩАДНАЯ

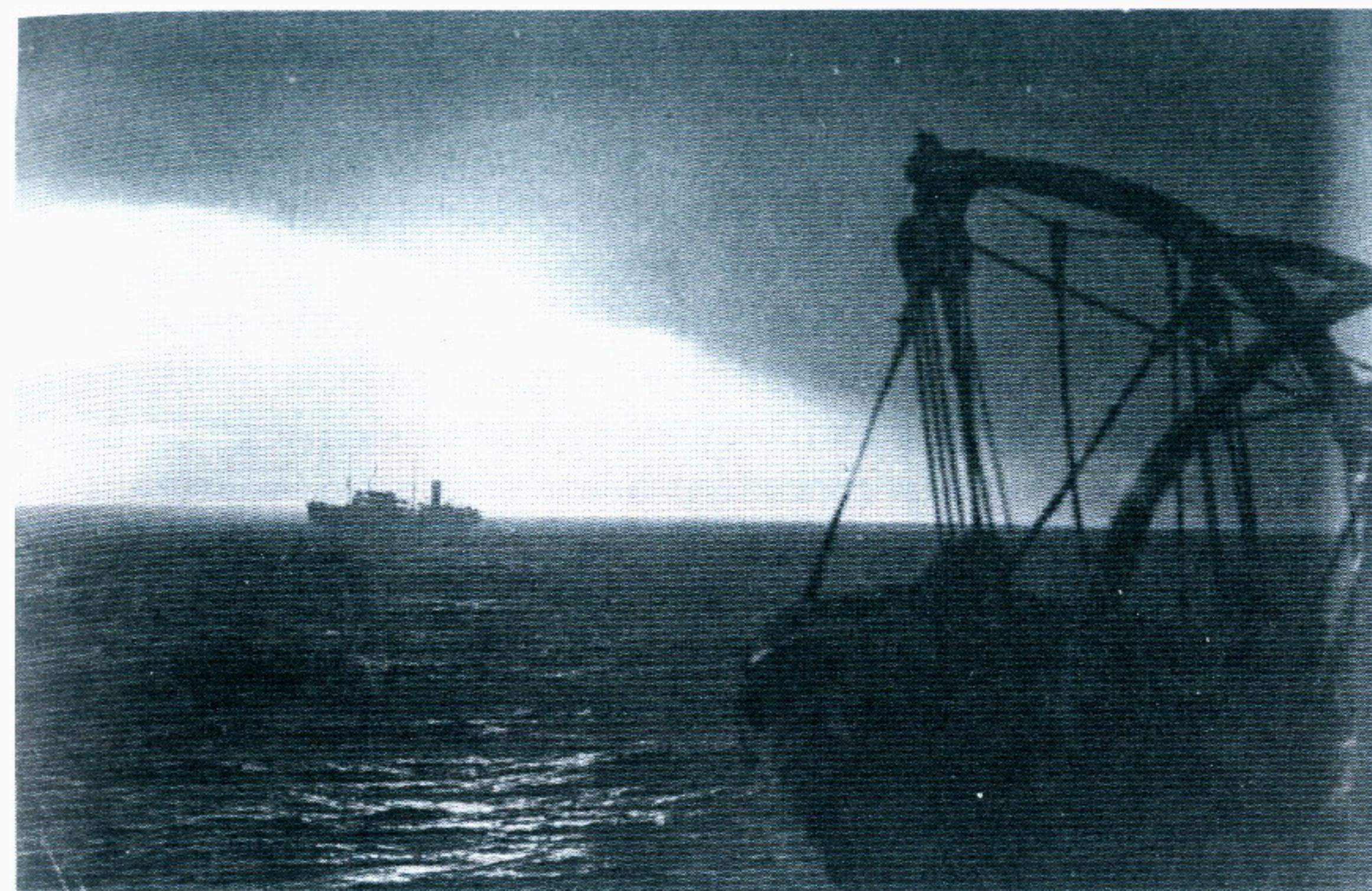
«Торговые суда рассматривались как военная цель»

Правила ведения подводной войны,— так называемый «Устав Прайса», который противники подписали во время Первой мировой войны, содержали ряд требований. В частности, прежде чем потопить судно, подводная лодка должна проверить сначала, есть ли на его борту военный груз, и будет ли обеспечена безопасность пассажиров и команды. Но уже в 1917 году ни одна из двух воюющих сторон не принимала эти правила во внимание, поскольку большинство торговых судов были вооружены и рассматривались, как военная цель.

С самого начала Второй мировой войны в сентябре 1939 года «беспощадная подводная война» против торговых судов противника стала реальностью. Военно-техническое развитие привело к тому, что «Устав Прайса» превратился в пустую декларацию, которую в бурлящем круговороте войны было невозможно соблюдать. К тому же было произведено вооружение всех грузовых судов воюющих сторон. Это привело к тому, что торговые суда становились военной целью, которую немецкие подлодки могли атаковать и топить без предупреждения. Только транспорты нейтральных стран были в определенной степени защищены «Уставом Прайса».

Интенсивность боевых действий на суше, на море и в воздухе нарастала с каждым днем войны. До весны—лета 1942 года немцы могли по-прежнему радоваться своим победам «на всех фронтах». Но к концу 1942 года Германия потерпела несколько серьезных поражений. Американцы обескуражили немцев и итальянцев крупной успешной операцией в Северной Африке в ноябре. Операция «Торч» заставила привыкшего к победам генерала Роммеля отвести свои войска из пустыни в Эль-Аламейн. В декабре 1942 года немцы проиграли в России жестокую битву за Сталинград.

Неуютно почувствовал себя и германский подводный флот. С каждым месяцем 1942 г. союзники все сильнее «прижимали» немецкие подлодки в Атлантике. Союзные эскорты конвоев действовали более эффективно; были разработаны новые виды радаров, а все возрастающее участие дальней авиации делало приближение немецких подлодок к конвоям все более рискованным.



Спасательная шлюпка — «последняя надежда моряка».
Фото из Музея Сопротивления



Матросы немецкой подводной лодки на спасательных плотках.
Фото из Музея мореплавания в Бергене

В 1942 году потери подлодок возросли. Развитие событие во второй половине года вызвало беспокойство у командующего подводным флотом адмирала Деница, хотя внешне он сохранял профессиональное спокойствие и веру в победу. Весной 1943 года Деницу пришлось с горечью признать, что союзники перехватили инициативу в войне на море. Он констатировал, что уничтожать транспорты союзников становится все труднее, в то время как США поставили на поток массовое производство судов серии «Либерти». Дениц понимал, что общий тоннаж торгового флота союзников растет с каждым месяцем, несмотря на тот урон, который наносят ему немецкие подводные лодки. Деница особенно беспокоили возрастающее участие авиации в эскортах конвоев и рост потерь подлодок. «Лишь большее количество подлодок с новой улучшенной противовоздушной обороной могут изменить в пользу немцев баланс между потопленными и построенными кораблями», — отмечал Дениц. После марта 1943 года командование немецкого подводного флота определяет авиацию союзников как «врага номер один».

«Лучше всего подлодки действуют в надводном положении под прикрытием ночной темноты».

ТАКТИКА «ВОЛЧЬЕЙ СТАИ».

В первый год войны немецкие подлодки действовали, как правило, в одиночку, охотясь за торговыми судами союзников, также ходившими по одиночке и без эскорта. С осени 1943 года Дениц стал лично вмешиваться в операции подводников. Он приказал изменить новую тактику — так называемый принцип «волчьей стаи». Дениц сам опробовал этот принцип еще до того, как война стала фактом. С октября 1940 по март 1941 года он собирал подлодки в группы по 5, 10, 15 и даже до 20 единиц и тренировал экипажи в проведении скоординированных атак.

«Волчьей стае» адмирала помогали дальние самолеты-разведчики Фокке-Вульфы «Кондоры», которые вылетали на поиск конвоев на безбрежных водных просторах и по радио передавали координаты судов. Лучше всего подлодки действовали в надводном положении ночью, под прикрытием темноты. «Волчья стая» часто выстраивалась в «патрульную линию» поперек предполагаемого курса конвоя. Чтобы занять правильную позицию для атаки,

решающей была информация о координатах конвоя, его курсе и скорости. Эта информация поступала в штаб немецкого флота с радиопеленгаторов, со станций прослушки, от разведгрупп, с разведывательных самолетов и подлодок. Штаб располагался в Нарвике. Сюда стекались все сообщения. Здесь они расшифровывались, а затем в виде закодированных инструкций отправлялись по радио на подлодки.

Весной 1943 г. германские «волчьи стаи» нанесли большой урон конвоям союзников. В 1941 г. главные силы немецкого подводного флота были сосредоточены на путях атлантических конвоев, но с изменением военной ситуации значительная часть подлодок была переведена в Арктику. После потери «Шарнхорста» в декабре 1943 года Дениц решил держать в арктических водах 24 подлодки.

«Это сформулировано в нацистском духе гитлеровской Германии».

ПРИКАЗ «ЛАКОНИЯ»

17 сентября 1942 года командование немецкого подводного флота издало следующий приказ (в 20 часов того же дня его перехватила одна американская прослушивающая станция):

ВСЕМ КОМАНДИРАМ.

1. Любые попытки снятия членов экипажа с потопленных судов, как и поднятие их на борт, равно как помощь при посадке в спасательные шлюпки, помощь перевернувшимся шлюпкам, раздача продовольствия и воды должны быть прекращены. Спасение людей противоречит основополагающим правилам ведения войны, в которой корабли и команды противника подлежат уничтожению.
2. Приказ о взятии на борт капитана корабля и главного механика продолжает действовать.
3. Потерпевшие кораблекрушение могут быть спасены, если их сведения имеют значение для подлодки.
4. Будьте тверды! Помните о том, что во время бомбовых налетов на немецкие города никто не думает о женщинах и детях.

Приказ «Лакония» был сформулирован в нацистском духе гитлеровской Германии, пронизан ненавистью и желанием мести. Приказ способствовал ужесточению битвы за конвои. Для экипажей, которые ходили северным конвойным маршрутом в условиях Арктики, вечного холода, этот немецкий приказ означал сведение шансов выжить к минимуму.

Немецкая подлодка поднимает на борт уцелевших после торпедирования судна «Лакония». Фото из ежегодника «Пейллард» за 1994 год.



Непосредственной причиной появления приказа «Лакония» стал эпизод потопления 12 сентября 1942 года британского транспорта «Лакония» с войсками. Бывший круизный лайнер водоизмещением почти в 20 тысяч тонн, переоборудованный для перевозки солдат, был торпедирован и потоплен в Южной Атлантике немецкой субмариной U-156 под командованием капитан-лейтенанта Вернера Хартенштайна. На «Лаконии» находились 18 сотен итальянских военнопленных. Они были захвачены в Северной Африке и сопровождались конвоем из 160 польских солдат. На борту судна был также военный и гражданский персонал в 268 человек, среди которых – 80 женщин и детей. После торпедирования 500 итальянских пленных оказались обреченными на смерть.

Размеры катастрофы и ее обстоятельства заставили командира немецкой подлодки сообщить по радио об атаке и начать поднимать на борт своей субмарины оказавшихся в море людей. При благоприятной погоде на борт U-156 были приняты 200 пострадавших, еще 200 человек были размещены в спасательных шлюпках. 15 сентября к спасению подключились еще две подлодки – одна немецкая и одна итальянская. Они взяли на борт часть пострадавших и стали отбуксировать спасательные шлюпки в сторону суши.

16 сентября в небе появился американский бомбардировщик «Либерейтор», который заметил подлодки противника в надводном положении. После обращения на базу за инструкциями, самолет получил приказ атаковать. Воздушная атака заставила подводников обрубить буксировочные концы и уйти на глубину. Сотни людей оказались брошенными в море. Дальнейшей катастрофы удалось избежать благодаря тому, что французский корабль под флагом Виши пришел людям на помощь. В момент торпедирования на борту «Лаконии» находилось 2732 человека, 1649 из них – погибли.

Это происшествие привело к тому, что командование немецким подводным флотом издало 17 сентября приказ «Лакония», в котором капитанам подлодок предписывалось не поднимать на борт уцелевших после торпедирования моряков и пассажиров. Во время опроса свидетелей на суде над военными преступниками в Нюрнберге было доказано, что приказ дошел до командиров немецких подлодок и был им известен.

Существуют различные объяснения, почему командование немецким подводным флотом отдало столь чудовищный приказ. Прямым поводом к этому было нападение союзников на немецкие подлодки, которые принимали активное участие в спасении команды, пассажиров и всех, находившихся на «Лаконии». Немецкие подлодки шли в надводном положении, что делало их крайне уязвимыми для атак противника.

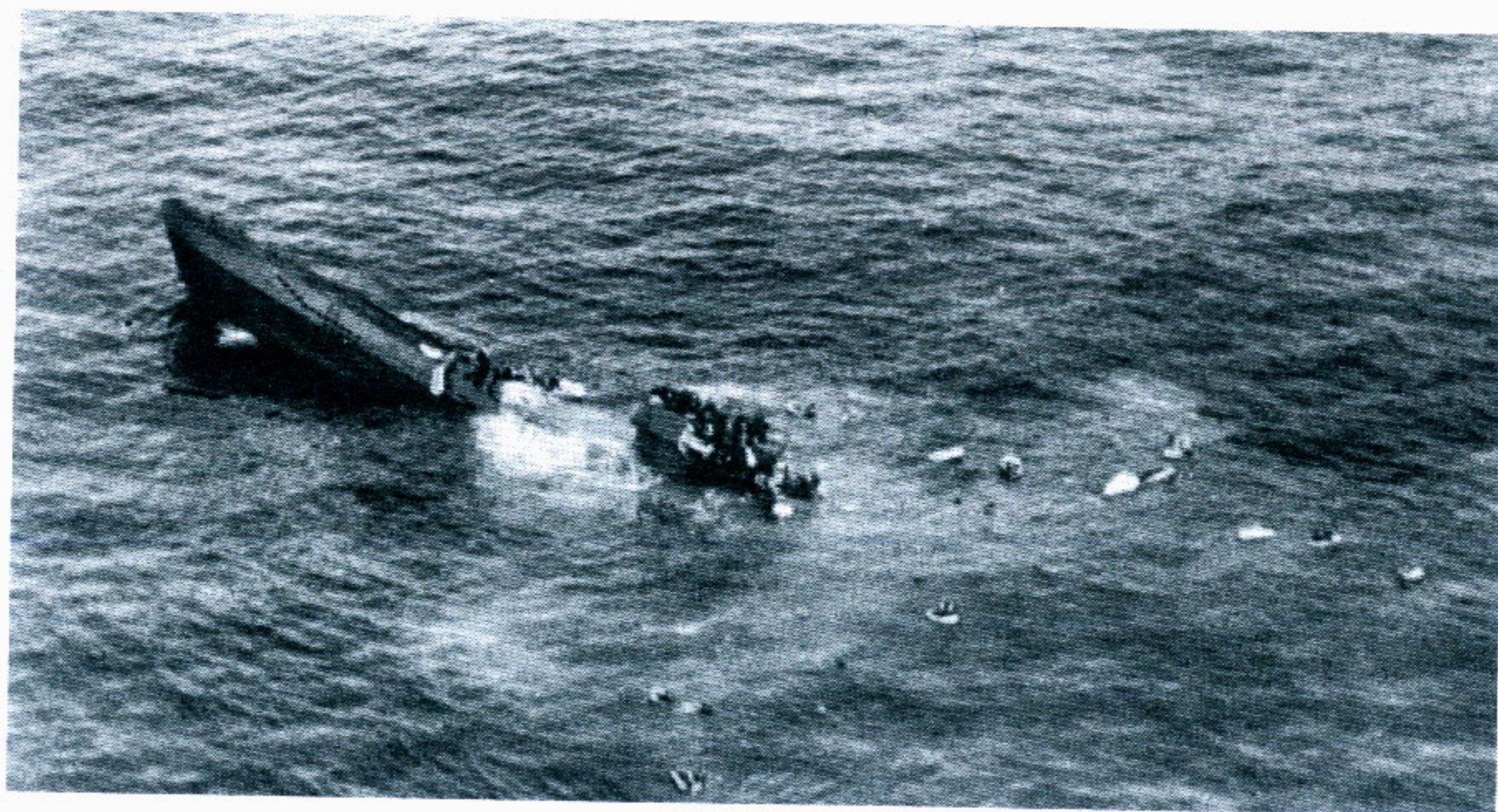
Есть основания полагать, что причиной появления этого приказа было и неблагоприятное для Германии течение войны. Осенью 1942 года немцы пережили ряд военных поражений. Усилилось сопротивление союзников, в первую очередь на Восточном фронте, где советские войска оказали гораздо более упорное сопротивление, чем ожидалось. Возросла и мощь бомбовых ударов союзной авиации по Германии, разрушения и потери среди гражданского населения вызывали все большую тревогу. Для экипажей немецких подлодок, которые были обеспокоены судьбой своих близких, эта набиравшая мощь воздушная война против больших немецких городов и промышленных районов была, вероятно, самым большим психическим испытанием.

Кроме того, немецкое командование подводным флотом во главе с адмиралом Деницем расценило разработку союзниками новых ви-

дов оружия, а также запуск масштабной серии судов «Либерти», как попытку склонить чашу весов в битве за Атлантику в свою пользу.

Впоследствии многие задавали вопрос, в какой степени командиры немецких подлодок и их команды следовали этому приказу. Есть документальные доказательства того, что командир немецкой подлодки, капитан-лейтенант Хайнц Экк с корабельным доктором пытались уничтожить спасшихся с греческого торгового судна, которое Экк торпедировал в марте 1944 года. В ходе судебного разбирательства Экк отрицал, что получал такой приказ от Деница. Бывший командир U-711 признался в одном из интервью в сентябре 1998 года, что командиры подлодок знали о приказе «Лакония», но лично он, мол, считал этот приказ отвратительным и неэтичным.

Суд над военными преступниками в Нюрнберге осудил адмирала Деница на 10 лет тюрьмы за военные преступления. Что касается приказа «Лакония», то суд не был уверен, в какой степени Дениц лично участвовал в его подготовке. Не было ясности и в том, как этот приказ был воспринят командирами немецких подлодок. Суд счел недоказанным то, что Дениц приказал убивать спасшихся при кораблекрушении, но вынес определение: приказ заслуживает строжайшего осуждения.



Тонущая в Атлантике немецкая лодка.
Фото из Музея мореплавания в Бергене

БОЕВОЙ ДУХ ЭКИПАЖЕЙ НЕМЕЦКИХ ПОДЛОДОК ПАДАЕТ

Новые приборы для противодействия подлодкам, взятые на вооружение союзниками, прежде всего, новые типы радаров, а также более широкое использование самолетов дальнего радиуса действия делали все более опасным использование подлодок в надводном положении. Рост потерь германских лодок, начавшийся с сентября 1942 года, повлиял на боевой дух немецких подводников.

Техническое превосходство союзников и большие потери с каждым днем подрывали боевой дух немецких экипажей. Несмотря на железную дисциплину и самоконтроль, верность фюреру и Фатерлянду дала трещину. «Выжить любой ценой», — такое выражение все чаще можно было слышать в частных разговорах. Все больше немецких офицеров-подводников начинали сомневаться в победе немцев в войне. Один германский офицер-подводник, прошедший всю войну, так описывал настроение немцев летом 1943 года: «Никто больше не устраивал вечеринок по поводу нового похода. Мы довольствовались тем, что в тишине поднимали бокал шампанского и пожимали друг другу руки, избегая при этом смотреть в глаза. Мы были крутыми парнями, но в то же время были подавлены. Операция «Самоубийство» была на повестке для каждого из нас».

Местное население и подпольщики многих крупных городов оккупированной Норвегии не раз проводили нелегальные пропагандистские акции с целью деморализовать германских оккупантов.

Во время войны я сам ходил в гимназию в Трондхейме. Из своей комнатки на улице Нюфельдсгате я каждый день спускался по холму Лиллегордсбакке и шел через мост к торговой гимназии в центре города. Многие немецкие офицеры, среди них и высшие морские офицеры, которые проводили свободное от походов время в большом «офицерском казино» у школы Сингсакер, шли тем же маршрутом к гигантскому бункеру для подлодок «Дора» в порту Трондхейма. Как-то утром 1944 года я обратил внимание на листовку, наклеенную на стене одного дома. Я знал, что опасно останавливаться и читать такие нелегальные листовки, поэтому я на ходу прочитал то, что было там написано. Я никогда не забуду злого текста на маленьком клочке бумаги:

*«Германия, где раньше жили поэты и мыслители,
теперь страна для палачей, убийц, мучителей».*

Немецкие офицеры, проходя вдоль улицы, наверное, тоже бросали взгляд на этот клочок бумаги. Может, они успевали прочитать этот текст, написанный по-немецки? Какие мысли приходил им в голову, я, конечно, не знаю.

Но мы знаем, что немецкие морские офицеры нелегально слушали радио, чтобы знать о ходе войны. Капитан лодки U-711 Ханс-Гюнтер Ланге рассказывал, что их флотилия совершила несколько походов в Северное море с базы в Трондхейме. «Где-то в сентябре 1944 года я понял, что война проиграна. Мы получали информацию о потерях подлодок... Мы ловили БиБиСи, эта радиостанция давала очень точную информацию без какой-либо цензуры... Слушание

БиБиСи было строгойше запрещено, но оно было широко распространено... Один мой хороший друг, обер-лейтенант Оскар Кох, командир подлодки, был казнен в Киле, потому что позволил себе «вольные замечания» о Гитлере и о бессмысленности войны. На меня это произвело очень тяжелое впечатление».

Немецкие подводники несли большие потери во время долгой и жестокой войны на море. Официальные немецкие источники сообщают о 28751 подводников, погибших во Второй мировой войне. («Дас Марине-Эхренмал», 1997)



Ханс Гюнтер Ланге (командир подлодки U-711)
получил в 1944 г. Рыцарский Крест
Фото из личного архива автора



Лейтенант Александресен
объявляет населению об
эвакуации с острова Сё-
ройа. Фото из Музея
Вооруженных сил

ЭВАКУАЦИЯ ЖИТЕЛЕЙ С ОСТРОВА СЁРОЙА

*«Почти тысяча человек
прячется в пещерах,
временках, заимках»*

После освобождения Восточного Финнмарка в октябре 1944 года норвежское военно-морское руководство в Финнмарке получило сообщение о том, что немцы, уходя, разоряют край и насильно эвакуируют население Западного Финнмарка. В январе 1945 года стало известно, что большая часть населения острова Сёройа избежала эвакуации. Около тысячи человек, должно быть, попрятались в различных местах: в небольших горных пещерах, временках, на лесных заимках. Несколько рыбацких ботов были спрятаны во фьордах, какие-то — просто затоплены. Людям удалось запасти немного еды, и какое-то время не было прямой угрозы голода.

Немецкие патрули постоянно совершали набеги на остров, пытаясь отловить спрятавшихся там людей. Набеги продолжались, между немцами и норвежскими силами Сопротивления то и дело вспыхивали бои. Во время одного из них была уничтожена норвежская радиостанция, и норвежские радисты попали в плен. Радиосвязь с островом Сёройа прервалась. Ситуация становилась критической, и тогда было решено эвакуировать гражданское население с островов Сёройа и Сейланд. В начале февраля норвежское военное командование совместно с британским Адмиралтейством одобрили план эвакуации. Подготовку к эвакуации возглавили старший лейтенант Йонсон, лейтенант Даниельсен и лейтенант Александерсен. (Лунде, 1979)

Борд Хаугланд родился в Сульдале в 1921 году. Стрелок на судах торгового флота. В 1944 году принимал участие в переходе конвоя из Шотландии через Мурманск в Киркенес.

Фото из личного архива автора

*«Спасибо за твое щедрое
гостеприимство, Англия!»*

Интервью с Бордом Хаугландом



Борд Хаугланд находился в заграничном плавании, когда в сентябре 1939 года началась Вторая мировая войны. В октябре 1939 года он был младшим матросом на судне «Браннангер». Судно было торпедировано 11 октября 1940 года. Торпеда попала в машинное отделение, два человека сразу погибли. Команда перешла в спасательные шлюпки, но в разыгравшуюся непогоду одна из лодок разбилась, погибли еще трое. После пяти суток дрейфа в шлюпках команду подобрал и доставил в Ливерпуль английский транспорт.

В январе 1941 года Хаугланд записался на курсы комендоров для судов торгового флота при Артиллерийском отделении ВМС, оказавшись, таким образом, на военной службе. Его отправили в Порт-Эдгар, где он был зачислен в состав команды старого королевского корабля «Хеймдал». После окончания курсов его послали на норвежский танкер «Фронтенак», но он заболел малярией. Ему пришлось списаться на берег в Арубе. После непродолжительного лечения в больнице он попал на борт большого (16 тысяч тонн) танкера «Хох Джайэнт», который ходил в конвоях в Англию с грузом нефти.

Осенью 1941 года Хаугланд был направлен на курсы инструкторов при школе комендоров в Данбартоне, где уже во время учебы получил звание старшины первой статьи. Но жизнь «начальника» длилась недолго. Хаугланд заметил, что в питании рядовых и старшин существуют различия. Он высказал это директору «Нортрашипа» Хюсинг-Ульсену, когда тот посещал школу комендоров. На следующий день Хаугланд получил выговор от директора школы и приказ: «Снимай форму старшины, надевай форму матроса, и катись ... в сторону моря!»

Осенью 1942 года Борд Хаугланд оказался на китобое «Квест» («Поиски приключений»), который должен встать на линию снабжения между Рейкьявиком и островом Ян Майен. Никакой особого «поиска приключений» на «Квесте» не получилось. С осени 1944 года Хаугланд стал комендором на судне «Тигр», которое ходило в Атлантику и в Тихий океан. В ноябре 1944 года ему предложили перейти на рыбацкую шхуну «Ньол», стоявшую в Петерхэде в Шотландии.

Вот что он сам рассказывает:

«К концу лета 1944 года норвежское правительство в Лондоне стало понимать, что развитие войны на Севере может привести к тому, что советские войска вытеснят немцев из Финнмарка. Правительство хотело, чтобы в такой операции участвовали и норвежские войска, думая, в первую очередь, об интересах гражданского населения в этом районе. Правительство заранее решило, что норвежские войска будут переправлены в Финнмарк через Мурманск. Кроме того, несколько военизированных рыбацких шхун должны были отправиться на север, взяв курс на Мурманск.

19 октября 1944 года я спокойно позавтракал в гостинице в Абердине. Я был в увольнении, у меня была возможность в тишине почитать утреннюю газету. Небольшое военное сообщение привлекло мое внимание: «Советские войска вытеснили немцев из Северной Финляндии и сейчас переходят границу Норвегии». Спустя несколько дней я уже читал о том, что русские приближаются к Тане, а немцы жгут гражданские постройки и жилища.

Вернувшись обратно в Данбартон, я явился к лейтенанту Гидске. Мне и еще одному комендору Улаву Хиллестаду предложили перейти служить в Петерхэд. Было не совсем понятно, что собственно, от нас нужно. Мы лишь выяснили, что планируется отправить несколько военизированных рыбацких судов из Шотландии в Норвегию через Мурманск. Петерхэд служил базой для части норвежского рыболовного флота, выполнявшего различные задания на побережье Норвегии. Мы согласились на предложение Гидске.

В Петерхэде к отплытию готовились четыре шхуны: «Квальсунд» из Хэ-роя, «Хаворн» из Сёр-Вогсо-я, «Ньол» из Остеволля и «Стадтхав» из Селье. Я попал вместе с еще одним пулеметчиком на шхуну «Ньол».

Мы не знали, какой, собственно, был план, и наши догадки о пункте назначения варьировались от Линдеснеса до Нордкапа, поскольку целью плавания была Норвегия. Мы перебрали моторы, установили на трех шхунах по две пушки «Эрликон», а на «Квальсунде» поставили два пулемета. Трюмы забили соляной, провиантом и грузом Красного Креста.

Вечером перед Рождеством все было готово к плаванию. Около сорока человек построились на причале перед высоким и статным адмиралом Даниэльсеном. Он приехал в Петерхэд, чтобы попрощаться с нами. Это была до-

вольно разношерстная команда моряков: тут были и рыбаки, и моряки торгового флота, и китобой, и мы – восемь стрелков, по два на каждой шхуне. Форма у всех была разная, но в такой день адмирал Даниэльсен не стал обращать внимания на требования военного устава. Он так ничего и не сказал о пункте назначения, попрощался со всеми за руку и пожелал «Счастливого плавания!». Вскоре наши четыре шхуны с «Квальсундом» впереди, пройдя мимо молов Петерхэда, вышли в Северное море. Где-то за ним лежала Норвегия. Мы не были дома уже несколько лет. За кормой – английская земля, которая все эти годы была нам вторым домом. Спасибо за общую борьбу в дни войны, спасибо за твое щедрое гостеприимство, Англия! Уже в открытом море был распечатан конверт с приказом о маршруте следования. Пунктом назначения был Ботс-фьорд в Финнмарке. Мы мало что знали о Ботс-фьорде, но курс был ясен – нам предстояло плыть на север Норвегии.



Рыбацкая шхуна «Ньол» из Аустеволла, которая отправилась с конвоем шхун в Россию.

Фото: Б. Хаугланд

Рождество 1944 года. Ну, и Рождество! Бортовая и носовая качка. Корабельный кок не мог даже развести огонь на камбузе. Аппетит

на нуле. Большинство из нас страдали морской болезнью. В порядке был только капитан. Старый китобой привык переносить вещи и похуже. Мы проглотили какие-то холодные рыбные консервы, причем прямо из банки, и пошли стоять вахту.

В первый день Рождества, только мы прошли Шетланд, к нам подлетел британский самолет, который передал приказ повернуть в Лервик. Позже мы поняли, почему нам приказали идти в Лервик. У маяка Маккаура около Ботс-фьорда подорвался на mine норвежский корвет «Тансберг Касл», да и немецкие патрули все еще рыскали в том районе. На Шетланде нас задержали до 10 января. У шхуны «Стадтхав» появились проблемы с винтом, и она не смогла продолжать путь.

Это был трудный переход. Сильный ветер, волнение на море, и часто – холодный камбуз. У Лофотен мы на большой скорости прошли через гигантскую волну, в результате палуба на полуюте была повреждена. Теперь никто не мог жить в той части судна: размещаться пришлось, где придется. Спали по углам в ходовой рубке или в штурманской.

По мере того, как мы продвигались на север, день и ночь сливались в одно целое. Темень, мрак, ни лучей маяков, ни прибрежных огней. К западу от Хаммерфеста мы неожиданно оказались в центре идущего на запад союзного конвоя. Уже потом узнали, что это был конвой RA-63, который вышел из Кольского залива 11 января. Конвой состоял из 30 транспортов и 20 кораблей эскорта. В эскorte были британский крейсер «Дайана» и норвежский эсминец «Сторд». Командование конвоя, вероятно, знало, что в этом районе должны находиться три норвежские шхуны, потому что никто из конвоя не отреагировал на наше присутствие.

К северу от Вадсё во время шторма «Хаворн» отстал от «Квальсунда» и «Ньола». Вечером 20 января мы находились уже под Мурманском, но маяк на Териберском мысе был погашен. Мы решили дожидаться рассвета, прежде чем установить контакт со служителями маяка. В ту ночь с «Ньола» мы неоднократно видели какие-то слабые голубые проблески света на воде, которые мы не могли опознать. Свет мелькал прямо над поверхностью моря. (Много лет спустя тайну раскрыла информация из немецких военных архивов. Специалисты немецких ВМС тогда занимались испытаниями новых мини-подлодок «Биббер», которые предполагалось использовать для атак на конвои на подходах к Мурманску.)

