

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# ВОЙНА НА МОРЕ

1939—1945



ФРИДРИХ РУГЕ

FRIEDRICH RUGE

# DER SEEKRIEG

1939—1945

Stuttgart  
1954



Фридрих Руге

# ВОЙНА НА МОРЕ

1939—1945

ПОЛИГОН • АСТ  
Санкт-Петербург • Москва  
МСМХСVIII

ББК 68

Р 82

*Настоящая книга является одним из первых трудов по истории второй мировой войны, в котором дается описание событий на всех морских театрах в период 1939—1945 гг.*

*Книга написана на основе документов и материалов, значительная часть которых неизвестна российскому читателю. Автор использовал также воспоминания ряда руководящих деятелей германского флота — участников второй мировой войны.*

*Книга рассчитана на военных специалистов и широкий круг читателей.*

ISBN 5-89173-027-8  
ЛР № 064346 от 09.12.95.  
© ПОЛИГОН, 1998

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Задача этой книги — охарактеризовать роль военных действий на море в рамках второй мировой войны, в общедоступной форме отобразить взаимное влияние моря и суши, энергичное вмешательство «моря» в дела «суши», значение морской стратегии для великих политических и военных свершений, сплошь и рядом все еще недооцениваемое. Автор ставит перед собой цель подробно осветить события и взаимосвязи, имеющие непосредственное отношение к Германии и вообще той части Европы, в которой существуют западные порядки.

Поэтому операции германских и итальянских военно-морских сил и события в атлантическом пространстве рассматриваются более подробно, нежели великие морские сражения и десанты в Тихом океане.

Автор не претендует на исчерпывающее изложение. В Германии еще нет военно-исторического архива, источники текут очень неравномерно<sup>1</sup>. С другой стороны, представилась возможность обработать некоторые до сих пор не опубликованные материалы о войне на море в 1939—1945 гг., используя наряду с собственным опытом и выпавшими на долю автора испытаниями некоторые выводы и соображения, заимствованные из личного контакта почти со всеми упоминаемыми в книге немецкими офицерами, а также с рядом иностранных. Чтобы изложение оставалось сжатым и деловитым, автор только изредка затрагивает вопросы, относящиеся к характеру и способностям, руководству людьми и отношениям между ними. Пришлось опустить все эпизоды, разы-

---

<sup>1</sup> Автор прибегает здесь к игре слов — источники бывают и водные, и исторические; эту фразу надо понимать в том смысле, что для освещения одних событий имеется достаточно источников, а для освещения других — таковых не хватает. — *Ред.*

грявавшие на командирском мостике, в машинном отделении, в штурманской рубке и на дальномерном посту, хотя именно из них складываются великие деяния. Рассказать непосредственно о людях — дело писателя. Перед историком же стоит еще задача освещения и более подробного изложения некоторых специальных вопросов, как, например, о предвоенных судостроительных планах, о строительстве подводных лодок, о развитии подводной войны, о достоинствах различных видов оружия, о событиях в прибрежной полосе и ряде других.

Автор всегда будет приветствовать критические замечания, дополнения и исправления. Приношу сердечную благодарность всем, кто помог мне консультацией и материалами.

Ф. Руге

Кукстафен, май 1954 г.

## КОМАНДНЫЕ ДОЛЖНОСТИ, КОТОРЫЕ АВТОР ЗАНИМАЛ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Командир Восточной флотилии тральщиков в войне с Польшей.

Командир Западной флотилии тральщиков в Северном море, а затем в Голландии, Бельгии и Франции до 1941 г.

Командующий Силами охранения<sup>1</sup> на Западе — в Бельгии, во Франции — до осени 1943 г.

Эксперт, начальник Особого штаба, затем начальник морского командования в Италии до августа 1943 г.<sup>2</sup>

Адмирал, прикомандированный к штабу армейской группы В (Ромеля), — до августа 1944 г. Начальник управления кораблестроения — до конца войны.

<sup>1</sup> „Силами охранения“ (Sicherungsstreitkräfte) назывались соединения кораблей, предназначенных для обороны побережья и коммуникаций. Они состояли главным образом из небольших кораблей (миноносцы, сторожевые корабли, тральщики, вооруженные небольшие пароходы, торпедные катера). — Ред.

<sup>2</sup> См. стр. 326. — Ред.

## ВВЕДЕНИЕ

Сушу, воду, воздух — все три стихии использует человек для того, чтобы распространить пламя войны на все уголки Земли. Суша — древнейший театр войны. На протяжении тысячелетий военные действия оказывают непосредственное и весьма сильное влияние не только на солдат, но и на всех граждан охваченной войною страны. Уход молодых рекрутов, равно как и призывников последнего набора, возвращение раненых, отступление разбитых войск, разрушение и вторжение войны в жизнь каждого, когда собственное войско терпит крах и враг вступает в страну, — все это такие явления, какие, вследствие их многократного трагического повторения, особенно сильно запечатлелись в памяти именно германского народа. Они тесно связаны с представлениями сухопутного характера, ибо именно здесь, в центре материка, всегда скрещивались клинки всей Европы. От ужасающего новшества — воздушных бомбардировок — люди также нашли убежище в земле и стали рассматривать его как нечто, сопутствующее сухопутной войне.

Между тем тихое массовое вымирание населения и нехватка сырья для промышленности во время первой мировой войны только значительно позже были нами осознаны как последствия осуществлявшейся издавна британской блокады, да и то без учета влияния моря на нашу жизнь. Военные действия на море разыгрываются вдали от жизни человека, этой твари земной; они в гораздо большей степени представляют собой борьбу против материальной части противника, нежели против его войск. То, что она уничтожает, — исчезает в волнах; затем на суше вычеркивают из списка несколько названий кораблей. Рядовой гражданин лишь очень редко подвергается непосредственным ударам войны на море. Поэтому давление этой войны, проникающее далеко в глубь материка, равно как и опасность ее, большей

частью недооцениваются и с легкостью упускаются из виду при принятии политических и стратегических решений.

Семилетняя война, которую следовало бы называть «Первой мировой войной», с немецкой точки зрения, является событием, разыгравшимся в Центральной Европе, упорной борьбой Пруссии, стремившейся отбиться от трех великих держав и удержать за собой Силезию. В то время как она боролась за эту провинцию в многочисленных сражениях на суше, два французских поражения на море (Лагос и Кибегон — 1759 г.) решили в пользу Великобритании судьбу Севернй Америки и Индии и тем самым принесли ей полуторавековое владычество над миром. Не удивительно, что в одном американском изложении истории этой войны участию в ней Пруссии уделено только полстраницы почти из ста.

Обе мировые войны — 1914—1918 и 1939—1945 гг. — представляются нам в основном как ряд гигантских сражений, группирующихся в кампании, сменяющихся более или менее длительными периодами позиционной войны и заканчивающихся истощением немецких сил (несмотря на блестящие победы) и крушением фронтов. Сознание того, что Германия, — когда она пыталась, следуя по стопам Испании и Франции, добиться гегемонии в Европе, — подобно своим предшественникам потерпела неудачу, столкнувшись с морским могуществом своих противников, начинает медленно распространяться только теперь, равно как и сведения о десантных операциях, с помощью которых в неожиданно короткий срок были преодолены обширные пространства Тихого океана и подавлено отчаянное сопротивление Японии.

Взаимосвязь между войной на суше и на море встречает особенно мало понимания именно у нас, а соответствующие выводы применительно к положению, создавшемуся после 1945 г., и периоду «холодной войны», под знаком которой живет наш мир, не были сделаны и в других странах.

В том положении, в каком мы сейчас находимся, представляется своевременным уделить больше внимания, чем до сих пор, тому, что происходило на море, дабы усвоить нынешнее значение его для Германии, находящейся между сухопутным блоком и морскими державами и нуждающейся в поддержке последних, чтобы не быть поглощенной первым.

## ОСНОВЫ

*Понятия*

Прошли времена, когда войско представляло собой всю боевую силу нации и большие войны можно было вести и выигрывать, руководствуясь правилами чисто сухопутной стратегии. Прошли и те времена, когда войну на море можно было вести по правилам ее собственной стратегии, бок о бок с сухопутной. Стратегия содержит основы и основные идеи всякого военного искусства. Поэтому тотальная война требует тотальной стратегии, суммы или, вернее, интеграла многообразных усилий государства или группы государств. Однако интегрирование ее, как уже указывалось с военно-научной точки зрения, охватывает чрезвычайно запутанные и часто меняющиеся взаимосвязи многочисленных сил, действующих в государстве, которое решилось на войну, вступило в нее или находится под ее угрозой.

Поэтому *стратегию* следует в дальнейшем понимать в самом широком смысле слова, учитывая, что при ближайшем рассмотрении она может быть намечена и осуществлена только государственным деятелем, опирающимся при этом на советы и поддержку солдат, политиков, психологов, ведущих представителей промышленности, народного хозяйства, науки и техники. Из военных в разработке этой «большой или всеобщей стратегии» участвуют только самые высшие чины, как, например, главнокомандующие видами вооруженных сил и начальники оперативных отделов их штабов. Для высшего звена фронтового командования — главнокомандующих на театрах войны (когда таковые имеются), а в их отсутствие — командующих армейскими группами, — остается только «малая, или частная, стратегия». Она находит свое выражение в *оперативном плане*, ибо использует, в соответствии с указаниями большой стратегии, предоставленные в ее распоряжение силы, выводит их на поля сраже-



ний и тем самым определяет соотношение сил и исходные позиции. Непосредственно в бою из всего этого должна извлечь наибольшую выгоду тактика. Это относится в целом к народному хозяйству, промышленности, финансам и науке в такой же степени, как и к вооруженным силам, но прежде всего это относится к политике.

## *Принципы ведения войны*

Война есть средство политики. То, что это нехорошее средство, признано многими, но еще далеко не повсюду. Поэтому политик обязан трезво учитывать его, а солдат — готовиться к его использованию. Целью является мир, война призвана силою оружия сломить волю противника, которого невозможно сделать уступчивым другими средствами. Принципы, каких следует при этом держаться, диктуются здравым смыслом, а потому очень просты и общедоступны. Их следует применять ко всем военным усилиям нации в политическом, военном и экономическом отношении. Поэтому большая стратегия обычно приносит в руках государственного деятеля, обладающего высокой общеобразовательной подготовкой и обширным опытом в обращении с людьми, лучшие результаты, чем в руках военного специалиста, нередко оказывающегося человеком односторонним. Личный опыт государственного деятеля в военных делах, особенно же в командовании, естественно, является преимуществом (Густав-Адольф, Черчилль), равно как и понимание политических и экономических факторов военными вождями (Цезарь в качестве главнокомандующего в Галлии, Вашингтон).

Однако наличие такого опыта не должно приводить их к тому, чтобы самим играть с суденышками или передвигать по карте флажки, обозначающие дивизии. Между тем в этом есть нечто необычайно притягательное, как показывает пример Черчилля, который, увлекшись оперативными и даже тактическими деталями, пренебрегал непосредственными задачами государственного деятеля и не сумел разработать такую внешнюю политику, которая принесла бы его стране плоды военных побед и подлинный мир.

При многообразии современной жизни и неуклонном прогрессе науки и техники, вероятно, не существует более человека, способного охватить все основные отрасли государственного управления и военного искусства, не говоря уже о том, чтобы полностью обладать необходимыми знаниями.

Этим, вероятно, объясняется тот успех, которого достигли в недалеком прошлом небольшие, хорошо подобранные руководящие коллегии под председательством ведущего государственного деятеля в борьбе с образцовыми, но единолично управляемыми вооруженными силами тоталитарных государств.

Хотя при рассмотрении принципов ведения войны имеется дело с ясными и простыми идеями, существуют многочисленные формулировки, в отношении которых между специалистами нет полного единства. Во всяком случае, важнее всего постановка ясной и определенной цели и создание соответствующего центра тяжести.

Данные принципы, так же как и следующие ниже, должны применяться как в стратегии, так и в оперативном искусстве и тактике. На практике это не является таким само собой разумеющимся, как на бумаге. Для чисто военной тактики и оперативного искусства ясно поставить цель легче, чем для большой стратегии, которая определяется многообразными интересами, нередко стремящимися достигнуть национальной цели войны самыми разнообразными путями. И даже когда в начале конфликта имеется ясная стратегическая линия, придерживаться ее часто оказывается затруднительным из-за всего того, что обусловлено живыми и постоянно сменяющимися впечатлениями большой войны и столкновениями политических, военных и экономических мнений и намерений.

Для установления центра тяжести необходимы смелость, вера в себя и готовность принять ответственность, так как это означает сознательное ослабление себя в других пунктах. Поскольку люди всегда лучше знают собственные слабости и большей частью относятся к ним серьезнее, чем к слабостям противника, то с человеческой точки зрения более чем понятно, что нередко стремление к собственной безопасности мешает образованию центра тяжести.

В начале первой мировой войны Германия имела только одну частную стратегическую цель, да и то лишь для армии. Она стремилась сначала положить на обе лопатки Францию, а затем обратить все силы против России. Осуществление этого плана решающим образом улучшило бы условия борьбы с третьим и наиболее упорным противником — Великобританией. Но это не удалось из-за недостаточного внимания к созданию центра тяжести; в стратегическом отношении — потому, что боевая мощь флота оста-

лась без употребления, в то время как силы армии при выполнении смелого плана Шлиффена были напряжены до предела; в оперативном отношении — потому, что решающее правое крыло сначала не было усилено с достаточной энергией, а затем было даже ослаблено на марше за счет двух армейских корпусов, отправленных в Восточную Пруссию.

Во второй мировой войне Великобритания была, правда, признана главным противником, и удалось решительно улучшить путем завоевания Франции условия для борьбы с ней. В дальнейшем, однако, не было разработано ясного стратегического плана, не было также приложено энергии к созданию центра тяжести, не говоря уже о единой стратегии стран оси в войне против Великобритании. Италия вступила в войну без всякого плана и осталась вообще без большой стратегии.

Двумя другими родственными принципами являются хозяйственность и взаимное сотрудничество. Хозяйственность означает правильный учет не только военных сил, но и всех вообще сил нации. Последние не являются неограниченными даже в самых больших и богатых странах. Того, что растрачивают в одном месте, недостает в другом месте, которое может оказаться решающим. Хозяйственность, как и взаимное сотрудничество, тесно связана с образованием центра тяжести. Это относится не только к различным видам вооруженных сил, но и ко всем другим областям государственной жизни, имеющим значение для ведения войны. Каждый из нас, вероятно, знает примеры из истории последней войны, которые показывают, как все это трудно. Еще труднее обеспечить хорошее сотрудничество между союзниками. Англичане и американцы в целом достигли такого сотрудничества удовлетворительным образом, немцам же и итальянцам это удавалось лишь в отдельных случаях.

Еще одну группу, спаянную внутренней взаимосвязью, представляют собой наступление, динамичность, внезапность, сохранение тайны. В теории оборона является, правда, более сильным способом ведения войны, но без наступления нельзя сломить силу противника. Шансы на успех тем больше, чем лучше удастся скрыть от врага подготовку к наступлению, чем больше неожиданностей самого разнообразного характера удастся создать для него, чем динамичнее в духовном и материальном отношении ведется борьба.

К этим принципам следует, в качестве последнего из них, прибавить еще *простоту*, которая имеет особенно большое

значение при составлении стратегических планов, но также и в технике. Надо, по крайней мере, хорошенько поразмыслить над тем, действительно ли приносит соответствующие выгоды сложность, к которой мы, немцы, имеем склонность.

Эти принципы должны применяться на войне повсюду. На суше они столь же пригодны, как на море и в воздухе, в области экономики и вооружения столь же пригодны, как и в ведении психологической войны. Однако своеобразие всех этих элементов вносит некоторые различия в применение указанных принципов на практике.

### *Суша как театр войны*

Суша занимает около трех десятых земной поверхности; из этого пространства значительная часть мало пригодна для ведения войны. Войны большого масштаба, которые на остающейся части суши ведут между собой так называемые культурные народы, характеризуются участием в них миллионных армий, находящихся в боевом соприкосновении на обширных фронтах. Подобные армии могут действовать друг против друга целыми годами, пока они получают пополнение людьми и оружием. Цель их операций — разбить вражеское войско и уничтожить его либо взять в плен; средствами для этого являются прорыв и охват, которым нередко предшествует истощение противника. В современной технической войне последнее начинает возрастать в прогрессии, как только одна из сторон перешагивает кулиминационный пункт напряжения своих сил. Уничтожение резервов предreshает ее судьбу. Подвоз всего необходимого в больших количествах, без чего невозможны ныне крупные операции, во многом зависит от характера местности, а также разветвленности и состояния путей сообщения (железные дороги, шоссе, каналы). Для обслуживания путей сообщения и транспортных средств требуется много персонала и материальной части, велик и расход топлива.

Когда в конфликте участвуют чисто континентальные государства, достигшие полной автаркии, может случиться, что боевые действия и снабжение войск происходят исключительно на суше и по суше, как это было при завоевательных войнах Чингис-хана или во время немецко-австрийского столкновения 1866 г. Однако разыгравшийся одновременно австро-итальянский вооруженный конфликт привел уже к операциям на море (морской бой при Лиссе), и с тех пор

не происходило ни одной войны, в которой море не сыграло бы своей роли либо как поле битвы, либо как коммуникация.

## *Море как театр войны*

Море покрывает добрых семь десятых поверхности земли и за немногими исключениями (лед, недостаточная глубина — преимущественно у самого берега) повсюду представляет одинаковые удобства для транспорта. Существенно, что все его части связаны между собой, так что, по сути дела, оно является самым большим «континентом». Следовательно, тот, кто господствует на нем, располагает «магистралью» для самых больших, массовых перевозок, «магистралью», которая не изнашивается, лишь кое-где проходит через узкости и нигде — через возвышенности и не может быть уничтожена никакими средствами. Перевозки по этой магистрали экономичнее, чем по суше. С другой стороны, человек не может удержаться на море без такого технического вспомогательного средства, как корабль, он не может окопаться и, значит, лишен возможности «занять» море, ибо корабль способен оставаться в море всего несколько недель, самое большее — несколько месяцев.

## *Господство на море, морское могущество, морской престиж*

Задачей морской войны является: лишить противника возможности использовать море для транспорта, одновременно широко используя его в тех же целях. Поскольку в лучшем случае можно закрыть проход по морю, а длительная оккупация большей части его невозможна, вернейшим средством достижения господства на море является устранение вражеского флота. Это всего действенное осуществляется путем уничтожения, ибо строительство флота продолжается несколько лет. Если не представляется возможности для сокрушительных ударов, остается менее эффективная блокада. В настоящее время применение старой формы тесной блокады возможно лишь в исключительных обстоятельствах; благодаря наличию военно-воздушных сил и малых боевых средств, вооруженных торпедами, блокируемый очень силен в своей прибрежной полосе.

Для борьбы с военно-морским флотом приходится сосредоточивать все свои силы, для защиты же торгового судо-



ходства — разделять их. Характер военных действий на море все время колеблется между этими двумя полюсами. В определенных случаях, опираясь на особенно благоприятное географическое положение, можно принудить противника к сдаче, отрезав его от источников снабжения, даже без уничтожения его флота, как это произошло с Германией в первую мировую войну, либо же после уничтожения флота, но без высадки в метрополии, как это произошло с Японией во второй мировой войне. Однако большей частью завоеванное господство на море используется для высадки превосходящих сухопутных сил в одном или нескольких особенно чувствительных для противника пунктах его территории, причем боевые корабли способствуют подавлению сопротивления на побережье. Тем самым относительное преимущество внутренних линий коммуникаций, которым располагает сухопутная держава, нередко превращается в свою противоположность в силу высокой пропускной способности «морской магистрали».