Во время маневрирования в погоне за «голубыми огоньками» шхуны разошлись. «Квальсунд» пришел на следующий день в Лиинахамари. Там уже находился «Идефьорд» вместе с кораблями «Йелой», «Кармой», «Оксой» и «Тромой». 22 января «Квальсунд» сопровождал эти суда в Киркенес. «Ньол» установил контакт «морзянкой» с мысом Териберский утром 21 января и был направлен на запад к Мурманскому фьорду (Кольскому заливу). Сначала мы оказались на военно-морской базе Полярное на западном берегу залива. Там мы находились несколько дней, ремонтировали повреждения, полученные у Лофотен. Сходили в кино. При входе в кинозал увидели бюст Иосифа Сталина, а потом и Дину Дурбин, правда, уже на киноэкране. Один русский любитель коньков, который помнил и Оскара Матисена и Ивара Баллангруда, одолжил нам коньки, и мы немного покатались.

26 января «Ньол» и «Хаворн» вышли из Полярного и взяли курс на Киркенес. В зимних сумерках в середине дня мы прошли Гренсе Якобсэльв и часовню Оскара Второго. «Ньол» шел довольно близко к берегу. Мы различали

белую полосу земли, бесплодную и холодную. Там, похоже, был только снег да камень. Удивительные мысли тогда пришли нам в голову. Неужели по этим пустошам мы так тосковали все эти долгие годы?

Встреча с Киркенесом и Восточным Финнмарком произвела сильное впечатление той зимней ночью. Немцы подожгли огромные склады угля на фабрике «Сюд-Варангер» и пламя светилось перед нами в полярной темноте. К вечеру мы пришвартовались к причалу Киркенеса. Пред нами предстали контуры дотла разоренного города. Как люди умудрились выжить в этих руинах в ту зимнюю стужу, – по-прежнему загадка для меня.

Постепенно мы выяснили, что ситуация такая же отчаянная и в других уголках Финнмарка. До войны в губернии проживало около 65 тысяч человек. 45 тысяч из них были принудительно эвакуированы. Как оставшиеся 20 тысяч могли выдержать зимние ночи, находя укрытие в руинах фундаментов, землянках, под перевернутыми лодками? – Уму непостижимо!

Военные корабли, которые были отправлены в Финнмарк, должны были заниматься перевозкой людей и продовольствия между Киркенесом и остальной частью губернии. Но немцы еще не покинули этот район. Германские катера высаживали патрули, которые отлавливали людей, избежавших эвакуации. А в Бок-фьорде из-за подводных лодок при входе в гавань Киркенеса то и дело «играли тревогу», правда, немцы не смогли потопить там ни одного судна. Тем не менее, до самой капитуляции немецкие подлодки были довольно активны в районах у полуострова Рыбачий и на входе в Кольский залив».

(Интервью в Осло, 23.09.02)

КОНВОЙНЫЕ ПЛАВАНИЯ В 1945 ГОДУ

Конвой RA-63 вышел из Кольского залива 11 января в составе 31 транспорта, из них 21 были американским и 10 британскими. Конвой не был замечен неприятелем, но был разбросан штормом по морю и должен был искать укрытия на Фарэрах. 21 января конвой без потерь пришел в Лох-Ю.

Конвой JW-64 вышел из Клайда 3 февраля. В его составе было 28 торговых судов: 18 американских, 9 британских и один норвежский – «Шиенсфьорд». Норвежский тральщик T200 «Оксой», который принимал участие в эскорте, занимал центральное место в ордере конвоя. 6 февраля самолеты Люфтваффе обнаруживают конвой и преследуют его все последующие дни. 7 февраля конвой атаковали 48 торпедоносцев, атака была успешно отбита. Очередная атака 10 февраля тоже была отбита. Эффективно действовали самолеты прикрытия, с 6 по 13 февраля было сбито 13 немецких самолетов. Стая из одиннадцати подводных лодок также охотится за конвоем, и 13 февраля подлодка U-992 (Фальке) точно выпускает торпеду, нанеся серьезные повреждения английскому корвету.

Все суда конвоя приходят в Кольский залив 15 февраля, за исключением «Оксо́я», контакт с которым был потерян. («Оксой» в полном порядке пришел в Кольский залив немного позднее). За день до того, как JW-64 вошел в Кольский залив немецкая субмарина U-968 (Вестфален) торпедирует норвежский танкер «Норфьелль»¹. Два члена экипажа погибли. «Норфьелль» удалось вытащить на сушу и тем самым спасти судно.

Конвой JW-64 должен был идти в Мурманск вдоль побережья Финнмарка. 15 февраля на флагмане конвоя принимают сообщение о том, что «немецкие войска собираются сжечь все дома и постройки на острове Сёройа под Хаммерфестом, и 700 жителей оказались в критической ситуации». Эскорт конвоя JW-64 тут же направляет на Сёройа три британских эсминца. В результате этой операции британские эсминцы эвакуировали с острова 502 норвежца, среди них много женщин, детей и стариков. Все они, избежав иных драматических испытаний, добрались до Мурманска.

¹ «Норфьелль» был торпедирован U-968 в районе Кильдинского плеса, т.е. при входе в Кольский залив

Конвой RA-64 вышел из Кольского залива 17 февраля в составе с 33 судов, в том числе 26 американских, 6 британских и одного норвежского судна «Идефьорд». Капитан второго ранга Эрнст Улььринг был назначен коммодором конвоя. Уже при выходе из залива началась охота за десятью подлодками немцев, что поджидали конвой. Русские самолеты, успешно взаимодействуя с кораблями эскорта, потопили U-425 (Бентцин). Но и немецкие лодки действовали активно и смело. U-968 торпедировала небольшой военный шлюп британцев. U-711 потопила транспорт, а вскоре – и британский корвет «Блюбелл», с которого спасся только один человек.

Во время дальнейшего перехода разыгрался небывалый шторм, который рассеял по морю суда RA-64. Многие транспорты и военные корабли получили сильные повреждения. 20 февраля удалось собрать воедино почти весь конвой, кроме четырех судов. Конвой атаковали 25 немецких торпедоносцев, но ни одна торпеда не достигла цели. Немцы потеряли четыре самолета. Германские торпедоносцы снова атаковали конвой 24 февраля, но опять без успеха. К несчастью, торпедоносцы обнаружили один из оставших от конвоя транспортов – американское судно «Хенри Бэкон», на борту которого были 19 пассажиров из Сёройя. Судно атаковали 19 Юнкерсов-88, пять из них были сбиты метким огнем командоров. Прежде чем судно пошло ко дну, на воду была спущена единственная уцелевшая в бою шлюпка, в которой разместили в первую очередь норвежских пассажиров. Им команда пожертвовала свои места. Многим членам экипажа пришлось прыгнуть за борт и ждать спасения, вцепившись в корабельные обломки. Прошло четыре часа прежде, чем подоспела помощь. Семь из 15 членов команды погибли. Позднее шлюпку обнаружили английские эсминцы. Все 65 находившихся в ней человек, включая 19 норвежцев, были живы. Конвой пришел в Клайд в Шотландии 27 февраля.

Из тех, кто был на борту «Хенри Бэкона», погибли 22 человека. Из них 15 членов экипажа, включая весь комсостав (кроме начальника радиостанции) и 7 военных моряков. Норвежское правительство посмертно наградило капитана судна Альфреда Карини Военным крестом; 14 членов экипажа и 7 военных моряков были также награждены медалями посмертно. Еще 25 моряков получили боевые медали (Министерство торговли 1946 г.)

Официальное американское сообщение о потоплении «Хенри Бэкона» гласило: «Корабль «Хенри Бэкон», тип «Либерти», был торпедирован немецкими самолетами в 15.20 в пятницу 23 февраля 1945 года в Баренцевом море (67 градусов с.ш., 7 градусов в.д.). Судно шло в составе конвоя RA-64 из Мурманска в Шотландию без груза. На борту судна был экипаж – 41 человек, комендорские расчеты – 26 человек и 19 гражданских пассажиров. Во время катастрофы судна погибли 15 членов экипажа, в том числе капитан, а также 7 человек из состава боевых расчетов».

Спад Кэмпбелл и другие члены экипажа, которые пережили гибель «Хенри Бэкона», дополнили это короткое официальное сообщение о гибели судна:

Король Харальд приветствует
Спада Кэмпбелла.
Фото: С. Кэмпбелл



«Корабль потерял контакт с конвоем во время жестокого шторма и вынужден был повернуть обратно в Россию. В 11 часов по Гринвичу в пятницу 23 февраля судно получило сообщение с кораблей эскорта, которые шли где-то в 50 милях от нас, о возможном воздушном нападении. После этого сообщения капитан решил идти на север. Но во время непогоды судно получило сильные повреждения, поэтому рулевые механизмы были неисправны. Несколько наших шлюпок были также повреждены. Около 15 часов по Гринвичу началась воздушная атака. Судно отразило нападение, мы сбили пять самолетов противника. Кроме того, прямо в воде мы расстреляли несколько пущенных в нас торпед. Но в 15.20 по левому борту в районе пятого отсека взорвалась торпеда. В результате в корпусе

образовалась огромная дыра. Руль и винты вышли из строя, то же самое произошло с управлением. Моторы остановились. Судно начало тонуть и спустя час полностью ушло под воду.

Команда и пассажиры покинули судно в 16.00 по Гринвичу. Шлюпки № 1 и № 2 были спущены на воду, шлюпка № 3 перевернулась во время спуска. Шлюпбалки шлюпки № 4 были повреждены во время шторма, поэтому шлюпку потянуло в сторону от тонувшего судна, и она перевернулась. Поскольку пятая и шестая шлюпки оказались переполнены, шесть военных моряков и 5 членов команды перешли на плот, который удалось соорудить из обломков, плававших вокруг. Все имевшиеся на судне плоты оказались недоступными. Спустя несколько часов уцелевших подобрали три британских эсминца, доставив их в Скапа Флоу и в Гоурок в Шотландии».

Офицер Спад Кэмбелл родился в 1921 г. в Алабаме, США. Был радистом на корабле «Хенри Бэкон».

Фото: С. Кэмбелл



*«С большим трудом мне удалось
растянуть антенну – иначе
передатчик не заработал бы»*

Интервью со Спадом Кэмпбеллом

«Это я рассказываю по памяти, потому что у меня очень мало записей для сверки. Я не возражаю, чтобы этот мой рассказ узнали другие.

Судно «Хенри Бэкон» стояло в Бостоне в сухом доке. Оно ходило в конвоях в Мурманск, и, зная о плохой погоде и тяжелых условиях Севера, пароходство решило усилить корпус судна и установить на борту для команды обогревательные приборы.

Я поднялся на борт парохода в Бостоне, здесь и познакомился с капитаном Альфредом Карини. Он произвел на меня сильное впечатление. Этот низкорослый человек был полон энергии. Капитан Карини все силы отдавал подготовке судна к плаванию в Мурманск. Кроме того, что он родился в Италии, я ничего больше о нем не знал.

Первым заданием, которое дал мне капитан Карини на стоянке в Бостоне, было спустить на воду шлюпку и проверить радиостанцию «Хенри Бэкона». Я до этого уже побывал на 4–5 судах, но в первый раз получил задание проверить радиостанцию. Причиной тому, конечно, был предстоявший, полный опасностей, рейс. В каждом конвое тонули суда. Мы знали, что в некоторых конвоях на мурманском направлении потери были очень большими. Это знал, разумеется, и капитан Карини. Он был очень осторожным, рассудительным человеком. Тренировка с развертыванием радиостанции оказалась не напрасной и впоследствии очень пригодилась. Капитан Карини настоял на том, чтобы именно я занимался радиостанцией, пока второй радист выполнял другие задания.

Мы покинули Бостон в начале декабря 1944 года, тяжело груженные военной техникой. Моя невеста и я думали весной сыграть свадьбу. Мы наделись, что тогда война уже закончится. Надо признать, что решение отправиться в тот рейс, было не самым умным решением. Я отправился в то плавание на «Хенри Бэкон» в Мурманск, потому что мне было интересно увидеть Арктику, мне хотелось попасть в Россию, посмотреть, какие люди там живут. Я надеялся получить массу новых впечатлений в этом путешествии. Так оно, в общем-то, и оказалось.

«Хенри Бэкон» начал свой плавание в Россию в начале декабря. Через две недели мы прибыли в Шотландию. Там провели около недели, пока формировался наш конвой. В конвое JW-63 было около сорока судов. В Лох-Ю, в большой бухте с военно-морской базой, я должен был участвовать в так называемой «конвойной» конференции, на которую собирали всех капитанов и всех начальников радиостанций, шедших в конвое судов.

На конференции нам рассказали об использовании кодов, об организации конвоя и о маршруте следования. Поскольку это было опасное плавание, нам сообщили также строго секретную информацию, готовя нас к любым неожиданностям во время перехода в Мурманск.

После конференции мы вернулись на свои суда. Началась подготовка к выходу в море. Я не помню дату выхода конвоя из Лох-Ю, но это было в конце декабря. В нашем плавании на север, мы считали каждый день. С каждым днем становилось все темнее и холоднее. Я с большим удивлением наблюдал за тем, как исчезает солнце, как оно совершенно исчезло на широте Северной Норвегии. Погода была плохой, было очень холодно, 15–20 градусов мороза. Маршрут конвоя был проложен так, чтобы держаться как можно дальше от норвежского побережья из-за всех подводок и самолетов. Да и надводных кораблей, дислоцировавшихся на базах в Норвегии, тоже следовало опасаться. Население, которое проживало в этих районах, просто выселили из своих родных мест. Конвой шел в каких-то пятидесяти милях от норвежского побережья, и через 10 дней плавания мы встали на якорь в Мурманской гавани. Я вырос на юге, в Алабаме. Меня тогда очень удивило, что мы не встретили ни одного айсберга, да и льда в Мурманской гавани не было. Конечно, я вспомнил то, что я когда-то проходил в школе: «Гольфстрим несет теплую воду из Мексиканского залива мимо берегов Норвегии к Кольскому полуострову». Это теплое течение и объясняло этот феномен.

В Мурманске нам не довелось наблюдать никаких военных действий, за исключением того, что мы видели несколько вражеских самолетов-разведчиков и следы присутствия подводок в море. До Мурманска мы добра-

лись не раньше Рождества 1944 года. Меня покорила природа – холодные, пустынные ландшафты, но драматически красивые.

На борт «Хенри Бэкона» поднялось несколько русских. Это были представители разных служб. Переводчику вообще велели все время находиться на судне, пока мы стояли в Мурманске. Радиорубка стояла запертой, так что работы у меня было немного. Я часто беседовал с этим русским, который вообще-то был из Латвии. Он был азартным шахматистом и пытался обучить меня сложностям шахматной стратегии. Этот парень (его имени я не помню) был во время оккупации русскими Прибалтики откомандирован на Северный флот. Он поездил уже много по миру и хорошо говорил по-английски. Он ненавидел коммунизм и не доверял русским. Он говорил, что он тут – раб, у которого нет никаких прав. Он рассказывал также об огромном количестве разнообразных грузов, которые поступают от союзников: самолетах, танках, пушках, автомобилях и всякого рода военных и гражданских грузах. «Ты сильно удивишься, если узнаешь, что тут происходит с этими поставками. Самым первым делом они убирают все эмблемы и фабричные клейма, которые могут дать представление о том, откуда пришли грузы». В России замалчивалась помощь, поступающая от союзников. До сих пор помню наши с ним разговоры. Кстати, они впоследствии подтолкнули меня к решению пойти работать на радио «Свобода».

Русские относились к нам неплохо. В Мурманске каждому из нас дали по 500 долларов, которые мы поменяли на рубли. Мы могли их использовать, пока находились в Мурманске, но покупать там было совершенно нечего. Ничего, кроме пива и маленьких сувениров. Еще я купил себе лыжи и попробовал походить на лыжах, правда, не очень успешно. Но все равно, мы были рады тем 2–3 неделям, что провели в Мурманске. Мы бродили по сожженному городу и совершали небольшие вылазки за его пределы. Было много времени для разговоров с русским переводчиком, который изо всех сил пытался научить меня играть в шахматы.

Вскоре мы получили приказ возвращаться из Мурманска в Шотландию в составе конвоя RA-64. Тогда мы с удивлением узнали, что на борт решено взять 19 норвежцев, эвакуированных с острова Сёройя. Они должны были идти с нами в Шотландию. Эти люди были из числа тех пятисот норвежцев, которых британские ВМС только что сняли с острова Сёройя и доставили в Мурманск. (Норвежская разведка оценила создавшуюся на острове ситуацию, как критическую и попросила британские эсминцы взять этих людей на борт. Среди беженцев было много женщин и детей, которые скрывались там, в пещерах, временках. Люди оказались на грани выживания, к тому же была опасность появления в том районе немецких патрулей.)

Среди беженцев, которых нашему капитану велели взять на борт, были в основном женщины и дети, а также несколько мужчин. «Хенри Бэкон» не был предназначен для перевозки пассажиров. Кроме беженцев и экипажа на борту были еще и военные моряки, всего около 60 человек. Мы разместили беженцев в каютах и кают-компаниях, позаботились о еде. Наш экипаж принял их с большой охотой. Особого общения не получилось, потому что их знания английского были ограничены, но они были очень симпатичными гостями, и мы без труда ладили с норвежскими пассажирами нашего судна.

Мы отправились в обратный путь из Мурманской бухты. На выходе из залива нас атаковали немецкие подводные лодки. Два судна в конвое были повреждены, и один британский корабль был потоплен. Рядовой и командный состав выполняли поставленные перед ними задачи.

Почти сразу в открытом море нас встретил очень сильный шторм. Я поднимал потом метеорологические данные, и, насколько я понял, этот шторм был самым жестоким за годы войны. Через день или два мы заметили немецкий самолет-разведчик. 23 февраля разыгравшаяся непогода причинила большие повреждения «Хенри Бэкону». Руль и система управления были выведены из строя, и нам пришлось покинуть конвой. Я помню, что это очень обеспокоило капитана Карини. Он решил взять курс на север, чтобы попытаться вернуться в Мурманск. Но нам удалось отремонтировать руль, поэтому мы изменили курс, и судно опять пошло в южном направлении.

Нам сообщили, что в нашем районе были замечены немецкие подводные лодки. Пару часов спустя мы заметили самолеты. Один за другим они пикировали на конвой и сбрасывали торпеды. Наши стрелки открыли огонь по немецким самолетам. Несколько самолетов были сбиты. Атака длилась 15–20 минут. Мы удачно избежали сброшенных в нас торпед, благодаря тому, что огонь наших зениток держал немецкие самолеты от «Хенри Бэкона» на приличном расстоянии. Через четверть часа нас снова атаковали. Неожиданно мы услышали глухой удар, судно как будто вздрогнуло. Торпеда оставила огромную зияющую дыру в борту в районе пятого отсека. Стало ясно, что судно не спасти. Капитан Карини с мостика приказал мне отправить сигнал «СОС» и указать наши координаты. Мы тонули. Капитан принял решение покинуть корабль. Мы принялись готовить шлюпки и другие спасательные средства. Две шлюпки были повреждены, остались лишь две, способные держаться на воде.

Капитан Карини приказал всем норвежским беженцам занять места в первой спущенной на воду шлюпке. Для управления шлюпкой в нее были направлены шесть человек команды. Погода была ужасная, волны были высотой метров 10 и мешали маневрировать.

В последнюю минуту капитан приказал мне взять радиопередатчик и сесть в шлюпку, где были норвежские беженцы. Я знал, что делать. Я ведь тренировался в Бостоне перед отплытием, и теперь мне пригодился этот опыт. Но погода была ужасной. Волны трепали шлюпку, мы страдали от качки. С большими трудностями удалось установить антенну. К счастью, передатчик заработал, и я смог послать сигнал бедствия, который получили корабли эскорта, шедшие в охранении конвоя. Свистел ветер, шел снег, становилось темно. Мы понимали, что ситуация очень серьезная.

Конвой, который был где-то в пятидесяти милях от нас, получил наш сигнал, и корабли двинулись к нам на помощь, ориентируясь на сигналы передатчика. Через три часа мы увидели контуры эсминца «Оппортьюн».

Норвежские беженцы страдали от качки, они очень устали. Мы, кстати, тоже были измотаны. Но когда «Оппортьюн» подошел к нам, мы знали, что делать. Сначала надо было поднять на эсминец детей. Британские моряки были наготове. Одного из моряков звали Линн Филипс, он позднее приезжал в Хасвик, чтобы встретиться с бывшими пассажирами этой шлюпки. Мы подняли всех норвежских беженцев на борт эсминца, потом только перебрались шесть наших американских моряков и я. Не помню, что было с передатчиком. Наверное, я отдал его кому-то на эсминце.

Теперь мы все находились на борту корабля королевских ВМС «Оппортьюн». Но эсминец по-прежнему должен был подчиняться правилам войны, ему было необходимо как можно скорее вернуться на свое место в эскорт. Военные моряки приютили нас, найдя место для всех. Я страдал от морской болезни и был совершенно истощен, причем, не только физически. Я все еще не был уверен в том, что все невзгоды позади.

Наконец мы добрались до Шотландии, где нас встретило очень много людей, в том числе и крон-принц Улав, который приветствовал нас и благодарил команду «Хенри Бэкона», а также британских военных моряков за спасение норвежских беженцев с острова Сёройа. Официальный норвежский представитель передал приказ о вручении нам норвежских военных медалей. Саму медаль мне прислали, когда я уже вернулся домой в США.

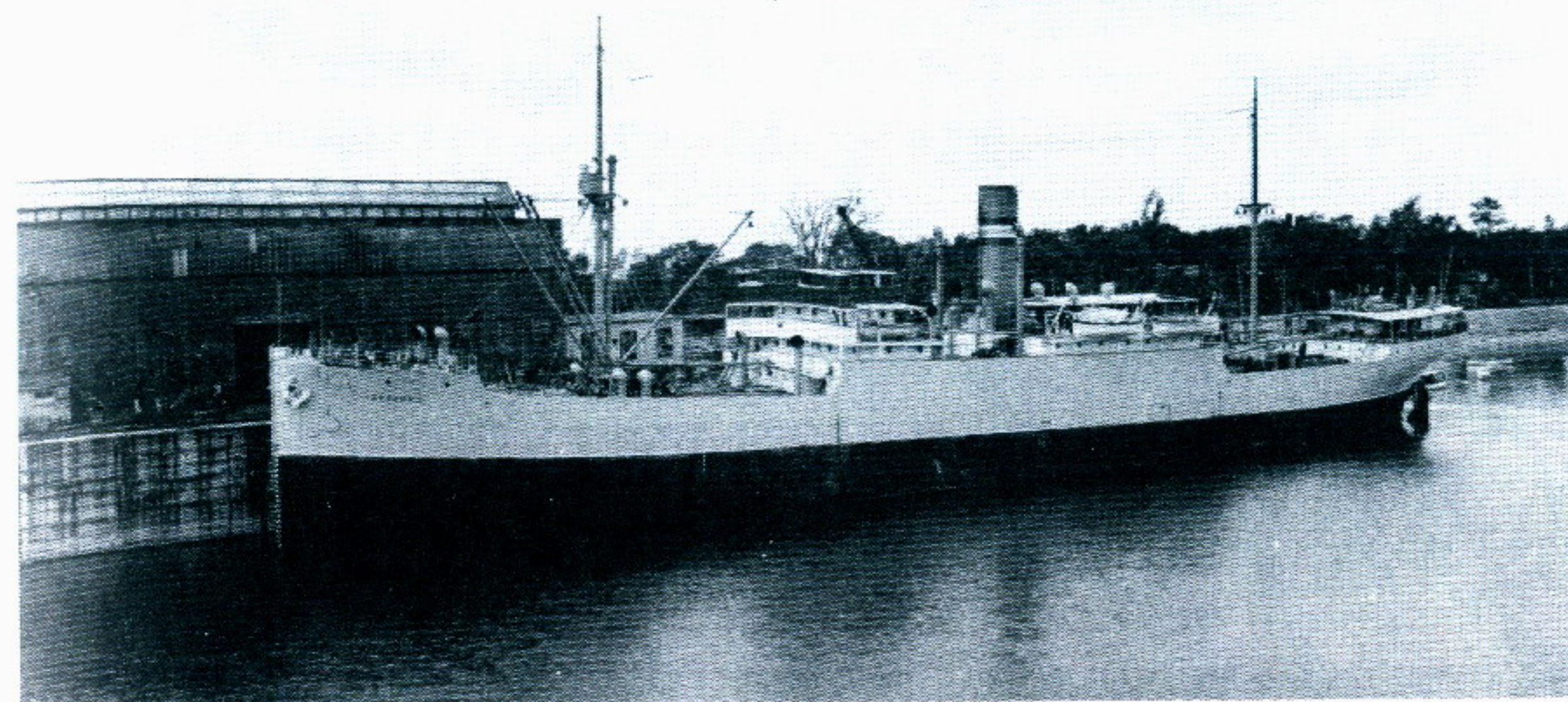
Настроение было приподнятое и радостное, когда мы пришли в Шотландию. Но я все время думал о капитане Карини и других моих товарищах, погибших на «Хенри Бэконе». Я запомнил стоявшего на мостике капитана: он махал нам, прощаясь, рукой, на лице была улыбка. Я уверен, что он отдавал себе отчет, что в этом штормовом и холодном море у него нет шансов выжить. Я помню так же, как прощался с нашим начхозом, мы были с ним друзьями. Ему не нашлось места в спасательной шлюпке, и поэтому вряд ли у него были какие-то шансы.

Вскоре мы, распрощавшись с нашими норвежскими друзьями, уехали в Глазго. Спустя несколько дней нас взяли на борт одного американского корабля, на котором мы отправились в США. Прошло еще три недели, и я был уже дома в Алабаме, где с радостью обнял свою невесту».

(Отрывок из записанных на диктофон в сентябре 1998 г. воспоминаний Кэмпбелла, а также интервью 06.05.99. Перевод Х. Хенриксена)

А вот еще одна история с хорошим концом, украсившая это драматическое плавание. В конвое RA-64 шло американское судно «Ле Барон Рассел Бриггз» (серии «Либерти»). На его борту оказалась беременная норвежка с острова Сёройа. Во время страшного восьмибального шторма в ночь на 20 февраля к северо-востоку от Нордкапа она родила здорового малыша. Король Хокон приветствовал мать и дитя по прибытии в Шотландию. Мальчика назвали в честь парохода: Йоханнес ле Барон Ульсен. Когда малыш стал взрослым, он стал капитаном в одном из пароконств Финнмарка.

Конвой JW-65 вышел из Клайда 11 марта. В его составе было 26 судов: 17 американских, 8 британских и норвежское «Идефьорд». Шесть немецких подлодок кружили к западу от Шпицбергена, не считая тех, что стояли в завесе на входе в Кольский залив. Немцы знали, каким курсом пойдет конвой и с какой скоростью. Все шло хорошо, пока конвой не приблизился к Кольскому заливу. Началась метель, самолеты эскорта не могли взлететь, и подлодке U-995 (Хесс) удалось потопить один транспорт. Позже в тот же день подлодка U-968 (Вестфален) потопила еще один транспорт, а U-716 (Тимме) — боевой шлюп прямо у входа в залив. Остальные суда конвоя прибыли в Кольский залив 21 марта. «Идефьорд» после захода в Мурманск отправился в Киркенес с жизненно важными грузами для местного населения. 22 апреля на переходе Киркенес—Мурманск в «Идефьорд» угодила торпеда, и его пришлось отбуксировать в Кольский залив. Два члена экипажа погибли.



«Идефьорд», водоизмещение 6307 тонн, «Норвежские американские рейсы», Осло. 22 апреля 1945 г. был торпедирован под Мурманском. Фото: Б. Педерсен

Конвой RA-65 вышел из Кольского залива 23 марта. В его составе было 26 судов: 16 американских, 9 британских и норвежское судно «Шиенсфьорд». Охотник «Сторд» принимал участие в охране конвоя. Из-за многочисленных подлодок, которые поджидали конвой на выходе из Кольского залива, RA-65 выбрал весьма оригинальный маршрут. Конвой вышел из Кольского залива и пошел сначала на север по фарватеру в минном поле, который был заранее расчищен русскими. Немецкие самолеты и подлодки конвой не обнаружили, и он дошел до Скапа-Флоу 1 апреля без потерь.

Конвой JW-66 покинул Клайд 16 апреля в составе 27 транспортов: 18 американских, 7 британских и двух норвежских («Кронпринц» и «Король Хокон VII»). В эскорте шел норвежский эсминец «Сторд». Немецкие подлодки, коих было чуть ли не шестнадцать, ждали конвой неподалеку от Кольского залива. Мощные силы эскорта прошли впереди конвоя при входе в залив и «вслепую» сбросили весь запас глубинных бомб, чтобы помешать подлодкам приблизиться к конвою. Несмотря на интенсивность ударов, ни одна подлодка потоплена не была. Но 25 апреля конвой пришел без потерь и повреждений в Кольский залив.

Конвой RA-66 вышел из Кольского залива 29 апреля в составе 27 судов: восемнадцати американских и девяти британских. В эскорте принимал участие и «Сторд». Немцы направили к выходу из Кольского залива, предположительно, около 10 подводных лодок. Эскорту удалось загнать лодки на глубину, но U-968 и U-307 смогли выйти на конвой. Подлодка U-307 (Крюгер) была потоплена 29 апреля, а подлодке U-968 (Вестфален) вскоре удалось торпедировать фрегат «Гудолл». При этом погибло очень много людей. Подлодка U-286 (Дитрих) 30 апреля была обнаружена и потоплена союзниками. Больше нападений на конвой не было, и он прибыл в Клайд 8 мая 1945 года, в тот самый день, когда война в Европе закончилась.

Конвой JW-67 покинул Клайд 12 мая, четыре дня спустя после окончания войны в Европе. В нем было 26 торговых судов: 17 американских, 6 британских, и три норвежских («Иваран», «Руальд Амундсен» и «Эгерё»). Конвой сопровождался эскортом, потому что не было уверенности, что все немецкие подлодки получили приказ о капитуляции. Никаких происшествий с конвоем не произошло, и JW-67 в целости и сохранности пришел 20 мая в Кольский залив.

Конвой JW-67 был последним из мурманских конвоев. Он вышел из Кольского залива 23 мая 1945 года в составе 25 транспортов: 18 американских, 5 британских и 2 норвежских. Это были «Эгерё» и «Крон-принц». Никаких происшествий во время перехода не произошло. Уже начали работать маяки, и конвой благополучно пришел в Клайд 30 мая 1945 года.

Уже после того, как из России вернулся последний конвой, несколько судов, которые принимали участие в конвоях, по одиночке возвратились в западные порты. Часть судов была передана советской стороне.

«Почти все мы страдаем тугоухостью»

Интервью с Хансом Хольстом

Ханс Хольст почти всю войну прослужил в немецком подводном флоте. Я договорился о встрече с ним в музее подводного флота в Киле. Это интервью я взял на борту стоящей в музее подлодки U-82, которая принимала участие в сражениях в Баренцевом море. Хольст чувствовал себя как дома в тесном машинном отделении лодки, он то и дело осторожно дотрагивался до выкрашенного черной краской моторного блока, пока мы снимали интервью с ним на кинокамеру. Я спросил Хольста, что он может сказать, как рядовой член экипажа, и как человек, переживший войну.