Война на море не есть некая вещь в себе, без суши она немыслима. В качестве части общей стратегии ведущего войну государства она направляется с суши, ведется, правда, часто косвенным образом, против вражеского народа, обитающего на суше, и всегда опирается на большой технический аппарат в виде портов и верфей в собственной метрополии и заморских владениях. Для завоевания и использования господства на море недостаточно одного только сильного военно-морского флота, для этого необходимы также большой торговый и транспортный флоты, удобно расположенные базы и государственное руководство, обладающее морским мышлением. Только совокупность всего этого обеспечивает подлинное морское могущество. Морской престиж имеет меньшее значение и выражается в обладании военным и торговым флотом и в наличии морских интересов. Несмотря на свой сильный военно-морской флот, Германия имела в 1914 г. только морской престиж, ибо географическое положение и отсутствие баз помешали ей воздействовать военной силой на главные морские пути.

Понятие морского могущества применяется к государствам определенного типа, образцами которых в древности являются Афины, а в новое время — Англия. Подобные государства делают центром тяжести своих вооружений — флот, экономики — морскую торговлю, политики — приобретение баз и союзников. Для такого государства открыты источники снабжения во всем мире, и пока сохраняется его

флот — напасть на него трудно, а в идеальном случае — и вообще невозможно. Источники его силы недостижимы для противника, оно очень долго не выдыхается, его не потрясает происходящие в начале войны поражения собственных экспедиционных войск или же союзников на другом берегу моря. Оно прилагает все свои силы к утверждению господства на море, а также применяет их в конечной фазе борьбы с противником, истощившимся в сухопутной войне или вследствие сокращения подвоза. После этого оно пожинает плоды своей политики.

Не все государства, располагающие материальными предпосылками морского могущества, действуют соответственно. Так, Франция имела с середины XVII до начала XIX века сильный флот, нередко превосходивший английский по тактике и материальной части, она обладала побережьем большой протяженности и образцовыми верфями, населением, привычным к морю, базами по всему миру. Однако направление основных ее усилий диктовалось вытекающим из континентального образа мыслей стремлением расширить свои владения на Восток. При этом она приобрела несколько клочков земли, потеряв зато мировую империю и столько крови, что лишь с трудом сохраняет теперь свое место среди великих держав.

Необычайно большие успехи маленькой Швеции (с ее менее чем миллионным населением) в Тридцатилетней войне стали возможны только благодаря тому, что сильный флот обеспечивал ей господство на Балтийском море, а потому собственная ее территория не могла подвергнуться вторжению. Валленштейн знал, ради чего он намеревался создать имперский флот. Швеция потеряла свое руководящее положение в Северной Европе, когда Карл XII, не обладавший уже морским мышлением, запустил свой флот и поставил перед ним неверные цели.

Рост Британской Империи<sup>1</sup> с XVII по XIX век общеизвестен. Наибольшая неудача — отпадение Соединенных Штатов — явилась главным образом следствием неправильной политики, но была закреплена временной потерей господства на море в пользу Франции. В настоящее время США отняли у Англии роль самой могучей из морских держав со всеми последствиями, вытекающими из этого для международного положения

---

<sup>1</sup> Империи (англ.). — Ред.



## *Воздух как театр войны*

Воздух равномерно покрывает всю поверхность земли, сушу и море. В воздухе неровности местности существуют лишь в ограниченном масштабе в виде высоких гор. Преодоление берегов не представляет здесь технических трудностей, впрочем, и переход с суши на море является зачастую лишь психологической проблемой. Современные самолеты могут держаться в воздухе часами, а то и сутками (в последнем случае, правда, с помощью специальных вспомогательных средств), покрывая при этом многие тысячи километров. Они в основном не зависят более от погоды, а потому в пределах своего радиуса действия могут перелетать из одной точки земной поверхности в другую по кратчайшему пути. Однако они еще больше привязаны к земле, нежели корабли, ибо только мощные двигатели могут удерживать их в воздухе; остановка двигателя вследствие повреждения или недостатка горючего принуждает их немедленно приземляться. Поэтому военная авиация и воздушный транспорт нуждаются в обширной наземной организации.

Главные цели военно-воздушных сил находятся не в воздухе, а на земле или на воде. Поэтому не бывает операций одних воздушных флотов против других: только «легкие воздушные силы» — истребители — сражаются друг с другом и с бомбардировщиками.

Вследствие больших скоростей и непродолжительности пребывания таких самолетов в полете господство в воздухе над большой территорией может быть достигнуто только при наличии многократного превосходства в силах. Существует, правда, воздушный транспорт, но он требует во много раз большей затраты ресурсов, чем сухопутный или водный. Поэтому он далеко не сравнялся с последними по объему перевозок, хотя и способен оказывать решающую поддержку операциям наземных войск. Противнику трудно прервать воздушные коммуникации как вследствие ограниченного объема перевозок, так и вследствие подвижности воздушного транспорта и его способности быстро рассредоточиваться.

Поэтому борьба против подвоза по воздуху даже в отдаленной степени не может сравниться по своему значению с борьбой против подвоза по морю.

В некоторых странах военная авиация организована как третий вид вооруженных сил. По своей сущности только

стратегическая авиация может в крайнем случае считаться таковым, да и то она представляет собой всего лишь новое и весьма эффективное оружие, расширяющее и усиливающее область применения уже существующего. Сейчас происходит примерно то же самое, что при появлении артиллерии полтысячи лет назад. Последняя также поражала значительно более удаленные мишени и производила гораздо большие разрушения, чем применявшееся до того оружие. Однако она не стала самостоятельным видом вооруженных сил, хотя прошло немало времени, пока она была «интегрирована» как на суше, так и на борту корабля.

Тактическая армейская авиация усиливает артиллерию, тяжелое пехотное оружие и разведку. Тактическая авиация военно-морского флота — это артиллерия, торпедное оружие и разведка со значительно большим радиусом действия. И если в последней войне авианосец заменил линейный корабль в качестве ядра флотов, то просто потому, что его вооружение бьет дальше и сильнее. Авианосная авиация несомненно является, однако, составной частью флота, а значит, и морского могущества; современная морская война — это, выражаясь точнее, всегда воздушно-морская война.

В пределах досягаемости «стратегической» авиации находятся тылы и местности, которые прежде были доступны для кавалерийских рейдов, но после появления длинных непрерывных фронтов оказались вне воздействия противника. Вопрос о том, чье действие оказалось более разрушительным — современной ли бомбардировочной авиации или неприятий, подобных рейду Шермана по тылам южных штатов в американской гражданской войне, — остается открытым. В наши дни самолет далеко не единственное оружие, которое воздействует на вражеский тыл. Ракеты во все большей степени перенимают эту функцию, которую осуществляют также экономическая война, вредительство и психологическая война.

Пока в случае войны основные транспортные перевозки осуществляются не по воздушным путям (чтобы это произошло, человечеству нужно располагать гораздо большим количеством энергии, чем в наши дни), военно-воздушные силы имеют еще меньше прав на самостоятельное существование, чем военно-морской флот. Исходя из этого, нетрудно понять причину полного провала собственной стратегии военно-воздушных сил (Дуэ), понять, почему «стратегическая» авиация потребовала чудовищной затраты сил, дублируя уже

проделанную работу. Наилучшим примером этого являются бомбежки японской метрополии, уничтожившие часть промышленного потенциала, и без того лишившейся сырья вследствие американского господства на море.

## *Прибрежная полоса*

Особым театром войны является прибрежная полоса — то водное пространство перед всяким берегом, в котором проявляют себя и сухопутные, и морские факторы. Протяжение его неопределенно; оно зависит от того, на каком расстоянии от берега могут действовать малые боевые средства морской войны — катера, средства ближнего боя, тральщики, как далеко от берега возможны минные постановки, насколько сильна базирующаяся на суше авиация, какое участие принимает она в событиях на море.

Характер прибрежной полосы не повсюду одинаков; его определяет характер самого берега с портами и входами или без таковых, он зависит от того, допускает ли глубина моря постановку донных мин или же одних якорных, либо вообще никаких; он меняется в зависимости от метеорологических и гидрологических факторов. Часто, но далеко не всегда, прибрежная полоса совпадает с шельфом — покрытой водой частью материкового цоколя, который круто обрывается за пределами этой неглубокой полосы, сменяющейся глубинами собственно Мирового океана.

Все корабли проходят эту полосу, направляясь как к берегу, так и в море; в ней — особенно вблизи от портов — сосредоточивается судоходство, это театр больших и малых десантных операций, высадок, вторжений и нападений на пункты побережья. Вместе с последним она образует тяжело преодолимое препятствие и в то же время нередко представляет собой желанную цель современных операций. Преодоление ее требует специального изучения, только еще начатого современной наукой. В последних войнах значение этой полосы все возрастало, а при том международном положении, которое создалось в результате второй мировой войны, она будет играть большую роль в ведении военных операций. Поэтому нам представляется уместным подробно рассмотреть методы решения оперативных задач в прибрежной полосе.

## *Интегральная стратегия взаимосвязанных видов вооруженных сил*

Виды вооруженных сил, как и рода войск, не имеют права на собственную стратегию, но они имеют право на стратегию, учитывающую их специфику и полностью использующую их мощь. Тщательная проверка показывает, что в тех случаях, когда военно-морские силы самостоятельно решали исход войны (например, у англичан при Кромвеле), эти силы следовали не собственной стратегии, а соответствующему разделу общей стратегии государства. Эта стратегия уделяла морю особенно большое внимание как наиболее действенному фактору, но при посредстве своей политики всегда заботилась о том, чтобы противнику приходилось тяжело также и на суше.

В результате первой мировой войны в немецком рейхсвере появился «Боевой устав взаимосвязанных родов войск». Опыт второй мировой войны бесспорно дает в духовном и практическом отношении основу для «искусства ведения войны взаимосвязанными видами вооруженных сил» и военной стратегии не отдельных видов вооруженных сил, а единой для всех трех из них и применимой на различных театрах войны. Эта военная стратегия станет затем интегральной частью общей стратегии государства (или коалиции), той тотальной стратегией, которой властно требует тотальная война. Ход войны на море в 1939—1945 гг. дает ясное указание о том, какие выводы нужно извлечь из нее для тотальной стратегии и составной части последней — «стратегии действий на море».

### *Оружие морской войны*

Целью борьбы на море является уничтожение материальной части противника, а не его живой силы. Старейшим и до 1939 г. бесспорно господствовавшим техническим видом оружия была артиллерия, а ядром военных флотов являлся поэтому *линейный корабль* с его мощной броней, обладавший большой живучестью, носитель самых тяжелых орудий. Гонка вооружений, начало которой было положено спуском со стапелей «Дредноута» в 1905 г., вела к неуклонному росту калибра артиллерии, усилению броневой защиты, а значит, и к появлению все больших и больших кораблей, пока

Вашингтонское морское соглашение 1922 г. не прекратило эту гонку на одно десятилетие. Оно ограничило водоизмещение линейных кораблей 35 000 т стандартного водоизмещения (что при полном вооружении соответствовало добрым 40 000), калибр артиллерии — 16 дюймами (40,6 см), а общий тоннаж<sup>1</sup> флотов главных морских держав следующими пределами:

Великобритания и США по . . .	525 000 т
Япония . . . . .	315 000 т
Франция и Италия по . . . .	175 000 т

Таким образом, Великобритания и США имели право держать по 15 таких кораблей, Япония — 9, Франция и Италия — по 5. Советская Россия в соглашении не участвовала, Германия была связана особыми условиями Версальского договора.

Вашингтон означал, между прочим, прекращение постройки линейных крейсеров, то есть кораблей, несших на себе столь же тяжелые орудия, как и линейные корабли, но развивавших гораздо бóльшую скорость хода (около 28 узлов против 21 в 1914 г.), вследствие чего они обладали более слабой броневой защитой. В 30-х годах все вновь строившиеся линейные корабли обладали скоростью хода минимум в 28 узлов (иногда она достигала 30).

Вашингтон установил также размеры следующего класса носителей артиллерии — тяжелого крейсера: 10 000 т стандартного водоизмещения, наивысший калибр артиллерии — 8 дюймов (20,3 см). Этот класс кораблей развился не путем естественной эволюции, и указанные пределы возникли в результате некоторого округления соответствующих показателей одного из существовавших типов британских крейсеров. Поскольку по своим боевым качествам этот класс безнадежно отставал от класса линейных кораблей, все нации придали ему очень большую скорость хода — 32—35 узлов, но зато очень слабую броневую защиту, в результате чего появились на свет весьма уязвимые и дорогие корабли. Поскольку эти корабли, однако, существовали, то в войне 1939—1945 гг. они получили разнообразное применение. Они охраняли в походе флоты и конвои, а также торговые суда, вели крейсерскую войну, обстреливали позиции на суше, а на второстепенных театрах войны заменяли собой линкоры.

Поскольку гонка вооружений распространилась вскоре и

---

<sup>1</sup> Линейных. — *Ред.*



на класс тяжелых крейсеров, дополнительным — Лондонским — соглашением 1930 г. были установлены следующие пределы:

США и Великобритания по . .	180 000 т
Япония . . . . .	108 000 т

Италия и Франция в этом соглашении не участвовали.

На некоторых тяжелых крейсерах мы уже находим «оружие второго по силе военно-морского флота»<sup>1</sup> — торпеду, которая, будучи выпущена из надводного или подводного аппарата, направляется к цели собственным ходом со скоростью в 35—45 узлов. Ее заряд взрывчатого вещества (100—350 кг) обладает весом, во много раз превышающим соответствующий заряд артиллерийских снарядов самого крупного калибра. Он детонирует под водой либо в результате удара о корпус корабля, либо в результате действия магнитного взрывателя. Воздействие на цель значительно больше, чем воздействие одиночного артиллерийского снаряда, однако вероятность попадания, особенно в быстро идущие корабли, а также и дальность действия торпеды значительно меньше, чем при стрельбе главного калибра большого корабля, который поражает цель на расстоянии 20—30 км, притом быстро следующими один за другим залпами. Торпеда есть оружие внезапной для противника атаки, оружие эсминца, миноносца или торпедного катера, а также всплывшей на поверхность подводной лодки в ночном бою, оружие самолета-торпедоносца и подводной лодки в погруженном состоянии как днем, так и ночью; она служит средством ближнего боя.

Для тяжелых крейсеров торпеда является оружием, к которому прибегают от случая к случаю. Для них, как и для всех надводных кораблей, важнее мощное зенитное вооружение и первоклассные приборы управления огнем последнего. В обеих этих областях флоты различных государств следовали разными путями.

Легкие крейсера характеризуются максимальным калибром артиллерии в 15,5 см при водоизмещении в 6000—8000 т (в трех крупнейших флотах — до 10 000 т). Большинство легких крейсеров было вооружено палубными торпедными аппаратами, некоторые типы их были перестроены в крейсера противовоздушной обороны, а в дальнейшем спе-

---

<sup>1</sup> То есть флота, который, не будучи в состоянии догнать сильнейший флот по крупным артиллерийским кораблям, делает ставку на малые корабли, вооруженные торпедами. — *Ред.*

циально проектировались в качестве таковых. Легкие крейсера служили для ближней разведки, для охраны собственных соединений в море, для защиты торгового судоходства, а также в качестве лидеров флотилий эсминцев.

*Эскадренные миноносцы* — «прислуги за всё»<sup>1</sup> — очень быстроходные корабли, обладающие высокими мореходными качествами (скорость 35—40 узлов), с сильным торпедным вооружением и батареей из нескольких 12—15-см орудий, а также вооружением и локаторами для борьбы с подводными лодками; они развились из миноносцев водоизмещением в несколько сот тонн, а в период между войнами достигли тоннажа, превышавшего 2000 т.

Роль, которую первоначально играли миноносцы, переняли торпедные катера (всего около 100 т водоизмещения), вооруженные одной — двумя торпедами и развивающими скорость хода до 45 узлов. Это — типичное оружие прибрежной полосы.

Наиболее эффективным носителем торпед оказались в обеих войнах подводные лодки, которые для ведения океанской войны строились сериями различных типов — от 500 до 2000 т (в порядке исключения до 5000 т), а для прибрежной полосы — в 200—250 т. Самые маленькие из них относятся к средствам ближнего боя.

Средствами ближнего боя являются подводные и надводные суда водоизмещением всего в несколько тонн, которые подбираются к вражеским кораблям или важным объектам с целью уничтожения их при помощи большого заряда взрывчатого вещества (торпеда, мина, присасывающаяся мина). Радиус действия и продолжительность пребывания в море у них невелики, поэтому они обычно доставляются на близкое расстояние к цели с помощью более крупных судов или по суше. Условием успеха является относительная неподвижность цели. Поэтому большинство таких атак производится в портах и на рейдах.

Различные типы: брандер — быстроходная моторная лодка с зарядом взрывчатого вещества в носовой части; самоходная торпеда, управляемая одним — двумя людьми и несущая выстреливаемый или отделяющийся взрывчатый заряд; миниатюрная подводная лодка с одной — двумя торпедами, доставляемая к цели.

Третье оружие морской войны — мина — лишь в незна-

---

<sup>1</sup> Это выражение надо понимать в смысле «универсальные корабли». — *Ред.*



чительном масштабе применялось специальными быстроходными минными заградителями. Массовые постановки мин осуществлялись легкими крейсерами, эсминцами, вспомогательными судами, подводными лодками и самолетами. Это оружие исключительно прибрежной полосы, ибо якорные мины, вследствие тяжести минрепа, могут быть использованы на глубине не свыше нескольких сот метров, а донные мины магнитного, акустического или иного неконтактного действия — ориентировочно не свыше 50 м.

Мина — единственное оружие морской войны, которое, в известной мере, способно изменить географию, ибо делает часть морского пространства непроходимой для судов, лишая его свойств транспортной «магистральной». К зоне, относительно которой объявлено, что она заминирована, обычно относятся с большим почтением и избегают ее, словно это суша. Противник может восстановить прежнее положение только посредством отнимающего много времени и кропотливого траления. Эффективность заграждений из якорных мин значительно сокращается уже через год — два в результате обрыва минрепов, донные же мины могут сохранять свою действенность свыше десяти лет.

Военно-морские флоты различных держав очень по-разному оценили опыт первой мировой войны в применении морской авиации. Для всех было ясно, что на море, совершенно так же, как и на суше, необходимы истребители, бомбардировщики и разведчики. Однако мнения разделились, когда зашла речь о том, следует ли создать специальные типы этих самолетов, предназначенные для морской войны, надо ли им стартовать с суши или с авианосцев, относятся ли они к военно-морскому флоту или к третьему виду вооруженных сил, является ли их основным оружием против кораблей бомба или торпеда. Практика войны разрешила эти вопросы независимо от теорий и претензий мирного времени.

Вашингтонское морское соглашение ограничило водоизмещение авианосцев 27 000 т стандартного водоизмещения (эта величина уступала тоннажу некоторых уже существовавших тогда авианосцев, перестроенных из линейных кораблей и линейных крейсеров). Основным вооружением их являлись артиллерия калибра 20,3 см и самолеты. В то же время установленный общий тоннаж кораблей этого класса несколько превышал одну четверть тоннажа линкоров.

Таким образом, как по общему тоннажу, так и по своей численности авианосцы далеко отставали от тяжелых крейсеров, и роль «вспомогательного оружия» была, так сказать,

официально отведена им собравшимися в Вашингтоне экспертами великих морских держав.

Все крупные флоты занялись вопросом локации — над водой при помощи ультракоротких волн (радиоизмерительная аппаратура, радар), а под водой — при помощи ультразвуков (аппарат «Аздик») <sup>1</sup>, а также — в зависимости от своего опыта в войне и географического положения — усовершенствованием приспособлений для обнаружения и траления всевозможных мин.

Германия занимала особое положение, поскольку ее морские вооружения были сильно ограничены Версальским договором. В строю могло находиться:

6 линкоров по 10 000 т с 28-см орудиями  
(Вашингтон — 35 000 т с 40,6-см орудиями)  
6 легких крейсеров по 6 000 т с 15-см орудиями  
(Вашингтон — 10 000 т с 20,3-см орудиями)

Кроме того, 12 миноносцев по 800 т, 12 по 200 т, небольшое количество вспомогательных судов, но ни одного авианосца, вообще никаких самолетов и подводных лодок. Намерение оставить немцам только остов флота являлось слишком очевидным, чтобы можно было не печалиться.

---

<sup>1</sup> «Аздик» — подводный ультразвуковой локатор. Это название составлено из первых букв наименования «Союзнического комитета для изучения проблемы обнаружения подводных лодок» — «Aelied Submarine Deticting Investigation Committee» (англ.) — *Ред.*

## ПРЕДЫСТОРИЯ

*Германское военно-морское руководство  
в первой мировой войне*

Поражение Германии в 1918 г. в значительной степени было вызвано недостатком у немцев морского мышления. Этот недостаток сам по себе менее удивителен, чем то, что Германия вообще располагала флотом, способным помериться силами с самым могучим флотом того времени. Германия не располагала собственным морским могуществом уже с того времени, как рухнула и погибла в водовороте немецких и европейских идеологических войн Ганза. Несмотря на первенствующее положение в Северной и Западной Европе, морское могущество Ганзы не было созданием государственного руководства; поэтому оно не оставило отпечатка в немецком сознании. Расчленение Германии, выход Нидерландов из союза государств<sup>1</sup>, перемещение главных торговых путей в результате великих открытий довершили начатое, так что до конца XIX века морской престиж Германии был невелик, а о морском могуществе вообще не думали. Только с ростом населения и промышленности в заново основанной в 1871 г. империи, с приобретением колоний, с необходимостью ввозить сырье и продовольствие и вывозить промышленные изделия начался быстрый рост торгового флота и расширение морских интересов. Из необходимости защиты последних, из стремления к экспансии, из сознания собственной силы выросло превращение маленького прибрежного флота в могучий «Флот открытого моря», осуществленное при Вильгельме II Тирпицем.

Судьба его была трагической. Через три года после того как в морском сражении у Скагеррака он показал себя равноценным британскому, флот этот нашел свой печальный конец в Скапа-Флоу. Сокровенную причину этого надо искать, ве-

---

<sup>1</sup> Немецких. — Ред.

роятно, в том, что кадры и материальная часть флота росли быстро и стали образцовыми, но не удалось столь же быстро достигнуть ясности в вопросе о стратегических и оперативных возможностях флота, который хотя и представлял внушительную боевую силу, но по характеру двигателей (паровые, с топками, в которых сжигался уголь) обладал ограниченной дальностью плавания (крупные корабли — 5000 миль, миноносцы — 2000) и для пополнения запасов топлива нуждался в оборудованных базах, каковыми Германия за пределами собственных вод не располагала.

В техническом отношении руководители флота смотрели далеко вперед, что доказывается опытами с установкой дизелей на линейном корабле, осуществленными уже в 1910 г. Однако в военном отношении — видимо, исходя из представлений, создавшихся в ходе войн на суше, — считалось, что вершиной военно-морского искусства является бой. При этом твердо уповали на то, что британцы будут вынуждены блокировать сильный германский флот. Ждали боев в Северном море, неподалеку от Гельгоlanda, и рассчитывали, что в этих боях превосходство в подготовке личного состава и в материальной части, а также большая подвижность дадут возможность по крайней мере сравняться с численно превосходящими силами противника. Оказалось, однако, что противнику достаточно было установить дальнюю блокаду Северного моря, опираясь на Северную Шотландию, и запереть Ла-Манш, чтобы перерезать германские морские коммуникации и эффективно оборонять собственные.

В то время у Германии не было штаба для руководства всеми вооруженными силами, не было общей военной стратегии, не говоря уже о политической. И получилось так, что Флот открытого моря ждал в Немецкой бухте боя, который так и не произошел, в то время как во Франции армия упустила из рук победу. Давление флота в направлении Ла-Манша (впоследствии обнаружилось, что одно лишь появление двух легких крейсеров у Терсхеллинга заставило англичан перенести далеко на запад маршруты своих транспортов через Ла-Манш, несмотря на вызванную этим потерю времени) или же давление в Балтийском море на фланг русских с целью замедлить наступление на Восточную Пруссию могло бы решить исход войны. Но для этого верховному командованию нужно было бы мыслить по-морскому, чего не допускала господствовавшая тогда в Германии чересчур континентальная система взглядов. Не было даже сделано попытки овладеть после битвы на Марне Северной Фран-

цией, то есть поставить на службу себе порты Дюнкирхен<sup>1</sup>, Булонь и Кале и южную часть Ла-Манша, тем самым предоставляя флоту совершенно иные возможности.

Только после того как Западный фронт застыл в позиционной войне, военно-морской флот попытался сокрушить Англию атакой против ее импорта и начал в феврале 1915 г. неограниченную подводную войну. Однако после первых успехов войну эту пришлось приостановить, ибо средства для ведения ее оказались слишком слабыми, а политика недостаточно решительной. Поскольку вражеский флот явно не нуждался во вторжении в германские воды, чтобы оградить британские морские коммуникации, перед германским флотом стала тогда задача: принудить противника к бою. Адмирал Шеер, который в январе 1916 г. был назначен командующим флотом, нашел подлинно эффективный способ ведения операции. Он исходил из того, что англичане оказались более чувствительными к обстрелам своего побережья и даже к рейдам, направленным против населенных пунктов на этом побережье, чем этого можно было ожидать, судя по соотношению сил и географическому положению. План Шеера состоял в том, чтобы, организовав ряд набегов на восточное побережье Англии, заманить Grand Fleet<sup>2</sup> в центральную часть Северного моря и там втянуть в бой. Между тем английское превосходство возрастало настолько быстро, что соотношение сил достигло 2 : 1. Тем не менее Шеер рассчитывал на подготовку личного состава германского флота — особенно в ночном бою — и на материальную часть, которая была лучше английской. Кроме того, подводные лодки, находившиеся на путях подхода противника, должны были оповещать об его приближении и причинять ему ущерб, а цеппелины, действуя в качестве разведчиков Флота открытого моря, — ограждать последний от неожиданностей и дать ему возможность начать бой на тактически выгодной позиции.

События 1916 г. доказали правильность этих соображений. Флоты четыре раза сближались настолько, что дело могло дойти до боя. Три раза столкновение было предотвращено случайностями, в четвертый же раз перед входом в Скагеррак разыгрался бой, в котором вовсе не принимали участия цеппелины и почти совсем не участвовали подводные лодки. Тем не менее тактически он закончился победой нем-

---

<sup>1</sup> Дюнкерк. — Ред.

<sup>2</sup> «Большой флот» (англ.) — главные силы английского флота. — Ред.



цев, которая, однако, не была столь значительной, чтобы изменить стратегическое положение. Тогда стало ясно, что этим путем не удастся своевременно ослабить петлю блокады. Немецкое политическое и военное руководство снова решило перейти к стратегии, целью которой было прервать британские коммуникации с помощью подводных лодок — единственного средства, способного достигнуть этих коммуникаций, хотя применяемый ими новый прием борьбы — потопление без предупреждения — еще не был признан международным правом. После этого немцы достигли в подводной войне больших успехов, и перед Великобританией встали значительные трудности. Однако трудности эти не были смертельны и они же вовлекли в войну США со всей их мощью на море и на суше. Тем самым было предопределено поражение Германии.

### *Германский военно-морской флот между войнами*

Скапа-Флоу явилась концом Флота открытого моря, Версаль — началом небольшого немецкого прибрежного флота. Так это было, по крайней мере, задумано победителями. Руководящим деятелям имперского<sup>1</sup> военно-морского флота было ясно, что в случае серьезных осложнений на противника не произведут впечатления допотопные корабли, с которыми в 1920 г. они начали воссоздавать флот, несмотря даже на то, что немцы приобрели репутацию грозных бойцов на море.

Версаль отвел Польше прямо враждебную Германии роль, а потому первые немецкие оперативные разработки имели в виду возможность нападения с этой стороны. Вскоре в оборонительных планах пришлось учитывать и Францию и, наконец, выступавшую вместе с Францией Россию. Если уже конфликт с этими противниками оказался бы достаточно тяжелым, то война, в которой по другую сторону баррикады стояла бы также и Великобритания, представлялась совершенно безнадежной и бессмысленной. Поэтому гросс-адмирал Редер строжайше запретил подготовку военно-морского флота к такой возможности, даже и в военных играх. Его предшественникам в должности главнокомандующего военно-морским флотом — адмиралам Бенке и Ценкеру (так же, как и ему самому) — было гораздо важнее превратить малень-

---

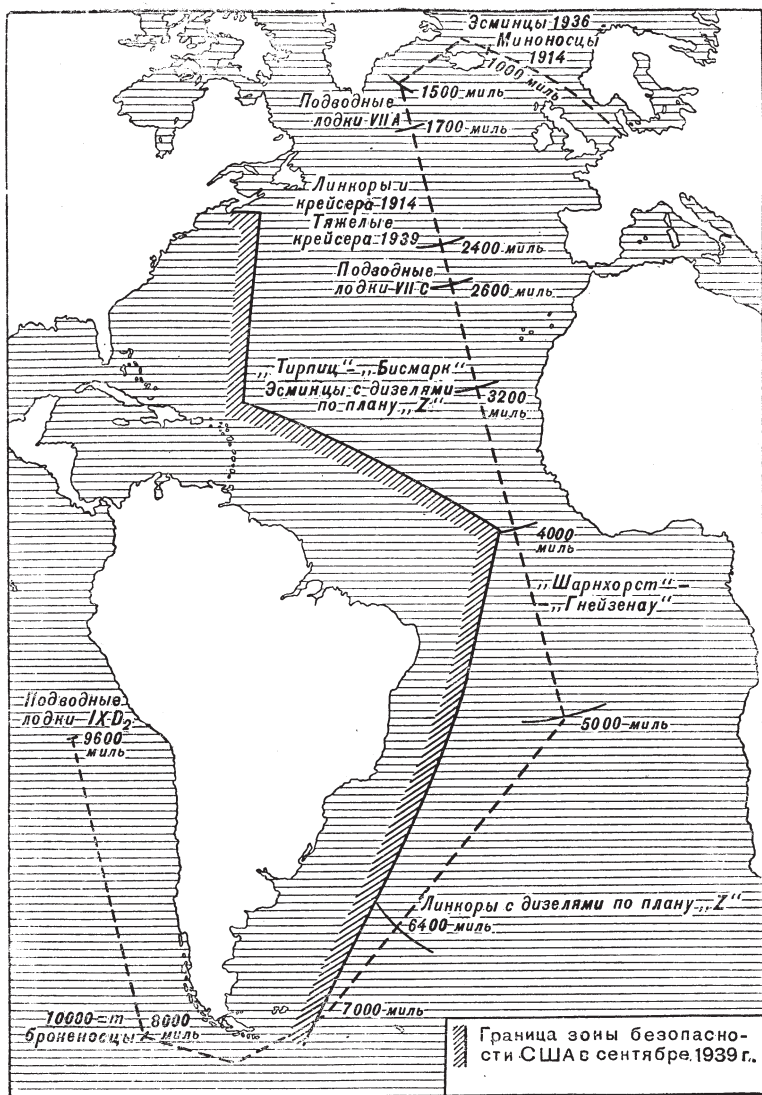
<sup>1</sup> Германского. — Ред.

кий инвалидный флот в такое боевое оружие, которое сделало бы Германию выгодным союзником также и на море, ибо в одиночку она не могла выдержать оборонительную войну, имея в качестве главного противника Францию. Старые корабли были использованы для подготовки личного состава и дальнейшего развития тактики, основательное же изучение опыта минувшей войны выявило причины удач и неудач и дало духовную основу для создания современного военно-морского флота и использования его в войне. Благодаря мудрой и упорной деятельности названных трех адмиралов удалось в сравнительно короткий срок воссоздать из обломков самостоятельный и боеспособный военно-морской флот.

Когда во второй половине 20-х годов были ассигнованы средства для замены старейших из допотопных линкоров, военно-морской флот был поставлен перед выбором: удобный путь прибрежного флота или трудный путь Флота открытого моря. Было вполне возможно построить в дозволенных рамках (10 000 т, калибр 28 см) монитор, небыстроходный, но с мощной броневой защитой, обладающий очень большой живучестью и пригодный для оборонительных операций в Северном море и наступательных — в Данцигской бухте. Главнокомандующий адмирал Ценкер предпочел, однако, совершенно новый тип корабля — с легкой броней и дизельной установкой, скорость хода которого (25 узлов) была выше, чем у любого из существовавших в то время линкоров (за исключением трех британских линейных крейсеров), а вооружение (шесть 28-см орудий) намного превосходило вооружение всех более быстроходных кораблей; к тому же дизели обеспечивали ему дальность плавания свыше 20 000 миль, то есть в три раза больше, чем у кораблей с паровыми двигателями, а также возможность в кратчайший промежуток времени достигать максимальной скорости хода. Последнее качество было особенно ценным для корабля, который, будучи предоставлен самому себе, должен был всегда находиться в готовности быстро приблизиться к замеченному торговому судну или удалиться от более сильного противника.

Эти «карманные броненосцы», как называли их за границей, должны были своим появлением в Атлантике заставить французов бросить основную часть своего флота на охрану собственного торгового судоходства и тем самым дать германскому военно-морскому флоту возможность проводить вокруг Шотландии в Северное или Балтийское море конвои





Радиус действия германских кораблей некоторых классов  
(Поход в район боевых действий и обратно, за вычетом  
20-процентного резерва для боя)

Подводные лодки проходили к югу от Исландии. Занятие французских портов на Бискайском заливе принесло улучшение

с важными импортными грузами. Они вызвали большой интерес и явились поводом к строительству французами более быстроходных и мощных кораблей типа «Дюнкерк». Первый<sup>1</sup> корабль — «Дейчланд», впоследствии переименованный в «Лютцов», испытал особенно большие затруднения с двигателями нового образца. Однако не подлежит сомнению, что в лице этих судов был создан новый, исключительно эффективный тип корабля, способный к большому развитию в будущем. В целях увеличения дальности плавания 6000-т крейсера типа «Кенигсберг» и «Лейпциг» в дополнение к турбинной установке получили мотор для экономического хода, в результате чего дальность плавания их значительно возросла.

Создание магнитных донных мин, усовершенствованных якорных мин и минных защитников (для порчи вражеских тралов) усилило оборону собственных берегов от набегов противника. С другой стороны, однако, отсутствие подводных лодок и самолетов становилось все более чувствительным. Конструирование подводных лодок немецкими специалистами в бюро, находившемся за границей, как и постройка нескольких таких лодок для иностранных флотов, были столь же неполноценным суррогатом, как и строительство на родине некоторого числа гидросамолетов с маломощными моторами.

Когда другие государства не выказали никакого желания разоружаться, хотя и обязались сделать это в Версале, имперский министр обороны фон Шлейхер утвердил в ноябре 1932 г. «план реконструкции» имперского военно-морского флота, согласно которому число эскадренных миноносцев, миноносцев и торпедных катеров должно было к 1938 г. значительно увеличиться; военно-морской флот должен был, кроме того, получить подводные лодки и самолеты. В первый период выполнения этого плана, то есть до 1 июля 1933 г., предусматривалось создание организационных предпосылок для строительства подводного флота и морской авиации, а также материальных предпосылок для постройки подводных лодок.

### *Лондонское морское соглашение*

В 1933 г. новое правительство переняло эти планы, но сначала не имело возможности значительно продвинуть вперед морские вооружения. Однако флот смог все же приступить к отработке взаимодействия с самолетами, первые же

<sup>1</sup> Немецкий. — Ред.

подводные лодки — да и то очень маленькие (250-т) — удалось заложить только в 1935 г., во время морских переговоров в Лондоне. К тому времени, когда Лондонское морское соглашение от июня 1935 г. освободило Германию от пут версальского диктата, были готовы только 3 броненосца, да еще 6 легких крейсеров по 6000 т и 12 миноносцев по 800 т, а также утверждено строительство еще двух броненосцев. Этот равноправный договор установил, что германский флот может достигать 35% британского по всем классам кораблей, а по подводным лодкам — 45%, причем последняя цифра после особого уведомления могла быть доведена до 100% с соответствующим сокращением тоннажа по другим классам. В качестве компенсации германский военно-морской флот присоединился к соглашению, обязывавшему все подводные лодки вести войну по правилам призового права, то есть не топить суда без предупреждения.

Этот договор открыл путь к тщательно продуманному созданию современного военно-морского флота. В то же время было, так сказать, официально признано, что германская политика не направлена против политики Британской империи. Взгляды Гитлера на выполнение договоров были неизвестны главному командованию германского военно-морского флота, и для него дело шло о том, чтобы быстро, но без спешки, довести флот до установленных пределов. Пределы эти были следующие:

Линейные корабли . . . . .	184 000 т
Тяжелые крейсера . . . . .	51 000 т
Легкие крейсера . . . . .	67 000 т
Авианосцы . . . . .	47 000 т
Эскадренные миноносцы . . .	52 000 т
Подводные лодки (45%) . . .	24 000 т

Общее водоизмещение достигало 421 000 т<sup>1</sup>; однако необходимо было считаться с увеличением в скором времени этой цифры, так как срок действия Вашингтонского договора истекал в 1936 г., после чего и в Англии должно было усилиться строительство военных кораблей.

В первую очередь было приступлено к постройке обоих линейных кораблей — «Шарнхорста» и «Гнейзенау», трех тяжелых крейсеров, 16 эсминцев и 28 подводных лодок, а также многочисленных тральщиков, кораблей охранения, тор-

<sup>1</sup> В подлиннике описка или опечатка. Приведенные выше цифры в сумме дают не 421 000, а 425 000 т. — Ред.

педных катеров и вспомогательных судов. Это был максимум того, что можно было сделать, несмотря на длительную предварительную подготовку конструкторов и верфей. Оба линейных корабля были начаты постройкой уже незадолго до заключения Лондонского соглашения, с использованием материалов, заготовленных для четвертого и пятого броненосцев. Их основные показатели были следующие: стандартное водоизмещение — официально 26 000 т, а фактически — 31 000 т, девять 28-см орудий, 32 узла, паровые турбины высокого давления, дальность плавания — 10 000 миль при скорости хода в 19 узлов. Учитывая сравнительно слабое вооружение и большую быстроходность этих кораблей, их можно считать опоздавшими родиться линейными крейсерами.

Строительство этих кораблей означало временный отказ от создания линейного корабля со сверхдальним радиусом действия, ибо аналогичные суда, снабженные дизелями, появились только год спустя. Дизеля для линейных кораблей еще только конструировались, но и два следующих корабля — «Бисмарк» и «Тирпиц» — начали строиться в 1936 г. с паровыми двигателями, чтобы не терять времени. Показатели их были следующие: стандартное водоизмещение — официально 35 000 т, фактически же — почти 42 000 т, что при полном вооружении и запасе топлива означало 52 600 т. Вооружение — восемь 38-см орудий в двухорудийных башнях и двенадцать 15-см орудий, сильная зенитная артиллерия, скорость 30—31 узел, дальность плавания — 8000 миль. Таким образом, это были настоящие линейные корабли с несколько менее мощным вооружением, чем дозволенное в Вашингтоне, но зато более крупные и остойчивые, чем любой другой корабль того же возраста.

Подводные лодки строились трех различных типов — на 250, 500 и 750 т. В основу их строительства был положен практический опыт, приобретенный уже упоминавшимся техническим бюро при проектировании подводных лодок для нескольких иностранных флотов. Постройка 250-т лодок была всесторонне подготовлена, и первые 24 из них были готовы уже год спустя. Они оказались очень удобными как для подготовки личного состава, так и для действий в прибрежной полосе.