«Машинное отделение было моим рабочим местом во время боевых походов. Здесь стоял страшный грохот, и это не прошло бесследно. Почти все мы теперь страдаем тугоухостью. Тогда никто не думал о здоровье. Когда нам нужно было общаться, мы использовали знаки.

В Норвегию нас перебросили в январе 1944 года. Мы входили в 11-ю подводную флотилию, база которой находилась в Бергене. Помню, было холодно. Зима. Но у нас были толстые свитера, а когда сходили на берег, мы могли позволить себе рюмку спиртного. Это неплохо согревало.

Когда на лодку начинали сбрасывать бомбы, мы глушили двигатель. Мы слышали, как они падали, и тогда отсчитывали 10–20 секунд, пока они спускались вниз и взрывались, в зависимости от того, на какую глубину они были выставлены. Лодка могла уходить на глубину до 180 метров. Там глубинные бомбы не могли нам особо навредить, потому что их обычно устанавливали на 150 метров. Позднее появились глубинные бомбы, настроенные на 250-метровую глубину. Вот они уже могли нас «прикончить».

Самый долгий поход длился 3 месяца или 12 недель. В двух последних мы уже использовали «шноркель». Однажды мы шли в подводном положении, не всплывая, в течение 64 дней: «шноркель» позволял подзаряжать аккумуляторы и под водой. Но не надо забывать, что нужно было наполнять воздухом и кислородом резервуары. Через 64 дня мы вернулись в Норвегию. В первое время нам не разрешалось курить. Тогда было легко бросить курить. У нас подгибались колени от слабости после первой выкуренной сигареты, хотя мы курили с подросткового возраста, с 10–12 лет!

Когда мы возвращались из боевых походов, нас встречали товарищи. Мы сходили на берег. По большей части там были только солдаты. В Нарвике воз-

де были только солдаты. Мы пили пиво, развлекались, как могли. В зимние месяцы немного ходили на лыжах. У нас были и праздники, и тогда мы организовывали танцы с помощью женской организации «Помощь солдатам».

Страх? Это у кого как. У нас был дизель-машинист на борту, унтер-офицер, он действительно очень боялся. Как только мы погружались под воду, и на нас сбрасывали бомбы, он ныл и весь трясся от страха. Когда мы шли в надводном положении, а на море было сильное волнение, он стоял, держа в руке банку, а другой ухватившись за что-нибудь. Бывало, корабли противника проходили прямо рядом с нами, но мы в машинном отделении, этого не осознавали.

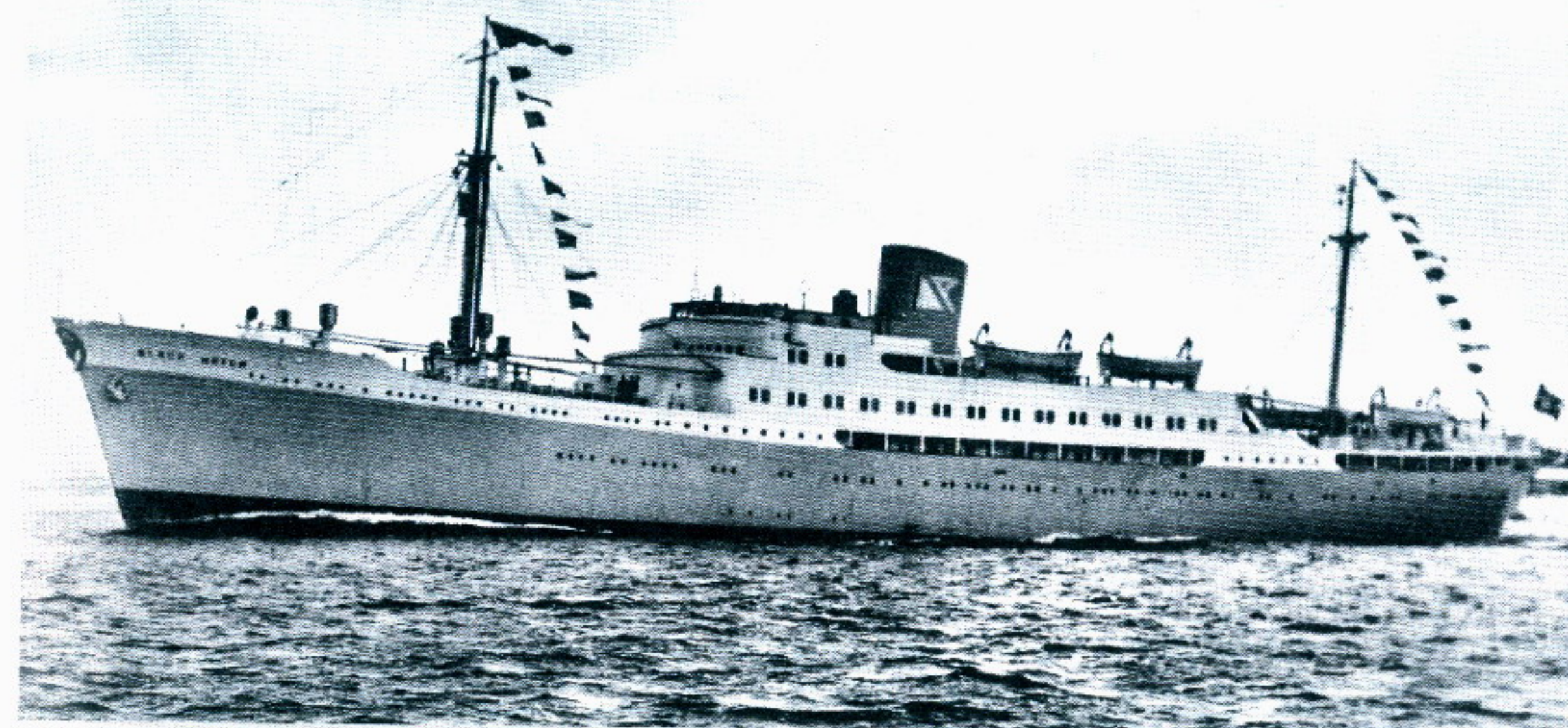
Когда война близилась к концу, мы находились неподалеку от Мурманска. Мы получили сообщение о том, что идут переговоры о капитуляции. Думали: «А что дальше?» Неожиданно перед нами разверзлась пустота, абсолютный ноль... Мы должны были полностью изменить ход наших мыслей. До этого мы были «нечто целое», мы были – команда... Мы вернулись обратно в Нарвик и там стояли четверо суток. Ели и пили на борту, сходить на берег не разрешалось. Вскоре нам приказали вернуться в Трондхейм на базу. 15 подлодок шли вместе, держа курс на Трондхейм, пока нас не остановили четыре канадских корвета. Подлодкам пришлось идти в Англию. Так мы оказались военнопленными, и пробыли в плену до возвращения домой 6 ноября 1946 года.

(Интервью в Киле 30.09.98)

КАК БЫЛО ПОТОПЛЕНО НЕМЕЦКОЕ СУДНО «БЛЭК ВОЧ»

«Вообще-то в этом налете не было никакой необходимости».

(Джек Ллойд, пилот)



Судно «Блэк Воч» стало базой немецких подлодок на Севере. Фото из архива пароходства Фред. Ульсена, Осло

Дизельное судно «Блэк Воч» («Черный часовой») было построено для пароходства Фреда Ульсена в Осло на верфи в Акере в 1939 году. Судно водоизмещением 5200 тонн было рассчитано на 290 пассажиров. Его скорость достигала 18 узлов. В то время оно было одним из самых современных пассажирских пароходов. Его тут же поставили на линию Осло – Кристиансанд – Ньюкасл – Осло. Северное море пароход мог пересечь за 23 часа. До начала войны в Норвегии (9 апреля 1940 года) судно успело совершить лишь несколько рейсов, а потом было поставлено на прикол. Одних военных опасностей было для этого достаточно, к тому же страховка была неоправданно дорогой. Немецкие ВМС конфисковали судно и использовали его всю войну. До 1943 года его команда состояла из норвежцев, позднее немцы заменили ее своей.

В августе 1940 года, в ходе подготовки нападения на Советский Союз, немецкое командование перегруппировало свои силы в Норвегии. Страну разделили на три военных округа. В северной Норвегии командование округом возглавил генерал Дитль. В его военный округ входила территория от фьордов в губернии Нурланд (Тю-

фьорд и Хеллему-фьорд) до норвежско-финской границы в Восточном Финнмарке. Штаб командования округом расположился на борту «Черного часового», который стоял в Ко-фьорде в Альте.

На судно нанесли камуфляж и украсили эмблемой горного корпуса. «Блэк Воч» находился в Ко-фьорде до лета 1942 года. Тогда было принято решение перевести штаб в Рундхауг в Молсельве. А «Блэк Воч» стали использовать как плавучую базу для подлодок, несших службу в Арктике. Сначала корабль находился в районе Нарвика, потом в Хаммерфесте и в Кильботне у Харстада. В конце 1944 года было принято решение сделать Кильботн базой для мини-подлодок, которые должны были действовать против мурманских конвоев, а судно «Блэк Воч» должно было стать для этих лодок плавбазой. Операция началась 5 января 1945 года. В ней участвовали 6 мини-лодок «Бибер», каждой из которых управлял лишь один человек. Из технических неполадок операция была сначала прервана, а потом и отменена.

В самом конце войны «Блэк Воч» стоял на якоре в Кильботне, как база снабжения для немецких подлодок, несущих службу в Баренцевом море. Как будто не зная, как развиваются события на фронтах континента, немецкие подлодки продолжали активно атаковать конвои союзников в Арктике. Много кораблей было потоплено. Поэтому британская морская авиация, находящаяся на авианосцах, получила приказ уничтожить это судно.

4 мая 1945 года 44 британских самолета атаковали «Блэк Воч». Руководил налетом капитан Денис Дж. Баньян. В газете «Линиен», которую выпускало пароходство Фреда Ульсена, командер Баньян рассказал о нападении на «Блэк Воч».

«Я был командиром звена в 864-й эскадрилье. В эскадрилью входили бомбардировщики «Авенджер». Экипаж самолета состоял из трех человек: пилота, штурмана, и стрелка-радиста. Ударное соединение кораблей «Форс 1» состояло из трех авианосцев «Трампер», «Квин» и «Сёрчер». В эскorte авианосцев шли один крейсер и несколько эсминцев. Эскорт вышел из Скапа-Флоу курсом на Лофотены — Нарвик. Согласно моей полетной книжке мы вылетели с авианосца, когда он находился в 150–200 километрах от норвежского побережья.

Наша эскадрилья получила задачу атаковать немецкое судно «Блэк Воч», которое стояло на якоре в Кильботне, к югу от Харстада. «Блэк Воч» был сервисным судном для немецкого подводного флота, действовавшего в северных широтах.

Мы летели согласно привычному порядку очень близко к поверхности моря, пока не приблизились к району Лофотен, где резко взмыли вверх на высоту атаки, как раз при подлете к Кильботну. Мы бомбили корабли в порту, а наши истребители атаковали немецкие позиции в окрестностях. У немцев там не было истребителей, но немецкая противовоздушная оборона ожесточенно защищала «Блэк Воч» и район вокруг, мы потеряли два самолета. Мой самолет получил повреждения во время атаки, и мне с очень большим трудом удалось приземлиться на авианосец по окончании операции. Я хотел бы сказать о норвежцах-агентах, которые подробно информировали нас о кораблях, находившихся в этом районе. Мы были хорошо обо всем осведомлены еще до того, как начали атаку. В моей полетной книжке я записал, что когда «Блэк Воч» был взорван, погибло 400 человек командного и рядового состава.

Во время налета на «Блэк Воч» было потоплено еще одно судно снабжения, а также и подводная лодка U-711 под командованием капитан-лейтенанта Ханса-Гюнтера Ланге. (Осенью 1944-го и весной 1945-го она действовала в Баренцевом море.)

Вот, что рассказывал сам Ланге в сентябре 1998 года о нападении на «Блэк Воч»:

«4 мая мы пришвартовались к большой плавбазе «Блэк Воч». Позади был долгий переход от Кольского залива в Кильботн. По радио я слышал, что война близится к концу, и Германия собирается капитулировать. Еще во время перехода из Баренцева моря мы получили приказ от командования подводным флотом прекратить атаковать противника.

Большинство членов экипажа U-711 задержалось на борту «Блэк Воч», чтобы, как водится, пропустить рюмочку «за возвращение» и забрать накопившуюся за время похода почту. После швартовки U-711 я тоже поднялся на «Блэк Воч», чтобы отправить рапорт о походе командиру нашего соединения фрегат-капитану Рейнхарду Сурену (Тедди), штаб которого находилась в Бергене. Я уже был готов вернуться на свою U-711, когда услышал громкий гул са-

молетов. Пока добирался до рубки, увидел армаду самолетов, которая шла на Килботн. Я попытался отдать швартовы и отойти от «Блэк Воч», но это было нелегко. Мы уже собирались отойти от плавбазы, когда в корму лодки попала бомба. U-711 медленно затонула.

Из команды в 200 человек на «Блэк Воч» погибли 150 человек. Из моей команды там погибли 32 человека. Десять часов спустя в Люнебургерхедене генералом Монтгомери и адмиралом фон Фридебургом была подписана частичная капитуляция.

Джек Ллойд, один из британских летчиков, который принимал участие в бомбардировке «Блэк Воч», рассказывал в июне 1999 года:

«Атака на «Блэк Воч» была довольно масштабной операцией, с участием трех авианосцев и сорока самолетов. Мы использовали бомбардировщики «Авенджер» во время атаки, я был в экипаже на одном из них. Наши самолеты возглавляли налет. Я помню, погода была замечательная. Когда мы были уже у норвежского побережья и приблизились к району бомбометания, я неожиданно осознал, как прекрасна природа здесь на Севере.

Мы хотели потопить корабль, а не специально убивать людей на его борту. Наша задача была вывести из строя «Блэк Воч». Почему эту атаку не отменили, когда уже было понятно, что конец войны близко, я так и не понял. Поскольку уже было ясно, что вот-вот наступит мир, в этом налете не было необходимости».

Капитан-лейтенант Ханс-Гюнтер Ланге родился в 1915 году в Ганновере. Командир немецкой подводной лодки U-711.

Фото из личного архива



«Я много разговаривал со своей командой и пытался понять их беды и заботы».

Интервью с Хансом-Гюнтером Ланге

«В 1943 году в самый Новый год моей лодке было приказано отправиться в Северное море. Я попал в 11-ю подводную флотилию, база которой находилась в Бергене. Берген был отправным пунктом для нашего перехода в Трондхейм, где дислоцировалась 13-я подводная флотилия. Оттуда 13-я флотилия совершила немало боевых походов.

В Северном море мы провели 13 боевых операций, как удачных, так и не очень. Мы встретили мощный отпор со стороны северных конвоев. В эскорте союзников всегда был, по меньшей мере, один авианосец, а зачастую и больше. После катастрофы с караваном PQ-17 эскорт был значительно усилен. А когда в войну вступили США, все средства противолодочной обороны были заметно усовершенствованы. Наши лодки тем временем устаревали и не могли вести борьбу на том же уровне.

Служба подводника в Северном море была особенно тяжелой как в силу погодных условий, так и темноты. Лодку нельзя было обогреть, а мощности аккумуляторов должны были постоянно находиться в полной боевой готовности на случай атаки. В таких условиях в погруженном состоянии выдержать более 70 часов подряд было невозможно. В помещениях было влажно и сыро. Переодевание от влажности не спасало. И спертость воздуха была ужасная, несмотря на проветривание через «шноркель». Мы могли всплыть на поверхность, но тогда нам угрожало обледенение. Конвои ведь специально следовали вдоль границы льдов, чтобы держаться как можно дальше от немецких самолетов, дислоцировавшихся в Бардифоссе.

На моей подлодке не было никакого обогрева. Из-за этого она полностью обледенела во время одной из моих первых операций близ паковых льдов. Мы

пытались открыть кингстоны, чтобы опять погрузиться под воду. И не получилось. К счастью, ледовая корка на носу подки под собственной тяжестью оторвалась от обшивки. Мы срочно погрузились на 260 метров, а потом ушли из этого района.

Каким было настроение экипажа на борту в таких условиях? От командира подлодки тут зависит очень многое. Я часто разговаривал со своей командой, стараясь вникать в нужды и заботы людей. Я придумывал пари, и мне, как проигравшему, пришлось однажды готовить еду на камбузе для всей команды. Это было такое великолепное блюдо, что наш кок ахнул. Надо обязательно что-нибудь придумывать, чтобы поднимать настроение и себе и другим.

Конечно, были и страх, и депрессия кое у кого из ребят. Но командир не может себе позволять ничего такого. Нужно всеми силами стараться держаться. Среди членов экипажа разные попадались люди. Были те, кто не выдерживал нагрузок. Таких я старался побыстрее доставить на берег, чтобы они могли списаться с подводного корабля, сохранив достоинство и честь. Был у нас старший механик, которого колотило от страха каждый раз, когда нас бомбили. А это ведь происходило довольно часто. В основном, экипаж держался хорошо. Самый продолжительный период, когда нас непрерывно бомбили под водой, длился 72 часа.

Мы, естественно, понимали, когда топили вражеское судно, что там, на стороне противника, тоже находятся люди. Но при сильном охранении и мощной обороне, которая была у конвоев, нас всегда обнаруживали, как только мы выстреливали торпедой. На нас сразу направляли противолодочные корабли. Волна сжатого воздуха при выстреле торпеды давала такой резонанс, что его тут же регистрировали корабли эскорта. С нами боролись самым современным оружием. Сначала это были глубинные бомбы, а потом все более страшное оружие. Глубинные бомбы были не так страшны, потому что их удар, если только не было прямого попадания, на глубине 140 метров нейтрализовало давление воды. А вот бомбы нового типа «Сквид» («Кальмар») и «Хеджхог» («Еж»), которые позднее пришли на вооружение, были опасны на всех глубинах.

В апреле 1945 года я торпедировал английский корвет «Блюбелл». Это торпедирование произвело на меня глубокое впечатление. «Блюбелл» обнаружил нас своимисонарами. Но британцы не были готовы к бою. Ни бомбы, ни другое оружие не было приведено в готовность, когда моя торпеда попала в корвет. «Блюбелл» практически разорвало на части. Из экипажа в 90 человек выжил только один.

Я спросил Ланге, знал ли он о приказе «Лакония».

«Еще во время обучения на офицера-подводника я познакомился с приказом «Лакония». Между собой мы этот приказ много раз обсуждали, поскольку

нам не нравилась идея оставлять в море на произвол судьбы людей с тонущих судов. Но в последние годы войны, может быть даже с лета 1943 года, всплывать, чтобы спасти людей, стало невозможно. У конвоев было такое сильное охранение, что после потопления судна, подлодку сразу атаквали. Возможности потопить несколько судов за один бой не было. Сильная оборона тут же принуждала лодку нырять и уходить на большую глубину. Поэтому следовать этому приказу или нет — этой проблемы у нас вообще не возникало.

В Арктике летом светло и ночью и днем. И для самолетов-разведчиков противника летом было много проще обнаруживать подлодки на поверхности моря. Практически было невозможно действовать в надводном положении, поэтому нам установили «шноркель». Но все равно, нас и в таком положении обнаруживали раз двенадцать. Чтобы избежать бомб, мы придумали новую тактику: полный вперед и резкий поворот налево или направо. Для экипажа это было большой нагрузкой.

Мы получали информацию о гибели других подлодок, которые воевали в Северном море, в Атлантике или в другой части света. Мы слушали радио Би-Би-Си, которое давало очень точную информацию без какой-либо цензуры. Слушать БиБиСи было строжайше запрещено, но этим все занимались.

Мы узнавали о поражениях немецких войск, о бомбежках немецких городов. Многих ребят из моего экипажа это затрагивало напрямую. Большинство членов моей команды были из Рура, который сильно пострадал от бомбардировок. Как только предоставлялась возможность, я старался отсылать людей домой, чтобы они могли найти родных — тех, кто остался в живых, или разделить с близкими горе утраты. Сообщения о гибели людей были тяжелым испытанием. Я сам ощутил это на себе. Моя семья жила в Данциге. К концу войны русские уже продвинулись далеко в глубь страны, и моей семье пришлось бежать. Я не знал о них ничего. Таких переживаний за своих родных и их судьбу было много в 1944-м году. Мы старались поддерживать друг друга.

Были у подводников и внутренние конфликты. Мой хороший друг оберлейтенант Оскар Кох был командиром подводной лодки. Он был казнен в Киле потому, что позволил себе вольные высказывания о Гитлере и о бессмыслии войны. Командир его соединения был убежденным нацистом и, вместо того, чтобы попросить моего друга попридержать язык, записал все и доложил наверх. Парня расстреляли. На меня это произвело тяжелое впечатление. Я, признаться, тоже допускал «вольные замечания». Я не был нацистом, и, слава Богу, мои подчиненные тоже. Мы были, однако воспитаны в определенных традициях, мы были приучены выполнять свой долг. Наши отцы сражались в Первую мировую войну. Мы сражались во Вторую. Не за Гитлера, но за наш дом, это был наш долг родине. Я не мог ничего поделать с нашим поражением,

но я был твердо убежден, что могу сохранить свою подлодку и жизнь своей команде. Эту задачу я четко понимал.

Я воспринимал войну, как совершенно бессмысленное дело, как какое-то преступление. Людям нужно обезопасить себя от войн. Но, я думаю, нельзя разоружаться. В мире всегда есть уголок, где будет война. Мы должны смириться с этим и быть вооружены на случай войны.

Летом в 1943-м и в 1944-м году моя U-711 выполняла боевые задания в Карском море. Мы обходили Новую Землю со стороны мыса Желания и там мешали судоходству русских. Когда в 1944 году радиосвязь с базой пропала (поскольку мы были с другой стороны Новой Земли), я взял на себя командование всеми подлодками, которые действовали в Карском море. У меня был план: мы должны были захватить советскую радиостанцию и заменить обслуживающий персонал своими людьми, которых я дополнительно взял на борт, это были связисты-пеленгаторы. Их было шестеро, все прекрасно владело русским, они могли расшифровать сигналы радиосвязи за очень короткое время. Эти люди должны были заменить службу на русской станции. Такова была цель операции.

Я распределил обязанности между различными подлодками, которые находились в моем распоряжении. Одна подлодка шла в море для прикрытия операции. Другой была поручена высадка десанта. Туда мы передали часть оборудования с нашей и еще с одной лодки. Десант высадился в бухте рядом с радиостанцией. Сам я зашел на своей лодке во время прилива в маленькую гавань, чтобы посадить лодку на мель. Я развернул подлодку так, чтобы можно было использовать ее пулеметы и двухдюймовую пушку в случае необходимости. Мои люди заняли русскую радиостанцию. Тех, кто обслуживал станцию, взяли в плен. Русские были совершенно обескуражены. Там была не просто радио-, но еще и метеостанция. Спустя какое-то время оттуда было отослано сообщение о том, что станция, якобы, сгорела, и персонал перебирается на другую ближайшую станцию. Все там было построено из дерева, так что это выглядело правдоподобно.

Русских пленных мы взяли с собой, распределив по подлодкам. У меня на лодке оказалось 12 пленных. Это были ученые, отличные люди. За критику Сталина их когда-то разлучили с семьями и отправили в Сибирь, где им пришлось тяжело работать в течение многих лет. Они были рады покинуть те места. Я делил свою койку с руководителем этой группы. На борту они были хорошими помощниками во всем. Помогали, где только могли.

Мы пришли в Нарвик. Я заранее послал сообщение о том, кого мы везем с собой. В Нарвике нас встретил отряд полиции. Русских вывели на причал и довольно грубо велели построиться. Им пришлось вывернуть карманы. Мне

бы и в голову не пришло проверить, что у них в карманах. Я в гневе бросился к командиру отряда полиции, наорал на него, и сказал, что так дело не пойдет. Обращаться с людьми нужно достойно. Это были замечательные люди, которые были рады спастись от сталинских преследований. После этого отношение к пленным стало чуть лучше. Я потом пытался узнать, что случилось с ними, но так никогда и не узнал об их судьбе. Это было в середине 1944 года».

Летом 1944 года я получил Рыцарский крест. Правда, не за успехи в уничтожении кораблей противника, а за то, что я придумал специальную тактику нападения на конвои. Я взял на себя ответственность за применение этой тактики. Это было, наверное, основанием для награждения меня Рыцарским крестом.

Моя подлодка U-711 окончила свои дни в самом конце войны. 4 мая 1945 года мы вернулись из района Мурманска. Зашли в Килботн у Харстада, куда нам приказали следовать. Там находилась плавбаза «Блэк Воч», которая стояла на якоре недалеко от берега.

Двумя часами раньше всем кораблям ВМС приказали прекратить враждебные действия против союзников. Мы были уверены, что войне конец. Мы уцелели! Моя команда ликовала. Мы ничего не знали о нашей дальнейшей судьбе, но были уверены, что скоро увидим своих близких. С чувством облегчения и радости мы встали рядом у борта «Блэк Воч». И как заведено по прибытии, получили почту, выпили по рюмке за возвращение.

Я, было, уже собирался отойти от «Блэк Воч», но пока шел к рубке, увидел тучу самолетов. Позднее мы узнали, что на нас шли 44 самолета с трех авианосцев: «Серчер», «Хантер» и «Квин». Самолеты пикировали и сбрасывали бомбы. Разбитая плавбаза тут же вспыхнула как факел. Я кинулся в машинное отделение запустить дизеля, чтобы побыстрее убраться оттуда. Но в кормовую часть лодки попала бомба, лодка начала медленно тонуть. На вахте тогда стояло 8 человек, да еще три человека успели вернуться с «Блэк Воч». Остальные 32 человека моего экипажа погибли на борту «Блэк Воч». Там погибло более двух сотен моряков команды. Конец моей службы в подводном флоте стал для меня потрясением. А десять часов спустя генералом Монтгомери и адмиралом Люнебургом была подписана частичная капитуляция».

(Интервью в Киле 30.09.98)

20. ОТСТУПЛЕНИЕ НЕМЦЕВ НА МУРМАНСКОМ ФРОНТЕ И ОСВОБОЖДЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ФИННМАРКА

*«Темп отступления немцев с берегов Лицы
определяли советские войска».*

Сепаратный мир Финляндии с Советским Союзом заставил немцев по-новому оценить стратегическую ситуацию в Финляндии и в Скандинавии. К тому же немцы потеряли базы для своих подлодок на французском побережье. Поэтому значение таких баз в Норвегии сразу возросло. Особенно, если принять во внимание обещания немецкого руководства своему народу возобновить с новыми силами в скором времени войну против союзных конвоев. Новые, превосходившие по оснащенности другие типы подлодок и новое оружие должны были сделать это возможным, – так вещала немецкая пропаганда.

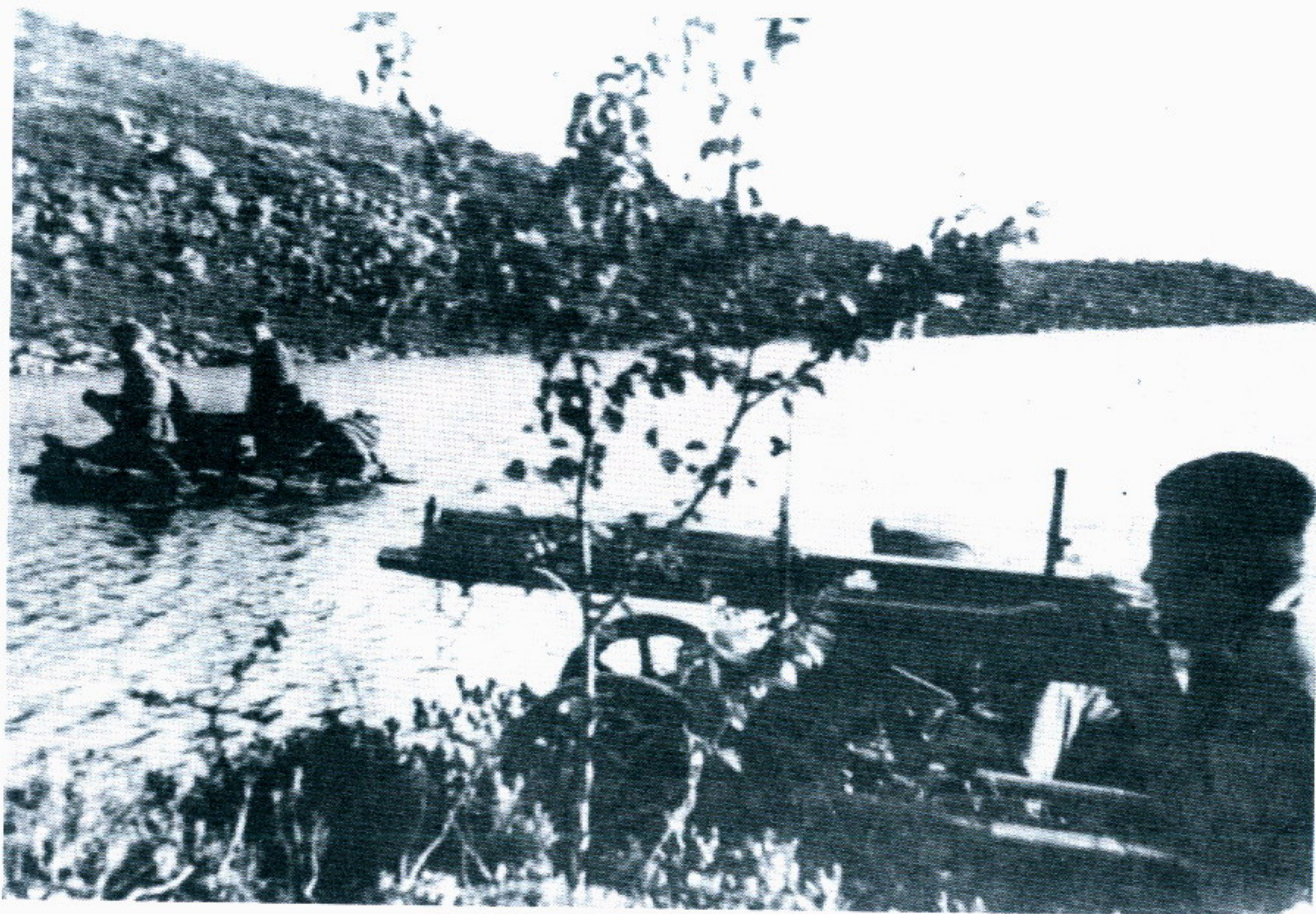
Немецкое командование к тому же опасалось, что союзники будут пытаться захватить стратегические районы на норвежском побережье, чтобы перерезать линии снабжения горной армии, стоявшей на Лице.

План немецкого отступления на случай выхода Финляндии из военного союза с Германией, который обеспечил бы безопасный отход 20-й горной армии, был разработан еще в 1943 году. Согласно этому плану горная армия со всей военной техникой и складами амуниции должна была отходить с фронта на Лице обратно в Норвегию. Принимая во внимание полярный климат, отсутствие или низкое качество дорог, операцию «Нордлихт» с военной точки зрения можно считать беспрецедентной. Дорога между Киркенесом и Лаксельвом обычно из-за снега была непроходима в период с 1 октября до 1 июня. И хотя осень 1944 года была необычайно теплой, горной армии должно было особо повезти, чтобы успеть отойти за Лаксельв к 15 ноября. Не только климат и отсутствие дорог были дестабилизирующими факторами. Была еще угроза высадки на норвежском побережье американо-британского десанта. Убежденность Гитлера в угрозе вторжения войск союзников в Норвегию была непоколебимой. К тому же и отношение Швеции к операции союзников в Норвегии могло бы стать проблемой для отступления немцев.



Советские солдаты готовят миномет к бою. Осень 1944 года.
Фото из Музея Сёр-Варангера

Советские войска определяли, как пройдет первая фаза операции «Нордлихт». 7 октября русские начали массированное наступление против немецкого армейского корпуса на Мурманском направлении. Немцы по-прежнему стояли на своих отлично укрепленных позициях на реке Лица. Немецкие войска насчитывали здесь 55-60 тысяч солдат, находившихся под командованием генерала Йодля.



Советские солдаты форсируют Яр-фьорд (предположительно), продвигаясь к Киркенесу в октябре 1944 года.
Фото из Музея Приграничья

Наступление русских не было неожиданностью для немцев. На открытом пространстве тундры немецкие разведывательные патрули внимательно следили за приготовлениями русских, собирали информацию о подходе резервных частей. Немецкие офицеры предупреждали своих солдат об опасностях, которыми грозит отступление. Самым страшным для них было попасть в окружение до того, как они успеют достичь старой финской границы.

Немцев удивила мощь русского наступления. Красная армия выставила почти 100 тысяч солдат и офицеров, 680 самолетов и более 2 тысяч пушек и зенитных орудий. В течение недели немецкие

укрепления на Мурманском фронте, на постройку которых ушло немало месяцев, были разбиты. В планах советского командования было прижать немцев к морю между Титовкой и Лицей. Немцы должны были оказаться в ловушке. Но немецким отступлением руководили талантливые военачальники, и немецкие войска при отступлении оказывали упорное сопротивление. В результате жестких боев им удалось вывести главные силы из Северной Финляндии через Восточный Финнмарк. Немецким войскам пришлось отступать быстрее, чем было запланировано. Поэтому удививший всех приказ Гитлера «продолжать оборонять финские никелевые заводы, не дать производству остановиться» не мог быть выполнен. 21 октября никелевые заводы были основательно разрушены немецкими войсками, которые в спешном порядке отступали на юго-запад.

Ночью 24 октября немецкие укрепрайоны под Киркенесом были подвергнуты артобстрелу, части Красной армии перешли через реку Паз. 24 октября Киркенес был освобожден. Операция «Нордлихт» была закончена. Она стоила жизни 22 тысячам немецких солдат. С потерей Киркенеса немцы потеряли свою главную базу для ведения войны в Арктике.

Население Киркенеса встретило советские войска в полностью сожженном и разрушенном немцами городе. Советское наступление на 20-ю горную армию стоило жизни 15 773 советским офицерам и солдатам, из них 2122 человека погибли при освобождении Восточного Финнмарка.

21. ОФИЦИАЛЬНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА НОРВЕЖСКИХ МОРЯКОВ

*– отрывки показаний о поведении экипажей немецких подлодок
после торпедирования норвежских торговых судов
во время Второй мировой войны*

Собирая документальные свидетельства о том, как вели себя экипажи немецких подлодок по отношению к пережившим торпедирование, я прочитал большое количество показаний моряков времен Второй мировой войны. Ниже приводятся выдержки из 12 таких свидетельств. Эти эпизоды связаны лишь с подлодками, всплывшими на поверхность после торпедирования норвежских транспортов.

Танкер «Бет». Торпедирован 17 мая 1942 года неподалеку от Порт-оф-Спейн (Тринидад). Свидетельское показание с приложением выписки из вахтенного журнала, рапорта и сопутствующих документов от 08.07.42, Нью-Йорк.

«Когда шлюпки были уже спущены, в судно ударила вторая торпеда. Она ударила чуть дальше середины корабля, вероятно, в районе пятого отсека. Был громкий взрыв, пламя взметнулось выше мачты. Потом несколько небольших взрывов рядом и – облако дыма до небес. Через 5 минут после удара второй торпеды судно затонуло...

Спасательные катера отошли друг от друга в темноте. Через 5 минут после того, как судно ушло под воду, на поверхность вынырнула немецкая подлодка, где-то в 50 метрах от нашего мотобота. Мы только что откачали воду и завели мотор. Подлодка приблизилась к нам. Нас попросили остановить мотор и подойти к борту лодки на веслах. Немцы спросили о названии транспорта, его государственной принадлежности и тоннаже. Мы ответили на эти вопросы. На вопрос, могут ли они что-нибудь для нас сделать, и знаем ли мы, как добраться до берега, мы ответили, что помощь не нужна. Тогда они сказали, что если мы пойдем в восточном направлении, то найдем еще один спасательный катер. Тут мы увидели зеленую ракету, которую пустили с другой подлодки, лежавшую в паре кабельтовых в западном направлении от нас. Подлодка покинула нас, взяв курс на юг, и начала погружаться...»



Киркенес возвращается к жизни. Май 1945 года.
Фото из Музея Приграничья

Судно «Кадмус». Торпедировано 01.07.42 во время рейса из Телы (Гондурас) в Гальвестон (Техас). Свидетельское показание с приложением выписки из вахтенного журнала, рапорта и сопутствующих документов от 17.07.42, Нью-Йорк.

«Ничего примечательного не происходило до среды 1 июля, когда в 10.35 утра вдруг раздался оглушительный взрыв на корме с левой стороны в четвертом отсеке, прямо перед полуютом... Сразу же после этого мы заметили перископ подводной лодки в 250-ти метрах от места, где встало судно, так что было ясно, что причиной взрыва была торпеда... Подводная лодка подошла к спасательным шлюпкам и велела капитанской шлюпке держаться с нею борт к борту. Капитана спросили, как называется судно, каков его тоннаж, откуда и куда шло, с каким грузом, какому пароходству принадлежит и почему, несмотря на полученный приказ, судно не вернулось в Норвегию. После этого нам было разрешено уйти прочь. Подлодка оказалась немецкой. Она была выкрашена в светло-серый цвет, на рубке был немецкий герб и флаг. Ни названия, ни номера подлодки видно не было. Все вопросы были заданы по-английски с немецким акцентом».

Судно «Ямайка». Торпедировано 07.03.43 на пути из Ливерпуля в Нью-Йорк. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. Дата: 24.05.43, Лондон.

«Торпеда попала, вероятно, в правый борт в холодильную камеру. Судно развалилось на две части и затонуло в течение 1–2 минут. Удалось спустить все спасательные средства на воду, но обе спасательные шлюпки были повреждены во время взрыва. Спасательный катер затянуло в воронку тонущего корабля, обратно он всплыл килем кверху.

На поверхность всплыла подлодка. Прозвучал вопрос, где капитан и главный механик. На что было сказано, что они, вероятно, погибли вместе с кораблем, поскольку никто их не видел. Во время маневрирования подлодка врезалась в борт шлюпки, причем специально, еще сильнее повредив ее так, что шлюпка совсем пришла в негодность».

**Примечание автора:* Цитата из издания «Флот «Нортрашипа», том 2, стр.203: «Подлодка всплыла и держалась в 50 метрах. Командир лодки спросил, где капитан, но тот утонул вместе с «Ямайкой»... Нос подлодки был направлен прямо на шлюпку, где находилось 7 человек. Лодка двинулась вперед и врезалась в борт шлюпки. Большинство уцепились за обломки, а 3-й механик Одд Эрнстен, прыгнувший в воду, был поднят на борт подводной лодки. Из его спасательного жилета вытряхнули все, а его снова столкнули в море. После этого подлодка стала кружить в темноте вокруг оказавшихся в воде людей. Все затихли, чтобы на лодке подумали, что все утонули. Экипаж подлодки состоял из молодых ребят».

Этот рапорт был использован в британской пропаганде, как доказательство того, что немцы на подлодках ведут войну, которую по своей жестокости можно назвать преступной. Скорее всего, здесь идет речь о подлодке капитан-лейтенанта Тройера U-221, которая не справилась с маневрированием между обломками судна, шлюпками и людьми, попавшими в воду. Эпизод, в котором 3-го механика «опять столкнули в море», в свидетельстве сформулирован несколько мягче: «он прыгнул в воду и поплыл к спасательной шлюпке».

Танкер «Джеймс Стоув». Торпедировано после предупреждения. Судно находилось в пути из Сингапура в Аден с 29.05.40 по 16.06.40. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. Дата: 23.01.41, Бомбей.

«Судно вышло из Сингапура с грузом авиационного топлива 29 мая 1940 года, держа курс на Аден. В 4.50 16 июня была замечена подлодка в надводном положении. Подлодка послала сигнал: «Высылайте шлюпку». На лодке не было ни флага, ни номера, ни знака на корпусе. Мы подумали, что речь идет о новых приказах в отношении минных полей, и капитан велел спустить шлюпку с правого борта. В шлюпку сели наши моряки во главе с главным механиком. Когда шлюпка приблизилась к подлодке, ее капитан поздоровался с главным механиком и сказал, что их подлодка итальянская, а Аден – британский порт. Поэтому судно сейчас потопят. Наш капитан после этого дал приказ покинуть судно. В 06.05 вся команда была в спасательных шлюпках. В 06.15 судно было торпедировано, торпеда попала прямо в машинное отделение, и судно начало тонуть. Через 5 минут еще одна торпеда взорвалась по правому борту. Судно стало

крениться. Тут раздался взрыв, и в одно мгновение судно оказалось объято пламенем, которое быстро распространялось по воде. Нам удалось избежать огня. Курс – на Аден. В 07.00 экипаж был подобран британским кораблем «Мунстоун» и доставлен в Аден». (Это морское свидетельство подписано капитаном корабля и четырьмя другими членами команды).

Судно «Мирло» вышло из Курасао 27.07.42 курсом на Фритаун, Сьерра-Леоне. 17.09.42. Лондон.

«Вторник, 11 августа 1942 года. В 10.45 были замечены две торпеды, шедшие на «Мирло» с большой скоростью перпендикулярно правому борту. Одна шла в направлении носовой части, а другая в район машинного отделения. Ни подлодки, ни перископа видно не было. Судно в этот момент только что начало поворот на левый борт на двадцать градусов, чтобы лечь на новый курс.... Тут же был дан приказ «лево руля», что позволило избежать попадания торпеды, прошедшей по корме. Она прошла, даже не задев руль. Но через пару секунд судно поразила вторая торпеда, которая попала в носовую часть по правому борту в районе восьмого отсека. Раздался сильный взрыв, верхняя палуба была взорвана, балки палубы и люки трюмов выбросило на мостик. Срезало фок-мачту. Одновременно на мостик выплеснулась лавина топлива, все потемнело.

Машина остановилась, как только раздался взрыв. Нос судна стал быстро погружаться в воду. В течение нескольких секунд судно замерло. Сигнал «SOS» не был послан, поскольку резервные батареи и антенна были повреждены при взрыве.

Был отдан приказ покинуть судно, шлюпки были спущены на воду в одно мгновение.... Покинувшую борт команду посчитали в шлюпках. Выяснилось, что нет одного человека, матроса Сверре Густавсена, который в момент взрыва нес вахту наблюдателя. После взрыва его никто не видел. Пока мы занимались перекличкой, прямо перед нами всплыла подлодка. С подлодки спросили, как дела. Капитан ответил, что не досчитались одного человека, и одну шлюпку надо послать обратно к судну, чтобы проверить, не остался ли он на борту. На что с лодки ответили, что на борту судна не видно ни души, однако вскоре разрешили: «Ну, ладно, проверяйте, но только быстро и осторожно». После чего шлюпка капитана, она была с мотором, подошла к борту «Мирло», где нашли Густавсена. Он хоть и

пришел в сознание, но был оглушен и находился в ужасном состоянии. Густавсена тут же спустили в шлюпку, которая быстро пошла в сторону подводной лодки. Когда шлюпка находилась на полпути между «Мирло» и подлодкой, стоявшей где-то в трех кабельтовых, в правый борт «Мирло» ударила торпеда, сразу за бизань-мачтой, где находился танк с дизельным топливом. Топливо и пламя взметнулось на высоту 200–300 метров, и «Мирло» затонул в течение секунд.

Наш капитан запросил людей на подлодке, нет ли у них врача.

– Нет, но подойдите ближе. Капитана попросили подняться на палубу. Молодой человек, командир подводной лодки, выбрался из рубки, вежливо поздоровался и сказал, что он очень сожалеет, но должен был выполнять свой долг и т.д. Он, похоже, очень нервничал и повторил еще раз: «Нет, у нас нет врача. Ваш человек серьезно ранен? Может, вам нужно что-нибудь из перевязочного материала? Мы могли бы поделиться с вами». После этого он дал приказ своему офицеру принести различные медикаменты. Все это было быстро доставлено. Там было то, что нужно для наложения шины на руку и плечо, перевязочный бандаж 15 см шириной, чтобы сделать поддержку ребрам и плечевой части, и тюбик с мазью для ран. После этого мы отошли от подлодки и начали оказывать помощь раненому...»

Танкер «Пан Норвей». К донесению приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. Дата: 12.02.42. Лиссабон.

«26 января в 8.30 утра «Пан Норвей» был атакован двумя немецкими подлодками... Лодки открыли огонь сразу с двух сторон, целясь в корму и по центру судна. Посланный к нашей пушке расчет комендоров ответил на огонь, но было темно, так что мы не могли видеть подлодки, и стреляли на огонь их пушек. Наш второй выстрел заставил подлодку с правой стороны замолчать на несколько минут. Но с левой стороны было еще несколько выстрелов, снаряд попал в платформу нашей пушки, заклинив механизм поворота. Мы были вынуждены прекратить борьбу. К тому же опять начали стрелять с обеих сторон, используя шрапнель, из-за чего на полуюте и в центральной части судна вспыхнул пожар, вокруг нас сыпался стальной дождь осколков.

Я должен был отдать приказ покинуть судно. Один снаряд уго-
дил в шлюпку по правому борту, передний таль оказался перерезан-
ным, шлюпка повисла на единственном тале. Его пришлось тоже
перерезать, так что люди были вынуждены прыгать в воду и потом
забираться в шлюпку. Кое-кто из команды уже были за бортом. На
воду были спущены все плоты. Тем временем радиост отправил сиг-
нал «SOS». 23 человека прошли в центральную часть судна, где мы
перевязывали раненного первого штурмана и второго механика. Обе
шлюпки были спущены на воду, на них разместились команда. Мы
устремились подальше от судна. Время было около 9 утра. За эти
полчаса подлодки выпустили по пароходу сотни снарядов, мы ста-
рались как можно быстрее уйти с линии огня. Опасность, наконец,
миновала, и мы запустили моторы. Выглядывая, нет ли поблизости
судов, мы неожиданно с радостью заметили на горизонте мачтовые
огни какого-то корабля. Мы взяли курс на него, делая все, чтобы
привлечь его внимание.

Когда нас подняли на борт греческого парохода «Маунт Атена»,
было уже около 11 часов утра. Одна из подлодок подошла к борту
судна, с нее прокричали, что в море впереди нас есть еще несколько
человек. После этого подлодка исчезла. Мы, выставив наблюдателя,
на малой скорости начали поиски. Через 10 минут опять появилась
подлодка и дала нам сигнал остановиться. Она подошла к борту
судна, попросила спустить трос, поскольку они выловили в море
человека. Моряка подняли к нам на борт. Командир подлодки ска-
зал, что тут в море есть еще люди, но у него нет больше времени
этим заниматься, ему нужно идти дальше. После этого подлодка ис-
чезла в северо-западном направлении. Спустя 5 минут мы увидели
плот, а на нем несколько человек. Мы подошли ближе и нашли на
нем остальных 11 членов нашей команды. Двое из них были ранены.
Всех благополучно подняли на борт, таким образом, спасся весь
экипаж...»

Судно «Плезантвилль» покинуло Нью-Йорк 03.06.42, в сре-
ду, взяв курс на Суэц через Кейп-Таун. К свидетельству приложены:
выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие докумен-
ты. Дата: 20.07.42, Нью-Йорк.

«В воскресенье, 7 июня 1942 года, в 20.42 судно было торпеди-
ровано... Оно сразу же дало крен на правый борт, потом на левый, по-
340

сле этого выровнялось, но носовая часть осталась глубоко под водой.
Машины были остановлены со шлюпочной палубы. Раздался сигнал
«Шлюпки на воду!», после чего были спущены все шлюпки по пра-
вому борту... На борту было 37 человек команды и 10 пассажиров.

После того, как все шлюпки были удачно спущены на воду, ме-
жду шлюпкой капитана и двумя другими шлюпками всплыла под-
лодка, которая выпустила торпеду по нашему пароходу. Торпеда по-
пала в машинное отделение. Последовал сильный взрыв. Корма за-
дралась вверх, и судно за пару минут исчезло с морской поверхности.

Спустя 10 минут подлодка подошла к шлюпке капитана. Были
заданы следующие вопросы:

– Какое судно? – Ответ: «Плезантвилль».

– Откуда? – Ответ: «Из Нью-Йорка».

– Кто-нибудь ранен? – Ответ: «Нет».

– Какой груз? – Ответ: «Сборный».

– Капитан на борту шлюпки? – Ответ: «Нет».

– Извините, ребята, это – война, нам приходится это делать.
Удачи!

После этого лодка ушла...

Через полчаса подлодка опять появилась у капитанской шлюп-
ки. Нас спросили опять, как называется корабль, и нет ли с нами в
шлюпке капитана. Название судна мы назвали, но скрыли, что капи-
тан находится в шлюпке...»

Танкер «Сандар» вышел из Порт-оф-Спейна 02.05.42. К сви-
детельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и
сопутствующие документы.

Дата: 22.05.42, Нью-Йорк.

«В 16.56 – взрыв. Мы выскочили из кают, чтобы подняться на-
верх. Последовал еще один взрыв, в коридоре стало темно, огонь и
нефть пошла в вентили в носовой части. Мы выскочили на палубу,
но не могли определить причину разлива нефти и задымления, цен-
тральная часть судна была объята пламенем. Когда дым рассеялся, я
увидел 3–4 человек в носовой части палубы. Я спрыгнул на артилле-
рийскую платформу, но делать там было нечего. Бросился на шлю-
почную палубу, но там все было в нефти. Шлюпка по левому борту
была спущена, на ее борту было 25 человек. Поскольку у судна была
большая скорость, пришлось рубить фалинь.

На веслах мы пошли за судном. Спустя несколько минут мы увидели моторную лодку, но тут же в машинном отделении раздался взрыв. Судно начало тонуть. Первой ушла под воду корма, а через 2 минуты исчезло все судно.

Моторная лодка сделала круг и подняла на борт часть людей, которые оказались в воде. Мы видели перископ подлодки, но он быстро исчез. Мы стали грести в сторону моторной лодки. С нее нас спросили, все ли целы, и рассказали, что капитан страшно обгорел.

Сделали перекличку, нас было 35 человек. Не было первого штурмана Боргенсена и боцмана Странденеса. Начались их поиски. Мы довольно долго кружили в том месте, но безрезультатно.

Пока мы вели поиск, вновь увидели перископ подлодки. Она всплыла и пошла к нам. Мы заспорили о том, что она будет делать: врежется ли в шлюпку и потопит нас или просто расстреляет всех. Сидя в шлюпке, мы наблюдали, как она приближается к нам. Когда лодка подошла так близко, что можно было перекликаться, с лодки спросили, все ли у нас в порядке, есть ли еда, как называлось судно, и какой принадлежности.

На все вопросы были даны правильные ответы, но на подлодке, вероятно, ответы не поняли, подлодка развернулась, и зашла с другой стороны. Лодка подошла ближе, чем в первый раз, и вновь прозвучали те же вопросы. Кто-то с подлодки крикнул: «Подойдите ближе!», кинул буксирный конец, и шлюпка причалила к борту подводной лодки. Мы получили несколько банок консервов и немного пластыря от ожогов. На вопрос, хотим ли мы узнать курс и расстояние до Тринидада, мы ответили: «Да». С подлодки ответили: «215 градусов, 60 миль». Вскоре лодка ушла в юго-восточном направлении...

Мы взяли курс на Тринидад.... В 8.45 нас подобрал американский корабль и доставил в Порт-оф-Спейн. Капитан был тут же доставлен в госпиталь, но в 22 часа он скончался».

Судно «Сарита» вышло из Порт-оф-Спейн 13.06.40. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. Дата: 22.08.40, Рио-де-Жанейро.

«В воскресенье 14 июля в 08.00 в седьмой отсек по левому борту попала торпеда, раздался сильный взрыв. Машина была остановлена, дан сигнал: «Всем – к шлюпкам!» Все шлюпки были расчехлены и приготовлены к спуску. Во время взрыва моторную шлюпку,

После долгого ожидания немецкий самолет-разведчик смог 23 декабря доложить о том, что большой конвой союзников, идущий курсом на северо-восток к острову Медвежий, обнаружен. В первый день Рождества в 19.00 «Шарнхорст» (капитан первого ранга Хинтце) получил приказ выйти в море для нападения на конвой. Однако соединению немецких кораблей было приказано повернуть обратно, если они встретятся с крупными надводными силами противника.

Норвежские агенты-разведчики
за работой.

Фото из Музея Сопrotивления



Конвой JW-55B был на пути в северо-западную Россию. Ни коммодор конвоя, ни начальник эскорта не знали о том, что «Шарнхорст» с пятью

эсминцами покинул базу в Альта-фьорде и находится на пути в Баренцево море, чтобы остановить и уничтожить конвой. Немецкая подлодка U-601 (Хансен) обнаруживает конвой и докладывает о нем командованию немецких ВМС.

Похоже, немцы не знали о том, что британский линкор «Дьюк оф Йорк» находится в районе прохождения конвоя, и что идущий на запад конвой RA-55A уже вышел из Кольского залива в Баренцево море. Из донесений норвежских агентов и дешифровки немецких сообщений британскому Адмиралтейству к 26 декабря стало ясно, что «Шарнхорст» вышел на охоту. Адмирал Фрейзер, возглавлявший операцию с линкора «Дьюк оф Йорк», был готов немедленно предоставить силы своего соединения для нападения на «Шарнхорст».

В 7.30 утра того же дня контр-адмирал Эрих Бей, который командовал «Шарнхорстом» высылает несколько эсминцев на поиск конвоя. Приблизительно через час британский эскорт обнаруживает «Шарнхорст» на своих радарх. Крейсер «Шеффилд» в 9:21 радаром находит корабль противника. Начинается жестокий морской бой. Разыгрывается непогода, на море – плохая видимость. Британские крейсеры «Норфолк» и «Шеффилд» получают серьезные повреждения.

танке № 13, чтобы выровнять крен. На вахте был второй штурман Педер Альвенес, рулевой Торгер Эдланд, на корме у пушки был матрос Улав Таральдсен. Впередсмотрящим на мостике стоял Трюгве Хассель. Был дан сигнал спустить спасательные шлюпки, кто как мог спешил его выполнить. Четырехдюймовая пушка на корме была обеспечена расчетом и заряжена. Где-то минуты через две после первой торпеды в центральной части судна взорвалась вторая торпеда, и почти одновременно в машинное отделение попала третья, — обе по правому борту. Когда судно сильно накренилось на правый борт, машины были застопорены... В машинном отделении никого не было, когда произошел последний взрыв... Судно быстро наполнялось водой и тонуло. Обе шлюпки по правому борту были повреждены при взрыве, кормовую шлюпку по левому борту было невозможно спустить, поскольку судно сильно накренилось в противоположную сторону. В течение четырех минут после первого взрыва до начала крена успели спустить на воду носовую шлюпку по левому борту. Кроме того, два плота удалось спустить на корме. Шлюпки сделали круг, чтобы подобрать тех, кому пришлось прыгнуть прямо в воду. Подобрали всех, кого нашли. Нашли повара Отто Бентсена из Ларвика, всего залепленного нефтью. Он был в спасательном жилете, но голова оказалась под водой. Старший стюард Антонсен проверил пульс, — он был мертв. Нашли также второго механика Эрнста Врольдсена из Крагерё и моториста Йонсена, оба — в нефти и без признаков жизни. Старший механик Йонсен проверил у них пульс, — пульса не было. Было невозможно поднимать их в шлюпку, когда в ней уже было 20 человек. Мы подняли на борт несколько плававших неподалеку бочонков с водой...

Со всплывшей подлодки нас спросили о капитане, но мы ответили, что он утонул. После этого спросили о названии судна, порте приписки и тоннаже, а также пункте назначения. Нас спросили также, есть ли у нас еда, на что мы ответили отрицательно. Через полчаса подлодка вернулась, с нее нам передали провиант: около 12 банок с хлебом, 12 банок с норвежской селедкой в томатном соусе, 7 банок кровавого пудинга, 12–15 фунтов чернослива, 4 фунта датского сливочного масла. Потом мы приняли на борт 10 человек с одного плота и четверых — с другого. Теперь нас стало 34, троих потеряли.... С плотов забрали провиант, одежду и т.д., но привязать их к

шлюпке не представлялось возможным, так что плоты пришлось бросить. Мы решили плыть к южной оконечности Ирландии, которая находилась где-то в 700 милях от нас... Пара человек получили небольшие ранения во время бедствия, и им была оказана помощь... Всего нам пришлось пройти 635 миль... Все это время в шлюпке было бодрое настроение. 7 марта в 14.00 нас поднял к себе на борт траулер «Томас Бус»... Капитан и команда приняли нас хорошо... Все мы были очень измотаны после долгого плавания в спасательной шлюпке.

Транспорт «Торвангер» вышел из Галифакса в 14.06.42 с пунктом назначения Александрия через Кейптаун. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. 13.07.42, Ливерпуль.

«Во вторник 23 июня в 11.47 раздался сильный грохот, и оказалось, что в правый борт судна ударила торпеда, прямо по центру, вероятно, в трюм и килевой танк. Спустя несколько секунд на корме, предположительно, между 4 и 5 трюмами, взорвалась вторая. Судно начало сильно крениться на правый борт и быстро тонуть... Команда оставила судно, капитан сошел с него последним. Сразу же после этого пароход перевернулся и затонул. Моторная шлюпка с правого борта, вероятно, была разбита во время взрыва. Палубы судна были заставлены огромными ящиками с самолетами. Когда судно ушло на дно, они всплыли. Мы старались уберечь свою шлюпку от обломков, но при погружении носовой части судна под воду, один из ящиков выбросило водоворотом на шлюпку. Ящик повредил руль, а на корме по правому борту прямо по ватерлинии пробил дыру...

Люди, находившиеся в момент взрыва на корме судна, не могли попасть вперед. Кто-то прыгнул за борт, кто-то попал на плот, который находился в кормовой надстройке. Всех потом подобрали спасательные шлюпки...

В 12.00 мы увидели рубку подлодки. Подлодка подошла к нам настолько это позволяли плававшие обломки, и люди в рубке сделали знак подойти к ним сбоку. Наш капитан посчитал, однако, что важнее было отремонтировать гичку и шлюпку, снять запас воды и провианта с плотов и передать их на шлюпки. А шлюпка со штурманом Хангесом, третьим штурманом Лингосом и девятью членами

команды двинулась на веслах к подлодке. Там их расспросили о названии судна, грузе, пункте назначения и т.д. Штурман дал объяснения. Подлодка была немецкой. Мы получили от немцев немного провианта, сигарет и мыла для использования в соленой воде. Они сообщили, что мы находимся в 480 милях к западу от Флореза, что на Азорских островах».

Штурман Хагнес написал следующее объяснение:

«Подводная лодка остановилась, и я лично разговаривал с немецким капитаном, который предложил взять на борт раненых. Официант Джон Мак-Нейл из Галифакса получил легкие ожоги, но отказался перейти на подлодку. Я спросил о координатах, они были мне указаны...

5 июля нас увидели с берега, шлюпки были взяты на буксир и приведены в Файал Хорта. Экипаж по прибытии был в хорошей форме».

Сухогруз «Трафальгар» покинул Буэнос-Айрес 1 октября курсом на Нью-Йорк. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. 18.11.42, Нью-Йорк.

«В 19.20 15 октября кто-то из командиров прокричал капитану, стоявшему на мостике: «Там что-то белеет!» Тут же в судно ударила торпеда. Капитан приказал: «Лево на борт!» с тем, чтобы привезти в боевую готовность нашу 4-х дюймовую пушку, но тут же в судно попала еще одна торпеда... Капитан отдал приказ немедленно покинуть судно... В течение 5–6 минут 43 человека перешли в 2 спасательные шлюпки и на плот.

Вскоре после торпедирования мы увидели всплывшую подлодку. Нас спросили о капитане и судовых документах. Начальник радиостанции и главный механик ответили, что капитан утонул вместе с судном, после чего, командир подлодки спросил, уверенны ли мы в этом. Он спросил также о названии судна, грузе, тоннаже, откуда и куда шло. После этого мы наблюдали, как подлодка послала мощные красные сигналы в нескольких направлениях, после чего ушла.

Мы двинулись к ближайшему берегу... После тяжелого перехода, занявшего более 10 дней, в воскресенье 25 октября утром мы увидели землю. В три часа утра мы вышли на берег маленького острова у Гваделупы. Однако местные жители стали нас прогонять, уг-

рожая интернированием. Они дали нам жбан воды, и мы поплыли дальше. 26 октября капитанская шлюпка пристала к берегу в Мариготе, а шлюпка первого штурмана – в Россо... Командиры и экипаж с самого начала и до конца проявили себя с самой лучшей стороны».

Все приведенные отрывки из донесений касаются торпедирования немцами норвежских кораблей во время Второй мировой войны и тех случаев, когда подлодка всплывала после атаки.

ОТРЫВКИ ИЗ ДОНЕСЕНИЙ НОРВЕЖСКИХ МОРЯКОВ О ПОВЕДЕНИИ ЯПОНСКИХ ПОДВОДНИКОВ ПОСЛЕ ТОРПЕДИРОВАНИЯ ДВУХ НОРВЕЖСКИХ ТОРГОВЫХ СУДОВ.

Ведение войны японскими подводниками и поведение команд японских подлодок – тема, которая, в принципе выходит за рамки этого повествования. Но я все-таки решил привести эти выдержки из свидетельств, которые дали моряки двух норвежских транспортов, пережившие торпедирование и потопление судов японцами. Эти выдержки – просто пример отношения команды этих двух японских подлодок к пережившим торпедирование морякам.

Танкер «Скотия» вышел из Бахрейна 19 ноября 1943 года с грузом дизельного топлива. Пунктом назначения был Мельбурн, Австралия. Экипаж насчитывал 40 человек. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. 21.12.43, Коломбо.

«Мы шли без всякого эскорта, и все шло хорошо до 27 ноября, когда судно было торпедировано. Во время обеда впередсмотрящий сообщил, что видит на горизонте корабль. Мы предположили, что это была подлодка, поскольку, находясь впереди нас прямо в этом месте, в 16.00 «корабль» исчез.

В 17.25 «Скотия» была торпедирована в районе бизань-мачты и начала тонуть. Одна из шлюпок была разбита во время взрыва, и команда заняла места в оставшихся трех шлюпках, за исключением стармеха Йозефа Амундсена и радиста Коре Кристенсена... Они оставались на борту пока минут через 15 после первого взрыва в танкер не попала еще одна торпеда. Только тогда оба спрыгнули за борт. Ничего особенного непосредственно перед взрывом мы не за-

метили. Лишь когда мы уже были в шлюпках, увидели подлодку, которая прошла по носу в 100 метрах от нас.