Капитану 1 ранга Деницу было поручено, в качестве НПЛ, а позднее КПЛ (начальника, потом командующего подводными лодками), руководить производством нового оружия, подготовкой личного состава и оперативной стороной дела. Сосредоточению обороны в конвоях он противо-

поставил разработанную им систему сосредоточения сил нападающего, в виде «направленного боевого применения», которое энергично отрабатывалось в мирное время, а во время войны привело к большим успехам. Эта система стала известна под названием «тактики стай» или «тактики волчьей стай». Она стала возможной благодаря усовершенствованию передаточной и приемной радиоаппаратуры подводной лодки, которое позволило направлять из одного командного пункта на родине все подводные лодки, находившиеся в соответствующем районе, используя их для нападения на какой-либо конвой. Для осуществления этой тактики НПЛ нуждался в «глазах», а потому придавал особое значение 500-т лодкам, которые он желал строить в соотношении 3:1 к 750-т. Однако Руководство войной на море (РВМ), хотя и признавало подводную лодку особенно действенным оружием в борьбе против судоходства, не желало, исходя из собственных соображений, отказываться от подводных крейсеров — подводных лодок в 1400—2000 т, которые, обладая чрезвычайно большой дальностью плавания, могли бы действовать в самых отдаленных морских районах, используя там преимущественно артиллерию (орудия калибра до 15 см).

Несомненно, что они смогли бы оказать некоторое воздействие на противника, но пока морской договор оставался в силе, каждый подводный крейсер проглатывал тоннаж нескольких малых подводных лодок, которые в ином случае можно было использовать для направляемого боевого применения в Северной Атлантике. Споры о том, какие типы подводных лодок следует строить, тянулись долго и явственно отразились в статистике выпуска за первые годы.

1935	14	1941	198
1936	21	1942	238
1937	1	1943	283
1938	9	1944	234
1939	18	1945	87
1940	50		

Развившийся из 500-т лодки тип VII-C (770 т) в период максимального распространения подводной войны показал себя с исключительно хорошей стороны, оказался особенно эффективным. Лодки типа IX-C (1120 т) зарекомендовали себя в более отдаленных морских районах. Немногие лодки большого тоннажа, которые все же были построены, использовались для снабжения и транспорта. Время подводных крейсеров, действующих своей артиллерией, миновало.



В 1937 г. Дениц очень решительно придерживался взгляда, что скоро возникнет война с Англией, а потому надо взять упор на увеличение подводного флота. Редер же был убежден в том, что германская политика при всех условиях будет избегать войны с Англией, в соответствии с неоднократными заявлениями Гитлера.

Понятно, что человек, занятый усовершенствованием какого-либо оружия, видит в нем наилучшее боевое средство. Само собой разумеется, что главнокомандующий одним из видов вооруженных сил должен в ходе перевооружения соотноситься с планами политического руководства; столь же понятно, что в эпоху бурного технического прогресса он не может строить свои оперативные планы на применении одного лишь рода сил, какие бы перспективы ни сулило его использование. В мирное время никто в Германии не мог знать точно, насколько далеко продвинулись англичане в усовершенствовании средств противолодочной обороны. Через несколько недель после начала войны НПЛ записал в своем дневнике военных действий, что они не столь эффективны, как ожидалось. Однако при строительстве флота на это нельзя было полагаться.

### *План „Z“*

Уже в своей книге «Моя борьба» Гитлер охарактеризовал Англию как «величайшую морскую державу» и несколько раз указал на целесообразность и необходимость союза с ней. Лондонское морское соглашение соответствовало духу этих соображений и свидетельствовало о решимости политического руководства не затрагивать английскую гегемонию на море. Редер, которому были особенно ясны опасности конфликта с морской державой, действовал сообразно с указанной внешнеполитической концепцией. Даже еще в первые месяцы 1938 г. военные игры и оперативные разработки военно-морского флота совершенно не касались Великобритании и имели в виду исключительно конфликт с Францией — Польшей — Россией. Небольшой, но эффективный флот — такова была цель нового строительства; вместе с Италией можно было быстро превзойти Францию на море.

Принципы, положенные в основу строительства флота, стали меняться после того, как в 1938 г. Гитлер заявил Редеру, что включил Великобританию в число возможных про-



тивников, а судетский кризис показал, что он преследует свои политические цели, не считаясь ни с чем. Первым практическим последствием для военно-морского флота явилось введение в действие того пункта Лондонского морского соглашения, который при определенных условиях допускал строительство подводного флота, равного по тоннажу английскому. Была составлена соответствующая судостроительная программа, согласно которой к зиме 1943/44 г. число подводных лодок должно было достигнуть 129 (100% английского тоннажа), в том числе 32 малые подводные лодки, 63 подводные лодки типа VII, 24 — типа IX, 10 больших подводных лодок специального назначения. Это означало ежегодный прирост примерно на 20 подводных лодок.

Во второй половине 1938 г. Редер распорядился изучить возможности ведения войны на море против Великобритании. В результате зимой 1938/39 г. он представил Гитлеру два плана строительства флота. Можно было перенести центр тяжести на подводные лодки и броненосцы и с их помощью вести борьбу против английского судоходства. Это был кратчайший и наиболее дешевый путь. Но такой способ был слишком односторонним, чтобы с его помощью можно было достигнуть цели наверняка. Другой путь предусматривал создание не очень значительного, но обладающего исключительно большой ударной силой флота, способного вести войну против английских военно-морских сил и торгового судоходства. Такой путь был более далеким, обошелся бы дороже, но зато был многообещающим. Редер особенно настойчиво обращал внимание Гитлера на тот факт, что в случае принятия второго плана флот не будет готов к войне, если она начнется в первые годы выполнения судостроительной программы. Гитлер, тем не менее, избрал именно этот план, прямо заявив, что до 1946 г. флот не понадобится ему для достижения его политических целей. Даже после того как в марте 1939 г. он ввел войска на территорию, оставшуюся у чешского государства, и тем самым проиграл свой лучший политический капитал, а денонсировав 27 апреля 1939 г. морское соглашение, недвусмысленно занял антианглийскую позицию, он полагал возможным избежать столкновения и не изменил своих директив о строительстве флота.

Редер снова вернулся к мысли о создании флота океанских кораблей с дизельными установками, чтобы извлечь максимум выгоды из столь неблагоприятного в случае войны с Англией географического положения. Его основным принципом было: заставить сильнейший флот противника рассре-

доточиться, а затем атаковать и уничтожить превосходящими силами отдельные его части.

Слабость Англии, заключавшаяся в полной зависимости ее от обширного импорта из заморских стран, должна была быть использована до конца. В мирное время Соединенное Королевство (Англия, Шотландия, Северная Ирландия) ежегодно ввозило около 50 млн. т. Черчилль установил минимальную цифру импорта на 1940 г. в 43 млн. т, что соответствовало ежедневной доставке 120 000 т грузов, то есть прибытию не менее 20 пароходов, при равном количестве судов, отплывающих из Англии. Таким образом, в Мировом океане постоянно плавали многие сотни судов, являвшихся жизненно необходимыми для Англии. В 1940 г. в море редко находилось в одно и то же время менее 2000 британских торговых судов, считая и каботажные.

Немецкий оперативный план предусматривал нападение на это судоходство в следующей форме: в прибрежной полосе Великобритании — при посредстве мин, поставленных эсминцами, подводными лодками и самолетами; на дальних подступах к Англии — при посредстве подводных лодок; на океанах — при посредстве броненосцев и крейсеров, действующих в одиночку или группами, а также вспомогательных крейсеров, замаскированных под торговые суда, и подводных крейсеров. Это должно было принудить британский флот сосредоточить торговое судоходство в конвоях, охраняя их боевыми кораблями. Вслед за этим против конвоев и их охранения должны были быть направлены очень сильные боевые группы — каждая в составе трех сверхлинкоров и одного авианосца, с охранением из разведывательных крейсеров и эсминцев, старым же линкорам (класса «Тирпиц» и «Шарнхорст») надлежало действовать в Северном море в качестве своего рода отечественного флота<sup>1</sup>, связывающего силы противника самим фактом своего существования.

Новый флот должен был состоять из следующих типов кораблей:

*Линейные корабли*<sup>2</sup> — 50 000—54 000 т стандартного водоизмещения; около 64 000—68 000 т полного водоизмещения; вооружение: восемь 40,6-см орудий в двух орудийных башнях, двенадцать 15-см орудий, 2 катапульты, 4 самолета, 6 торпедных аппаратов; машины: 12 дизель-моторов; наи-

---

<sup>1</sup> То есть флота, предназначенного для обороны самой Германии. — *Ред.*

<sup>2</sup> Schlachtschiffe. — *Ред.*

большая скорость — 30 узлов, дальность плавания — 16 000 миль при скорости 19 узлов.

*Броненосцы*<sup>1</sup>: сначала были запланированы броненосцы на 20 000 т с главным калибром из 30,5-см орудий, максимальной скоростью — несколько более 30 узлов и очень большой дальностью плавания. К началу войны их место заступили:

*Линейные крейсера*<sup>2</sup> водоизмещением 29 000—36 000 т, с шестью 38-см и шестью 15-см орудиями, сильной зенитной артиллерией, одной катапульты и четырьмя самолетами, со смешанной машинной установкой, на две трети дизельной и на одну треть турбинной высокого давления, с наибольшей скоростью в 33,5 узла, дальностью плавания 8000 миль при скорости 19 узлов.

*Легкие крейсера*<sup>3</sup> (класса «М») стандартным водоизмещением 8000 т, с восемью 15-см орудиями, хорошей зенитной артиллерией и торпедными аппаратами, катапульты и двумя самолетами, с дизельно-турбинной смешанной машинной установкой, наибольшей скоростью 36 узлов, дальностью плавания 8000 миль при скорости 19 узлов.

*Разведывательные крейсера*<sup>4</sup> водоизмещением 5000 т, с шестью 15-см орудиями, зенитной артиллерией и 10 торпедными аппаратами, смешанной машинной установкой, наибольшей скоростью 36 узлов, дальностью плавания 8000 миль при скорости 13 узлов.

*Авианосцы* водоизмещением 19 000—27 000 т, с шестнадцатью 15-см орудиями, очень сильной зенитной артиллерией, примерно 40 самолетами, машинной установкой, работающей при посредстве пара высокого давления, могущей развивать наибольшую скорость в 34,5 узла, максимальной дальностью плавания 8000 миль при скорости хода 19 узлов.

*Эскадренные миноносцы, миноносцы, торпедные катера, тральщики* — обычных типов, с тем, однако, чтобы в дальнейшем на эсминцах были установлены дизель-моторы.

*Подводные лодки* четырех типов — трех уже существовавших и четвертого — более крупной океанской подводной лодки.

27 января 1939 г. Гитлер приказал, чтобы строительство военно-морского флота, относительно которого он отдал рас-

---

<sup>1</sup> Panzerschiffe. — *Ред.*

<sup>2</sup> Schlachtkreuzer. — *Ред.*

<sup>3</sup> Leichte Kreuzer. — *Ред.*

<sup>4</sup> Spähkreuzer. — *Ред.*

поражение, получило приоритет перед всеми другими задачами, включая вооружение армии и военно-воздушных сил, а также расширение экспорта. Это относилось к составленному в конце 1938 г. окончательному варианту судостроительной программы — так называемому плану «Z», согласно которому германский флот самое позднее к 1948 г. должен был достигнуть примерно следующей численности (считая уже имевшиеся в наличии и строившиеся корабли):

10 больших линейных кораблей<sup>1</sup> (включая 2 — типа «Гнейзенау»).

12 броненосцев по 20 000 т (позднее — 3 линейных крейсера по 29 000 т).

3 броненосца по 10 000 т.

4 авианосца по 20 000 (и 12 000 ?) т.

5 тяжелых крейсеров по 10 000 т.

16 легких крейсеров по 8000 т.

6 легких крейсеров по 6000 т.

22 разведывательных крейсера по 5000 т.

68 эсминцев.

90 миноносцев.

27 океанских подводных лодок.

62 подводные лодки типа IX, 100 подводных лодок типа VII, 60 подводных лодок типа II.

Кроме того, минные заградители, торпедные катера, сторожевики, тральщики, охотники за подводными лодками и др. — всего около 300 кораблей.

Поскольку этот план теоретически являлся пределом, которого не могли превзойти верфи и промышленность, выпускающая вооружение, а возможность практического его осуществления в заданный срок вызывала сомнение, главное командование военно-морского флота (ГВМФ) наметило необходимый центр тяжести. Руководство морской войной заявило в начале 1939 г.:

«Приоритетом пользуются линейные корабли и подводные лодки — первые как ядро всего флота, которое может быть создано лишь длительным трудом, вторые как единственно эффективное оперативное средство ведения войны на море в период нашей слабости». Далее указывались 8000-т крейсера, авианосцы же, «напротив, отходят по срочности изготовления на второй план».

---

<sup>1</sup> Grosskampfschiffe. — Ред.

В другом программном документе, относящемся к зиме 1938/39 г., говорится:

«Чтобы превратить военно-морской флот в эффективное боевое средство, надо наметить центр тяжести в деле выполнения судостроительной программы. Она планируется таким образом, что вначале предпочтение отдается тем военно-морским силам, которые способны самостоятельно вести военные действия в океане. С этой целью к 1943 г. должна быть полностью выполнена программа строительства подводного флота по подводным крейсерам, минным заградителям и лодкам с дальним радиусом действия, а также завершена постройка большей части броненосцев и крейсеров типа «М». Большая часть линкоров и сопровождающих их кораблей — авианосцев и разведывательных крейсеров — переходит во вторую часть судостроительной программы».

Строительство флота по плану «Z» и мотивировка распределения кораблей по различным периодам выполнения судостроительной программы показывают с полной очевидностью, что руководство военно-морского флота имело очень ясное представление о трудности задач, которые встанут перед ним в случае войны с Великобританией. Если же рассматривать события в исторической перспективе, в свете опыта второй мировой войны, то оперативный план, положенный в основу плана «Z», представляется весьма удачным. Он смело и обоснованно связывал крейсерскую и подводную войну с действиями против основных сил вражеского флота, ибо в соответствии с этим планом борьба против вражеского судоходства должна была быть одновременно использована для того, чтобы собственные боевые группы получили возможность нанесения ударов по отдельным соединениям вражеского флота. Это превращало германский флот в настоящий *Fleet in being*<sup>1</sup>, то есть такой флот, самое наличие которого оказывает давление на морские коммуникации более сильного противника и который в нужный момент наносит удар там, где располагает относительным превосходством сил.

С военной точки зрения незначительное число авианосцев представляется слабым пунктом плана «Z». Понятно, что именно послеверсальский флот особенно много думал о хорошо знакомых ему линкорах, которых он был лишен, и слишком мало о столь же запретной для него морской авиации, в использовании которой он не смог накопить значительного

---

<sup>1</sup> Флот, действующий самим фактом своего существования (англ.). — *Ред.*



опыта. Можно полагать, что уже практика учений мирного времени сделала вскоре ощутимым этот недостаток и привела к мероприятиям, направленным к устранению его. Технически было вполне возможно построить авианосец с дизель-моторами.

Критика малочисленности подводного флота постепенно свелась к простой формуле: «1000 подводных лодок к началу войны, и с Англией было бы покончено». Это звучит убедительно и в теории было совершенно правильно, но трезвый анализ показывает, что при тогдашнем положении вещей не только подобное количество подводных лодок, но даже отдаленно приближающееся к нему не могло быть изготовлено к началу войны. Причины этого были как технического, так и политического характера. С 1935 по 1939 г. на германских верфях были спущены военные корабли общим водоизмещением 300 000 т. 1000 подводных лодок составили бы около 800 000 т; кроме них, необходимо было бы построить прибрежный флот, обеспечивающий им свободный выход в открытое море. Это было невозможно осуществить за короткий срок да еще наряду с созданием армии и военно-воздушных сил.

До судетского кризиса осени 1938 г. Лондонское морское соглашение выражало политическую волю империи<sup>1</sup>. Отсутствовали и возможности, и желание нарушить его, особенно в области строительства подводного флота, ибо было известно, что англичане проявляют особую чувствительность именно по отношению к данному классу кораблей. В конце же 1938 г., когда был введен в действие пункт о 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub>,<sup>2</sup> составили новый план, согласно которому к 1944 г. германский подводный флот по тоннажу должен был сравняться с английским. Вскоре за ним, под давлением обостряющихся противоречий с Великобританией, появился план «Z», предусматривавший создание океанского подводного флота в составе 249 подводных лодок. К 1 сентября 1939 г. 13 подводных лодок находились в постройке, 62 были заказаны.

Сам Гитлер ставил во главу угла строительство линейных кораблей. Военно-морской флот создал в Гамбурге специальное бюро, чтобы как можно скорее приступить к этому строительству; в июле 1939 г. был уже заложен киль первого ли-

---

<sup>1</sup> Германской. — *Ред.*

<sup>2</sup> См. выше, стр. 51. — *Ред.*



нейного корабля<sup>1</sup>, а в сентябре было израсходовано несколько тысяч тонн материалов. В нормальных условиях на это потребовались бы три четверти года.

Гитлер был в то время убежден, что в ближайшее время не следует ожидать войны с Англией, хотя в конечном счете она представлялась ему неизбежной. Он был заморожен крупными кораблями. Никто не мог сказать ему с точностью, насколько усовершенствовали британцы противолодочную оборону. В этих условиях представляется совершенно невозможным, чтобы кому-либо удалось отвратить его от постройки линейных кораблей и уговорить переключиться на строительство подводных лодок.

К тому же не приходилось сомневаться в том, что подобное переключение не удастся скрыть от противной стороны, которая примет соответствующие меры. Если бы вместо одного линейного корабля можно было построить большое количество подводных лодок, то англичане могли изготовить еще большее число достаточно простых по конструкции охотников за подводными лодками.

С другой стороны, указывают, что в ходе выполнения текущей программы мирного времени можно было построить несколькими подводными лодками больше. Однако в этом случае был бы сразу же исчерпан весь тоннаж, установленный для подводного флота, а в случае мирного развития событий не представилось бы возможности строить более современные подводные лодки. Повлиять же решающим образом на исход войны это все равно не могло.

Достижения подводных лодок, выявившиеся в ходе больших маневров, проведенных НПЛ летом 1939 г., были настолько удивительны, что гросс-адмирал Редер согласился довести численность их, предусмотренную планом «Z», до 300. Уже в первый месяц войны он установил ежемесячную норму выпуска — 29 подводных лодок.

---

<sup>1</sup> В подлиннике — Schlachtschiff. Автор не совсем точен в применяемой им терминологии. В некоторых случаях он называет линейный корабль «Schlachtschiff», в других — Grosskampfschiff». В приведенной им в конце книги таблице «Крупные корабли германского флота и их судьба» он в числе линейных кораблей («Schlachtschiffe») называет «Шарнхорст», «Гнейзенау», «Тирпиц», «Бисмарк». Все эти корабли были заложены значительно раньше (см. даты их спуска в упомянутой таблице), и, таким образом, автор, говоря о первом заложенном линейном корабле, имеет в виду первый линейный корабль по плану «Z» водоизмещением свыше 60 000 т, который не был достроен. — Ред.

## ИСХОДНАЯ ПОЗИЦИЯ

*Положение осенью 1939 г.*

Все эти планы и соображения сделались беспредметными, когда в сентябре 1939 г. Гитлер, вопреки собственным намерениям, втянулся в войну против Великобритании и Франции. В «Моей борьбе» он указывал, что империя поступила неправильно, выйдя на морские просторы и тем самым поставив под угрозу позиции Англии. Теперь же он сам увенчал акт политического насилия, каким явился судетский кризис, денонсацией морского соглашения всего через три с половиной года после того, как оно вступило в силу. Он никак не смог бы грубее и яснее показать англичанам, что встал на путь воссоздания морского могущества и может поставить их по крайней мере в столь же опасное положение, как то, в котором они очутились в годы первой мировой войны. Тем самым он свел на нет единственный ощутимый успех политики умиротворения и открыто угрожал жизненным интересам Англии. Не удивительно, что те же самые люди, которые уступили ему в Мюнхене, остались тверды, когда он не посчитался с последним предупреждением — их договором с Польшей.