Мы были в шлюпках и держали курс на Цейлон. Через день нас заметили с самолета, а спустя еще сутки нас подобрало военизированное китобойное судно. На нем мы вернулись обратно к месту, где «Скотия» была торпедирована, и там обнаружили шлюпку, где находился матрос Турбьори Кристиансен вместе с корабельным псом, — оба были живы и здоровы.

Турбьори рассказал, что поначалу в шлюпке, кроме него, было еще 7 человек, но все они были расстреляны экипажем лодки. Он спасся благодаря тому, что выпрыгнул за борт, поднырнул под подлодку, всплыв с другой ее стороны. Там он укрывался, пока лодка не начала движение. Тогда он, никем не замеченный, опять подплыл к шлюпке и забрался в нее. Там его ждало ужасное зрелище. В шлюпке лежали трупы шести моряков со «Скотии», окровавленные, изрешеченные пулями японских нелюдей. В живых остался лишь капитан, которого японские подводники взяли в плен.

Позже мы нашли и стармеха Амундсена, лежавшего на плоту со «Скотии», окровавленного и изрешеченного пулями японских убийц. Он был мертв. Его тело мы подняли на борт китобоя, чтобы похоронить по морскому обычаю: зашили в парусину и покрыли норвежским флагом. Стюард Педер Столхане, который был очень набожным человеком, прочитал над ним молитвы. Китобой продолжил поиски выживших, но не найдя никого, взял курс на атолл Аддуа...

Кроме упомянутых семи погибших, погиб и радист Кристиансен. Последний раз его видели пловшим в спасательном жилете. Но его, вероятно, затащило на дно вместе с судном. Возможности взять его в шлюпку уже не было: японцы начали обстрел...

Рапорт второго штурмана Блиндхейма: «На судне было 5 шлюпок и три плота. Три шлюпки и два плота были спущены на воду. Одна шлюпка была разбита при взрыве, другая перевернулась при спуске на воду, один плот остался на борту.

Выдержка из рапорта Блиндхейма командеру британского флота Болу: «Матрос Ларсен, единственный оставшийся в живых в шлюпке, в которой были капитан и 6 спасшихся членов экипажа, рассказал, что капитану было приказано перейти на борт подлодки, где он был оставлен. Больше его не видели. Остальных людей в

шлюпке расстреляли из автоматов. То же самое сделали и со старшим механиком, который находился на плоту. Он, к несчастью, привлек к себе внимание карманным фонариком. Матрос Ларсен избежал этой участи, потому что нырнул под подлодку и оказался с другой ее стороны. Он повторил свой выдающийся маневр, когда стрельба прекратилась, и вернулся на шлюпку, в которой лежали тела расстрелянных моряков».

Пароход «Стурвикен» торпедирован 01.10.43 во время перехода из Дурбана и Момбасы в Аден. К свидетельству приложены: выписка из вахтенного журнала, рапорт и сопутствующие документы. 02.12.43, Бомбей.

«В 21.25 последовал сильный взрыв в трюме номер 4, а спустя три секунды — такой же взрыв в машинном отделении. Последний привел к взрыву парового котла. Немедленно была предпринята попытка отправить сигнал бедствия, но огромная волна заполнила радиорубку и вывела из строя радиостанцию... Судно затонуло в течение трех минут.

Тем временем с левого борта была спущена шлюпка, которая успела отойти от судна перед тем, как оно затонуло. Предположительно в шлюпке спаслись 42 человека. Четверо, в том числе и я, пытались спустить на воду плот, но он при высокой волне набрал воды, и его втянуло в воронку вместе с судном. В темноте оказалось невозможным найти его.

По словам спасшихся, к шлюпке по левому борту подошла подлодка. С лодки спросили, где капитан. Не найдя меня, они взяли третьего штурмана и китайского кочегара... Экипаж подлодки говорил на ломанном английском и на «кангонизе», по внешнему виду это были японцами. Вскоре субмарина полным ходом двинулась вперед и, круто развернувшись на левый борт, повредила винтом правый борт одной из шлюпок. Другая шлюпка была разбита и перевернулась. Часть команды была убита или ранена винтом. После этого злодеяния японцы прошли по месту происшествия еще раз, окликнув двух китайцев, которые находились в воде. Однако они не сделали даже попытки помочь им.

На следующий день команда и я начали собирать обломки. Нам ценой невероятных усилий удалось связать из них с помощью тросов со штурмтрапа и в течение дня превратить в некое подобие пло-

та. Лучшие пловцы с поврежденной подлодкой шлюпки добралась до нашего плота. Им пришлось плыть 5–6 часов... Прежде чем стемнело на плоту собралось 19 человек. Места хватило для всех, и плот держался на поверхности. Потом на море началось волнение, так что стало трудно удержаться на плоту. 3 октября мы находились в 25 милях от побережья Африки. Ветер дул в сторону берега, наши спасательные жилеты и пояса пошли на создание паруса. При этом мы гребли кусками планок в надежде добраться до берега. Попытку пришлось оставить, поскольку ветер сменил направление, и сильным течением нас стало сносить в море. Ни воды, ни провианта у нас не было. Не было и дождей на этих широтах. Нас нещадно палило тропическим солнцем. Некоторые из нас, да и я сам, для удобства при строительстве плота скинули с себя одежду. Теперь у нас не было никакой защиты от палящего солнца. Всем было запрещено пить соленую воду. Первые дни люди держались, но потом только в течение 4 дней от солнечных ожогов умерли 6 человек. 6 октября нас взял на борт корабль королевских ВМС «Хеннес». Нас к этому моменту в живых осталось: 11 китайцев, третий машинист Роланд Эклунд и я. Все были в ужасном состоянии, никто не смог самостоятельно подняться на борт. Как раз перед тем, как спасти нас, «Хеннес» подобрал второго штурмана Пера Нильсена и трех китайцев... 8 октября мы пришли в Аден, всех доставили в госпиталь». (Директорат мореплавания, 2003 г.)

«Самое правдивое свидетельство из первых рук о поведении противника по отношению к беззащитным командам».

О ЧЕМ ГОВОРЯТ СВИДЕТЕЛЬСТВА МОРЯКОВ

Приведенные выше отрывки – иллюстрации различного поведения немецких и японских экипажей во время Второй мировой войны. Они представляют, наверное, самую правдивую информацию из первых рук о поведении противника по отношению к беззащитным командам. Они так же дают нам представление о физических и психических страданиях, которые выпали на долю норвежских моряков, переживших торпедирование своих судов.

Трудно сделать далеко идущие выводы о поведении экипажей соответственно немецких и японских подлодок во время войны на основании приведенных свидетельств. Но основной вывод, мне ка-

жется, ясен. Японские подводники, во главе со своими командирами, похоже, нарушали действующие международные конвенции и одновременно показывали изощренную жестокость по отношению к спасшимся с потопленных транспортов.

Немецкие подводники, похоже, действовали в соответствии с международными конвенциями. Несмотря на опасность для собственных подводных лодок и экипажей, офицеры и члены команды после торпедирования показывали человеческое отношение, они оказывали своим врагам – потерпевшим бедствие экипажам, нужную помощь. Это заключение соответствует и впечатлениям от ряда интервью и бесед с норвежскими, британскими, немецкими моряками и ветеранами войны.

Здесь, очевидно, важно напомнить, что война немецких подводников с конвоями союзников имела решающее значение для исхода Второй мировой войны. Немецким подводным флотом руководили опытные офицеры и профессиональные подводники, флот постоянно оснащался новыми эффективными кораблями и хитроумным оружием. Подводная война сама по себе была агрессивной и безжалостной, и стоила жизни тысячам моряков с кораблей союзников. Немецкий подводный флот был сильным противником, который боялись и ненавидели моряки союзников.

Большие потери человеческих жизней, самопожертвование моряков, страдания и горе людей, представляющих противоборствующие стороны в войне на море требуют, чтобы рассказ о поведении подводников был правдивым. Мифы не должны бросать тень на ветеранов, живых или мертвых.

В результате военных действий с сентября 1939 по август 1945 годов были потеряны 5150 транспортов союзников, общим тоннажем в 21,6 миллионов брутто-тонн. В Северной Атлантике, в том числе и в конвоях в северо-западную Россию, во время Второй мировой войны потеряно 2232 судна, водоизмещением 12 миллионов брутто-тонн.



Военный монумент в Бюгдойнесе. Фото: Ларс Кристиансен

22. МИФ О ПРЕСТУПНОМ ПОВЕДНИИ НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНИКОВ

«В основе мифа, как правило, лежит историческая действительность».
(По словам Бьярне Линга)

Страх перед немецкими подлодками царил уже во время Первой мировой войны. Люди, особенно моряки, рыбаки, не забыли историй из газет с кричащими заголовками о немецких подлодках, топивших без предупреждения мирные торговые суда. Многие норвежские моряки оказались жертвами нападений немцев на нейтральные норвежские транспорты в годы Первой мировой войны 1914–1918 годов. Мало кто уважал тогда понятие «нейтральное торговое судно».

Когда 1 сентября 1939 года началась Вторая мировая война, многие сотни норвежских судов оказались в зоне боевых действий. Несмотря на то, что Норвегия объявила о своем нейтралитете, количество потопленных с начала военных действий норвежских судов вызывало большую тревогу. В период с 3 сентября 1939 года по 8 апреля 1940, то есть до того, как Норвегия оказалась во Второй мировой войне, погибли 377 норвежских моряков, 121 тысяча тонн тоннажа норвежского флота пошли ко дну из-за прямых попаданий торпед или подрыва на минах.

9 апреля 1940 года Германия напала на Норвегию, и страна в течение пяти лет оставалась под немецкой оккупацией. Почти 1000 норвежских торговых судов с 30-ю тысячами норвежских моряков продолжили борьбу за пределами Норвегии, чтобы отвоевать свободу и независимость страны. 706 норвежских транспортов были потоплены, 3670 норвежских и 977 иностранных моряков потеряли жизнь во время второй мировой войны.

Большие цифры потерь говорят о том, что немецкие подлодки вели целенаправленную охоту за всеми торговыми судами союзников, в том числе и норвежскими. Совершенно естественно у союзников сложилось одностороннее представление о главном враге — офицерах и экипажах немецких подводных лодок. Немецкие подводники превратились в ужасного и ненавидимого всеми врага. За время долгой, непредсказуемой битвы за конвой много говорилось и писалось о профессионализме и храбрости немецких подводников, и никогда — об их рыцарстве и порядочности.



Вахта на мостике. Фото из Музея Вооруженных сил

Проходило много времени, прежде чем сообщения о потоплении норвежских судов и жертвах среди моряков доходили до населения оккупированной Норвегии. Введение немцами цензуры и изъятие радиоприемников привели к тому, что о войне на море ходило много домыслов и фантастических историй.

Командование немецким подводным флотом во главе с адмиралом Деницем само способствовало созданию резко негативного представления о немецких подводниках во время Второй мировой войны. В первую очередь благодаря двум вызвавшим ужас приказам командования. Прежде всего, это был приказ «Лакония», который регламентировал обращение немецких подводников с теми, кто остался в живых после торпедирования судна противника.

Другой приказ касался судов-спасателей. Во время конференции 14 мая 1942 года (в ней принимал участие тогдашний командующий немецкими ВМС гросс-адмирал Редер) Гитлер обратился с вопросом к адмиралу Деницу, командующему подводным флотом: можно ли противодействовать судам-спасателям, которым удастся поднять на борт большое число моряков с торпедированных судов. И в 1943 году появился приказ о потоплении спасательных судов, которые сопровождали союзные конвои.

Чтобы оправдать агрессивность и бесчеловечность этого приказа, в нем подчеркивалось, что потопление судов-спасателей ведет к уничтожению экипажей судов противника. Немцы знали, что возможности союзников по набору опытных моряков ограничены, и предполагали, что гибель экипажей приведет к прекращению отправки или задержкам в снаряжении новых кораблей. Союзники понимали, что приказ связан с озабоченностью немецкого командования новыми американскими судами «Либерти», постройка которых в 1942 году почти полностью компенсировала потери транспортов.

В последнем слове во время Нюрнбергского процесса Дениц заявил, что в дискуссии о спасательных судах союзников он занял однозначную позицию: Дениц был против атак на суда-спасатели. Он заявил, что единственной возможностью увеличить потери среди экипажей союзных судов, является само нападение на транспорты и создание более эффективного оружия.

Что касается приказа «Лакония», то адмирал Дениц так объяснил его суть: сентябрьский приказ 1942 года являлся приказом «не спасать». То есть смыслом было не нападать на уцелевших после кораблекрушения.

«Было много всяких домыслов и слухов».

ИНТЕРВЬЮ С СОЮЗНЫМИ МОРЯКАМИ: ПОВЕДЕНИЕ НЕМЕЦКИХ ПОДВОДНИКОВ.

Во время работы над документальным фильмом о конвоях мы сделали ряд интервью с норвежскими и иностранными моряками, которые ходили в море во время Второй мировой войны. Главной темой бесед было торпедирование и потопление судов. Было много всяких домыслов и слухов о поведении немецких подводников. Почти всю войну я сам находился на Лофотенах, и, как и многие мои земляки, считал, что немецкие подводники вели войну самым преступным и нечеловеческим образом.

В июле 1943 года я был на борту сорокафутовой шхуны «Нордлюс» на китобойном промысле в Вест-фьорде. Мне, студенту, было интересно провести неделю на таком промысле. В июле в Вест-фьорд обычно заходило много китов, и деликатесное китовое мясо пользовалось спросом на оккупированных немцами Лофотенах. Мой дядя Сверре был капитаном шхуны и одновременно гарпунером китобойной пушки, установленной на ее носу.

Мы вышли в Вест-фьорд из Хеннингсвера в спокойный, немного туманный летний день. Команда из четырех человек пристально сектор за сектором всматривалась в море в поисках кита. Мы сменяли друг друга наверху «в бочке впередсмотрящего», но ни один китовый фонтан не нарушал гладкую как масло морскую поверхность. Ближе к вечеру Сверре остановил мотор, нужно было экономить горючее, и шхуна легла в дрейф.

Погода была хорошая. Неожиданно спокойная атмосфера открытого легким маревом фьорда была нарушена. Мы услышали что-то похожее на огромный вздох, и какая-то огромная темная махина вынырнула на поверхность. Она выглядела угрожающе и лежала в кабельтове от «Нордлюса» в летнем мареве. Это была подводная лодка. Наверно, она шла из Баренцева моря на базу в Нарвик. Вероятно, возвращалась из долгого похода: на зелени корпуса и рубки проступали пятна ржавчины. Мы не увидели никаких знаков, указывавших на государственную принадлежность. Немецкая или русская? Мы знали о трагических потоплениях рыбацких шхун, расстрелах и похищениях экипажей. Мы затаили дыхание. Ни слова, ни движения. Что предпримет подлодка? Возьмет «Нордлюс» на abordаж или потопит шхуну без предупреждения и без следов?

Подлодка застыла. Один единственный человек в рубке смотрел на нас в бинокль. Он, конечно, увидел пушку и, наверное, подумал, что это за вооруженное судно попало ему в Вест-фьорде. Я думал, что же он сделает с нами? Тишина была звенящей. Неожиданно раздался шум мотора, и мы увидели, что черный корпус удаляется от нас и медленно исчезает в глубине. Вест-фьорд опять лежал перед нами серо-голубой и спокойный в солнечном мареве. Мы с облегчением рассмеялись и рухнули на палубу среди тросов и ящиков. «Нордлюс» взял курс домой.

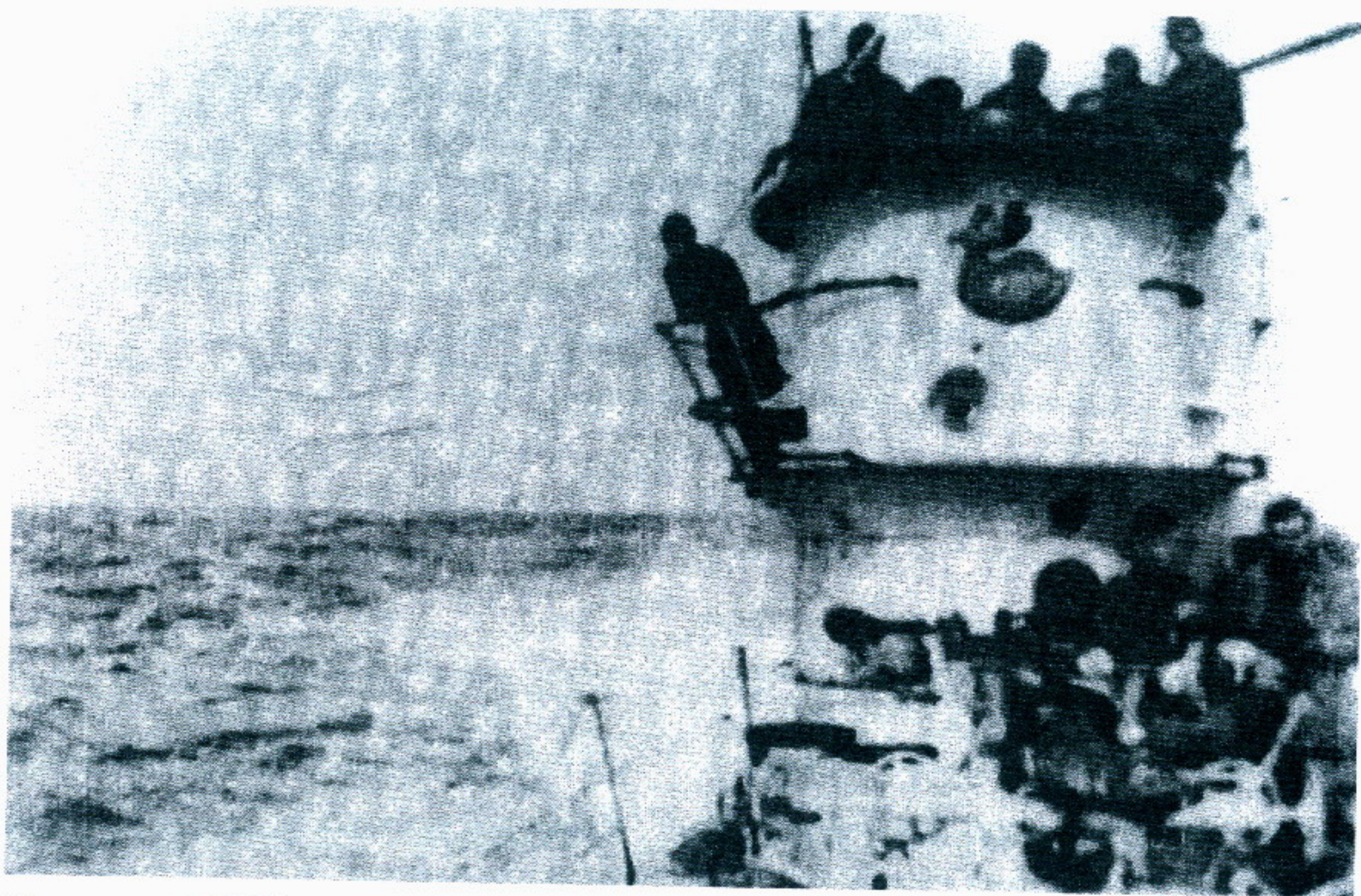
Можно ли составить объективную картину того, что на самом деле происходило в этой долгой и ожесточенной войне на море? Во время многих интервью, я спрашивал моряков разных национальностей о поведении немецких подводников во время войны, и более конкретно: что моряки знают о нападениях немецких подводников на спасшихся с потопленных судов людей?

Большинство тех, с кем мы разговаривали, слышали о таких нападениях, но мало кто мог привести документально подтвержденные сведения. Эйвинд Абрахамсен (после войны был капитаном и председателем Норвежского союза моряков-ветеранов) был вторым штурманом на судне «Ферм», который был торпедирован в марте 1943 года немецкой подлодкой в Северной Атлантике. Его спонтанный ответ на вопрос о поведении немецких подводников был: «Да ведь сумасшедшие, которые шли на преступления во время войны, были во всех родах войск». Эдду Гренфеллу, который обслуживал радар на британском эскортном авианосце «Эмпайер Лоуренс» (позже этот военный офицер был президентом клуба «Русские конвои»), тоже был задан этот вопрос. И Абрахамсен, и Гренфелл ответили, что у них сложилось мнение, что немецкие подводники, — командиры и экипажи — были высоко профессиональными моряками. Это был смелый и агрессивный противник, который, в общем, держался в рамках международных конвенций во время подводных операций.

Джордж Кванток, служивший старшиной на британском спасателе «Замалек» в конвое PQ -17, рассказал в интервью в декабре 1999 года, что он за время своей военной службы ни разу не был свидетелем разбойного нападения на спасшихся людей со стороны немецких подводников. Зато Кванток указал, что у него имеются надежные свидетельства британских моряков о том, что спасшихся с потопленного судна людей во многих случаях расстреливали немецкие летчики.

Бывшего капитан-лейтенанта Ханса Гюнтера Ланге, командира U-711, спросили, знает ли он о случаях нападения на спасшихся с потопленных судов людей (интервью в Киле 20 ноября 2000 года). Ланге как командир подлодки принимал участие в боях за мурманские конвои в 1943–1945 годах. Этот немецкий офицер со всей определенностью заявил, что «международные морские традиции, ча-

стью которых были традиции немецких моряков, включая подводников, не допускали бесчеловечного отношения к спасшимся с потопленных судов».



Подлодка U-711 возвращается домой после полярного похода.
Фото: Х. Г. Ланге

Эдд Гренфелл беседует с автором книги Харальдом Хенриксеном. 1999 г.
Фото: Бьорн Осс



«Я считаю, что немецкие моряки, как правило, вели себя по-рыцарски по отношению кцелевшим после кораблекрушения людям»

Интервью с Эдом Гренфеллом

Эд Гренфелл был военным моряком и во время войны служил на разных кораблях. Он принимал участие в рейде на Лофотены и участвовал в конвойных переходах в северо-западную Россию.

Гренфелл служил на радарной установке на корабле ПВО «Эмпайер Лоуренс», который принимал участие в эскорте PQ-16 в мае 1942 года. Конвой был атакован немецкими подлодками и большим отрядом бомбардировщиков U-88, которые прилетали несколько раз. В «Эмпайер Лоуренс» попало несколько бомб, и он затонул в течение пары минут. Гренфелл оказался в море. Их шлюпка перевернулась, но через 20–30 минут его подобрала. Всех спасенных доставили в Мурманск. После войны Гренфелл был в течение нескольких лет британским вице-атташе по военно-морским вопросам в Бонне. Было особенно интересно услышать его мнение, как человека с большим морским опытом, о поведении немецких подводников во время Второй мировой войны.

Во время интервью, которое Гренфелл дал в Портсмуте в июне 1999 года, я попросил его рассказать, какую славу имели немецкие подводники во время войны.

«В принципе для меня легко ответить на вопрос о поведении немецких подводников во время войны. Потому что это не только мой опыт, но и общий опыт моряков, свидетельствующий о том, что экипажи немецких ВМС, особенно подводники, в основном вели себя корректно. Однако мы должны помнить, что шла жестокая война, и что их обязанностью было топить корабли.

Что касается вопроса о поведении экипажей, после того, как они топили какое-то судно, то немцы делали все так же, как и мы. Брали на борт столько уцелевших, сколько могли. Но следует понимать, что командир подводной лодки не будет рисковать и всплывать на поверхность после того, как он торпедировал судно. Опасность быть обнаруженным и обстрелянным в этой ситуации очень велика. Многие командиры немецких подлодок подвергали себя большой опасности, когда всплывали и приближались к шлюпкам и плотам, чтобы оказать помощь спасшимся с потопленного судна».

– Можете ли Вы сказать что-нибудь о Вашем личном опыте? Вы ведь сами принимали участие в конвоях в северо-западную Россию.

«Первые два года войны я служил на крейсерах, которые редко участвовали в нападениях на подлодки. Этим занимались эсминцы и корветы. Но я участвовал во многих операциях в Атлантике и в Средиземном море, принимал участие в эскортировании конвоя в Мурманск. За время моей службы я встречался со многими моряками, и они рассказывали часто о высоком профессионализме и смелости немецких моряков, которые проявились во время войны. Это было общее представление, которое базировалось не только на отдельных случаях. Это было распространенное мнение среди наших военных моряков: немецкие подводники вели себя корректно и порядочно».

– Следовали ли немецкие моряки международному кодексу поведения на море, который был свойственен морякам? Моряки ведь привыкли помогать друг другу в опасных ситуациях: сегодня я спасу тебя, завтра ты спасешь меня?

«Каждый моряк понимал, мы стреляли не по людям на борту корабля, мы стреляли в корабль противника. Цель – потопить судно. Судно не представляет больше опасности, когда оно уничтожено. Всех, кто спасся, всех, кого удалось найти, – сколько бы их ни было – всех поднимают на борт, и обращаются с ними как с военнопленными. Я не могу представить, чтобы морской офицер оставил людей за бортом, если это только не угрожает безопасности собственного корабля. Тогда приходится выбирать, может ли он оставить людей в море без помощи. И это касалось обеих сторон, как британцев, так и немцев».

Я спросил Гренфелла, знал ли он о случаях, когда его соотечественники, британские военные моряки совершали нападение на оказавшихся в море людей, например, стреляли по людям в море после боя.

«Я знаю один случай, когда британская подлодка во время операции против немецких береговых укреплений в Греции потопила небольшое судно. На его борту были и немцы. Немецкие солдаты оказались в море и были совершенно беззащитны. Один британский моряк стал стрелять в них из автомата. На борту подлодки был тогда офицер британской армии, он и еще один морской офицер резко возражали против этих действий, но капитан британской

подлодки, который отвечал за это, не остановил расстрел попавших в море немцев. Все они были убиты».

Об этом случае узнали двенадцать лет назад, газетчики раскопали эту историю. Но тот британский капитан-подводник был уже на пенсии. Дело предали огласке из-за моряков, которые посчитали, что такие случаи не должны замалчиваться.

Я рассказал Гренфеллу историю, которую сам услышал от пожилого норвежского морского офицера. Офицер рассказал мне, что британские военные моряки во время сражения в Офот-фьорде в апреле 1940 года стреляли по немецким морякам, оказавшимся в море после потопления их судна.

«Я эту историю не знаю, – ответил Гренфелл, – не могу сказать, правда это или нет. Ко мне недавно приезжали несколько немецких военных моряков, и один из них рассказывал о чем-то подобном. Я ведь провел в Германии много лет, но не помню, чтобы слышал об этом от других немцев. Ни слышал я об этом и от британских моряков. Но нужно помнить об одной вещи. Можно смотреть на это по-разному. Немцы смотрят на эти вещи не так, как мы. Люди в воде ощущают такое по-другому, чем те, кто находится на борту корабля. Война – «грязный бизнес». В горячке боя не можешь быть уверенным, что судно, по которому стреляешь, идет ко дну. Часто стрельба продолжается. Может быть, немцы, которые в данном случае оказались в воде, восприняли это как стрельбу по людям. Сам я не могу представить, чтобы кто-то из британских морских офицеров позволил что-либо подобное».

Я также рассказал Гренфеллу, что одна советская подлодка потопила норвежскую рыбацкую шхуну во время войны, погибло много норвежских рыбаков. Этот случай подтвержден документально.

«Мы об этом не знаем, но я могу заверить, что королевские ВМС, как часть вооруженных сил Британии, никогда не позволят себе такого поведения. Каждый британский офицер воспитан в традициях рыцарства. Невозможно представить, что он осознанно будет причинять вред оказавшимся после кораблекрушения в море, независимо от их национальности. Если бы о таком поведении узнали в Адмиралтействе, любой бы сразу лишился своей должности».

Мой опыт говорит, что немецкие моряки вели себя в основном по отношению к людям в воде по-рыцарски. Но мы должны понимать, что немецкая подводная война была предметом интенсивной негативной пропаганды со стороны союзников во время всей войны. Такая пропаганда – нормальная часть в ведении современной войны с любой стороны», – закончил командер Эд Гренфелл.

(Интервью записано на пленку в Портсмуте 22.06.99)

«Негативное отношение сохранялось несколько лет после войны».

НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНИКИ СОБЛЮДАЛИ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ.

Приказ «Лакония» и приказы Гитлера в отношении спасательных судов стали почвой для негативного восприятия немцев союзными моряками. Союзники были уверены, что немецкие подводники ведут бесчеловечную и преступную войну – в нацистском духе гитлеровской Германии.

Население норвежского побережья, особенно рыбаки и моряки, в течение всей войны считали, что немецкие подлодки бесчинствуют на морях и океанах, что немецкие подводники не гнушаются преступными деяниями против кораблей и уцелевших после кораблекрушения людей. Из интервью с британскими моряками-ветеранами (Эдом Гренфеллом и Джоржем Квантоком) видно, что многие британцы продолжают сохранять критическое отношение к немецким подводным силам до сих пор.

То, что такое отношение в Норвегии к немецким подводникам продолжает сохраняться годы спустя после окончания войны, связано с глубоко трагическими событиями в конце войны, чему есть документальные подтверждения.

7 мая 1945 года вечером, после того, как стало известно о подготовке к подписанию немцами безоговорочной капитуляции, уже после того, как командование немецким подводным флотом отдало приказ прекратить атаки на союзные конвои (см. интервью с Ланге), немецкая подлодка U-236 потопила норвежский транспорт «Снеланд I». У восточного побережья Шотландии погибли капитан и шесть членов команды. У большинства норвежцев это потопление вызвало большое негодование. Может быть, не до всех командиров немецких подлодок дошел этот приказ, или просто немецкий подводник проигнорировал его?

6 мая 1945 года две подлодки U-918 и U-992 высадили у Хопсейдета в Западном Финнмарке группу немецких солдат. Во время короткого рейда во фьорде немцы захватили в плен шесть норвежцев из гражданского населения – четырех рыбаков и двух молодых парней. Всех их тут же казнили. Совершенно естественно, такое злодеяние получило широкое освещение в норвежской прессе. Про-

веденное потом расследование показало, что никто из экипажей этих двух подлодок участия в этом рейде не принимал. Зверство в Хопсейдете 6 мая 1945 года совершили двое солдат Верхмата, Эдвард Луббен и Вольфганг Вордеманн, которых высадили с подлодок для проведения разведки.

Допрос адмирала Деница и ряда других немецких морских офицеров во время суда над военными преступниками в Нюрнберге показал, что война немцев на море в основном не выходила за рамки международных действующих конвенций (Женевских конвенций). В своих выводах суд признал, что война немецких подводников проводилась в рамках международных конвенций. Моряки союзных наций были немало удивлены, когда постановление суда в Нюрнберге было опубликовано.

После войны появилось более сбалансированная информация о подводной войне немцев. Многие из этой информации базировались на исследованиях материалов, с которых сняли грифа секретности. Было проведено большое количество интервью и бесед с военными ветеранами – участниками войны на море с обеих сторон. Международные конференции ветеранов, поездки и встречи также содействовали большей открытости, новому пониманию и примирению между старыми врагами.

Моряки-союзники и население, жившее на побережье, пережили трагедии войны на море в течение многих лет. У многих погибли родственники и друзья. Для многих было трудно изменить мнение о поведении немецких подводников. Миф о бесчеловечном поведении немецких подводников был весьма живуч, но объективная информация создала основу для пересмотра и переоценки существующего мнения о поведении немецких подводников во время Второй мировой войны.

В этой связи будет естественно процитировать британского писателя Лоуренса Ван дер Поста (1952), который много писал о толерантности. «Мне всегда неприятно удивлял такой парадокс: люди, которые сами непосредственно страдали и сражались во время войны, были в состоянии простить и все начать сначала. А другие, никогда сами не участвовавшие в битве, по-прежнему считают невозможным простить несправедливость, которая напрямую их никогда не касалась. А может ли быть настоящее начало без прощения?»

23. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ ДЛЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

*«Наши солдаты жертвовали жизнью,
а вы только посылали нам подкрепление».*
(Давид Толчинский, советский врач)

За период с июня 1941 по май 1945 года конвой союзников доставили в СССР северным маршрутом 4,43 миллиона тонн стратегических грузов. Это составляло 22,7 процента всех грузов, доставленных в Советский Союз по ленд-лизу. Среди них — несколько тысяч самолетов и танков, десятки тысяч тонн горючего, взрывчатых веществ, химикатов, большое количество сапог и продовольствия.

Премьер-министр Черчилль после немецкого нападения на Советский Союз тут же отреагировал на просьбу Сталина о военной помощи. По приказу Черчилля военная техника и другие стратегические грузы немедленно были отправлены морским путем из Великобритании на Северо-запад России. С психологической точки зрения такая быстрая реакция со стороны Великобритании была очень важна.

С 1942 года большая часть военных грузов для Советского Союза производилась в США. Эти крупные поставки военной техники шли в Советский Союз по договору о ленд-лизе.

Количество и типы грузов, перевозимых с конвоями, были разными. Большой конвой PQ-17 по выходе из Брейда-фьорда в Исландии в составе 34 транспортов перевозил 142 000 тонн груза. На борту судов было 3350 автомобилей, 835 танков, 210 бомбардировщиков, 99 000 тонн других военных грузов. Большая часть этого груза оказалась на дне моря. Другой большой конвой, PQ-18 в составе 39 транспортов должен был доставить 150 000 тонн грузов: 4400 автомобилей, 835 танков, 566 самолетов, 11000 боеприпасов и 36500 тонн других военных грузов. Большая часть этих транспортов доставила свой груз в Архангельск, но часть судов этого конвоя была потоплена, в том числе и танкер с 9500 тонн горючего на борту.

На северном конвойном маршруте потери судов и кораблей составили

7 процентов. Причем в конвоях восточного направления потери составили 7,8 процентов, а среди шедших без груза транспортов в 364

западном направлении — 3,8 процента. Потери на северном маршруте были много выше, чем на других маршрутах.

Не раз предпринимались попытки оценить помощь союзников Советскому Союзу в период с 1941 по 1945 год. Но советские власти не давали информации о значении военной помощи и грузов для исхода войны. Из интервью с моряками с кораблей, доставлявших помощь на Северо-запад России, мы узнали, что клейма и эмблемы, которые могли бы рассказать о стране-производителе, обычно удалялись. Советские люди не выказывали никакой или почти никакой благодарности за материальную помощь, которую они получали: «Наши солдаты жертвовали своими жизнями в борьбе с врагом, а вы только посылали подкрепление».

Британские, американские и немецкие эксперты знают, что Красная армия высоко ценила помощь союзников. Поставка грузовых автомобилей, телефонной аппаратуры, сапог была критически необходима русским. Считается, что без помощи, которую Советский Союз получил по ленд-лизу, война на Восточном фронте продолжалась бы еще лишних 12–18 месяцев.

Советский посол в Лондоне Иван Майский высказал во время войны сдержанную похвалу всем, кто принимал участие в конвоях на Северо-запад России, и отметил их героический вклад, смелость и стойкость.

24. ПОТЕРИ СУДОВ И ЛЮДЕЙ В ОПЕРАЦИЯХ В АРКТИКЕ

*«Мы пытались утешать друг друга»
(Командир немецкой подлодки)*

За годы войны по северному конвойному маршруту прошло 40 конвоев в восточном направлении и 36 – в западном. 104 транспорта общим водоизмещением 750 тысяч брутто-тонн было потоплено. Погибло около 1500 моряков.

Потери среди экипажей кораблей союзных эскадр, охранявших конвой на Северо-Запад России, составили почти 2900 человек. Цифрами русских потерь я не располагаю.

Потери боевых кораблей в арктических операциях были велики. Союзники потеряли 20 боевых кораблей, среди которых британские крейсера «Эдинбург» и «Тринидад», семь эсминцев. Норвежский корвет «Тансберг Касл» подорвался на mine и затонул осенью 1944 года. Погибли восемь советских подлодок и одна польская. Поскольку статистика жертв среди русских моряков мне не доступна, я не могу дать полного обзора потерь ни по экипажам транспортов, ни по командам военных кораблей, которые плавали в арктических водах.

Немцы потеряли в Арктике линкор «Шарнхорст», три эсминца и несколько небольших кораблей. Линкор «Тирпиц» был сильно поврежден в Альта-фьорде, а потом и потоплен в районе Тромсё. В сражениях против конвоев, шедших на Северо-запад России, немцы потеряли 31 подлодку. Большинство экипажей ушли на дно вместе со своими лодками. Немецкие людские потери, включая экипаж «Тирпица», оцениваются в 5200 жизней офицеров и матросов.

В одном исследовании общая цифра погибших в арктических операциях моряков, включая советские потери, составляет 9000 человек.

В операциях на суше, направленных непосредственно против районов выгрузки помощи на Севере России, людские потери были значительно выше. Общие потери немцев на мурманском направлении оцениваются в 35–40 тысяч убитыми, ранеными и пропавшими без вести. Советские потери были гораздо больше. По некоторым оценкам они превысили 90 тысяч человек.

Все указанные цифры неточны.



Конвой в океане. Фото из личного архива

25. БОРЬБА ЗА МЕТЕОСТАНЦИИ В АРКТИКЕ

«На этих огромных суровых пространствах развернулась беспощадная борьба за метеостанции».

Сбор и регистрация метеоданных в Арктике — основа для составления надежных прогнозов погоды для большей части Европы. Поэтому информация об изменениях погодных условий в Арктике имела решающее значение для планирования и проведения важных военных операций. По мере того, как разгоралась Вторая мировая война, Арктика становилась все более важным стратегическим районом для ведущих войну держав. За контроль над метеостанциями на этих огромных суровых пространствах шла жестокая и беспощадная борьба.

Еще в начале 1920-х годов норвежцы создали сеть метеостанций от Гренландии на западе через острова Медвежий и Ян Майен до Шпицбергена на востоке. Сведения с острова Ян Майен в зимний период были важны для оповещения о штормах и непогоде, и высоко ценились всеми моряками. В летний период метеоданные с западного Шпицбергена и острова Медвежий имели решающее значение для предупреждения о тумане в Ледовитом океане. Сведения о границе льдов и дрейфующих льдах были особенно важны для рыбаков и промысловиков. В отдельные годы ледяной барьер в конце зимы и по весне вообще перекрывал движение или затруднял движение кораблей между островом Медвежий и мысом Южный на Западном Шпицбергене.

После того, как Норвегия была оккупирована Германией, немецкие ВВС перебросили метеорологическую эскадрилью «Веттерштаффель 5» на аэродром Вэрнес под Трондхеймом. Вэрнес стал главной базой немецкой метеослужбы в Арктике. Позднее в ходе войны немцы создали еще одну дополнительную базу для самолетов метеослужбы на аэродроме Банак в Западном Финнмарке. Самолеты с аэродрома Банак обычно летели через Нордкап к острову Медвежий и далее — к Ис-фьорду на Западном Шпицбергене, а возвращались обратно более западным маршрутом. Кроме того, самолеты с Банака летали и на Новую Землю. Таким образом, немцы могли регистрировать данные на большей части Арктики.

Работу на норвежской метеостанции на острове Ян Майен, которая была создана еще в 1921 году, было решено прекратить, как только оккупация Норвегии стала фактом. Станцию демонтировали 4 сентября 1940 года.

А 12 сентября немецкий гидросамолет доставил на Ян Майен немецких метеорологов для рекогносцировки. Немцы решили создать свою метеослужбу на острове. Но эти планы стали известны Англии, и после нескольких попыток немцы отказались от этой идеи. Вместо этого весной и осенью 1941 года в море у Ян Майена они ставили на дежурство метеорологическое судно.

Тем временем союзники решили возобновить работу метеостанции на Ян Майене. В ноябре 1940 года они попытались высадить там экспедицию, но непогода не позволила сделать это. На Рождество командование норвежскими силами и британское Адмиралтейство решили, что надо срочно высылать экспедицию. После нескольких попыток персонал и оборудование 10 марта 1941 года все-таки были доставлены. Первое метеосообщение было послано 4 апреля.

Но немцы тоже не оставляли попыток обосноваться на Ян Майене и запланировали нападение на остров летом 1942 года. Операция носила кодовое название «Доннер» («Гром»). Атаку должны были проводить крейсер «Кёльн» и четыре эсминца, с которых на остров должны были высадиться войска. Однако этот план был отменен из-за риска потери крупных судов.

Осенью 1943 года американцы получают разрешение создать на Ян Майене радиолокационную станцию. Как раз тогда всемирно известный норвежский метеоролог Сверре Петерсен предложил запускать с Ян Майена радиозонды. Командование норвежскими силами поддержало это предложение, и весной 1944 года там была создана станция. Ее обслуживали норвежцы. Станция запускала зонды дважды в сутки, замеры, полученные с них, придавали метеосообщениям с Ян Майена особую ценность.

Потребность немцев в наблюдении за погодой с Ян Майена привели к тому, что они в сентябре 1944 года направили к острову подлодку и установили автоматическую метеостанцию в Кросс-бухте. Станцию случайно обнаружил норвежский патруль в марте 1945 года и вывел ее из строя.

Норвежские метеостанции в Восточной Гренландии – в Мюгг-бухте и Торгилс-бю были созданы еще до войны – соответственно в 1927 и в 1932 году. По предложению британских властей обе станции было решено сохранить, хотя битва за Норвегию было проиграна. Станции получили новые секретные коды.

Летом 1940 года немцы снарядили две полярные шхуны, который доставили из оккупированной Норвегии на станции в Мюгг-бухту и Торгилс-бю провиант и сменщиков. Шхуна «Весле Кари» пошла в Мюгг-бухту, а «Рингсель» в Торгилс-бю. Об этом узнали англичане, и норвежский патрульный корабль «Фритьоф Нансен» получил задание привести шхуны в союзный порт. «Весле Кари» была найдена и доставлена в Рейкьявик. Сложнее было с «Рингселем». Эта шхуна пришла в Торгилс-бю 31 августа. Но когда «Фритьоф Нансен» 18 сентября бросил якорь у Торгилс-бю, «Рингсель» там уже не было. Она вернулась в Норвегию. Норвежское правительство тогда решило, что станцию в Торгилс-бю следует демонтировать, а обслуживающий персонал, который туда был доставлен на шхуне «Рингсель», нужно отправить на Исландию.

В августе 1940 года немцы снарядили экспедицию из пяти датчан, которых через Олесунд доставили в Восточную Гренландию на норвежской полярной шхуне «Фуренак». Непогода прижала «Фуренак» к Ян-Майену. Норвежский экипаж сообщил о своем заходе на остров норвежскому правительству в Англии. Экспедицию датчан стал искать «Фритьоф Нансен» и обнаружил ее 7 сентября на мысе Биот во Флеминг-фьорде. Датчане сдались без сопротивления, и были доставлены в Исландию.

В апреле 1941 года, еще до вступления в войну США, посол Дании в США и американский госсекретарь подписали соглашение об обороне Гренландии. При понимании со стороны американцев датчане в августе создали так называемый Гренландский патруль, который осуществлял охрану северо-восточной Гренландии. Главной задачей патруля было не дать немцам организовать погодную службу в Восточной Гренландии. Вскоре американцы послали туда корабль береговой охраны, который стал взаимодействовать с Гренландским патрулем.

Немцы постоянно проявляли большой интерес к метеонаблюдениям в Арктике. В Олесунде они снарядили судно «Буско» для но-

вой экспедиции к северо-восточным берегам Гренландии. Судно вышло из Олесунда 19 августа в Сенью, приняло на борт радиооборудование и 29 августа взяло курс на запад. Датчане из Гренландского патруля 12 сентября «засекли» «Буско», и высланный на перехват американский корабль береговой охраны захватил судно и его команду.

Летом 1942 года немцы направили из Тромсе к острову Сабине-ойа у северо-восточного побережья Гренландии экспедицию «Хольцауге». Метеосообщения потоком шли в Тромсё всю осень 1942-го и зиму 1943-го. Датский патруль обнаружил экспедицию, что привело к столкновению с немцами. Немцы приняли решение эвакуировать экспедицию. Новая немецкая экспедиция «Бассегейгер» осенью 1943 года была направлена на Шенноновские острова у северо-восточной Гренландии. И этой экспедиции не удалось избежать стычки с датским патрулем, после чего ее также пришлось эвакуировать. Еще одна немецкая экспедиция «Эдельвейс» была в августе 1944 года направлена на Шенноновские острова. Ее обнаружил американский береговой корабль и взял ее участников в плен. Немцы делают еще одну попытку с экспедицией «Эдельвейс-2». Траулер «Экстерштайн» выходит из Тромсе с 12 участниками экспедиции на борту 26 сентября. Экспедиция добралась до Коулдвейского залива, но ее обнаружил американский самолет-разведчик. Вскоре отряд американцев нападает на экспедицию и берет всех в плен.

Но немцы не сдавались. В августе 1944 года они пытаются создать новую передвижную метеостанцию в Северной Атлантике – к северу от маршрута конвоев. Однако двигатель метеорологического судна вышел из строя, немецкий план был разрушен. Новая передвижная метеостанция в Северной Атлантике на борту немецкого судна «Вуппертал» посылается в октябре в район между Гренландией и Свальбардом. 15 января 1945 года «Вуппертал» сообщает о серьезных технических неполадках. Это было последнее сообщение с этого судна, все попытки его найти оказались тщетными.

Свою первую метеостанцию на Свальбарде «Ис-фьорд Радио» норвежцы основали в 1934 году. Она находилась на мысе Линнея на Западном Шпицбергене. Станция русских в Баренцбурге работала там с 1933 года.

После капитуляции Норвегии в июне 1940 года и эвакуации короля и правительства в Англию Свальбард оказался как бы ничейным. Люди не знали, чего ожидать, что может произойти в будущем. Немцы, однако, не посылают свои войска на Свальбард, и добыча угля, его доставка в Норвегию долгое время продолжается. Но суда, что перевозили уголь со Свальбарда на континент, со временем либо получили приказ идти в британские порты, либо просто сбежали с этого маршрута.

Только после нападения немцев на Советский Союз 22 июня 1941 г. Северный Ледовитый океан приобрел стратегическое значение. Первые торговые суда с военной техникой были направлены из Англии на Северо-запад России еще в августе, а первый конвой в составе 10 судов вышел из Англии уже 28 сентября¹. Конвойный маршрут союзников постепенно превращает арктический регион в стратегически важный район.

Британское Адмиралтейство решило в июле 1941 года направить самолет-разведчик на Свальбард, не поставив об этом в известность норвежское правительство. Только уже непосредственно перед вылетом высшее военное руководство Норвегии по телефону попросили направить в этот полет (детали которого не разглашались) одного молодого норвежского офицера. Лейтенант ВМС Рагнвальд Тамбер получил приказ поступить в распоряжение адмирала Вайана, руководившего операцией с крейсера «Нигерия». Радиостанция «Ис-фьорд Радио» на Свальбарде была занята союзниками 31 июля. Адмирал Вайан назначил лейтенанта Тамбера временным военно-морским губернатором, которому поручили следить за всеми коммуникациями с Норвегией.

8 августа 1941 года было решено эвакуировать все население Свальбарда и разрушить все постройки, чтобы немцы не могли ими воспользоваться. Операция носила кодовое название «Гонглит» («Перчатка»). Эвакуация началась 18 августа. Был высажен норвежско-британский десант, задачей которого было уничтожить оборудо-

дование для добычи угля, транспортные пути, причалы и радиостанции. Эвакуация населения проходила 2 и 3 сентября. Всех русских 25 августа вывезли в Архангельск.

На пути к побережью Финнмарка для проведения разведки британская эскадра подходит к острову Медвежий. Высаженный десант демонтирует там радиостанцию, а ее персонал вывозит в Англию.

Проходит какое-то время, прежде чем немцы узнают об эвакуации Свальбарда. Авиаразведка, проведенная в начале сентября, показала, что архипелаг оставлен людьми, а угольные шахты сожжены. Доктор Этьен, начальник немецкой метеослужбы в Тромсе, тут же разрабатывает план развертывания метеостанции в г. Лонгирбюен. Немецкие ВВС снаряжают экспедицию под кодовым названием «Бансо» и самолетом перебрасывают ее 8 октября в Лонгирбюен. Но развернуться там этой группе не удалось. Немцы обнаруживают, что в Ис-фьорде находится британский военно-морской патруль, и решают, что экспедицию следует перебросить в более безопасное место. В начале ноября немцы возвращаются. Группа «Бансо» занимает домик Ханса Лунда в долине Адвента.

Летом 1941 года метеослужба немецких ВМС решает развернуть на побережье Западного Шпицбергена в Кросс-фьорде сухопутную станцию под названием «Кноспе» («Буто»). 15 октября в Сигнехальм прибывает экспедиция и 14 ноября отправляет в Тромсе первые метеосводки. Теперь, с развертыванием двух метеостанций «Бансо» и «Кноспе», на Свальбарде стали хозяйничать только одни немцы. Но, похоже, что координации между метеослужбами Люфтваффе и Кригсмарине не было никакой.

В начале мая 1942 года станцию «Бансо» обнаружили с британской «Каталины». 9 июля экспедицию пришлось эвакуировать. Потом было решено «свернуть» и вторую точку — «Кноспе», ее персонал забрала 22 августа подлодка U-435.

Зимой 1942 года норвежцы активно занимались в Англии снаряжением экспедиции на Свальбард. Важно было успеть попасть туда до конца апреля, чтобы спасти от разрушения покинутые угольные шахты, оборудование, электростанцию, жилища и различные постройки Норвежской Шпицбергенской компании. Вместе с экспедицией было решено направить и вооруженный отряд. Прини-

¹ Первый конвой PQ-0 («Дервиш») в составе 7 судов вышел из Ливерпуля 12 августа 1941 г., а 21 августа после захода в Исландию взял курс к берегам СССР. 28 (29) сентября вышел второй конвой в составе 11 судов, но под литером PQ-1, т.е. под первым номером

мая во внимание важное стратегическое значение Свальбарда, командование норвежских ВМС предлагает вновь овладеть Свальбардом, чтобы построить здесь метеорологическую станцию, обустроить взлетную полосу и причалы. Британское Адмиралтейство в принципе принимает план отправки туда экспедиции, но предлагает несколько подправить планы. Экспедиция получает кодовое название «Фритэм».

Продолжительное время пеленгаторы союзников отслеживают сигналы какой-то неизвестной радиостанции в районе Западного Шпицбергена. Появляются опасения, что у немцев есть какие-то небольшие группы на Свальбарде. Для выяснения этого 3 апреля 1942 г. из Шотландии на Свальбард пошли ледокол «Исбьорн» и промысловое судно «Селис».

Во время перехода команда «Селиса» 12 мая на широте острова Ян Майен наблюдала самолет. Скорей всего, это была британская «Каталина», возвращавшаяся в то утро домой после атаки на немецкий самолет, доставившего подкрепление на станцию «Бансо» в Лонгирбюене. Адмиралтейство безуспешно пыталось установить контакт с экспедицией «Фритэм», чтобы сообщить об этой немецкой станции, но помешали особенности прохождения радиоволн в Арктике. Это будет иметь трагические последствия для обеих экспедиционных шхун.

Когда «Исбьорн» и «Селис» 14 мая шли по Грен-фьорду, направляясь в Баренцбург, их заметил немецкий самолет-разведчик. Оба судна находились в узкой полынье фьорда, когда их атаковали четыре «Фокке-Вульфы», вылетевших после полудня из Вэрнеса. Шансов на спасение не было. В «Исбьорн» попало четыре бомбы, после чего тот затонул в течение минуты. «Селис», охваченным пламенем, тоже пошел ко дну со всем оборудованием экспедиции. Один из атаковавших самолетов почти полчаса кружил над местом гибели судов, расстреливая людей, выбравшихся на лед. В результате 11 человек погибло, многие были ранены. Один из раненых не вынес транспортировки в Баренцбург по льду, еще двое раненых умерли два дня спустя.

Когда в Лондоне 27 мая узнали о трагической судьбе операции «Фритэм», были приняты меры для оказания помощи экспедиции. Самолет «Каталина» доставил в Баренцбург оружие и подкрепление

и забрал шестерых раненых. Была развернута лихорадочная работа по спасению экспедиции, началась разработка планов нападения на немецкий гарнизон в Лонгирбюене.

14 июня британское Адмиралтейство решило немедленно сформировать спасательную экспедицию, которую направляют на Свальбард под кодовым названием «Гирбокс» («Редуктор»). Крейсер британских ВМС «Манчестер» и эсминец «Эклипс» незамеченными доходят до Баренцбурга 2 июля, немедленно высаживают десант, выгрузив 130 тонн оружия и материалов и продовольствия.

После основательных приготовлений 15 июля из Баренцбурга на разведку высылается небольшой норвежский отряд. В Лонгирбюене он обнаруживает, что немецкий гарнизон «Бансо» в срочном порядке эвакуирован. Персонал и материалы вывезены, инструменты и приборы оставлены. В долине Адвента найдены немецкие склады и автоматическая метеостанция.

20 июля над Лонгирбюеном появляется Юнкерс-88, норвежская охрана открывает по нему огонь. В результате самолет был сбит, четыре члена его экипажа погибли. Среди убитых — начальник немецкой метеослужбы в Тромсе доктор Этьен.

22 августа подводная лодка эвакуирует немецкую метеорологическую экспедицию «Кноспе» со станции в Кросс-фьорде. Таким образом, немцы остались на Свальбарде без метеостанций.

Новая союзническая экспедиция «Гирбокс-2» высаживается в Баренцбурге 17 сентября. Она доставляет подкрепление в тридцать человек, оружие, 24 собаки и ионосферную станцию. 16 октября в ходе операции под кодовым названием «Гирбокс-3» на Свальбард доставляют войска и оружие. Капитан второго ранга Уллеринг вновь приступает к своим обязанностям военного губернатора Свальбарда. Он находится со своими людьми на посту, когда из Адмиралтейства приходит сообщения о том, что вблизи Сигнехамна в Кросс-фьорде зарегистрированы какие-то радиосигналы.

Первая наземная автоматическая метеостанция была поставлена немцами в Сигнехамне в Западном Шпицбергене вскоре после эвакуации людей со станции «Кноспе». Эта автоматическая станция работает, пока немецкая метеослужба 13 октября 1942 года не высаживает с подлодки U-377 экспедицию, развернувшую в Сигнехамне станцию с обслуживающим персоналом. Станция получает название

«Нуссбаум» («Лещина»). Она регулярно отправляет по радио метеосводки и проводит наблюдения с помощью радиозондов. После стычки с норвежским патрулем экспедиция перебирается в запасной лагерь на горе Лундберг. Эту немецкую экспедицию 23 июня 1943 года эвакуировала подлодка, которая бесшумно зашла во фьорд, обескуражив норвежцев в Сигнехамне. Она в щепки расстреливает мотобот «Гектор» и уходит. Прибывшая британская субмарина Р-216 («Сидог») забирает норвежцев из Сигнехамна 1 июля 1943 года и доставляет их в Баренцбург.

Гитлер хочет, чтобы Кригсмарине активизировали свою деятельность в стратегически важном Северном Ледовитом океане. Командующий германским флотом на Севере адмирал Куммец в августе 1943 года предложил идею нападения на вражеские укрепленные пункты на Свальбарде. Предложение было принято, хотя и с привлечением меньшего, чем планировалось, числа кораблей. Гитлер по-прежнему опасался потерять какой-нибудь из своих крупных кораблей. Операция получает название «Зилициен-Цитронелла». Ею с борта «Тирпица» руководит адмирал Куммец. В «свите» линкора идут «Шарнхорст» и несколько эсминцев. На кораблях – около шестисот человек. Цель операции – уничтожить укрепленные пункты, а также промышленные и научные сооружения противника на Свальбарде.

Мощная немецкая флотилия выходит из Ко-фьорда в Западном Финнмарке 6 сентября в 20:00. 8 сентября в 02:43 ее на пути в Ис-фьорд обнаружила служба наблюдения на свальбардском мысе Капп Хир. Однако там не сразу поняли, чьи это корабли, и каковы их планы, но когда поняли, что это немцы – началось сражение. Артиллерийские батареи на мысе Капп Хир тут же попали под обстрел с «Тирпица». Три немецких эсминца зашли в Грен-фьорд, а другая группа во главе с «Шарнхорстом», прикрывая их, зашла в Адвент-фьорд. Во время атаки немцев большая часть построек и жилищ Баренцбурга и Лонгирбюена была разрушена. Норвежский гарнизон был вынужден отступить в неравном бою. Немцам удалось взять в плен 41 человека, в том числе начальника норвежского гарнизона. С каждой стороны были убиты по шесть солдат. Рано утром немцы играют сбор и возвращаются на свои корабли. В 9:00 немецкая флотилия покидает Ис-фьорд.

Оставшийся норвежский гарнизон, насчитывавший 105 человек, возвращается в разрушенные Баренцбург и Лонгирбюен. Одним из приятных сюрпризов было обнаружить, что в Баренцбурге немцы пощадили радиостанцию. Ее не тронули, но книжки с кодами исчезли.

Самолет-разведчик союзников вылетел на рекогносцировку 8 сентября и доложил: повсюду разрушения, признаков жизни нет. Небольшая спасательная экспедиция норвежцев прибывает на Свальбард 23 сентября. Радиосвязь с Англией опять восстановлена.

18 октября союзники высаживают в районе Лонгирбюена новую экспедицию с радиооборудованием. В ее составе – около 50 человек. Наиважнейшей задачей экспедиции являлось проведение метеорологических наблюдений и передача метеосводок в Адмиралтейство. Британскому Адмиралтейству весной 1944 года было крайне важно, наряду с метеосводками, получать и свежие доклады о ледовой обстановке. Военное руководство считало, что в случае нападения немцев на Свальбард очень важно сохранить радиостанцию. Поэтому станцию несколько раз переносят с одного места на другое, но с января 1944 года она постоянно находится в Юртхавне.

После неожиданного нападения норвежцев на экспедицию «Нуссбаум» немцы пересмотрели подходы к своей метеослужбе в Арктике: все будущие станции должны располагаться в удаленных, труднодоступных местах, в экспедиции должна быть увеличена численность персонала, в частности, за счет службы охраны.

Немецкие ВВС нуждались в метеостанции в Арктике. Для ее установки было выбрано местечко Хопен на восточном побережье Свальбарда, и в сентябре 1943 года подводная лодка высадила там экспедицию в составе четырех человек, получившую название «Свартисен» («Черный лед»). Наблюдения, полученные благодаря радиозондам, а также прогноз погоды ежедневно направлялись на аэродром Банак. В июле 1944 года станция была эвакуирована подлодкой U-354.

8 сентября 1943 года немцы высадили группу из десяти человек на Земле Франца-Иосифа, к северу от Новой Земли. Это была экспедиция «Шатсграбер» («Могильщик»), которая посылала ежедневно свои наблюдения за погодой в течение всей зимы. В мае 1944 года там был подстрелен белый медведь, мясо которого было использо-

вано членами экспедиции в пищу. Мясо оказалось заражено трихинами, многие заболели, экспедиция была свернута и эвакуирована самолетом.

18 октября 1943 года в Лиефде-фьорде на северо-западном побережье Свальбарда высадились еще одна немецкая экспедиция «Кройцриттер» («Крестonosец») в составе 12 человек. С собой у них были сборные домики. 1 декабря была установлена радиосвязь с Тромсе, которая не прекращалась до 30 июня 1944 года, когда за экспедицией пришла подлодка.

Немецкие ВМС 13 сентября 1944 г. установили еще одну станцию «Хаудеген» («Рубака») в бухте Вордие на острове Нордостланд. Руководитель экспедиции Вильгельм Деге решил расположить ее как можно дальше от вражеских станций. Станция была защищена от нападения со стороны моря ледовыми торосами. Такое расположение позволяло создать в районе станции несколько складов. Главной задачей станции было следить за сменой воздушных масс между арктической зоной и континентом. Экспедиция запускала воздушные шары с радиозондами и направляла регулярные отчеты о погоде вплоть до 7 мая 1945 года, когда было получено известие о капитуляции Германии. Экспедиция возвратилась в Тромсе 13 сентября.

Люфтваффе не отказались от идеи иметь свою станцию на Хопене (Свальбард). И в середине октября 1944 года здесь с подлодки U-363 была высажена группа из четырех человек (экспедиция «Хелхус»). Они с помощью радиозондов произвели около 50 замеров. Ежедневно вплоть до 5 мая 1945 года станция посылала прогноз погоды. 5 августа норвежский патруль из гарнизона на Свальбарде эвакуировал группу.

Осенью 1944 года Люфтваффе создали еще две небольшие станции: «Тогет» на острове Медвежий и «Ландвик» в Шторм-бухте на южной стороне Западного Шпицбергена, которая имела связь с «Хелхусом». Подлодка U-668 эвакуировала в апреле 1945 года «Тогет», после того, как погиб один из двух членов экспедиции. На «Ландвике» работали два норвежца, которых после капитуляции снял норвежский патруль и переправил в Тромсе.

Переносы и свертывания станций с персоналом заставили немцев создавать автоматические станции слежения за погодой. Метеослужба немецких ВМС настойчиво работала над созданием автома-

тического метеобуя и автоматической станции на суше. Автоматические станции были несколько раз, причем в довольно опасных погодных условиях, доставлены на берег подлодками и установлены на острове Медвежий: «Эдвин» — в 1942 году, «Дитрих» и «Кристиан» в 1943 году и «Герман» в 1944-м. Автоматическая метеостанция «Эдвин III» была установлена в Лиефде-фьорде на Свальбарде и начала работать 1 июля 1944 года. Последняя из автоматических метеостанций была установлена на острове Ян Майен в ноябре 1944 года. Ее весной 1945 года обнаружил и демонтировал норвежский патруль. (Ульвенсоен 1991)

Долгая и жестокая борьба за метеослужбу в Арктике была закончена. Она стоила большого напряжения сил и самоотречения. Немало жизней оборвалось здесь, в этой ледяной, холодной пустыне.

26. РАЗВЕДКА В ПОЛЬЗУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА НА НОРВЕЖСКОЙ ТЕРРИТОРИИ

*«Слишком мало их, оставшихся в живых,
чтобы рассказать эту историю»*

Грузовые морские перевозки вдоль всего побережья Финнмарка до Киркенеса и дальше до Петсамо, находившиеся под контролем немцев, обеспечивали доставку войск и подкрепления для немецкой армии, которая в июне 1941 года начала мощное наступление на Советский Союз. Интенсивность этих перевозок все время возрастала. Именно морским путем доставлялась основная часть военной техники, боеприпасов, взрывчатки и продовольствия, которые были нужны 30-тысячному корпусу горных егерей.

Как отмечал в своих записях германский адмирал «норвежского полярного побережья» 13 декабря 1998 года, в этих перевозках в 1942 году принимали участие 2338 судов (суммарным водоизмещением 5,4 миллионов тонн), курсировавших вдоль «полярного побережья» (т.е. норвежского побережья от Нарвика до Киркенеса).