Гитлер очутился в том самом положении, которого хотел избежать. Правда, в политическом отношении ситуация была лучше, чем в 1914 г., ибо Россия, Италия и Япония сохраняли благожелательный нейтралитет. С точки зрения экономики и снабжения Германия также была теперь лучше обеспечена. С другой стороны, однако, ее перевооружение далеко еще не было завершено, всего более отставал военно-морской флот, то есть то самое оружие, в котором она нуждалась для борьбы против Англии, как морской державы. Строительство крупных кораблей, предусмотренных планом «Z», не продвинулось вперед настолько, чтобы имело смысл завершать постройку хоть одного из них. Их пустили на слом.

## Морские интересы участников войны

Окинув взором состояние мирового торгового флота к началу войны (68 млн. регистровых брутто-тонн), получаем следующую картину:

Германия	имела	4,3	млн. брт <sup>1</sup>
Британская империя	„	21	„ „
Франция	„	3	„ „
Италия	„	3,3	„ „
Норвегия	„	4,6	„ „
Дания	„	1,1	„ „
Голландия	„	2,9	„ „
США	имели	9,4	„ „
Греция	имела	1,9	„ „
Япония	„	5,6	„ „

Из общего импорта Германии, достигавшего 56,5 млн. т, 29 млн. доставлялись по морю. Из этого импорта наибольшее значение для ведения войны имела железная руда из Северной Норвегии — ежегодно 11 млн. т, которые поступали летом из Лулеа через Балтийское море, а зимой — из Нарвика через норвежские шхеры и Северное море. Имелось обоснованное намерение доставлять эти грузы в зону, на которую распространялся суверенитет Германии, не выходя за пределы территориальных вод нейтральных держав. Другой важной частью импорта был ввоз нефти и растительных масел для питания населения.

Быстродействующий контроль Англии над торговлей вскоре отрезал Германию от источников снабжения различными рудами и металлами, а также строительного леса, каучука, шерсти, хлопка, чая, кофе, какао и южных фруктов, не говоря уже о менее важных товарах.

Правительство частично вышло из положения, заблаговременно создав запас необходимых для войны материалов, а торговое соглашение с Россией обеспечило поставку продовольствия и нефти в размерах, покрывавших минимальную потребность в них<sup>2</sup>. Однако за него пришлось дорого

<sup>1</sup> Регистровых брутто-тонн. — *Ред.*

<sup>2</sup> Руге преувеличивает значение импорта из Советского Союза для германской экономики в 1939—1941 гг. Известно, что и после нападения на СССР Германия долгое время не испытывала особых затруднений с горючим, ибо еще раньше захватила нефтяные ресурсы Центральной и Юго-Восточной Европы и наладила в больших масштабах производство синтетического бензина. — *Ред.*

заплатить — в частности, строившимся тогда тяжелым крейсером «Лютцов».

Наконец, когда Англия присоединилась к ее противникам, Германия лишилась своих важнейших рыболовных промыслов; улов рыбы снизился с 700 000 до 150 000 т в год.

В целом Германия в 1939 г. была более независима от моря, чем в 1914-м; немедленно нанести ей чувствительный удар с помощью оружия морской войны было возможно, только прекратив доставку руды из Северной Швеции или посредством десантных операций.

Доступ в Атлантику был для германских военных кораблей не более легким, чем в первую войну. Правда, британский флот был теперь меньше, чем тогда, но зато самолет облегчил наблюдение за омывающими Исландию водами, через которые должен был пройти всякий направляющийся в океан германский корабль. Однако плохая погода и туман, особенно у границы распространения плавучих льдов, часто лишали англичан этого преимущества, пока усовершенствование радиоизмерительной аппаратуры (радар) не обеспечило их «глазами», на которые можно было положиться и ночью, и в туман.

Соединенное же Королевство, это ядро Британской империи, напротив, зависело от моря еще больше, чем в первую мировую войну, ибо население его возросло, а собственные ресурсы Британских островов не увеличились. Правда, на этих островах добывалось достаточно угля, а потребность в железной руде частично удовлетворялась за счет собственной добычи, но угольная промышленность зависела от ввоза крепежного леса в потребном количестве. 11 млн. кубометров леса, 8 млн. т железной руды, значительная часть продовольствия, вся нефть (12 млн. кубометров) доставлялись морским путем. Величие и падение Великобритании зависело от этого импорта, достигавшего в 1938 г. 68 млн. т.

Для импорта военного времени и каботажного судоходства имелся в наличии 21 млн. брт. Война, потребовавшая передачи части судов вооруженным силам для снабжения их нефтью и различными материалами, а также для использования в качестве транспортов, сократила этот тоннаж до 15,5 млн. брт, из коих около 2 млн. брт приходилось на долю небольших судов, занятых прежде в каботажном судоходстве (особенно доставкой угля). Судостроительная промышленность была вполне способна выпускать добрый миллион тонн в год. Поскольку следовало предполагать, что бри-

танцы смогут воспользоваться и иностранным тоннажем, снабжение их — насколько это было доступно человеческому разумению — казалось обеспеченным.

Франция зависела от моря в отношении всего своего нефтяного импорта, а также коммуникаций со своими североамериканскими колониями, откуда доставлялись войска и продовольствие. (Она очень запустила собственное сельское хозяйство.)

## *Военные планы и положение Германии*

Германия снова оказалась накануне войны на два фронта, но на сей раз центром тяжести был решительно избран более слабый восточный противник. Армия направила против него 54 дивизии (в том числе все танковые и моторизованные соединения) и оставила для обороны Западного вала только 8 кадровых дивизий и 25 резервных, взяв на себя риск, который был, однако, оправдан тем, что произошло или, вернее, не произошло на Западе. Военно-морской флот сосредоточил в Данцигской бухте и перед ней против польского флота, состоявшего из четырех больших эсминцев, минного заградителя, шести подводных лодок и ряда небольших судов, превосходящие силы, а именно старый линкор «Шлезвиг-Гольштейн», несколько крейсеров и эсминцев, 7 малых подводных лодок и многочисленные тральщики. Основной целью было задушить польский флот и вообще не допустить его действий. Война разгорелась, и психологически было правильно всеми средствами добиваться успеха в самом начале ее.

Под этим натиском искусственно созданные позиции Польши на море у выхода из Коридора сразу же перестали существовать. Три эскадренных миноносца до начала военных действий ускользнули в Англию, остальные военноморские силы уклонились от боя и, поставив оборонительные заграждения, оставались в бездействии, вместо того чтобы атаковать германские корабли, которых было достаточно. Надводные корабли были выведены из строя германскими летчиками при налетах на порты, после того как минный заградитель «Грыф» кое-как выбросил в воду свой груз.

Когда 3 сентября англичане и французы объявили войну, немецкие крейсера и эсминцы были без всякого ущерба переведены в Северное море, военные же действия продолжались «Шлезвиг-Гольштейном» и главным образом соедине-



ниями тральщиков. Выбор центра тяжести операций оказался правильным.

Личный состав польских батарей и сухопутных частей оборонялся упорно и мужественно, и операции, имевшие целью полную ликвидацию польских позиций на море, продолжались несколько дольше, чем требовалось, ибо взаимодействие между армией и флотом не было отработано, а потому являлось недостаточным. Очень слабо укрепленный о. Вестерплатте в устье Вислы, напротив Нейфарвассера, был взят только 7 сентября после неоднократной бомбардировки «Шлезвиг-Гольштейном», что сделало возможным использовать для подвоза гавань Данцига. Гдинген<sup>1</sup> пал 14 сентября, возвышенность Оксхёфт капитулировала 18 сентября — на несколько дней позже, чем это произошло бы при условии энергичного и одновременного применения всех боевых средств. Из-за этого две дивизии высвободились соответственно позднее, что, однако, не имело вредных последствий, ибо французы не использовали в наступательных целях слабость немцев на Западе. Укрепленный полуостров Хела<sup>2</sup> несколько раз подвергался обстрелу «Шлезвиг-Гольштейном» и «Шлезиеном» и сдался 2 октября. Тральщики участвовали в обстреле, подходили, насколько было возможно, ближе к польским орудиям, занимались тралением мин (с успехом), охотились за подводными лодками (без успеха), блокировали Хела, брали пленных и охраняли транспорты, шедшие в Восточную Пруссию, потеряв при всем этом лишь одно судно — «М-85». Польский военно-морской флот потерял один эскадренный миноносец, один минный заградитель и несколько канонерских лодок и тральщиков. Все шесть подводных лодок достигли нейтральных или союзных портов.

В целом польская кампания явилась генеральной репетицией для военно-морского флота, особенно же для соединений тральщиков, которые, находясь в боевом соприкосновении с противником, смогли установить, что их орудия и тралы, их тактика (за исключением охоты за подводными лодками) и в особенности их личный состав находились в полном порядке.

Однако при сопоставлении польской кампании с положением вещей в целом она оказывается для военно-морского флота только эпизодом. Насколько катастрофической ока-

---

<sup>1</sup> Гдыня. — Ред.

<sup>2</sup> Коса Хель. — Ред.



залась для флота политика Гитлера, втянувшегося в войну даже без участия в ней возможного союзника — Италии, показывает следующая таблица.

### Состав флотов осенью 1939 г.

	Велико- британия	Франция	Германия	(Италия)
Линейные ко- рабли . .	15	7	2	4 (в том числе 2 модер- низиро- ванных)
Авианосцы	6	1	—	—
Броненосцы	—	—	3	—
Тяжелые крейсера	15	7	2	7
Легкие крей- сера . . .	49	12	6	15
Эскадренные миноносцы и миноно- сцы . . .	183	72	34	133
Подводные лодки . .	57	78	57	102

### Морская авиация

Было возможно, в известной мере, компенсировать слабость германского флота по классу медленно строящихся крупных кораблей за счет развития морской авиации. Этому помешал Геринг. Правда, с 1935 г. военно-морской флот постоянно делился с военно-воздушными силами своим отличным личным составом, а ГВВС<sup>1</sup> обязался к 1942 г. в два приема предоставить флоту требуемые им 62 эскадрильи (около 700) самолетов. Однако последние остались в распоряжении ГВВС в качестве авиационной группы VI (морской) для обслуживания аэродромов и снабжения. Только начальник авиационных соединений — НАС — в оперативном

<sup>1</sup> Главнокомандующий военно-воздушными силами. — *Ред.*

отношении подчинялся ГВМФ<sup>1</sup> или устанавливаемым последним начальникам при проведении маневров в мирное время и в ходе военных операций. Но в 1938 г. военно-воздушные силы «открыли» море и в ноябре 1938 г. сообщили военно-морскому флоту, что способны принять на себя всю полноту ответственности за военные действия на море. Гросс-адмирал Редер держался того мнения, что руководство войной на море должно быть сосредоточено в одних руках, а именно в руках военно-морского флота. Однако он не получил поддержки у Гитлера, а после пагубной отставки Бломберга не было больше военного министра, являющегося специалистом своего дела. Геринг добился принятия своего тоталитарного требования под лозунгом: «Что летает — принадлежит мне».

Протокол совещания обоих главнокомандующих от 27 января 1939 г. означал конец единого руководства войной на море. Военно-воздушные силы оставили за флотом только авиационную разведку моря и боевые действия тактического характера против вражеских кораблей при столкновении соединений. Все остальное они забрали себе: налеты на корабли в открытом океане, постановку мин с воздуха, борьбу против подвоза по морю, действия против портов, баз, а также и судостроительной промышленности. Для военно-морского флота предусматривались:

9 эскадрилий летающих лодок для дальней разведки;

18 эскадрилий разного назначения для разведки, борьбы с подводными лодками и т. д.;

12 эскадрилий самолетов, действующих с авианосцев;

2 эскадрильи корабельной авиации (самолеты, выстреливаемые в воздух катапультами).

К началу войны из этого количества были готовы, в общей сложности, 14 эскадрилий лодочных и разного назначения и 1 эскадрилья корабельной авиации. Вместо 13 запланированных соединений морских истребителей военно-воздушные силы выставили 6 боевых групп из самолетов «Хе-111»<sup>2</sup>. При этом военно-воздушные силы распространили свои порядки на кодировку карт, шифры и радиопозывные, что еще больше затруднило достижение взаимодей-

---

<sup>1</sup> Главнокомандующий военно-морским флотом. — Ред.

<sup>2</sup> «Хейнкель-111». — Ред.

ствия на море. Объем работ по проектированию специальных типов самолетов для ведения войны на море был в значительной степени сокращен, а от создания особых самолетов для авианосцев отказались, как только началась война. Авианосец «Граф Цеппелин» так и не вступил в строй во время войны, ибо для этого корабля не нашлось самолетов. Весной 1942 г. в ставке фюрера<sup>1</sup> неоднократно высказывалась мысль о превращении во вспомогательные авианосцы быстроходных пароходов «Ойропа» (18 бомбардировщиков, 24 истребителя), «Потсдам» и «Гнейзенау» (по 8 бомбардировщиков и 12 истребителей); она была технически осуществима, но от нее пришлось отказаться из-за отсутствия самолетов соответствующих типов.

Сотрудничество в области вооружения также было недостаточным. Используя имевшийся в наличии магнитный взрыватель, военно-морской флот уже в 1931 г. создал сбрасываемую на парашюте донную мину, которую в 1936 г. передал военно-воздушным силам в совершенно готовом для производства и применения виде. Но там ее отложили в сторону; только после вмешательства контр-адмирала Ротера, который уже не имел отношения к этому делу, Удет<sup>2</sup> наладил производство; к весне 1940 г. должно было быть изготовлено большое количество этих мин, в общей сложности 50 000 штук. Во время войны военно-воздушные силы сконструировали мину без парашюта, которую удобнее было сбрасывать; однако ее снабдили магнитным взрывателем, который оказался устарелым, когда эту мину применили в боевой обстановке: траление таких мин не представило затруднений для противника.

Военно-воздушные силы рассматривали бомбу как наилучшее средство поражения кораблей. Геринг не поддержал военно-морской флот, возлагавший большие надежды на торпеды в деле усовершенствования ограниченно годной воздушной торпеды норвежского происхождения. Даже когда война доказала с полной очевидностью превосходство торпеды над бомбой, он занялся этим вопросом только после того, как военно-морской флот по инициативе контр-адмирала (впоследствии адмирала) Бакенкелера передал ему все материалы, полигон и 350 человек, занимавшихся испытаниями, а также работавших в специальной мастерской.

---

<sup>1</sup> Гитлера. — *Ред.*

<sup>2</sup> Эрнст Удет (1896—1941) — известный германский военный летчик и конструктор. В годы нацистского режима был произведен в генералы. — *Ред.*

Главкомандующий военно-воздушными силами был чужд морю, да вовсе и не стремился познакомиться с ним и научиться понимать его. Не приходится поэтому удивляться, что военно-воздушные силы шли своим путем — во вред ведению войны в целом. Этого не могло компенсировать тесное сотрудничество, которое нередко наблюдалось в деятельности средних и низших инстанций, тем более, что за короткий период своего существования военно-воздушные силы так и не создали себе ясного представления о войне на море и о морском могуществе как противнике.

## Оперативные планы

Это не означает, что военно-морской флот всегда мыслил и действовал правильно. Нужно, однако, заявить о том, что один он правильно оценивал опасность со стороны Англии и принял, исходя из этого, необходимые меры, без передышки атакуя всеми средствами британские морские коммуникации.

Безнадежное отставание в области надводных кораблей позволяло ему без долгих размышлений ограничить эту борьбу применением одних только подводных лодок. «Директива № 1 ВГКВС<sup>1</sup> о ведении войны» от 31 августа 1939 г. ставила перед военно-морским флотом, на случай открытия Англией и Францией военных действий против Германии, следующую задачу:

«Военно-морской флот ведет войну против торговли, избрав в качестве центра тяжести Англию».

Далее следовало несколько указаний о провозглашении запретных зон. Затем говорилось:

«Оградить Балтийское море от вторжения противника. Решение о том, следует ли для этого поставить мины у входов в Балтийское море, примет ГВМФ».

Следовали директивы военно-воздушным силам.

«Военно-воздушным силам надлежит в первую очередь предотвратить боевое применение вражеских военно-воздушных сил против германской армии и германского жизненного пространства. При ведении войны против Англии — подготовить применение военно-воздушных сил для прекращения английского импорта, военной промышленности и перевозки войск во Францию. Воспользоваться могущими представиться благоприятными возможностями для эффек-

---

<sup>1</sup> Верховного главнокомандующего вооруженными силами. — Ред.

тивной атаки сосредоточенных соединений английского флота, особенно же линкоров и авианосцев. Проведение налетов на Лондон будет зависеть от моего решения.

Налеты на английскую метрополию готовить, исходя из требования — при всех обстоятельствах избежать недостаточного успеха, достигнутого частью сил».

Формулировка директив военно-воздушным силам представляется малоудачной. Вопрос о войне против английской торговли, как центре тяжести, и в дальнейшем не был разработан более ясно и остался в ведении военно-морского флота. Последний сразу же занялся им; при существующих условиях он рассматривал подводную лодку как наиболее удобное оружие этой войны и сделал данный класс кораблей центром тяжести судостроения.

### *Строительство подводных лодок*

Первоначально было предусмотрено ежемесячно закладывать 3 малые, 4 средние и 2 большие подводные лодки. Когда началась война, ГВМФ тотчас же предложил начальнику управления кораблестроения как можно скорее довести эту недостаточную программу до 29 лодок в месяц, приостановив строительство линейных кораблей, за исключением «Бисмарка» и «Тирпица». На верфях очень быстро добились успеха, но у Гитлера успеха добиться не удалось. Осенью и зимой 1939/40 г. Редер через короткие промежутки времени снова и снова являлся к нему, дабы программа строительства подводных лодок была признана делом первостепенной важности. Тщетно! Несколько раз ему приходилось даже жаловаться на то, что сырье и рабочая сила, предназначенные для текущего строительства подводных лодок, забираются для нужд армии и военно-воздушных сил.

Гитлер всякий раз уклонялся от ответа и в конце концов отложил решение вопроса до завершения похода во Францию.

Он опасался за рурскую промышленность, поэтому смотрел на вещи иначе, чем Редер, и стремился сначала урегулировать положение на суше, а затем уже напрячь силы в войне против Англии. Редер же, напротив, видел в последней главного противника, которому с первого дня следовало вредить всеми средствами, чтобы иметь шансы на победу в этой смертельной схватке.

Редера упрекали в том, что он не сумел добиться своего — в отличие от Деница, который в 1943 г. получил все



необходимое для выполнения колоссальной судостроительной программы. Однако к тому времени положение совершенно изменилось. Стало ясно, какую опасность представляет собой Англия; после тяжелых катастроф новая подводная лодка осталась единственным наступательным оружием, быть может, еще способным нанести противнику смертельный удар. Между тем в 1939—1940 гг. Гитлер явно предполагал, что когда Франция будет им разгромлена, Англия созреет для заключения с нею мира. Поэтому подводная война представлялась ему предприятием не очень срочным, и центром тяжести он сделал вооружение армии и военно-воздушных сил.

Поскольку это вооружение было признано делом первостепенной важности, план выпуска 29 лодок в месяц не смог быть выполнен. В марте 1940 г. он был временно снижен до 25, а летом 1940 г. с разрешения Гитлера эта цифра была признана окончательной.

Но это не значило, что указанные подводные лодки появятся скоро. С момента закладки до завершения испытаний проходило не менее двух лет, а зачастую — несколькими месяцами больше. Поэтому до конца 1941 г. нельзя было рассчитывать на получение большого числа подводных лодок. Между тем Руководство войной на море не желало так долго оставлять Англию в покое, а потому энергично и разносторонне применило слабые силы военно-морского флота — как надводные, так и подводные — в борьбе против судоходства.