Затянувшаяся на годы позиционная война требовала в арктическом климате большого напряжения сил и постоянного подвоза различного рода подкреплений, чтобы поддержать воздушные, морские и наземные операции, разворачивавшиеся за сотни миль от баз снабжения.

Суда, курсировавшие вдоль норвежского побережья, становились мишенью для самолетов и кораблей союзников на всем протяжении пути до Киркенеса. Морской транспорт становился все более уязвимым, немецкие потери увеличивались, в то время как силы союзников на Севере постоянно росли. Эффективная защита германских морских транспортов требовала больших ресурсов и постоянного эскортного сопровождения.

В отдельные периоды случалось так, что буквально все суда, находившиеся в немецком фрахте и проходившие между полуостровом Нордкин и Киркенесом, подвергались нападению советских самолетов или советских (и британских) подводных лодок. В плаваниях участвовало значительное количество больших и малых норвежских или немецких сухогрузов, которые сопровождал немецкий эскорт. Многие суда были потоплены. Из немецких источников видно,

что разведка немцев возлагала вину за эти потери на советские агентурные группы, которые работали на побережье Финнмарка и передавали по радио сообщения о движении конвоев противника.

Мы не очень много знаем о деятельности норвежской агентуры, работавшей на Советский Союз на оккупированной немцами территории Норвегии. Прежде всего, потому, что советские военные архивы были закрыты. Кроме того, большинство норвежских агентов, которые вели разведку в пользу Советского Союза, погибли или были казнены немцами. Тех, кто мог бы рассказать эту историю, осталось очень мало. К тому же начавшаяся после войны «холодная война» способствовала тому, что местное население в Финнмарке крайне неохотно делилось знаниями о партизанских операциях в годы войны. После окончания войны вклад партизан в борьбу за освобождение Норвегии в Норвегии был предан забвению.

Записки Ханса Кристиана Эриксона

Редактор Ханс Кристиан Эриксен родился и вырос в Киберге, в Восточном Финнмарке. Он долгое время работал над историей норвежско-советских партизанских групп и в 1972 году издал книгу «Партизаны на Севере». Мы задали Хансу Кристиану несколько вопросов о мировоззрении и мотивах, которыми руководствовались жители Киберга, сотрудничая с Советским Союзом в годы Второй мировой войны. Мы приводим записи Эриксона о норвежских партизанах Финнмарка.

«Партизаны в Финнмарке были норвежскими участниками Сопротивления, находившимися во время войны на советской службе. Они с приходом немцев бежали в Советский Союз, потому что знали эту страну. Из поколения в поколение население Финнмарка торговало с поморами и вело промысел на полуострове Рыбачий. К тому же, когда норвежские беженцы в 1940 году прибыли туда, Советский Союз не был в состоянии войны. Той осенью только из Киберга в СССР бежало 67 норвежцев. Многие из них были коммунистами. Всего на советскую территорию из Восточного Финнмарка переправилось около ста человек. Большинство спасалось от нацизма. Уже осенью 1940 года некоторые из них вернулись в Норвегию как агенты. Тогда они еще не были вооружены и не имели радиоаппаратуры.

Когда война между Германией и Советским Союзом стала фактом, норвежцам, очутившимся в Советском Союзе, предложили пойти служить. Большинство из этих молодых или взрослых мужчин записались на военную службу. Многие попали на Северный флот, некоторые – на службу в НКВД. Женщин и детей отправили из Мурманска, а с началом войны их перевезли в Шадринск за Уралом.

Партизанское подразделение было создано сразу после начала войны. Начальник разведки Северного Флота попросил дать ему «норвежских коммунистов», которые бежали от немецких оккупационных властей и находились на тот момент в Мурманске. Он хотел создать специальную роту, состоящую из норвежцев и русских.

Уже 5 июля 1941 года было принято решение о создании такой роты. В нее предполагалось включить 65–70 человек. Кроме русских, командир роты Визгин получил в свое распоряжение норвежских «коммунистов». Эта рота разведчиков разместилась в лагере Лавна, где раньше было место отдыха и тренировок сотрудников НКВД. НКВД и отвечало за обучение агентов. Причем в войсках НКВД также было подразделение, в котором служило несколько норвежцев.

В Лавне партизан учили агентурной работе, подрывным операциям, умению пользоваться картой и компасом, прыжкам с парашюта. Некоторых из них обучали фотоделу, других – специальности радиста. С Рождества 1941 года по 1944 год в роте служили четыре норвежских девушки. Их задачей было подержание радиосвязи с партизанскими группами в Норвегии. Этими девушками были Боргни Эриксен (сейчас Сканке), Оддни Йохансен (ныне Йонсен) из Киберга, Дагни Сиблунд из Сёр-Варангера и русская по рождению Хелен Аспос из Тромсё. Когда эти девушки начали работать, им было по 16–17 лет.

Первым заданием нового подразделения была высадка группы агентов на полуостров Варангер. Группа состояла из 13 человек, в ней было шесть норвежцев и семь русских. 26 сентября 1941 года их высадили на берег с подлодки в Лангбунесе в двух милях к западу от Киберга. Местонахождение группы, скрывавшейся в долине Комагдален, выдал немцам местный житель. 6 октября немцы атаковали партизан. В том бою на норвежской земле погиб первый партизан – уроженец русского поселка Цып-Наволох (на полуострове Рыбачий), норвежец Хокон Ойен. Весьма символично, что первым павшим на норвежской земле стал норвежец, родившийся в России.

Группе пришлось вернуться на побережье, где их должна была забрать подлодка. Но в условленное время лодка не пришла. Группу вновь атаковали немцы. Погибли двое русских и один норвежский партизан, родом из Вардё. Остальным членам группы удалось вернуться в Советский Союз. Немцы арестовали одного из местных жителей, который сотрудничал с группой. Это был Альфред Матисен из Киберга. Ему был вынесен смертный приговор, и он был расстрелян.

Неудача в долине Комагдален, обусловленная пребыванием большой группы на открытом пространстве, заставила изменить тактику. Было решено для начала создать пять небольших групп, каждая из которых состояла из двух норвежцев и одного русского радиста. Возможно, это было связано с тем, что норвежских радистов еще не подготовили, а, может быть, потому, что русские хотели жестко контролировать группы.

Первую группу высадили на мысе Нолнесет в восточной части Берлевога в январе 1942 года. Руководителем группы был Трюгве Эриксен. С ним были Франс Матисен (тоже Киберга) и радист Федя Крылов.

Следующую группу отправили на остров Сёройа в Западном Финнмарке. Им не удалось установить радиосвязь с Мурманском. Неудача постигла также группу, которую отправили на остров Магеройя. Но постепенно дело налаживалось. Всего Северный флот и НКВД направили в Норвегию 15 групп. Они находились в долине Пасвик к востоку от острова Арнойа на западе. Почти все группы состояли из трех человек. Они имели связи с гражданским населением.

ем, которое им помогало. Мы знаем, что большое количество информации поступало от партизан к руководству в Мурманске. На основании информации от партизанских групп русские подлодки и самолеты постоянно атаковали немецкие транспорты, мешая подвозу подкрепления в Киркенес и Петсамо. От населения партизаны также получали сведения о составе немецких сил в Финнмарке.

Летом и осенью 1943 года партизанское движение было практически уничтожено. Собрав развединформацию из многочисленных источников, летом 1943 года немцы развернули операцию «Миттернахтсонне» («Полуночное солнце»). Все партизанские группы были выведены из игры. По крайней мере 18 партизан и 23 человека из гражданского населения простились с жизнью той осенью. Среди них было четверо русских, остальные – норвежцы. Около 60 норвежцев служили в советском разведывательном подразделении как партизаны, помогали высадке групп в Норвегии или служили в лагере Лавна.

Даже сегодня у нас нет точных цифр о количестве кораблей, которые были потоплены благодаря работе партизан. Эта цифра колеблется от 80 до 150. Русские дали понять, что они довольны результатами. Партизаны, во всяком случае, были необходимы в борьбе против немцев на Севере. Кроме того, партизаны представляли для врага скрытую угрозу.

С наступлением мира, партизаны в Норвегии были забыты. Лишь сорок лет спустя некоторые из них получили медали за свое участие в войне. Их заслуги были признаны лишь 3 августа 1992 года, когда король Харальд выступил с речью у памятника партизанам в Киберге и выразил им благодарность от имени норвежского народа».



Норвежский моряк за работой. Фото из Музея Вооруженных сил

27. ВЫВОДЫ

1. Огромные материальные затраты, невосполнимые человеческие жертвы с обеих сторон в военном противостоянии за конвои в Арктике были следствием острой необходимости в поставках оружия и боеприпасов морским путем из Великобритании в Советский Союз. На Западе распространено мнение, что поставки военной техники и горючего для Советской армии, которая испытывала нехватку и того и другого, являлись решающими слагаемыми успеха в войне против гитлеровской Германии.
2. Подвоз подкреплений на Северо-запад России стал остро необходим сразу после вторжения германских войск на территорию Советского Союза. В течение нескольких недель немцы захватили большую часть центральных районов Советского Союза и приблизились к Москве. Немцы готовились к молниеносному удару против портового Мурманска. В этой критической ситуации Сталин обратился к Черчиллю с просьбой о помощи оружием и военными материалами. Уже 7 августа первые британские транспорты, груженные танками и самолетами, взяли курс из Ливерпуля на Мурманск¹.
3. Черчилль был уверен, что решающим фактором победы в войне являются масштабные и регулярные поставки в Советский Союз военной техники и горючего. Северный конвойный маршрут приобрел особое значение с началом 1942 года, сразу после вступления США в войну. Северный маршрут на Северо-запад России стал единственно возможным морским путем из Великобритании и США в Советский Союз. На Северо-западе России существовало только два порта, способные принять большие поставки военной техники. Мурманский порт не замерзал в течение всего года и имел железнодорожное сообщение с Ленинградом. Мурманск оказался самым важным портом доставки союзной помощи в Советский Союз.

¹ Самый первый конвой «Дервиш» вышел из Ливерпуля 12 августа 1941 г. До конца 1941 г. все конвои шли через Архангельск

4. Генералу Эдуарду Дитлю было поручено летом 1940 года сконцентрировать войска в Восточном Финнмарке и готовиться к нападению на Советский Союз. Весной 1941 года немцы стянули в район Сёр-Варангера большие силы. Огромное количество военной техники поступало морем в Киркенес, который превратился в главную базу немцев на Севере. В рекордные сроки в 12 километрах от Киркенеса был построен аэродром Хойбуктмоен. В июне 1941 года Киркенесский укреп-район стал стратегическим плацдармом для предстоящего нападения на Советский Союз.
5. Накануне германского вторжения на Севере было замечено значительный рост немецкой активности в пограничных районах с Финляндией. Немцы построили деревянный мост через реку Паз, группы немецких офицеров перешли через границу в Финляндию. Все эти немецко-финские приготовления имели место еще до начала операции «Барбаросса». 22 июня немецкие войска переходят границу между Норвегией и Финляндией и оккупируют пограничный район Петсамо. Реакции со стороны финляндской армии не последовало. В течение недели немцы перебрасывают из Сёр-Варангера через финскую границу крупные подразделения своих ударных частей (65 тысяч человек) и военную технику. 29 июня финский батальон «Ивало» получает приказ о переходе в состояние полной боевой готовности. Задача – действовать вместе с немецкими войсками в районе от Петсамо до полуострова Рыбачий. Коалиция с Германией еще не до конца оформлена, но Финляндия уже готова к новой войне с Советским Союзом.
6. 1 июля 1941 года Финляндия вступает в войну с Советским Союзом¹. Большинство считает, что война будет короткой, и ее исход предрешен. Первоначально финские военные цели ограничивались возвращением утраченных в результате Зимней войны территорий. Но вскоре их устремления распространяются на Кольский полуостров и советскую Карелию. Фин-

¹ Президент Финляндии Рюти объявил о вступлении в войну против СССР 26 июня 1941 г.

ские амбиции сдерживаются реалистичной оценкой собственных сил и укоренившимся в народе убеждением, что Финляндия принадлежит к западным демократиям. Кроме того, финнам мешает привкус, который вносит нацистский режим немцев, и их мучают постоянные сомнения о подлинных намерениях Германии в отношении Финляндии.

7. 29 июня 1941 года, то есть спустя неделю после начала операции «Барбаросса», начинается немецкое наступление на Мурманск, получившее название операция «Платинфукс» («Платиновая лиса»). Эта отсрочка наступления на неделю, которую впоследствии назовут «потерянной неделей», имела далеко идущие последствия и для Мурманска, и для немецких войск, утративших момент внезапности.

Немцы недооценили способность русских к сопротивлению, не учли в полной мере трудности, связанные с ландшафтом, климатом и неразвитыми коммуникациями. Те немногочисленные дороги, что были на их картах, в действительности не существовали, и подвоз подкрепления в район боевых действий, как и эвакуация раненых с поля боя, создавали большие проблемы. После тяжелых боев с большими потерями с обеих сторон горные егеря были остановлены на реке Лица в 55 километрах от Мурманска. Немцы так никогда и не смогли продвинуться дальше, изматывающая позиционная война продолжалась еще 3 года. Суровый арктический климат доставил солдатам по обе стороны фронта немало физических и психических страданий.

8. Главной целью операций немцев на Севере было завоевание арктического побережья. При этом они преследовали три стратегические цели: перерезать сообщение по железной дороге на Мурманск, установить контроль над никелевыми рудниками в Печенге и захватить в молниеносном броске Мурманск.

Уже в начале войны немецкие и финские войска пытались овладеть участком железной дороги, по которому шли на юг военные грузы, доставленные с конвоями. Советские войска мужественно защищали железную дорогу, и немецко-финское наступление не достигло своей цели. Решающей ошибкой не-

мецкой стратегии было то, что немецкие и финские силы не были объединены для удара по железной дороге. Захват дороги привел бы к нарушению поставок военных грузов, которые шли от союзников морем на Северо-запад России и далее по железной дороге в районы сражений.

9. Понятие «мурманская железная дорога» было частью военно-политической доктрины, разработанной для северного региона после Октябрьской революции 1917 года. Главнокомандующий вооруженными силами финнов Густав Маннергейм признавал, что захват Мурманской железной дороги является не только сложной военной задачей, но и психологически трудной моральной проблемой для финских войск. Маннергейма отличала сдержанность в вопросе о финском продвижении по советской территории. Политический опыт Маннергейма и его понимание трагических последствий войны усиливали его желание вывести Финляндию из войны, причем, как можно скорее. Но нестабильность военно-политической ситуации в Европе, непредсказуемость Гитлера и тяжелые советские условия мира привели к тому, что Финляндия вышла из войны только 19 сентября 1944 года.

10. Для обеих сторон в военном противостоянии уже на раннем этапе войны было ясно, что исход войны будет зависеть, в том числе и от того, смогут ли коммуникации для подвоза стратегических грузов оставаться открытыми. Для союзников важной линией поставок подкрепления был морской маршрут через Атлантику в Великобританию, который, во что бы то ни стало, нужно было сохранить. Не менее важным был и северный конвойный маршрут, пролежавший на Северо-запад России. Он имел еще и важное психологическое значение для обеих сторон в жестокой войне в Арктике.

В первые дни после немецкого нападения практически все военные грузы на Северо-запад России шли морским путем из Великобритании по северному конвойному маршруту. После того, как в войну вступили США, объемы поставок военной техники и горючего из США стремительно увеличились. С 1942 года большая часть судов союзников в конвоях шла под

американским флагом. Среди командного состава на этих судах было много норвежцев. Несколько норвежских торговых судов также принимали участие в конвоях в северо-западную Россию. Кроме того, многие норвежские боевые корабли принимали участие в эскортировании конвоев. Важную роль в снабжении горючим военных кораблей союзников, что шли в эскортах, сыграли и норвежские танкеры. Заправка судов происходила во время плавания, и норвежские танкеры были целью номер один для немецких подлодок и самолетов.

11. В марте 1942 года Гитлер издал приказ об активизации операций против конвоев, шедших на Северо-запад России, ввиду того, что конвои не только усиливали боевую мощь советских войск, но и создавали угрозу высадки союзников на оккупированное немцами побережье Норвегии. Операция британского флота на Лофотенах 4 марта 1941 года опосредованно содействовала гитлеровским планам нападения на Советский Союз. Рейд десантников на Лофотены усилил в глазах Гитлера стратегическое значение Норвегии, и особенно, Северной Норвегии.
12. Задача прервать поставки военных грузов из Великобритании в Советский Союз в первую очередь возлагалась на германский подводный флот. В соответствии со специальной программой немцы в начале войны строили по 10 подлодок в месяц и постепенно довели это число до 25. Параллельно немцы систематически занимались изобретением новых типов подлодок, нового оружия и технического оборудования.
13. У норвежских рыбаков моряков, жителей норвежского побережья за время войны создалось представление о том, что немецкие подлодки безнаказанно орудуют на морях и океанах, и что германские подводники не гнушаются преступными действиями в отношении спасшихся моряков после торпедирования судов. Это критическое и всеми осуждаемое отношение сохранялось в течение многих лет после войны. В Великобритании происходило то же самое.
Допрос адмирала Деница и других высших германских офицеров во время процесса над военными преступниками в Нюрнберге показал, что война немецких подводников велась в рам-

ках международных конвенций. Моряки союзных наций были удивлены, когда это стало известно. Для жителей побережья это решение суда давала документальную причину для переоценки отношения к поведению немецких подводников во время войны.

14. В годы Первой мировой войны британцы изобрели четко функционирующую систему конвоев, хорошо защищенную от нападений подлодок. Как британцами, так и немцами в период между войнами были изобретены новые типы оружия и электронного оборудования. Крайне важным стало внедрение конвойных эскORTов, которые были призваны защитить конвои от нападений противника. Кроме того, британцы создали и усовершенствовали радар и асдик, технически обогнав немцев в этой области.
Возможность привлекать для охраны конвоев эскортные суда и самолеты была поначалу ограниченной, но все изменилось, когда в войну вступили США. Мощные американские соединения боевых кораблей стали участвовать в эскортах уже с весны 1942 года. Вскоре для сопровождения конвоев стали привлекать и небольшие авианосцы с истребителями на борту. Усиление эскORTов за счет авиации позволило союзникам достичь перелома в битве за конвои в 1943 году.
15. В январе 1942 года Гитлер решил перевести в Норвегию самый большой и современный военный корабль в западном полушарии линкор «Адмирал фон Тирпиц», водоизмещением 44 тысячи тонн. Германская флотилия крупных надводных кораблей, действуя с баз на норвежском побережье, представляла серьезную опасность для конвоев союзников.
«Тирпиц» тайно покинул Киль 12 января 1941 года, взяв курс на Норвегию. Норвежский лоцман с парома «Хуртирута» заметил линкор, когда тот зашел в Трондхеймский фьорд. Разведывательная группа «Тета» в Бергене, узнав об этом, отправила 23 января в Англию сообщение о нахождении «Тирпица» в Осен-фьорде. Черчилль сам лично принимал участие в «охоте» за «Тирпицем».

«Тирпиц» сыграл важную роль в тактических диспозициях британского Адмиралтейства, когда большой конвой союзников PQ-17 был на пути из Исландии на Северо-запад России в июле 1942 года.

16. PQ-17, который вышел из Брейда-фьорда в Исландии 27 июня 1942 года, был, вероятно, самым драматичным конвойным переходом и самой трагической военно-морской операцией. В конвое было 36 транспортов, которые сопровождал сильный эскорт, включавший и американские боевые корабли. Командующий британским флотом сэр Дадли Паунд принял 4 июля судьбоносное решение о том, что эскорт должен оставить конвой PQ-17, а суда конвоя должны были добираться до России самостоятельно. Причиной тому было сообщение о том, что мощное соединение немецких кораблей во главе с линкором «Тирпиц» вышло из Альта-фьорда для нападения на PQ-17. Однако оказалось, что немецкая флотилия вскоре изменила курс и повернула обратно в Вест-фьорд. После того, как конвой был рассредоточен, большинство транспортов подверглось нападению и было уничтожено вражескими самолетами и подлодками. 23 судна конвоя были потоплены, на морском дне оказалось столько вооружения, что его хватило бы для 50 тысяч солдат. Благодаря опыту моряков и мужеству экипажей британских судов-спасателей потери человеческих жизней были невелики. Позднее говорили, что PQ-17 был «подсадной уткой» Адмиралтейства, и был снаряжен, чтобы заставить «Тирпиц» покинуть базу в Альта-фьорде и выйти в Баренцево море, где англо-американский эскорт конвоя PQ-17 мог бы разделиться с этим наводящим ужас немецким монстром.
17. Большие потери кораблей и экипажей вызвали крайнюю озабоченность в Адмиралтействе, британском правительстве и в Парламенте. Германское давление на советском фронте заставляло Великобританию посылать северным маршрутом все новые и новые конвои, несмотря на риск больших потерь. В светлое время года незаходящее за Полярным кругом солнце давало немцам прекрасную возможность нахождения конвоев и их атаки.

Адмиралтейство решило временно прекратить конвойные плавания на Северо-запад России в светлое время года. Эскорты решено было усилить, стали проводиться масштабные учения всех военно-морских подразделений, которые принимали участие в охране конвоев.

18. Большинство моряков связывало плавание в полярных конвоях со смертельным риском. Конвои находились под постоянной угрозой нападения со стороны немецких бомбардировщиков, торпедоносцев, подлодок и надводных кораблей, которые действовали с баз в Норвегии. Экипажи находились в постоянной готовности отразить немецкую атаку, которая часто представляла собой скоординированное нападение самолетов, подлодок и кораблей. Спасательное оборудование на торговых судах плохо подходило для использования в суровом арктическом климате. Когда судно тонуло, у спасшихся было мало шансов выбраться без серьезных физических и психических травм. Оказавшиеся в воде люди погибали в течение нескольких минут. Раненые и промокшие моряки не могли долго продержаться и в спасательных шлюпках. Экипажи окрестили район моря к северо-востоку от острова Медвежий «перекрестком смерти». На дне Баренцева моря находится огромное кладбище, на котором друзья и враги лежат бок о бок.
19. Интенсивность военных действий на суше, на море и в воздухе возрастала год от года на протяжении всей войны. До лета 1942 года Германия могла хвастаться «победами на всех фронтах», но к концу года немцам пришлось испытать несколько серьезных поражений. Масштабное и успешное вторжение американцев в Северную Африку (Операция «Торч») привело к тому, что генералу Роммелю пришлось отвести свои бронированные соединения за Эль Аламейн. А в декабре немцы проиграли жестокую битву за Сталинград. В 1942 году были усилены эскорты союзных конвоев, в результате повысилась их эффективность. Были разработаны новые приборы обнаружения, а расширение радиуса действий союзной авиации осложнило приближение немецких подвод-

ных лодок к конвоям. Техническое превосходство союзников и возросшие потери подлодок в 1942 году стали сильным психологическим стрессом для экипажей подводных лодок. Все больше офицеров-подводников начали сомневаться в германской победе. Многие капитаны подлодок в нарушении приказа слушали БиБиСи. Большие немецкие корабли, которые были переведены в Норвегию для борьбы с конвоями, не достигли сколько-нибудь значительных успехов. Гитлер, постоянно вмешиваясь во все крупные операции немецких ВМС, сковывал запретами инициативу руководства ВМС.

Норвежские разведчики продолжали сообщать британской разведке об операциях немецких кораблей и их местонахождении. Норвежские агенты содействовали потоплению линкоров «Бисмарк», «Тирпиц» и «Шарнхорст».

20. Сведения о погоде в Арктике часто были решающими для проведения важных военных операций с обеих сторон. Возрастающее понимание стратегического значения метеослужбы привело к борьбе не на жизнь, а на смерть за создание и обслуживание метеостанций в арктической пустыне.

У Норвегии существовала сеть метеостанций от Гренландии на западе через острова Медвежий и Ян-Майен до Шпицбергена на востоке.

Нападение немцев на Советский Союз в июне 1941 года привело к тому, что метеослужба получила все большее стратегическое значение для всех важных военных операций в северных районах. Это привело к тому, что несколько немецких экспедиций создали метеорологические станции на Ян-Майене, Шпицбергене и в северо-восточной Гренландии.

Норвежские метеорологи сыграли важную роль в планировании крупных операций союзников в северных районах. Несколько метеостанций в Арктике были созданы норвежскими вооруженными силами с территории Великобритании. Борьба за метеопрогнозы часто приводила к военным столкновениям между норвежскими и немецкими группами метеорологов. Эти бои сопровождались значительными человеческими жертвами.

21. Первая русско-норвежская партизанская группа в составе 13 человек прибыла на полуостров Варангер осенью 1941 года. Агенты находились на советской службе, их главной задачей было сообщать о морских транспортах немцев между полуостровом Нордкин и Киркенесом. В 1943 году немцы предпринимают ряд мер, чтобы прекратить деятельность разведгрупп. Они используют пеленгаторы и жестоко расправляются со всеми, кого подозревают в антигерманской деятельности. Большинство оперативных агентов было раскрыто летом 1943 года, многие были казнены.

В отдельные периоды, особенно в конце войны, практически все корабли, которые держали курс на Киркенес, подвергались нападению русских самолетов или подлодок. Во многом эти атаки, сопровождавшиеся большими потерями немцев, состоялись благодаря разведанным, полученным от норвежско-русских радиогрупп, которые действовали на побережье Финнмарка.

22. Неудачи немцев на Восточном фронте и сепаратный мир, заключенный Финляндией с Советским Союзом, привели к тому, что немцам пришлось переоценить свою стратегическую ситуацию на Севере летом 1944 года.

Германия потеряла базы для своих подлодок на побережье Франции. Эта потеря привела к возросшему значению немецких подводных баз в Норвегии. Немецкая пропаганда заявляла, что скоро новые подлодки, превосходящие по мощности другие типы, равно как и новое оружие помогут добиться перевеса в подводной войне с союзниками.

Но развитие военных действий складывалось для немцев далеко не благоприятно. Они разрабатывают несколько вариантов безопасного отвода горной армии с Мурманского фронта. Отступление такого большого количества войска в полярном климате, в районе с плохими коммуникациями стало серьезной проблемой.

7 октября 1944 года советские войска начинают крупное наступление против германского армейского корпуса, в котором с советской стороны принимают участие почти 100 тысяч сол-

дат и офицеров, при массовой поддержке артиллерии и авиации. Немцы занимают хорошо укрепленные позиции на реке Лица, располагая силами в 55–60 тысяч человек. В течение одной недели немецкие укрепления на линии фронта у Лица полностью уничтожены.

Немцы храбро защищаются, и им удастся быстро и удачно отвести главные силы в Северную Финляндию и в Восточный Финнмарк.

В ночь на 24 октября немецкий укрепленный район под Киркенесом оказывается под обстрелом, и советские войска переходят реку Паз. В тот же день Киркенес был освобожден. Немцы, отступая, полностью сожгли и разорили город.

23. Несмотря на то, что отступление немцев предвещало приближение заключительной фазы Второй мировой войны, Гитлер и не думал сдаваться. Он цеплялся за обманчивую надежду на изобретение нового невиданного до сего оружия, которое позволило бы Германии вновь перейти в наступление.

Немецкие ВМС разместили в полярных водах 24 подлодки. Против конвоев с аэродрома Бардфосс действовали бомбардировщики и торпедоносцы. Борьба за мурманские конвои продолжалась и приносила жертвы с обеих сторон до последнего дня войны.

Адмирал Дениц, ставший преемником Гитлера, 7 мая 1945 года отдал приказ капитанам подлодок взять курс на юг и прекратить атаки судов противника. 8 мая Германия капитулировала, и долгая и жестокая битва за поставки военного снаряжения союзниками в СССР, наконец, завершилась.

24. За период с июня 1941 по май 1945 в Советский Союз по северному конвойному маршруту было перевезено более 4 миллионов тонн стратегических грузов: несколько тысяч самолетов, танков, железнодорожных вагонов, грузовиков, тысячи тонн горючего и боеприпасов, продовольствия и обмундирования. Было потоплено 104 торговых корабля; более тысячи моряков погибли во время проводок северных конвоев¹. Со-

¹ По уточненным данным в конвоях погибло 127 торговых судов (без учета потерь в восточном секторе Арктики)

юзники потеряли 20 боевых кораблей, среди них два британских крейсера и 7 эсминцев¹. Норвежский корвет «Тунсберг Касл» подорвался на mine и затонул в 1944 году. Погибли 31 немецкая подлодка, большинство экипажей последовали со своими подлодками на дно. Кроме того, немцы потеряли линкор «Шарнхорст», три эсминца и несколько малых кораблей. Осенью 1944 года у Тромсё был потоплен линкор «Тирпиц».

Неофициальные расчеты показывают, что всего в арктических операциях в период с 21 июня 1941 года по 8 мая 1945 года погибли с обеих сторон 9 тысяч человек (без учета советских потерь, данные по которым не доступны автору).

По-прежнему нет ясности по потерям немцев и русских на суше во время сражений в районе Западной Лицы в 1941–44 годах. Общие потери с немецкой стороны на этом фронте предположительно составляют 35–40 тысяч убитыми, ранеными и пропавшими без вести. Потери советской стороны гораздо больше, и предположительно превышают 90 тысяч человек.

Судьба советских военнопленных в германской неволе долгое время была закрытой темой. Предполагается, что в немецком плену погибло более миллиона советских солдат, около 12 тысяч были убиты или погибли в лагерях на территории Норвегии. Потери в норвежско-советских разведывательных группах, которые действовали на побережье Финнмарка, были гораздо более значительными, чем потери других разведывательных групп, работавших в Норвегии.

¹ По уточненным данным союзники потеряли в северных конвоях 23 боевых корабля (без учета потерь в восточном секторе Арктики)

28. ПОСЛЕСЛОВИЕ

*«Я считаю, что война совершенно бессмысленна и преступна»
(Капитан-лейтенант Ханс-Гюнтер Ланге)*

Для людей, живущих на морском побережье, море является важнейшей ареной их деятельности. Рыбаки и моряки по всему свету верны морским традициям, не допускающим негуманного поведения по отношению к тем, кто терпит бедствие на море. Моряки всегда без приглашения, самоотверженно бросаются на помощь потерпевшим кораблекрушение, не думая о ранге или национальности. Население Лофотенов война в 1940 году коснулась напрямую. Многие молодые парни отправились сражаться за Нарвик, и все помнили жестокое морское сражение в Офот-фьорде. Война вновь жестко и сурово вторглась на мирные Лофотены в 1941 году, в жизнь тех, кто пережил британскую десантную операцию и жесткую реакцию на нее немцев.

Вскоре после войны я встретился снова с норвежцами – очевидцами рейда на Лофотены. Большинство из них после того, как добрались до Великобритании, попали в норвежские ВМС. Многие прошли годы суровой службы на корветах и эсминцах, на подлодках и торпедных катерах. Кто-то стал летчиком, пара моих друзей детства сражались за Валькерен в британском десанте. Каждый мог рассказать свою историю. Все получили от войны свою отметину.

Для них, живших на Лофотенах и оставивших там семьи, уход на кораблях в Англию после памятного рейда десантников, обернулся большой личной бедой. Немцам удалось сразу после рейда установить всех парней, покинувших Лофотены. Оккупанты начали арестовывать их родителей, братьев и других близких родственников. Их взяли в заложники и отправили в концентрационные лагеря.