Было совершенно ясно, что надводные корабли не имеют никаких шансов достигнуть решающего успеха в бою. Напротив, надо было считаться с тем, что при ведении войны на море обычным порядком немногие имеющиеся в наличии военные корабли вскоре станут жертвой более сильного противника. Следовательно, оперативный план должен был заключаться в «нанесении противнику ударов там, где его нет», что означало: действуя смело и гибко, атаковать морские коммуникации противника, избегая при этом столкновений с его превосходящими силами. В оперативном приказе Руководства войной на море от 4 августа это было выражено примерно следующим образом (перевод обратно на немецкий из Черчилля, т. 1, стр. 460)<sup>1</sup>:

«Задачи в случае войны.

---

<sup>1</sup> Речь идет о работе У. Черчилля «Вторая мировая война». Для настоящего издания перевод сделан с английского текста как более близкого к подлиннику, которым Руге не располагал. — Ред.



Нарушать торговое судоходство противника и уничтожать его всеми доступными средствами...

Атаковать военно-морские силы противника, даже если они уступают по мощи нашим, только в том случае, если это будет способствовать выполнению основной задачи...

Частая смена позиций в районе операций создаст неуверенность и ограничит торговое судоходство противника, даже если не будет достигнуто ощутительных результатов. Временный уход в отдаленные районы лишь увеличит неуверенность противника».

Черчилль замечает по этому поводу: «Британскому адмиралтейству пришлось бы с грустью согласиться со всей этой мудростью».

В рамках указанного плана броненосцы, а в дальнейшем вспомогательные крейсера должны были действовать на всех морях, а линейные и другие крейсера — сковывать по возможности большую часть британского флота в районе северной части Северного моря, а также в проходах в районе Исландии. РВМ сознавало, что ведение войны по этому плану сопряжено со значительным риском и приведет к потерям. Однако, дополненный подводной и минной войной, этот план являлся наилучшим вкладом, какой мог внести военно-морской флот в борьбу не на жизнь, а на смерть, равно как и наиболее эффективным способом использования флота до того времени, когда в районе военных действий появится более значительное число подводных лодок.

С сентября 1939 г. по весну 1941 г. война на море характеризовалась максимальным использованием немецкой стороной своих слабых сил.

## *Положение и намерения Британии*

Стратегические планы Великобритании основывались на победе в первой мировой войне. Исход этой войны, как и всех других войн, в которых участвовала Англия с конца XVI столетия, определил линейный флот. Скапа-Флоу представлялся немного менее блестящим, но не менее окончательным поражением противника, чем Трафальгар. Система взглядов Англии всегда определялась линейными кораблями, и она не видела оснований менять ее. Правда, в лице подводной лодки появилось новое боевое средство, обладавшее

опасной разрушительной силой. Однако после первых больших успехов его нападение на морские коммуникации *Empire*<sup>1</sup> было отбито посредством возвращения к системе конвоев, оправдавшей себя в предыдущем столетии. Подводная лодка только досаждала линейному флоту, не нанося ему ущерба и не будучи способна помешать ему осуществлять блокаду Германии издалека. Ни один крупный корабль<sup>2</sup> какой-либо из воюющих держав не погиб в результате атаки его подводной лодкой.

Между тем в строй вступило новое эффективное средство обнаружения подводных лодок в погруженном состоянии — «Аздик» — ультразвуковой подводный локатор. Поскольку подводные лодки прежних конструкций в погруженном состоянии обладали незначительной дальностью плавания и к тому же могли оставаться в этом состоянии ограниченное количество часов, они теоретически оказывались неспособными уклониться от преследования и глубинных бомб в случае обнаружения их локаторами. Осенью 1939 г. локаторами были снабжены 200 судов, пять лет спустя число их превысило 3000. Способы атаки были усовершенствованы, появился новый тип быстро изготовленных сторожевиков-охотников, названных «корветами». Поэтому<sup>3</sup> были убеждены, что опасность, которую несут немецкие подводные лодки, является достаточно ограниченной. Военно-воздушные силы, несмотря на их все возрастающую ударную силу, не рассматривались как серьезная угроза надводным кораблям, а значит, и ведению войны на море. Британский военно-морской флот лишь частично добился удовлетворения своих требований о предоставлении ему этого оружия. В Англии военно-воздушные силы также являлись третьим видом вооруженных сил; они состояли из «командования истребителями» («Fighter-Command»), «командования бомбардировщиками» и «прибрежного командования» (Coastal Command), ведавшего действиями над морем. Флот же располагал непосредственно только «Fleet Air Arm», то есть самолетами, действовавшими с авианосцев. В ходе войны на море эта организация действовала с большими трениями, но все же лучше, чем немецкая.

Англичане ожидали от противника, что он выведет в Атлантику главным образом подводные лодки, а быть мо-

---

<sup>1</sup> Империи (англ.). — *Ред.*

<sup>2</sup> Автор под «крупными кораблями» подразумевает дредноуты. — *Ред.*

<sup>3</sup> Англичане. — *Ред.*

жет, и один броненосец, ибо нуждается в своих немногочисленных кораблях для защиты жизненно важных для него коммуникаций на Балтийском море. В целом задачи, стоявшие перед британским флотом, сводились к следующему:

Оборона собственных морских коммуникаций: от атак надводных кораблей путем недопущения прорыва таковых из Северного моря; от подводных лодок сначала посредством преследования их только в водах, омывающих Англию, а кроме того, путем проводки торговых судов через опасные районы, в дальнейшем же — путем организации конвоев.

Недопущение использования противником главных морских путей.

Казалось, что все эти задачи могут быть немедленно решены флотом, который, будучи гораздо сильнее германского, мог действовать в северных водах, базируясь на Скапа-Флоу. Оттуда он господствовал над выходами из Северного моря, тем самым эффективно защищая как собственное судоходство, так и легкие силы, участвующие в борьбе против подводных лодок. Сама Немецкая бухта не представляла интереса, и ее предполагалось лишь держать под наблюдением подводных лодок и с воздуха, учитывая опасность, которую могли представить для крупных кораблей мины, подводные лодки и самолеты.

В целом это был не очень активный план, однако в 1914—1918 гг. этот план обеспечил успех в борьбе с гораздо более сильным флотом. Примечательно, что он относился только к немцам и что с самого начала было решено с момента вступления Италии в войну действовать наступательно по отношению к итальянскому флоту в Средиземном море. Черчилль, подобно тому, как это было в первую мировую войну, носился также с мыслью о том, чтобы организовать прорыв в Балтийское море крупных кораблей, которым для этого предполагалось придать небольшую осадку. Однако, как и в ту войну, ход событий оказался сильнее, и операция «Катарина» не смогла быть осуществлена.

В целом у англичан создалось впечатление, что перед их флотом стоят весьма обширные задачи, но они не имеют перед собой настоящего противника. Между тем соображения, положенные в основу их консервативного плана ведения войны, вскоре оказались не соответствующими действительности. «Аздик» не был панацеей, число сторожевиков было недостаточно, подводные лодки, военно-воздушные силы и мины противника представляли собой большую опасность, чем предполагалось. Немцы вели себя активнее,

чем ожидалось, и вскоре выяснилось, что перед британским флотом стоит противник, с которым нельзя не считаться.

## *Немецкое руководство*

Тактические решения приходится принимать очень поспешно — в разгар боя, во время танковой атаки, в быстро меняющейся обстановке воздушного боя, при приближении торпеды над водой или под водой. Командир, принимающий такие решения, большей частью предоставлен самому себе и руководствуется врожденным или воспитанным в нем чувством обстановки.

При принятии оперативных решений, которые приводят в движение большие соединения, для обдумывания и разработки их имеется самое меньшее несколько часов, а зачастую даже дней или недель. Командующий, который несет за них ответственность, опирается на хорошо подготовленный штаб, может обсуждать с ним возникающие проблемы и передоверить ему многочисленные детали. В целом командиры германских вооруженных сил, принимавшие тактические и оперативные решения, отличались образцовой подготовкой; лучшим доказательством их способностей являются кампании первых двух лет войны.

Иначе обстояло со стратегическими решениями, определяющими ход той или иной кампании или всей войны. В зависимости от значения их, такие решения принимаются на уровне не ниже главнокомандующего на театре войны, действующего по указанию политического руководителя, либо же непосредственно последним. Само собой разумеется, что это происходит только после основательной подготовительной работы, в которой участвуют лучшие специалисты соответствующих отраслей. В целом хватает времени для зрелых размышлений — стратегия редко определяется в обстановке цейтнота.

В первую мировую войну в Германии не удалось разработать единую большую стратегию. При расширении вооруженных сил после 1933 г. эти силы получили в лице Бломберга верховного главнокомандующего, в распоряжении которого находились ВГКВС<sup>1</sup>, а позднее штаб руководства вооруженных сил<sup>2</sup>, то есть орган, способный самое меньшее разработать единую военную стратегию и координировать

<sup>1</sup> ВГКВС (OKW) — верховное главнокомандование вооруженных сил. — *Ред.*

<sup>2</sup> См. примечание на стр. 77. — *Ред.*

операции всех трех видов вооруженных сил. Преждевременная отставка Бломберга потрясла до основания всю эту структуру еще до того, как она успела упрочиться. В дополнение к обязанностям главы государства и руководителя политики Гитлер взял на себя еще и верховное главнокомандование вооруженными силами. Между тем над чисто военным верховным руководством должен был бы стоять политический орган, а во время войны — кабинет узкого состава. Однако Гитлер, действовавший авторитарно, уже в мирное время все больше оттеснял кабинет на задний план; последнее заседание кабинета состоялось в 1938 г. Гитлер явно стремился к тому, чтобы сосредоточить исключительно в своих руках все нити политического, военного и экономического руководства, не понимая, что у него не хватит способностей для того, чтобы успешно переработать всю массу материала и на этой основе прийти к правильным решениям. Он так и не развился в государственного деятеля, оставшись революционером и пророком, для которого способности его сотрудников менее важны, чем слепая вера его учеников.

Не удивительно, что даже ближайший его сотрудник по военной части — генерал-полковник Йодль, начальник штаба руководства вооруженных сил<sup>1</sup> — часто не мог добиться своего. К тому же штаб этот был слишком слаб для глобальной войны и слишком односторонне сформирован — военноморской флот был в нем представлен всего лишь несколь-

---

<sup>1</sup> «Wehrmachtführungsstab», что в достаточно точной степени соответствует общепринятому понятию о генеральном штабе. Формально во вторую мировую войну генерального штаба в Германии не существовало. Указом от 4 февраля 1938 г. Гитлер объявил, что командование вооруженными силами будет осуществляться лично и непосредственно им самим и что военным штабом вооруженных сил, переходящим под его личное руководство, с этого момента будет отдел вооруженных сил имперского военного министерства, начальник которого получает титул начальника верховного командования вооруженных сил с правами имперского министра. Этот орган получил название ОКВ (Oberkommando der Wehrmacht).

В составе этого органа наиболее важным подразделением являлся штаб оперативного руководства (Wehrmachtführungsstab), во главе которого стоял Йодль. Руководимый Йодлем штаб выполнял функции генерального штаба. Существование в фашистской Германии генерального штаба было установлено на Нюрнбергском процессе не только обвинением (см. «Нюрнбергский процесс», изд. 2-е. Гос. Изд. Юрилич. Литературы, Москва, 1954, стр. 673—717, 923, 1042 и др.), но признано и защитой, по существу самим Йодлем, который устами своего защитника Экснера заявил, что он был «в определенном смысле начальником генерального штаба вооруженных сил» (там же, стр. 463).



кими штабными офицерами. Вследствие этого в нем преобладал сухопутный образ мыслей, что определенно соответствовало континентальным установкам Гитлера. Тем не менее эта несовершенная организация сначала действовала удовлетворительно в области чисто военного планирования. Когда же в ходе войны ВГКВС перешло к непосредственному руководству операциями на отдельных театрах войны, оно тем самым взяло на себя слишком много, в то же время лишившись функций директивного и контрольного органа, устанавливающего равновесие. Совмещая в одном лице функции главы государства, руководителя политики, верховного главнокомандующего вооруженными силами, а позднее также главнокомандующего армией, Гитлер сам сделал для себя невозможным выполнение — хотя бы в известной мере — обязанностей, вытекающих из всех этих функций. Не было никакой гарантии в том, что важные вопросы, связанные с ведением войны, подвергались обсуждению и всестороннему освещению, без чего невозможно решать их с полным представлением о положении вещей. Это особенно вредно отражалось на решении проблем, выходивших за узкоконтинентальные рамки. Между тем в войне против морских держав подобных проблем невозможно было избежать.

### *Военно-морской флот и его организация*

Гросс-адмирал Редер в качестве главнокомандующего военно-морским флотом руководил им четко и превосходно. Для стратегического и оперативного планирования и для обсуждения возникающих проблем он имел в своем распоряжении руководство войной на море (РВМ) с контр-адмиралом (позднее генерал-адмиралом) Шнивиндом в качестве начальника штаба. РВМ непосредственно руководило крейсерской войной в отдаленных морях, включая и снабжение морским путем, так как являлось единственной инстанцией, которая, получая данные из всех частей света, обладала необходимым кругозором. Операциями на северо-морском театре ведала военно-морская группа «Вест» (генерал-адмирал Заальвехтер). Соответствующей инстанцией для Балтийского моря являлась военно-морская группа «Ост» (во время войны с Польшей ее возглавлял генерал-адмирал Альбрехт, а в дальнейшем — адмирал Карльс). В задачу обеих военно-морских групп входила также защита прибрежной полосы посредством траления мин, преследования под-

водных лодок, защита конвоев и воздушной разведки. Возглавлявшие их адмиралы несли ответственность за береговую оборону и обширную береговую организацию военно-морского флота.

Адмирал Бём — в мирное время командующий флотом — руководил военно-морскими силами в Северном море, являвшемся центром тяжести применения этих сил. Контр-адмирал Дениц — командующий подводным флотом — руководил подводной войной согласно указаниям РВМ.

Может показаться, что столько командных инстанций было слишком много для такого небольшого числа кораблей; но это едва ли можно было изменить, если РВМ хотело быть свободным от повседневных мелочей, дабы в поле его зрения оставались важные события, в ход которых оно могло бы вмешиваться посредством эффективных директив. В целом это ему вполне удалось, хотя иногда и возникали трения, особенно в смежных областях, что, впрочем, случается всегда. У фронтовиков создалось впечатление, что ими руководят действенным и успешным образом, что наверху о них заботятся и всегда готовы прислушаться к их справедливым пожеланиям. Это много способствовало тому, что военно-морской флот кое-чего достиг и оставался сплоченным.

## *Организация верховного руководства у англичан*

После того как в апреле 1940 г. Черчилль принял пост премьер-министра, ведение войны также и в Англии перешло в руки сильного и упрямого человека, имевшего склонность очень много брать на себя. Произведя незначительные изменения в имевшейся надстройке, он создал себе такое орудие управления, которое обеспечивало максимальное использование его способностей и знаний, в то же время препятствуя чересчур произвольным действиям. Став премьером, он побудил короля одновременно назначить его министром обороны, хотя такого поста прежде не существовало. С конституционной точки зрения его права и обязанности оставались неопределенными — это очень по-английски. В качестве премьер-министра Черчилль председательствовал на заседаниях кабинета — сначала ежедневных, потом все более редких; на этих заседаниях разрабатывалась большая стратегия войны. Кабинет состоял всего из пяти министров — нового премьера, его предшественника, лидера оппозиции, министра иностранных дел и министра без портфеля.

Вооруженные силы были представлены генералом Исмэем, являвшимся военным секретарем кабинета; он был начальником военного отдела секретариата военного кабинета.

Этот отдел был укомплектован специально подобранными офицерами трех родов вооруженных сил и примерно соответствовал генеральному штабу вооруженных сил. Подобно Иодлю, Исмэй провел всю войну на одном и том же посту. Он был заместителем Черчилля в состоявшем из главных командующих всеми тремя родами вооруженных сил Chiefs of Staff Committee<sup>1</sup>, где Черчилль председательствовал в качестве министра обороны. Там разрабатывалась военная стратегия. Остальными проблемами ведения войны, особенно же вооружением, занимался Комитет обороны (Defence Committee), состоявший из премьер-министра, лидера оппозиции, министра авиационной промышленности, морского министра, военного министра и министра авиации — сплошь гражданских лиц, вместе с которыми заседали и трое главнокомандующих. То, что Черчилль председательствовал во всех трех комитетах, а также то, что некоторые члены их заседали в двух, а Исмэй участвовал во всех заседаниях, обеспечивало проведение единой линии. Руководство войной на море оказалось в опытных руках Черчилля — бывшего морского министра.

---

<sup>1</sup> Руге неточно излагает английскую организацию руководства ведения войной. Интересующиеся этим вопросом читатели могут обратиться к книге Черчилля «Вторая мировая война» (на англ. яз.): Winston S. Churchill, *The second world war*, volume II, *Their Finest Hour*. Boston, 1949. — *Ред.*

## ПЕРВЫЕ ОПЕРАЦИИ

*Затрудненное начало*

Чтобы в случае начала военных действий иметь возможность сразу же приступить к операциям в открытом океане, РВМ уже в напряженный период августа 1939 г. направило броненосцы «Дейчланд» и «Граф Шпее», а также 18 подводных лодок в Атлантику, где они должны были выжидать развития событий. Однако, когда 3 сентября 1939 г. началась война, эти силы не смогли действовать свободно по политическим соображениям. Броненосцы были оставлены там, где они находились, ибо Гитлер недооценивал решимость Англии и рассчитывал, что после непродолжительной кампании в Польше он сможет заключить мир с Западом. Поэтому до конца сентября «Дейчланд» находился у восточного берега Гренландии, вдали от всякого судоходства, а «Граф Шпее» — в южной Атлантике, между о. Св. Елены и Бразилией.

Подводные лодки получили приказ вести войну в точном соответствии с нормами призового права, то есть атаковать без предупреждения только вооруженные или сопровождаемые военными кораблями торговые суда, остальные же останавливать, а суда, везущие запрещенные товары, — топить только после осмотра документов или груза. Этот метод лишал их наилучшего оружия, а именно скрытности, поскольку заставлял их всплывать и подвергал опасности нападения со стороны судов с замаскированным вооружением. К тому же подводная лодка 250-тонного типа — так называемый «Эйнбаум»<sup>1</sup> — с одним пулеметом в качестве основного вида оружия не производила особого впечатления в качестве боевого средства, как ни ценил ее адмирал Дениц. Деятельность таких лодок еще более осложнилась в результате приказа Гитлера избегать при всех обстоятельствах

---

<sup>1</sup> Буквально — однодеревка. — *Ред.*

неприятностей с Францией, а потому вообще не задерживать французские торговые суда.

Таким образом, с последними обращались лучше, чем с нейтралами, которых, в соответствии с международным обычаем, можно было обыскивать.

Случай с пассажирским пароходом «Атения» сделал положение еще более затруднительным. «U-30» (капитан-лейтенант Лемп) 4 сентября 1939 г. потопила это судно, поскольку оно шло с потушенными огнями зигзагообразным курсом, а потому было принято за один из вспомогательных крейсеров, которые англичане широко применяли для сторожевой службы и охраны конвоев.

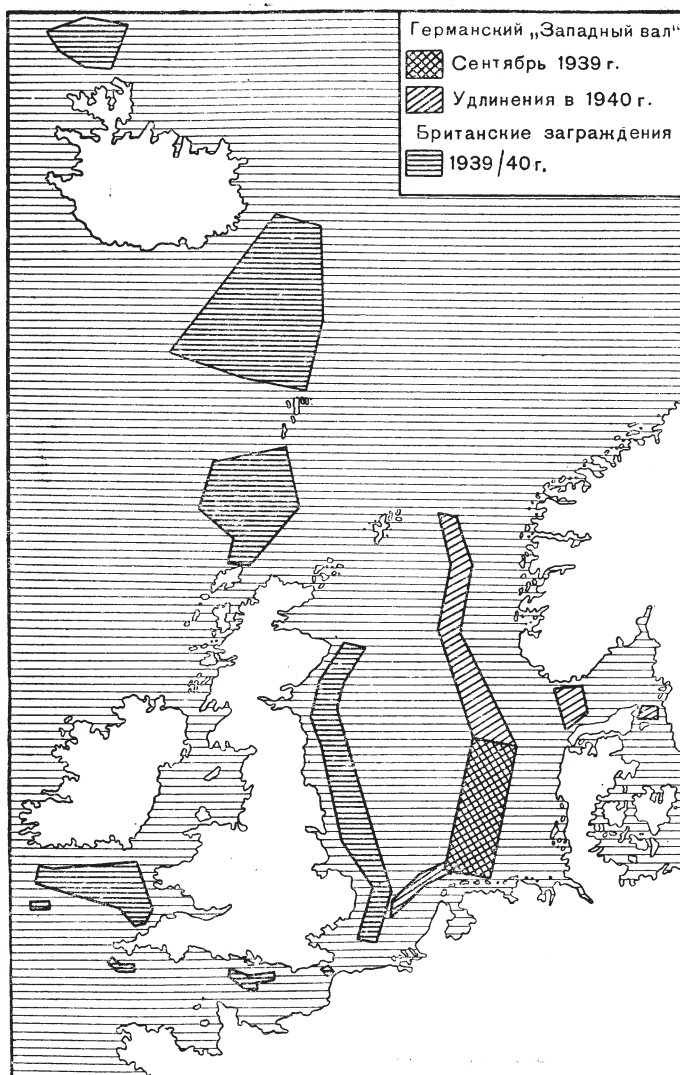
После этого Гитлер отдал приказ: до особого распоряжения не нападать на пассажирские пароходы, даже когда они идут в составе конвоя.

Незачем пускаться в подробные объяснения, чтобы доказать, что это вмешательство лишило военно-морской флот больших и легко достижимых успехов, ибо англичанам потребовалось немало времени, чтобы наладить оборону. К этому присоединилось еще одно обстоятельство, оставшееся тогда неизвестным: магнитный взрыватель и управление рулями глубины немецкой торпеды были несовершенны, что приводило к преждевременным взрывам и промахам. Первой жертвой этого пала «U-39» (капитан-лейтенант Глаттес); его хорошо нацеленные торпеды, выпущенные залпом, взорвались у самого борта авианосца «Арк Ройал», повредив только окраску. После этого сопровождавшие авианосец эсминцы легко обнаружили и потопили подводную лодку. Удачнее действовал капитан-лейтенант Шухардт («U-29»), которому удалось 17 сентября потопить авианосец «Карейджес».

Следует предполагать, что и другие промахи объяснялись несовершенством оружия. Но, несмотря на это и на усиление контрмер со стороны английских пароходов, радировавших координаты подводных лодок, обстреливавших последних орудийным огнем и применявших таран, за сентябрь удалось потопить 40 судов (153 000 брт), к которым следует добавить девять других (31 000 брт), подорвавшихся на минах, поставленных подводными лодками у входов в английские порты. В октябре соответствующие цифры составили 135 000 плус 29 000 брт.

В сентябре ночи были еще слишком коротки для набегов военно-морских сил на восточное побережье Англии. Крейсера, эсминцы и минные заградители напрягали свои силы,





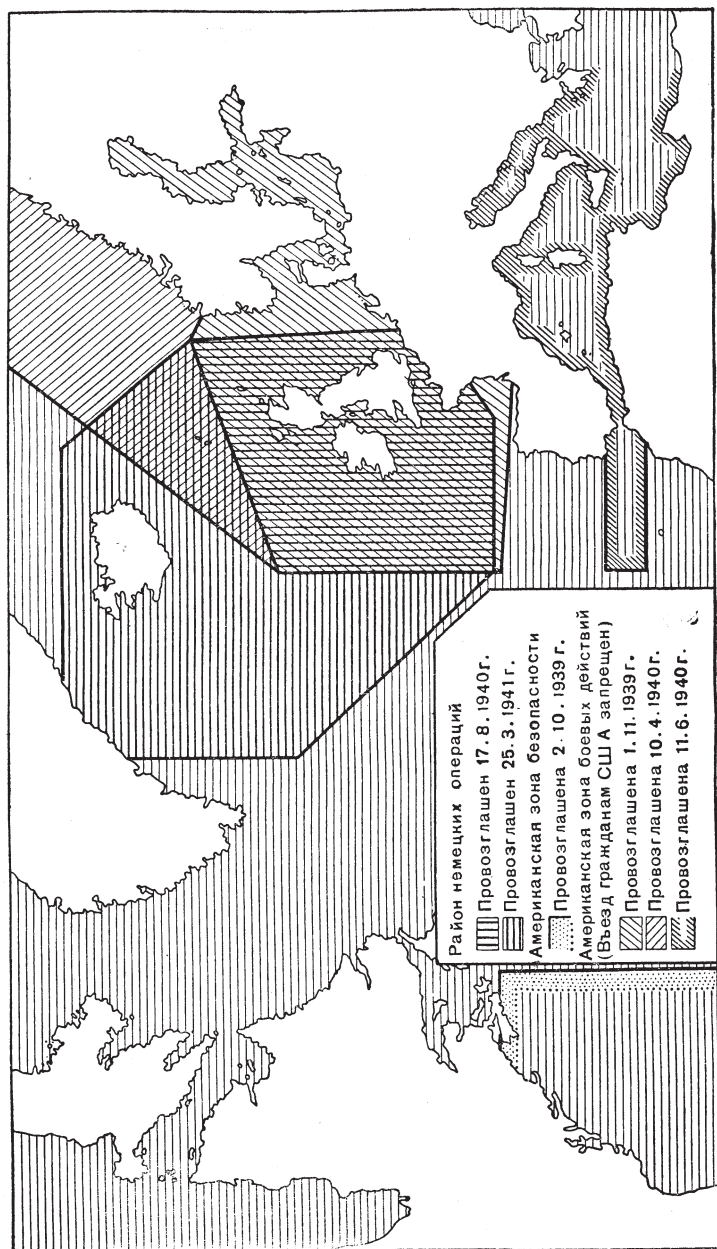
Изменение географии прибрежной полосы минными заграждениями

чтобы несколько улучшить путем создания «Западного вала» столь неблагоприятное для Германии географическое положение. Он состоял из обширной системы минных заграждений, которые, начинаясь у голландских территориальных вод севернее Терсхеллинга, доходили до пункта, расположенного на 150 км дальше к северу. Эта официально объявленная запретная зона являлась прекрасным прикрытием с фланга на случай английских набегов с Запада и отодвигала выход из Немецкой бухты в Северное море почти до самого Скагеррака. Англичане не мешали этим работам и ограничились хорошо организованным, но безуспешным налетом бомбардировщиков на германские корабли, стоявшие у Вильгельмсгафена (4 сентября). В основном английский флот был занят обеспечением безопасности судов, перевозивших во Францию войска и грузы, а также созданием эффективной обороны собственного судоходства. Этой цели служили мощные, доходившие до значительной глубины противолодочные заграждения в Па-де-Кале, гигантская система минных заграждений, предназначенных для того, чтобы не допустить нападений на суда, следующие вдоль восточного побережья Англии, наблюдение с воздуха и посредством вспомогательных крейсеров за проходами в районе Исландии, вооружение торговых судов, учреждение конвоев и патрулирование обширных зон Атлантики с целью обнаружения рейдеров.

Поскольку Италия еще не вступала в войну, французам потребовались лишь незначительные силы для охраны перевозок их североафриканских войск в метрополию, а потому наряду с выполнением этой основной задачи они смогли выделить ряд кораблей своего флота для защиты торгового судоходства.

## *Международное право и ведение войны на море*

Как пассивность в войне на море, так и численная слабость подводного флота не были по вкусу РВМ. Оно снова и снова настаивало на отмене всех приказов, затруднявших борьбу против вражеского судоходства, а также на расширении строительства подводных лодок. На протяжении октября, в ответ на соответствующие мероприятия британского адмиралтейства, были шаг за шагом отменены все распоряжения, ограничивавшие действия против вооруженных судов, а также судов, шедших с потушенными огнями в районе до 20 градуса западной широты, и пассажирских паро-



Политические зоны в морском пространстве

ходов в составе конвоев. Этим было, по крайней мере, восстановлено положение, соответствующее призовому праву. В 1940 г. после предварительного оповещения была объявлена неограниченная подводная война с постепенным расширением зоны потопления встречающихся судов без предупреждения на все водное пространство вокруг Англии; наконец, 17 августа 1940 г. островное государство было объявлено осажденной крепостью, а все водное пространство вокруг Англии до 20 градуса западной широты — районом военных операций, имеющих целью установление полной блокады. Так пали последние препятствия.

С международно-правовой точки зрения картину дополняют следующие штрихи: с самого начала войны все английские суда получили приказ немедленно радировать о местонахождении замеченных подводных лодок; 1 октября 1939 г. адмиралтейство объявило, что торговые суда получили приказ таранить подводные лодки противника; 8 мая 1940 г. адмиралтейство приказало топить без предупреждения все суда, встречающиеся ночью в Скагерраке; в первые три месяца войны были вооружены орудиями 1000 торговых судов; американский военно-морской флот с первого дня войны на Тихом океане вел неограниченную подводную войну против всех японских торговых судов. Под влиянием этих мероприятий союзников Нюрнбергский суд объявил, что приговоры обоим гресс-адмиралам — которые с точки зрения немецкого правосознания удивительно неясно сформулированы и плохо обоснованы — вынесены не в силу нарушения<sup>1</sup> международного права в области подводной войны.

## *Ведение войны на море всеми видами оружия*

Несмотря на то, что за октябрь — в результате предоставления подводным лодкам права поражать новые цели — условия, в которых они вели боевые действия, улучшились, и хотя английская противолодочная оборона оказалась не столь эффективной, как предполагалось, результаты деятельности немцев снизились в ноябре до 61 000 брт, но затем поднялись до 72 000 брт в декабре, 91 000 брт в январе и 153 000 брт в феврале. Это объяснялось тем, что численность подводных лодок в районе операций сократилась и только в феврале 1941 г. снова достигла, а затем и превысила соответствующую цифру первого месяца войны (23).

---

<sup>1</sup> Осужденными. — *Ред.*

Часть подводных лодок понадобилась для учебных целей, а из числа выделенных для военных действий одна треть обычно находилась в ремонте, другая — на пути к району операций или обратно в Германию, и лишь остающаяся треть — в боевом соприкосновении с противником. На протяжении 18 месяцев — с октября 1939 г. до марта 1941 г. — эта треть составляла в среднем не более 13 единиц.

При таком ограниченном количестве подводных лодок самой большой трудностью являлась не атака, а нахождение добычи. Не хватало «глаз». Две попытки ввести в действие группу лодок, управляемую с командного пункта на родине, потерпели неудачу. «U-26», предпринявшая непродолжительную вылазку в Средиземное море, не нашла ни одной цели; такая же участь постигла и организованные по приказу РВМ походы, имевшие целью потопление судов с лесом и рудой, якобы направлявшихся в Шотландию из Северной России и Северной Норвегии.

Несколько 250-т подводных лодок действовали у восточного побережья Англии и Шотландии, а более крупные, как правило, — в районе к западу и юго-западу от Британских островов. Они обычно обходили Шотландию с севера — после того, как в октябре две подводные лодки погибли в Ла-Манше, вероятно, подорвавшись на минах.

Необычайным подвигом, при вести о котором замер весь мир, явился прорыв «U-47» (капитан-лейтенант Прин<sup>1</sup>) в британскую базу Скапа-Флоу (14 октября 1939 г.). Несмотря на то, что несколько торпед не сработали, его жертвой пал линкор «Ройал Ок». Однако во время одного из последующих рейсов он упустил крейсер типа «Лондон» вследствие преждевременного действия магнитного взрывателя.

Снижение общей цифры тоннажа потопленных<sup>2</sup> судов компенсировалось успехом других видов оружия — броненосцев, самолетов и особенно минной войны. Последняя привела за первые шесть месяцев к потоплению 120 торговых судов (почти 400 000 брт), не менее чем 15 тральщиков и 2 эсминцев, а также к нанесению тяжелых повреждений линкору «Нельсон», крейсерам «Белфаст» и «Адвенчер» и двум эсминцам.

Подводные лодки неоднократно ставили на подходах к важнейшим портам Британских островов магнитные мины, которые ставились из торпедных аппаратов. Нужны были

<sup>1</sup> В некоторых наших изданиях эта фамилия (немецкое «Prien») неправильно пишется «Приен». — *Ред.*

<sup>2</sup> Подводными лодками. — *Ред.*



большое мужество, хладнокровие и некоторая бесшабашность, чтобы в тяжелых навигационных условиях пробираться по мелководью, вблизи от берега, не имея никакой защиты от охотников за подводными лодками, а затем не узнавать совсем или узнавать очень поздно, имела ли успех постановка мин. Немецкому подводнику больше импонировала борьба против конвоев, с ее частыми изменениями обстановки и необходимости быстро принимать решения.

Между 17 октября 1939 г. и 9 февраля 1940 г. немецкие эсминцы под командой НЭ<sup>1</sup> капитана 1 ранга (впоследствии коммодора) Бонте предприняли девять успешных вылазок, поставив на морских путях близ английского побережья — от Темзы на юге до Хамбера на севере — 1800 мин (наполовину якорных контактного действия, наполовину — донных магнитных). Между прочим, они торпедировали также один эсминец противника; сами они не понесли потерь, хотя проходили через собственные минные заграждения, пользуясь узкими проходами, а находясь в английских водах, должны были полагаться на то, что РВМ правильно представляло себе, насколько продвинулось вперед у противника создание минных заграждений.

С другой стороны, однако, бомбами, сброшенными с собственного самолета, были потоплены эсминцы «Леберехт Маас» и «Макс Швultz», возвращавшиеся из похода, через запретную зону; оповещение об их возвращении задержалось, следуя по извилистому пути от одного вида вооруженных сил к другому.

В начале войны ГВВС предоставил военно-морскому флоту в дополнение к 14 эскадрильям авиации береговой обороны еще 6 боевых групп, составленных из «Хе-111» и предназначенных для действий против Англии, а также боевую группу «30», которая как раз укомплектовывалась тогда тяжелыми пикирующими бомбардировщиками «Ю-88»<sup>2</sup>.

Уже 26 сентября 1939 г. разведка, охватившая большое пространство, обнаружила в северной части Северного моря соединение Home Fleet<sup>3</sup> и указанием пеленга навела на него 4 «Ю-88» и 9 «Хе-111». Последние полагали, что им уда-

<sup>1</sup> FdZ (Führer des Zerstörer) — начальник эсминцев. Так именовался адмирал или старший офицер, ведавший специальной боевой подготовкой всех эсминцев, независимо от того, в какие соединения они входили. В тех случаях, когда эсминцы разных соединений сводились в одну многочисленную группу, начальник эсминцев принимал над ней непосредственное командование. — *Ред.*

<sup>2</sup> «Ю» — «Юнкерс». — *Ред.*

<sup>3</sup> Отечественный флот, флот метрополии (англ.). — *Ред.*

лось повредить «Арк Ройал» и два линкора, но это не соответствовало действительности. Пропаганда превратила этот случай в «потопление «Арк Ройал», на самом же деле первым военным кораблем, уничтоженным военно-воздушными силами Германии, явился тральщик, потопленный 3 февраля 1940 г.

Первое совместное предприятие соединений флота («Гнейзенау» и легких сил) с мощными авиационными соединениями (127 «Хе-111» и 21 «Ю-88») имело место 7 октября 1939 г. на высоте Южной Норвегии и закончилось совершенно безуспешно, хотя и на этот раз были атакованы корабли Home Fleet. Два воздушных налета, предпринятых 16 октября слабыми силами в Ферт-оф-Форте, а на следующий день — на Скапа-Флоу, возымели лишь ограниченное действие и побудили англичан усилить свою противовоздушную оборону. В вопросе о применении мин между военно-воздушными силами и военно-морским флотом не было единства. Первые рассматривали минную войну как собственную задачу; они намеревались начать ее только тогда, когда будет заготовлено достаточно мин для массовой их постановки, то есть не раньше весны 1940 г. РВМ не хотело, однако, ожидать так долго и приступило к постановке мин подводными лодками с самого начала войны, а эсминцами — с октября, будучи убеждено, что англичанам понадобится очень много времени, чтобы изобрести средство борьбы с магнитными минами. Военно-воздушные силы, не без колебаний, как оказалось, обоснованных, последовали его примеру в конце ноября и сбросили незначительное число мин (68!); в декабре морские аэродромы замерзли, и летающие лодки с минами не смогли больше подниматься в воздух.

К сожалению, при первом же вылете две мины упали на отмель, покрывающуюся водой только во время прилива, и когда начался отлив, были захвачены англичанами. Это, разумеется, значительно облегчило создание средств для борьбы с ними. Англичане очень быстро сконструировали не только вполне пригодный магнитный трал для траления самих донных мин, но и разработали два способа значительного снижения интенсивности магнитного поля кораблей, а следовательно, и той опасности, которую представляли для них мины этого типа. Все это было испытано на практике в Германии еще в 1923 г., но не получило тогда дальнейшего развития, ибо скупо отпускавшиеся средства (германское исследовательское бюро, занимавшееся минными загражде-

ниями, получало примерно в десять раз меньше, чем его английский собрат) тратились главным образом на усовершенствование уже доказавших свою эффективность типов мин.

Успехи ноября и декабря 1939 г., на протяжении которых было потоплено минами 64 судна (около 200 000 брт), никогда более не повторялись. Молниеносный удар, нанесенный противнику посредством значительно большего количества мин, несомненно, обеспечил бы лучшие результаты при том условии, если бы эти мины падали и на сравнительно узких фарватерах, которыми был вынужден пользоваться противник. Однако, учитывая недостаточную подготовку летчиков, возможность достигнуть этого при сбрасывании мин с самолетов оставалась под вопросом. Эсминцы же и подводные лодки, напротив, ставили мины очень точно. Следует также иметь в виду, что в связи с сокращением продолжительности ночей, начиная с марта 1940 г. эсминцы не могли более приближаться к английскому побережью. Кроме того, тот факт, что многочисленные легкие силы<sup>1</sup> оказались скованными противоминной обороной, пошел на пользу подводной войне. Поэтому остается под вопросом, оказалось ли бы минное наступление более успешным, если бы начало его было отложено.

1 ноября военно-воздушным силам было разрешено атаковать конвои бомбами и стрелковым оружием; в середине декабря X авиакорпус приступил к разведке боем на морских путях, ведущих к английскому побережью. У него создалось впечатление о больших успехах, достигнутых в борьбе против торгового судоходства. На самом же деле немецкие самолеты потопили за четыре месяца 39 судов (всего 37 000 брт). При условии своевременного применения авиационных торпед и при комбинации постановки мин эсминцами с последующим использованием смятения в среде противника, вызванного сильными воздушными налетами, можно было бы достигнуть совсем иных успехов.

В стремлении повсюду сковать силы англичан и вредить их торговому судоходству РВМ ввело в действие также и надводные корабли.

За предприятием 7 октября 1939 г. последовал набег «Гнейзенау» и «Шарнхорста» в район к югу от Исландии, где 23 ноября ими был потоплен вспомогательный крейсер «Равалпинди» (16 700 брт). Они спасли часть команды — это, вероятно, первый случай, когда линкоры, далеко за-

<sup>1</sup> Противника. — Ред.

шедшие во вражеские воды, задержались там, спасая личный состав противника. Затем они повернули на северо-восток и 27 ноября, успешно использовав бурную погоду, от которой, впрочем, немало пострадали, достигли Вильгельмсгафена. Попытки военно-воздушных сил обеих сторон вмешаться в боевые действия закончились безрезультатно.