Многие из тех молодых людей, которые вместе с британцами ушли в Англию, получили по различным каналам информацию о том, как немцы поступили с заложниками. Всю войну они чувствовали свою вину за то, что их родственники оказались в лагерях. Мой кузен Готфред, узнавший о том, что немцы взяли его отца и младшего брата в заложники, рассказывал: «Меня все время терзала мысль о том, что я виноват в том, что мой отец и брат сидят в лагере, и над ними издеваются немецкие надсмотрщики. И я чувствовал, что это –



Конвой из-под крыла самолета. Фото из Музея Сопротивления

моя вина, что моя мать и малолетняя сестра остались в Хеннингсвере беззащитными. И даже в самых тяжелых ситуациях во время плаваний в конвойных эскортах эта мысль мучила меня».

Через три месяца после рейда десантников на Лофотены Гитлер напал на Советский Союз, а вскоре первые корабли союзников, взяв курс на Мурманск и Архангельск, вышли в Северное море. Очень скоро мы на Лофотенах узнали, что на наши берега море стало выбрасывать обломки торпедированных кораблей. Пришлось признать, что британский рейд на Лофотены был лишь первым пробным актом в развитии большого и кровавого конфликта.

Ветераны битв за конвои на Северо-запад России рассказывают истории о смерти и страхе, о разбитых мечтах. Мало кто из них питал тогда светлые надежды и верил в будущее.

Второй штурман Сигурд Карлсен с парохода «Трубадур» из конвоя PQ -17 говорит: «Я часто думаю про тот американский корабль, что шел сразу позади нас, и который взорвался. Я так и вижу эти летящие ящики, которые подбросило на высоту мачты. И еще я думаю о спасательных судах, которые подобрали тех немногих, что уцелели».

Британский летчик Джек Ллойд, который принимал участие в нападении на плавбазу «Блэк Воч» в Кильботне, когда несколько сотен немецких моряков были убиты, так закончил свой рассказ: «Наша цель была вывести «Блэк Воч» из строя. Почему эту атаку не отменили, когда мы уже знали, что войне – вот-вот конец, – я так никогда и не узнал. Поскольку было уже совершенно ясно, что очень скоро наступит мир, этот воздушный налет был совершенно не нужен».

Капитан Уле Георг Эвенсен на своем «Сандерленде» принимал участие в спасательной операции в Северной Атлантике. Команда гидросамолета заметила маленький резиновый плот с канадскими летчиками на борту. «Я часто думаю об этой удачной спасательной операции. Это была случайная встреча в открытом море. Но очень часто мои мысли обжигает судьба экипажа немецкой лодки, которую я и мой экипаж оставили без помощи барахтаться в спасательных жилетах в холодном море. Я должен был тогда принять решение, которое до сих пор меня мучает».

Поль Одберг, молодой матрос с норвежского эсминца «Св. Альбанс», который принимал участие в случайном потоплении польской подлодки в Баренцевом море, вспоминает: «Настоящая трагедия началась, когда мы с этим польским экипажем пришли в Россию. Большинство поляков, что мы взяли с собой были в порядке, но многие были ранены. Поляки знали, какого рода обращение их ждет в Советском Союзе. Польская команда на коленях просила оставить их на борту и довести до Англии. Один поляк сказал мне: «Мы больше никогда не увидим Польшу».

Джорд Кванток, старшина британского спасателя «Замалек»: «На борту «Замалека» не было паники, когда мы стали получать один за другим сигналы «SOS». Но команде каждый раз приходилось работать в сумасшедшем темпе, как только «Замалек» останавливался, чтобы подобрать уцелевших из воды. Мне трудно говорить о собственных чувствах, как и о чувствах моей команды во время спасательных операций. Я думаю, что у многих на борту «Замалека» была одна общая мысль: «Одному Богу известно, почему я в этом участвую».

Кирстен Фьеллангер, будучи маленькой девочкой, так запомнила войну в Киркенесе: «Я помню, что было много случаев «воздушной тревоги», и у нас в подвале на окнах лежали мешки с песком. Один раз, когда мы почти спустились вниз, в подвал, в окно подвала попала фосфорная бомба. Нас бросило на пол, и я помню первый взрыв. Все это было очень близко: море огня, песок и куски цемента дождем сыплются на нас. Мы лежали на полу, и я помню, что мама обняла меня, и мы поползли в комнату, где не было окон. И еще я помню, что один из немцев, лежавших на полу вместе с нами, был очень напуган. И я думала, что все мы умрем. Я думала об этом несколько раз, но когда мама рядом, то все это, как бы, не было так страшно».

Давид Павлович Толчинский, советский врач, воевавший на Мурманском фронте: «Условия в тундре были экстремальные. Ни домов, ни дорог, ни подкреплений. Никто не страдал так, как русский солдат. Вы спрашиваете, что я чувствовал? Прежде всего, для меня это была война, в которой мы сражались за свою свободу. Для врага это была война несправедливая с первой секунды. На нас напали. Мы не хотели воевать. Поэтому, если говорить о чувствах, мы

чувствовали ненависть. Я ненавидел эту войну, я ненавидел фашистов, которые на нас напали. В каждом немце, в каждом австрийце я видел врага. В нашей части было больше 1000 человек, в живых остались только 111 человек. Многие замерзли, многие заболели».

Обер-лейтенант Ханс Вернер Гроссе, пилот немецкого торпедоносца, участвовавшего в атаках на мурманские конвои: «В годы войны я впервые во время выступления Гитлера заметил, что что-то не так. Что-то было с моей спиной. Больше не было мурашек. Чего-то не хватало. С этого момента Гитлер стал для меня просто оратором, как многие другие. Восхищение исчезло.

Осенью 1944 года нашу поредевшую эскадру с новыми и неопытными экипажами перевели в Норвегию. Во время операции мы потеряли много экипажей. Особенно меня потрясла судьба моего однокурсника по летной школе Гюнтера Брё. Он, как и я, был обер-лейтенантом. Во время встреч офицеров, он всегда старался казаться непобедимым героем. Давал понять, что он – бесстрашный человек, которого не пугают военные трудности. Но было видно, однако, что его рука дрожала, когда он держал чашку с кофе. Самое ужасное, что я находился в 30–50 метрах от него, когда он и его экипаж горели прямо в воздухе. Он пытался знаками показать, что их уже не спасти, и им – конец. Они жестикулировали, размахивали руками, пока взрыв не оборвал их молодые жизни».

Спад Кэмпбелл, был радистом американского «Либерти» «Хенри Бэкон», на борту которого было 19 норвежских беженцев, включая детей и женщин. Судно было атаковано немецкими самолетами и потоплено в Баренцевом море в феврале 1945 года. «В последнюю минуту капитан Карини дал мне приказ взять корабельный радиопередатчик и спуститься с ним в шлюпку. Я знал, что должен делать, но погода была такой плохой, что у нас возникли большие трудности. Море вздымалось над нами, и всех нас мучила морская болезнь. С большим трудом мне удалось установить антенну. К счастью радиопередатчик действовал, и мы послали сигнал, который приняли на кораблях эскорта. Норвежские беженцы в спасательной шлюпке очень страдали от морской болезни и очень устали. Мы все были измотаны. Когда британский эсминец «Оппортьюн» подошел к нам и вступил в контакт, мы на шлюпке знали, что делать. Прежде всего, надо было передать маленьких детей наверх стоявшим наготове мо-

рякам на корабле. Я не помню, что сделал с передатчиком. Наверное, отдал кому-нибудь на борту эсминца. Я больше его не видел».

Гуннлауг Локен работала во время войны медсестрой в Исландии. Она рассказывает: «Когда война близилась к концу, мне приказали ехать в Шотландию. Оттуда меня отправили в Норвегию на большом военном корабле с войсками, но мне не удалось поучаствовать в праздновании освобождения Норвегии. Меня тут же направили в Му и Рану в военный госпиталь номер 4, немецкий военный лазарет, где пациентами были русские военнопленные. Почти все были истощены и умирали. Многие были молодыми парнями по 17–18 лет. Они лежали и звали маму, и тогда я была рада, что могу немного говорить по-русски. Когда я заходила в палату, я всегда говорила по-русски: «Добрый день, я вас люблю». Тогда больные и истощенные люди улыбались, многим казалось, что они дома, в России. Большинство из них были в ужасном состоянии и вскоре умерли».

Ханс-Гюнтер Ланге, немецкий подводник, который воевал в Баренцевом море против мурманских конвоев: «Мы слышали о поражениях немцев, о бомбежке немецких городов. Многие родственники ребят из моей команды пострадали. Большинство из них были из района Рура, который пострадал больше всего. Я пытался отослать тех, кого это затронуло, домой, чтобы они могли разыскать своих родственников и поддержать их. Сообщения о потерях были большой психологической нагрузкой. Я сам это испытал. Мы утешали друг друга.

В апреле 45 года я торпедировал британский корвет «Блю-белл». Это торпедирование осталось в моей памяти надолго. «Блю-белл» практически разлетелся на куски. Из команды в 90 человек уцелел только один. Я думаю, что война совершенно бессмысленна и преступна».

Проводка арктических конвоев происходила в экстремальных физических условиях и была одной из самых жестоких военных операций. Во время долгой полярной зимы холод, темнота, ледяной ветер добавляли морякам проблем и сказывались на их здоровье. Угроза торпедирования и воздушных атак была огромной физической нагрузкой. Для многих ментальный пресс был на грани того, что может вынести человек. То, что перенесли моряки тогда, вряд ли можно с чем-то сравнить за всю историю войн.



Матрос-сигнальщик на борту «Сторда».
Фото из Музея Вооруженных Сил.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ¹

ИНТЕРВЬЮ, ВОСПОМИНАНИЯ И ДОКУМЕНТЫ

1. Arntsen, Bertram. Арнтсен, Бертрам: интервью в Морском музее в Хортене 22.10.98
2. Bjørklund, Kurt. Бьорклунд, Курт: интервью в Бэруме 20.11.98 и в Осло 21.04.99
3. Blockston, Charles. Блокстон, Чарльз: интервью в Осло 21.08.97 и 04.08.99
4. Campbell, Spud. Кэмпбелл, Спэд: магнитофонная запись, переведенная Харальдом Хенриксе-ном в сентябре 1988, интервью на борту рейсового суд-на «Хуртигрутен» «Миднаттсул» 06.05.99
5. Carlsen, Sigurd. Карлсен, Сигурд: интер-вью в Бэруме 20.11.98
6. Evensen, Ole Georg. Эвенсен, Уле Георг: интервью в Аскере 10.10.97 и 12.10.99
7. Eriksen, Hans Kristian. Эриксен, Ханс Кри-стиан: «Записка о партизанах в Финнмарке», Стонглан-дсейдет, 14.01.04
8. Fairbanks, D.E.jr., Фэрбенкс, Д.Э. мл.: Дневник Фэрбенкса: конвой PQ -17», рапорт коман-дующему ВМС США, Таск Форс 99, датировано 25.07.-8.07.1942, Администрация национальных архивов, Ма-риленд, США, 1985
9. Fjellanger, Kirsten. Фьеллангер, Кирстен, запись датированная 29.04.02
10. Grenfell, Ed. Гренфелл, Эд: интервью в Портсмуте 19.06.99 и 22.06.99
11. Grosse, Hans Werner. Гроссе, Ханс Вернер: интервью в Киле 30.09.98 и Музее авиации в Будё 07.12.98

¹ приведен по нормами оформления, принятым в Норвегии

12. Haugland, Bård. Хаугланд, Борд: интервью в Осло 23.09.02

13. Henriksen, Harald. Хенриксен, Харальд: «Рейд на Лофотены 4 марта 1941 года», запись датирована 15.09.1948, отредактирована в июне 1992.

14. Holst, Hans. Хольст, Ханс: интервью в Киле 30.09.98

15. Isaksen, Laura Rachløy. Исаксен, Лаура Раклøy: «Военный дневник телеграфистки», опубликовано в «Телеграф Тиденде» – издании профсоюза работников телеграфной и телефонной службы, № 1, январь 1946 г.

16. Kirkenes Brannvesen og Det Sivile Luftvern. Киркенесская пожарная служба и Гражданская воздушная оборона: «Киркенес в годы войны 1940–1945». Отрывок из рассказа брандмейстера Хенрика Нордхуса. Киркенес, 1946 г.

17. Lange, Hans-Günther. Ланге, Ханс-Гюнтер: интервью в Киле 30.09.98

18. Løken, Gunnlaug. Локен, Гуннлауг: интервью в Хуруме 11.11.00

19. Maltseva, Anastasija og Fazulina, Anastasija. Мальцева, Анастасия и Фазулина Анастасия: интервью Хильды Корсет в Мурманске в январе 2000 г.

20. Midtskau, Sverre og Høltedahl, Bjørn. Мидтскау, Сверре и Холтедал, Бьорн: «Рапорт Халвдану Куту, датировано 17.06.40 на борту «Фритьофа Нансена». Копия получена от Эрика Холтедала в ноябре 2002 г.

21. Oberkommando der Wehrmacht. Верховное командование Вермахта: Директива № 21, декабрь 1940 г.

22. Odberg, Paul. Одберг, Пол: интервью в Осло 01.12.00

23. Olsen, Reidar Selmer. Ульсен, Рейдар Сельмер: интервью и письмо, ноябрь–декабрь 2001 г.

24. Quantock, George. Кванток, Джордж: Интервью и письма в ноябре и декабре 2001 года

25. Sørensen, Rolf. Сёренсен, Рольф: интервью в Музее авиации в Будё, 07.12.98

26. Theta-gruppen. Группа Тета: интервью с Яном Дамом, Бьярне В. Турсеном, Кристианом Оттосеном в июне 1998 г. и с Маркусом Виигом в апреле 2001 г.

27. Toltsjinskij, D.P. og Pysin, A.D. samt Zhurin L.V.. Толчинский, Д.П. и Пысин А.Д., а также Журин Л.В.: интервью у р. З.Лица 18.09.98.

28. Ulvensøen, Jon. Ульвенсоен, Йон: «Горячие точки на Севере – метеорологическая война 1940–45 гг.», Альманах Музея вооруженных сил № 6, Акерсхус, Осло 1991 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Berg, Ole. F.: "I skjærgården og på havet: Marinens krig 8.april 1940–8.mai 1945", Marinens Krigsveteranforening, Oslo, 1995. Берг, Уле Ф. «В шхерах и в море: война моряков 8.4.1940–8.5.1945»

2. Boye, Th.: "Traktater angående krigsførsel og nøytrales forhold: Internasjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs", Oslo: Grøndahl & Søn, 1950. Бойе, Т. «Трактаты по ведению войны и отношении к нейтральным странам: Международная конвенция о безопасности человеческой жизни на море»

3. Carls, Rolf: "The Final Report of Operation Rösselsprung", National Archives and Records Administration, Maryland, USA, 1985. Карлс, Рольф. «Итоговый отчет по операции Россельшпрунг»

4. Churchill, Winston S.: "Den annen verdenskrig", Oslo: Cappelen, 1948–1954. Черчилль, Уинстон. «Вторая мировая война»

5. Fløtten, Finn: "Festung Kirkenes: Okkupasjon og frigjøring av Sør-Varanger", Bjørnevatn: Kirsten Jochimsen, 1993. Флёттен, Финн. «Крепость Киркенес: оккупация и освобождение Сёр-Варангера»

6. Dahlø, Rolf: Skjebnetræder: Schibsted, Oslo 2001. Далё, Рольф. «Нити судьбы»

7. Dear, Ian (general editor): "The Oxford Companion to the Second World War". Oxford University press, London, 1995. Деар, Ян (редакция). «Оксфордский справочник по Второй мировой войне»

8. Dege, Wilhelm: "Wettersupp Haudegen: Eine Deutsche Arktikerekspedition 1944/45", Wiesbaden: Brockhaus, 1954. Деге, Вильгельм. «Бойцы метеорологических групп: история одной немецкой арктической экспедиции 1944–45 гг.»

9. Den tyske utbåtkommandoen: "Geheime Kommandosache: Funkspruch von Amerika, 2100 Uhr, 17 September 1942" (bevismateriale i saken mot Kapitanleutnant Heinz Eck, U 852), November 1945, U-boot Archiv Altenbruch, September 1998. Командование немецкого подводного флота. «Совершенно секретно: радиogramма из Америки, 21:00, 17 сентября 1942 года». Доказательные материалы в деле против капитан-лейтенанта Хайнца Эка, подлодка U-852, ноябрь 1945

10. Direktoratet for sjømenn: "Nortraship – krigsfoli: samling av dokumenter angående krigsfoli i Nortraships flåte under 2. verdenskrig/ Harris Gregeresen og Margrete Otter: Dekorasjons-og ordensutvalget, Oslo 1988": Norsk Sjøfartsmuseum, Otto Stenersen Boktrykkeri AS, Oslo 2003. Директорат по делам моряков: «Нор-трашип – кораблекрушения во время войны», сборник

документов о кораблекрушениях судов Нортрашипа во время Второй мировой войны/ Харрис Греггерсен и Маргрете Оттер. Наградной комитет, Осло, 1988."

11. Erfurth, Waldemar: "Problemet Murmanbanan under Finlands senaste krig", Helsingfors: Söderström, 1952. Эрфурт, Вальдемар. «Проблема Мурманской железной дороги во время последней войны Финляндии».

12. Erfurth, Waldemar: "Der finnische Krieg 1941–1944". Wiesbaden, Limes, 1977. Эрфурт, Вальдемар. «Финская война: 1941–1944».

13. Espensen, Paul: "Project Liberty Ship", Krigsseileren, nr. 1, 1998. Эспенсен, Пауль: «Проект «Либерти».

14. Eriskén, Hans Kr.: "Partisaner i nord", Oslo: Tiden 1979. Эриксен, Ханс Кр. «Партизаны на Севере»

15. Grannes, Einar: "I skygen av Jupiter 1941–1944", Oslo, Tiden Norsk Forlag AS, 1989. Граннес, Эйнар. «В тени Юпитера. 1941–1944 гг.» Осло, Тиден Норск Форлаг АС, 1989

16. Hague, Arnold: "Convoy Rescue Ships 1940–1945: A history of the Rescue Service its Ships and Their Crews". Gravesend: World Ship Society, 1998. Хейг, Арнольд. «Спасательные суда конвоев. История судов и экипажей спасательной службы»

17. Handelsdepartementet: "Kgl. Resolusjon av 4. januar 1946, innstilling nr. 53": Om dekorering av offiserer og mannskap fra det amerikanske handelsskipet "Henry Bacon" for redningen av 19 norskse evakuerte fra Sørøya 23. februar 1945. Министерство торговли. Королевские указы 4 января 1946 года, представление № 53». О награждении командного состава и экипажа американского торгового судна «Хенри Бэкон» за спа-

сение 19 норвежцев, эвакуированных с о. Сёройя 23 февраля 1945 года.

18. Helgeland, Jon Rustung: "Nortraships Flåte", bind 2: "Krigsselasen under den allierte offensiv 1942–1945", Oslo: Dreyers Forlag, 1976. Хельгеланд, Йон Рус-тунг. «Флот Нортрашипа» т.2. "Военные плавания во время наступления союзников. 1942–1945"

19. Helle, Baard: "Marinen i krig – 7. juni 1940–8.mai 1945": Sjøforsvarsstaben, Oslo 1997. Хелле, Борд. «ВМС во время войны. 7 июня 1940 г. – 8 мая 1945 г.»

20. Helseth, Hans Chr.: "Materiellkrig og alliert hjelp til Sovjetunion", Norsk Tidsskrift for Sjøvesen nr.3, 2003. Хельсет, Ханс Кр.. "Война за ресурсы и помощь союзников Советскому Союзу".

21. Hjeltne, Guri: "Handelsflåten i krig 1939–1945", bind 3: "Sjømann:lang vakt", Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag, 1995. Йелтнес, Гури. «Торговый флот во время войны. 1939 –1945 гг.» т.3. "Моряки: долгая вахта"

22. Hjeltne, Guri: "Handelsflåten i krig 1939–1945", bind 4: Krigsseiler: krig, hjemkomst, oppgjør". Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag, 1995. Йелтнес, Гури. «Торговый флот во время войны. 1939–1945» Т. 4. "Военные рейсы: война, возвращение, расчет"

23. Holtmark, Sven: "Sorgens regnskap: Tapstall i Sovjetunionens kriger og konflikter". Norsk Militært Tidsskrift 8/9, 1997. Холтсмарк, Свен. «Скорбные итоги. Цифры потерь Советского Союза в войнах и конфликтах».

24. Hornborg, Eirik: "Varför kämpar Finland?". Helsingfors: Söderström, 1941. Хорнборг, Эйрик. «Почему сражалась Финляндия?»

25. Hornborg, Eirik: "Murmanbanan: ett hot mot Finland och Skandinavien". Åbo: Söderström, 1941.

Хорнборг, Эйрик. «Мурманская железная дорога: угроза Финляндии и Скандинавии»

26. Irving, David: "The Destruction of PQ 17", London: Panther Books, Granada Publishing, Ltd., 1980. Ирвинг, Давид. «Разгром каравана PQ-17».

27. Jakobsen, Alf R.: "Banesår": Tirpitz og jakten på X5. Oslo: Aschehoug, 2003. Якобсен, Альф Р. «Смертельная рана». «Тирпиц» и охота за Икс 5.

28. Jenkins, Roy: "Churchill", London: Macmillan, 2001. Дженкинс, Рой. «Черчилль»

29. Jägerskiöld, Stig: "Gustaf Mannerheim 1867–1951". Helsingfors: Holger Schildt, 1983. Егершольд, Стиг. «Густав Маннергейм. 1867–1951».

30. Kerslake, S.A.: "Coxsweins in the Northern Convoys", London: W. Kimber, 1984. Кёрслейк, С.А. «Рулевой северных конвоев»

31. Kiselev, Alexei A.: "Russland og frigjøringen av Nord-Norge i 1944". Tromsø: Tromsø Muerum, Ottar nr. 202, 1994. Киселев, А.А. «Россия и освобождение Северной Норвегии в 1944 году»

32. Krigsforbryterdomstolen, Nürnberg: "Eidesstattlicher Erklärung des Korvettenkapitän Hans Witt". Nürnberg, 07.02.46. Нюрнбергский суд над военными преступниками. Свидетельские показания капитана корвета Ханса Витта касательно адмирала Деница. Нюрнберг

33. Kräutler, M. Og Springschmidt, K: "Es war ein Edelweiss", Leopold Stocker Verlag, Stuttgart und Graz, 1962. Краутлер, М и Шпрингшмидт, К. «Это был эдельвейс»

34. Kuusaari, Eero: "Finlandskrig 1941–1945: landstridskrafternas operasjoner", Helsingfors: "Krigshistoriska byrån vid Försvarsmaktens huvudstab",

1949. Кууссаари, Ээро. «Финская война 1941–1945: операции сухопутных войск»

35. Lunde, Aage (med bidrag av Poul Simonsen og Ørnulf Vorren): "Sør-Varangers historie". Kirkenes, 1979. Лунде, Оге (при участии Пола Симонсена и Орнульфа Воррена). История Сёр-Варангера

36. Marinemuseet, Horten: "St. Alban's skipslogg", utdrag 30. april–4.mai 1942. Морской музей в Хортене. «Вахтенный журнал «Св. Альбанса»

37. Midtskau, Sverre: "London svarer ikke", Oslo: Mortensen, 1968.

38. Müller, Grete: "Operasjon Claymore. 4.mars 1941", Semesteroppgave ved Høgskolen i Stavanger, Stavanger, 2000. Мюллер, Грете. «Операция Клеймор. 4 марта 1941 года»

39. Nøkleby, Berit: "Da krigen kom til Norge: Norge september 1939–juni 1940", Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1989. Ноклебю, Берит. «Когда война пришла в Норвегию»

40. Nøkleby, Berit: Pass godt på Tirpitz: norske radioagenter i Secret Intelligence Service 1940–1945": Oslo, Gyldendal Norsk Forlag, 1989. Ноклебю, Берит. «Следи за «Тирпицем»: норвежские радиоагенты на секретной службе»

41. Ottosen, Kristian: «Theta, Theta», Oslo, Universitetsforlaget, 1983. Оттосен, Кристиан: «Тета, Тета»

42. Padfield, Peter: «Dönitz – The Last Führer: Portrait of a Nazi War Leader», London, Gollancz, 1984. Падфилд, Петер. «Дениц – последний вождь. Портрет нацистского военного лидера»

43. Peillard, Leonce: «Geschichte des Ubootkriges», Wilhelm Heyne Verlag, München, 1994. Пейлард, Леонс. «История подводной войны».

44. Public Record Office: "Operation Claymore: raid on Lofoten Islands – 1941 Jan 29–Apr 22", Kew 1972. Государственный архив Великобритании. «Операция Клеймор: рейд на Лофотенские острова»

45. Rautio, Rune: "Luftwaffe ground attack missions over Kola Peninsula 1941–1944", utdrag av sovjetisk rapport. Раутио, Руне. «Штурмовые операции Люфтваффе на Кольском полуострове. 1941–1944 гг.» Выдержка из советского отчета

46. Roskill S.W., Captain: «The War at Sea 1939–1945». London: H.M. Stationary Office, 1954–61. Роскилл, С.В. «Война на море. 1939–1945 гг.»

47. Ruegg, Bob & Hague, Arnold: "Convoys to Russia 1941–1945", World Ships Society, London 1992. Руэгг, Боб и Хейг, Арнольд. «Конвой в Россию. 1941–1945 гг.». Международное корабельное общество.

48. Ruff, Karl: "Gebirgsjäger zwischen Kreta und Murmansk", Leopold Stocker Verlag, Stuttgart und Graz. 1962. Руфф, Карл. «Горные егеря: Крит и Мурманск».

49. Rørholt, Bjørn (i samarbeidet med Bjarne W. Thorsen): "Usynlige soldater: nordmenn i Secret Service forteller". Oslo, Aschehoug, 1990. Рорхольт, Бьорн А. (в сотрудничестве с Бьярне В. Турсеном). «Невидимые солдаты рассказывают: норвежцы на секретной службе».

50. Sandvik, Harald: "Frigjøringen av Finnmark 1944–1945". Oslo, Gyldendal 1975. Сандвик, Харальд. «Освобождение Финнмарка 1944–1945 гг.».

51. Schofield, B.B., Vice Admiral: "The Arctic Convoys", London, MacDonald and Jane's, 1977. Шофилд, Б.Б. «Арктические конвой».

52. Smith-Meyer: "Hva var Enigma", Norsk Tidsskrift for Sjøvesen, nr.6, 2000. Смит-Мейер. «Что такое «Энигма?»»

53. Souproun, Mikhail: "Kriget i Nordvest-Russland". Nordnorsk Magasin, 1997. Stonglandseidet, nr.4/5, 1994. Супрун, Михаил. «Война на Северо-западе России»

54. Steffens-Olsen, A.: "Luftforsvaret/Flyvåpenes innsats under den annen verdenskrig. Vedlegg til 330 (N) skvadrons innsats". Oslo: Forsvarsmuseet. Стеффенс-Ульсен, А. «Участие сил воздушной обороны, военно-воздушных сил во второй мировой войне».

55. Stettinius, Edward R.: "Historien om Lend-Lease". Oslo, Jacob Dybwads Forlag, 1946. Стеттиниус, Эдвард Р.. «История ленд-лиза»

56. Sør-Varager Hisotrielaag: "Sør-Varanger under 2. verdenskrig: arena i stormaktskonflikt". Kirkenes, 1997. Историческое общество Сёр-Варангера. «Сёр-Варангер – арена конфликта великих держав во Вторую мировую войну»

57. Tarkka, Jukka: «Neither Stalin nor Hitler – Finland during the Second World War». Helsinki, Otava Forlag 1991. Таркка, Юкка. «Ни Сталин, ни Гитлер: Финляндия во Второй мировой войне».

58. Universitet i Tromsø: "Den menneskelige dimensjon i nordområdene: rapport fra symposiumet norsk-russiske forbindelser ca. 1814–1917", 6.–8. november 1992, redigert av Jens Petter Nielsen og Gunnar Opeide, Arkhangelsk: Pomoruniversitet, 1994. Университет Тромсё. «Человеческое измерение в северных регионах. Отчет о семинаре о норвежско-русских отношениях 1814–1917 гг.». 6–8 ноября 1992 года. Редакция Йенса Петтера Нильсена и Гуннара Опейде. Архангельск, Поморский университет, 1994

59. Utenriksdepartementet: "Overenskomster med fremmede stater utgitt i henhold til kongelige resolusjoner av 5. april 1879 og 1. mai 1914", Grønndahl, Oslo, 1952. Министерство иностранных дел Норвегии. «Соглашения с иностранными государствами»

60. Van der Post, L.: "Venture to the interior", oversatt av Nils Lie, Gyldendal Norsk Forlag, 1952. Ван дер Пост, Л. «Опасное путешествие внутрь».

61. Westerheim, Harry, Nilsen, Bjørn og Skogheim, Dag: "Torden i mars". Svolvær: Lopomeida, 1991. Вестерхейм, Харри, Нильсен, Бьорн и Скугхейм, Даг. «Гром в марте».

62. Woodman, Richard: "The Arctic Convoys 1941–1945". London, John Murray, 1994. Вудман, Ричард. «Арктические конвои 1941–1945 гг.».

63. Ziemke, Earl F.: The German Northern Theater of Operation, Washington 1960. Зимке, Эрл Ф.. «Германский театр военных действий на Севере. 1941–1945 гг.»

64. Aartun, Leiv Brunjolv, Aartun, Sigurd: "Motstandskampen i skolene 1940–1942. Lærerstriden mot nazifiseringen". Orion Forlag, Oslo, 2003. Ортун, Лейв Брюньольв, Ортун, Сигурд. «Соппротивление в школах 1940–1942 гг.. Учителя против нацификации»

Харальд Хенриксен
Мурманские конвои. Военная драма в Арктике и ее участники.
Документальная повесть
Редактор Супрун М.Н.
Компьютерная верстка Данилов Н.А., Данилов А.А.
Подписано в печать 20.04.2008. Формат 60х84/16. Печать офсетная.
Усл. -печ. л. 21,6. Тираж 1000 экз. Заказ 1099
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«Мурманское издательско-полиграфическое предприятие «Север»
183624, г. Мурманск, ул. К. Маркса, 18

МУРМАНСКИЕ КОНВОИ

Конвои, шедшие на Северо-запад России, – одна из драматических страниц Второй мировой войны. Северные конвои были жизненно важным маршрутом, по которому доставлялась военная помощь в Советский Союз. Они, несомненно, приблизили конец войны в Европе.

Эта документальная книга повествует об эпизодах конвойных плаваний, которые пережили моряки союзных держав, о тех физических и психических нагрузках, которые выпали на их долю. Союзные торговые суда и военные корабли, идущие по этому маршруту, испытывали постоянную угрозу подводных и воздушных атак со стороны немцев, базы которых находились на оккупированном побережье Северной Норвегии. Жестокий арктический климат усугублял нагрузки и не давал потерпевшим кораблекрушение никаких шансов на выживание.

Центральную часть книги, наряду с анализом военно-политической ситуации и документов, составляют интервью с людьми, пережившими войну. Такие свидетельства очевидцев углубляют наше понимание этого страшного явления. Книга представляет и противника – немецких моряков и пилотов, которые принимали участие в охоте на конвойные суда. Книга заставляет задуматься о бессмысленности войны: к чему она приводит, кроме гибели людей и потери огромных материальных ресурсов?