Ремонт продолжался так долго, что оба линейных крейсера<sup>1</sup>, в сопровождении тяжелого крейсера «Хиппер» и эсминцев, только 18 февраля 1940 г. смогли предпринять новый поход. На этот раз их целью были конвои, курсировавшие между Норвегией и Англией, причем, как и при походе, предпринятом флотом в апреле 1918 г., была достигнута высота Бергена. Оба похода закончились без встречи с противником.

Находившиеся в Атлантике броненосцы в конце сентября 1939 г. получили свободу действий.

«Дейчланд» (капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал Веннекер) из района Гренландии направился на юг, потопил два судна и захватил одно. У него возникли затруднения с находившимся на борту самолетом и в машинном отделении, а потому в середине ноября он был отозван на родину, которой благополучно достиг. «Граф Шпее» (капитан 1 ранга фон Лангсдорф) настиг и потопил в Индийском океане и Южной Атлантике 9 пароходов (50 000 брт). При попытке достигнуть до возвращения на родину еще большего успеха он столкнулся 13 декабря перед устьем Ла-Платы с тяжелым крейсером «Эксетер» и легкими крейсерами «Эйджекс» и «Акилез» под командованием commodore Харвуда. Правда, удалось вывести из строя «Эксетера» и половину артиллерии «Эйджекса», но и «Граф Шпее» понес в длительном бою большой ущерб. Командир отправился в Монтевидео, полагая, что сможет произвести там ремонт. Это было ошибочное решение, вероятно, объясняющееся тем, что этот исключительно способный офицер не обладал достаточной силой духа, чтобы перенести тяготы сначала крейсерства, а потом ожесточенного боя. Когда английские военно-морские силы преградили ему обратный путь в открытое море, он затопил свой корабль на мелком месте и покончил счеты с жизнью.

В начале войны несколько немецких подводных лодок, правда, действовали в Ла-Манше, но они строго придерживались отданных приказов и воздерживались от нападения

---

<sup>1</sup> «Шарнхорст» и «Гнейзенау» — линкоры. — *Ред.*



особенно на пассажирские пароходы, хотя имелись основания подозревать, что в этом районе последние перевозят войска. Таким образом, британские экспедиционные войска прибыли во Францию без потерь; после же постановки большого Дуврского заграждения и создания системы охранения посредством легких военно-морских и воздушных сил перевозкам во Францию, казалось, ничто более не угрожало.

### *Начало блокады*

Британцы не достигли большого успеха в деле захвата германских торговых судов и использования их для нужд собственного военного хозяйства. Во время судетского кризиса была сделана попытка через соответствующие пароходства передавать торговым судам информацию и инструкции, но попытка эта потерпела крах. После этого военно-морской флот через свои учреждения в главных портах организовал краткосрочные курсы, на которых офицеры торгового флота получали от своих коллег инструктаж относительно поведения в период обострения напряженности, а также на случай, если они попадут в критическое положение во время войны. Одновременно судам были даны особые указания, которым должно было следовать после приема по радио условного радиосигнала. Эти приготовления, получившие поддержку со стороны не всех пароходств, еще только разворачивались, когда началась война. Несмотря на свою незавершенность, они во многих случаях хорошо помогли капитанам. Первое предупреждение германскому судоходству последовало 25 августа 1939 г. — в тот день, когда последнее английское судно вышло из германского порта. Суда взяли в сторону от обычных морских путей и были подчинены имперскому министерству обороны, от которого получили дальнейшие директивы, например, о необходимости при возвращении на родину обходить Британские острова с севера. К сожалению, в это дело вмешалось было и ВГКВС, что привело к неясностям, а с ними и к напрасной трате времени и топлива. В целом 325 судов (750 000 брт) укрылись в нейтральных портах, почти 100 (500 000 брт) пробились на родину, 71 судно (34 000 брт) было до апреля 1940 г. настигнуто врагом, но только 15 (75 000 брт) попали ему в руки. В отдельных, исключительных случаях капитаны сдавали свои суда, не пытаясь потопить их. Из числа хорошо известных быстроходных пароходов «Колумбус» был 19 декабря 1939 г. потоплен своей командой после того, как американский крейсер «Тускалуза» обнаружил его в Северной Атлантике и со-



общил его местонахождение, а затем его настиг британский эскадренный миноносец. «Бремен» пошел далеко на север — в Мурманск и в середине декабря прорвался оттуда в Бремергафен, где с начала войны стояла «Ойропа». На протяжении всей зимы отдельным судам удавалось, миновав Исландию, добираться до Мурманска или Норвегии. Требовались мужество и решительность, чтобы в тяжелейших навигационных и метеорологических условиях находить дорогу на родину.

Англичанам больше повезло с захватом предназначенных Германии грузов на нейтральных судах. В целом они в сентябре 1939 г. получили этим способом, а также на захваченных германских судах 300 000 т товаров — примерно вдвое больше того, что потеряли сами на погибших английских судах.

Исходя из опыта первой мировой войны, они тотчас же занялись созданием организации, способной прекратить всякий подвоз в Германию по морю. Им было ясно, что в темное время года наблюдение за проходами в районе Исландии никогда не может быть всеохватывающим, хотя они выделили для этого 25 вспомогательных крейсеров, сменявших друг друга на линии блокады. За ними стояли 4 тяжелых крейсера, линейный крейсер «Худ» и несколько линейных кораблей.

В связи с этим англичане взялись за коренное решение проблемы, стремясь прекратить импорт в Германию, в том числе и замаскированный, на нейтральных судах, путем принятия нужных мер уже в странах-экспортерах. С этой целью они ввели 1 декабря 1939 г. «Navicerts» — нечто вроде пропусков для нейтральных судов, выдававшихся представителем союзников в порту погрузки, после того как он устанавливал, что на борту нет контрабандных грузов. Эта система была выгодна как нейтралам, которым не угрожала более опасность быть задержанными на длительное время в море или даже подвергнуться приводу в порт для обыска, так и изобретателям ее, которые получили возможность в совершенно спокойной обстановке проверять при погрузке, что именно поступает на судно.

В то же время союзники создали сеть агентов, имевших задачу следить за каждым интернированным за границей германским судном и тотчас же доносить о всякого рода приготовлениях к выходу в море, например, пополнении запасов топлива и продовольствия. Однако они не смогли воспрепятствовать тому, что этапная служба, создававшаяся немцами с начала 30-х годов, сумела в первые три года войны

погрузить и отправить в плавание значительное число торговых судов, стоявших в портах дружественных и нейтральных государств и получивших задачу прорваться сквозь кольцо блокады или взять на себя снабжение германских военных кораблей, действовавших в океане.

В конце 1939 г. блокада была значительно усилена тем, что все товары немецкого происхождения, находившиеся на нейтральных судах, независимо от того, кому они принадлежали, стали рассматриваться как контрабандные и подлежащие конфискации. В качестве предлога для принятия этих мер, противоречивших общепризнанным положениям Парижской декларации 1856 г., были выдвинуты германские минные постановки, якобы нарушавшие международное право. Япония, Италия и несколько малых морских держав заявили протест, который был оставлен без последствий. Вывоз германского угля в Италию через Бельгию и Голландию сначала не был запрещен, но в марте 1940 г. англичане конфисковали груз 13 итальянских угольщиков, шедших в Италию из портов, расположенных на Рейне и Шельде. Все жалобы ни к чему не привели, и Италии пришлось доставлять уголь для своих нужд только по суше. Не в первый раз морская держава обеспечила свои жизненные интересы, не обращая внимания на право, признанное всеми.

### *Ведение морской войны англичанами*

Незначительность успехов англичан в деле захвата возвращающихся немецких судов, несомненно, объясняется тем, что оба броненосца сковывали крупные силы союзников. Черчилль ожидал, что появление в Атлантике даже одного такого корабля вызовет «большой морской кризис». С конца сентября из Северной и Южной Атлантики, а также с Индийского океана стали поступать донесения о замеченных броненосцах. Это потребовало значительного напряжения сил. Вскоре морские пространства, оказавшиеся под угрозой, стали бороздить 9 групп кораблей, выделенных для охоты за броненосцами, в составе 1 линкора, 3 линейных крейсеров (в том числе 1 французского)<sup>1</sup>, 11 тяжелых крейсеров

<sup>1</sup> Линейных крейсеров в составе французского флота не было. Руге, однако, причисляет к классу линейных крейсеров (Schlachtkreuzer) «Страсбург» и «Дюнкерк», которые по общепринятой классификации относятся к классу линейных кораблей. В списках французского флота эти корабли также значились как линейные корабли (bâtiments de ligne). — Ред.

(3 французских), 3 легких крейсеров и 5 авианосцев. Далее, в состав прикрытия конвоев были включены 3 линкора и 2 крейсера. Таким образом, 2 броненосца сковывали 28 единиц вражеского флота, что явилось убедительным доказательством правильности разработанного Редером плана создания германского океанского флота. Теперь от каждой группы кораблей, выделенных для охоты за броненосцами, требовалась способность справиться лишь с одним из них. Насколько сильнее пришлось бы им быть, чтобы действовать против линейных крейсеров или целых боевых групп, составленных из линкоров!

Появление броненосцев в столь многих пунктах, а затем отзыв «Дейчланда» нервировали англичан. Они старались обнаружить за этими мероприятиями больше того, что было на самом деле, и полагали, что целью немцев является рассредоточить их флот<sup>1</sup>, чтобы получить возможность внезапно высадить 20 000 человек где-нибудь у Гарвича, где море имело значительную глубину у побережья.

Немецкие минные постановки и воздушная война также оказывали сильное давление, особенно на судоходство в районе восточного побережья. Кроме больших судов, шедших в главные порты или вышедших из них, в этом районе каждый день насчитывалось еще свыше 300 судов водоизмещением от 500 до 2000 брт, находившихся в пути или стоявших под погрузкой или выгрузкой. Из них едва ли хоть одно было вооружено.

Силы Англии были настолько напряжены, что не было предпринято попытки обойти «Западный вал» и застигнуть врасплох действовавшие к востоку от него сторожевые корабли и флотилии тральщиков. (Быть может, это объяснялось также почтением к немецким военно-воздушным силам.) Между тем упомянутые немецкие корабли представляли собой большей частью тихоходные и плохо вооруженные вспомогательные суда, траулеры или люгеры, у которых было мало шансов выдержать столкновение с эсминцами, а тем более с крейсерами. Немецкие отряды малых кораблей, частично укомплектованные неопытным личным составом, были приятно поражены и очень благодарны противнику за то, что он предоставил им несколько месяцев на подготовку и приобретение навыков.

В Немецкой бухте иногда появлялись только британские подводные лодки и самолеты.

---

<sup>1</sup> Английский. — Ред.

Первый успех пришелся на долю подводной лодки, которая 13 декабря 1939 г. атаковала у входа в Скагеррак шедший без охранения отряд из трех легких крейсеров, которые должны были встретить там 5 эсминцев, ставивших мины перед устьем Тайна. В «Лейпциг» и «Нюрнберг» попало по одной торпедой, они были сильно повреждены и не без труда достигли устьев рек под защитой подоспевших к ним сторожевиков. На следующее утро при атаке подводной лодкой стоявшего у Гельгоlanda конвоя погиб сторожевик «Г-9», в который попала торпедой; вместе с ним утонули командир флотилии капитан 2 ранга Пиндтер и большая часть команды.

Вопрос о том, целесообразно ли направлять крейсера навстречу возвращающимся эсминцам, уже в октябре привел к резким дискуссиям и персональным переменам в штабе флота, который высказался за этот метод. РВМ держалось того мнения, что наилучшим оружием эсминцев является скорость их хода и что встреча их крейсерами является скорее помехой, чем поддержкой. Это подтвердилось 13 декабря, хотя следует сказать, что корабли обычно не выходили в море без сторожевиков.

В следующие недели минные тральщики потопили неподалеку от Гельгоlanda две английские подводные лодки и доставили взятые в плен их команды. С этого времени в Немецкой бухте воцарилось спокойствие. Воздушные налеты, которые к концу года снова стали практиковаться в большом масштабе, бесславно закончились катастрофой 18 декабря, когда базировавшаяся в Нордгольце истребительная эскадрилья Шумахера сбила более половины участвовавшего в налете соединения, в котором было около 50 бомбардировщиков. Что касается якорных мин, которые англичане впервые стали сбрасывать в начале 1940 г. над незаминированными водами к югу от «Западного вала», то с ними без труда и потерь управлялись тральщики. Магнитные мины, действие которых было основано на ином принципе, чем действие немецких, впервые появились в апреле 1940 г.

Английские взгляды на морскую войну отразились и на судостроительной программе. Правда, строительство линкоров и крейсеров было ограничено, но не приостановлено, ибо ощущалась потребность в крупных кораблях, могущих быть противопоставленными «Бисмарку» и «Тирпицу». Из шести запланированных авианосцев продолжалось строительство четырех, число подводных лодок было несколько увеличено, а центр тяжести перенесен на корабли охранения и

прикрытия; заказы на эти корабли размещались в расчете на максимальное использование производственных мощностей английских и канадских верфей. В то же время вновь созданное министерство судостроения занималось строительством торговых судов и укомплектованием их команд. Благодаря этим мерам за первое полугодие войны тоннаж торгового флота сократился только на 200 000 брт. Однако наряду с этим он был вынужден передать вооруженным силам 5,5 млн. брт, так что для обеспечения жизненно важного импорта оставалось 15,5 млн. брт. Этот тоннаж, а также нейтральные суда позволили сохранить импорт на уровне  $\frac{4}{5}$  довоенного.

Ранней весной 1940 г. англичане не имели особых оснований для недовольства. На Западном фронте все было спокойно; английская армия, численность которой должна была достигнуть 55 дивизий, формировалась согласно плану. Правда, на море и в воздухе немцы оказались агрессивнее, а собственные потери выше, чем предполагалось. Особенно хорошей подготовкой отличались экипажи немецких подводных лодок, которые стояли на высоте и в техническом отношении, причем выяснилось, что их совсем не так легко топить, как в теории. Однако при своей малочисленности эти подводные лодки не представляли собой серьезной угрозы; ожидавшийся в скором времени прирост числа кораблей охранения должен был еще больше ограничить их деятельность. К тому же часть их была уже потоплена, равно как и один из трех броненосцев. Доставка в Германию заморских товаров была прекращена, за исключением ввоза руды из Северной Швеции летом и через Нарвик — зимой. Если бы удалось прекратить и этот ввоз, германская военная промышленность осталась бы без стали и победа союзников стала бы лишь вопросом времени. Не удивительно, что Черчилль очень рано стал думать об этом косвенном способе поражения противника, как особенно подходящем для морской державы, располагающей временем и всегда склонной прикончить противника экономическим давлением. При существовавшем положении овладение Норвегией<sup>1</sup> давало и другое преимущество, создавая возможность запереть морские силы противника, действия которых тревожили Англию и могли принести всякие неожиданности в будущем.

---

<sup>1</sup> Англичанами. — *Ред.*



## НОРВЕГИЯ

*Предыстория*

Германский военно-морской флот тоже посматривал на Норвегию, однако не с агрессивными намерениями, а со все большей озабоченностью. Он также мог быть доволен ходом войны на море до этого времени. Подводные лодки себя оправдали, они и немногие имевшиеся надводные корабли дали себя почувствовать гораздо сильнее, чем можно было от них ожидать, несмотря даже на препятствия политического характера и некоторые технические дефекты, являвшиеся неизбежными следствиями всемерно ускоряемого роста. Потери, особенно гибель «Графа Шпее», были тягостны, но терпимы.

Однако в этой картине были и сугубо теневые стороны. На флоте не предавались мечтаниям относительно длительности и тяжести борьбы, ибо упорство и выдержка морской державы были там известны. Но именно поэтому внушало беспокойство все большее вмешательство в ведение войны на море военно-воздушных сил, главное командование которых не желало ни сотрудничать с флотом, ни учитывать своеобразие морского театра войны. Правда, на бумаге было признано, что атака британских морских коммуникаций является делом первостепенной важности, но государственное руководство не направляло на это большую стратегию и предоставляло средства, необходимые для расширения подводного флота, лишь нехотя и в недостаточных размерах. В конце концов Норвегия стала кошмаром морского командования. Перед глазами ответственных лиц слишком ясно стояла картина гигантского загрязнения из 70 000 мин, которое американцы поставили летом 1918 г. от Оркнейских островов до границы норвежских территориальных вод. После этого в августе 1918 г. британцы, используя политический нажим, заставили нейтральных норвежцев заминировать свои территориальные воды и тем завершить работу по созда-

нию заграждения. В результате технических дефектов действие последнего оказалось не столь успешным, как надеялись инициаторы его создания, но оно явилось, тем не менее, серьезным препятствием, из-за которого погибло несколько подводных лодок. Не было сомнения в том, что то же заграждение будет действовать эффективнее при наличии лучшего материала и большего количества мин (то и другое не составляло проблемы для техники, которая за это время ушла далеко вперед). И тогда надводные корабли и подводные лодки окажутся запертыми в Северном и Балтийском морях, и океанской войне придет конец. В то же время подвоз через Нарвик прекратится, и Германия потеряет до одной трети шведской руды. Германский военно-морской флот уже с 20-х годов много занимался Нарвиком — толчком к этому явилось появление труда вице-адмирала Вегенера о стратегии первой мировой войны. Последний указывал, между прочим, на то, что стратегическое положение на море могло быть решительно улучшено путем использования Каттегата и Скагеррака и еще больше путем приобретения баз в Норвегии. Это являлось, однако, лишь частью обширного исследования, и не следует думать, что после прочтения его труда весь военно-морской флот горел желанием при первой возможности занять Норвегию. РВМ считало, что для Германии выгоднее всего строжайшее соблюдение этой страной нейтралитета. Это нашло яркое выражение в ноте от 2 сентября 1939 г., в которой германское правительство обязалось уважать нейтралитет Норвегии, однако, в недвусмысленных выражениях, оставило за собой свободу действий на случай, если этот нейтралитет будет нарушен третьей стороной.

Уже в самом начале войны появились признаки того, что Англия не намерена долго уважать нейтралитет Норвегии. Черчилль, который являлся тогда морским министром и был хорошо знаком со всеми политическими и стратегическими прецедентами, имевшими отношение к морю, вплоть до времен первой мировой войны, уже 19 сентября затронул этот вопрос на заседании кабинета, а десять дней спустя представил меморандум о том, как лишить немцев импортной руды и преградить им доступ в Атлантику.

Кабинет тогда еще не принял этих предложений. Поскольку, однако, инициатор их продолжал отстаивать проект всякий раз, как для этого представлялась возможность, не приходится удивляться, что произошла некоторая утечка информации. В начале октября германский военно-морской

флот получил, по крайней мере, из двух источников сведения о намерениях союзников в отношении Северной Скандинавии. Адмирал Карльс предложил тогда выяснить, нельзя ли предотвратить опасность созданием баз в Норвегии. Этого следовало достигнуть без применения силы; на основании соглашений политического характера германский военно-морской флот уже пользовался тайными базами снабжения в Испании, на Канарских островах и в бухте западнее Мурманска<sup>1</sup>. Однако нельзя было сомневаться в том, что поскольку базы в Норвегии вплотную приблизят германский флот к одной из ключевых позиций английского морского могущества, следует ожидать соответствующих контрмер.

РВМ пришло к выводу, что невозможно прибегнуть к этому способу, не вызвав появления на сцене Англии, и что, с другой стороны, приобретение англичанами авиационных баз в Норвегии сделает и незатронутое военными действиями Балтийское море досягаемым для британских военно-воздушных сил, что будет особенно вредно для обучения команд подводных лодок. Нейтралитет — наилучшее решение вопроса. Адмирал Редер доложил об этом Гитлеру, который до того, видимо, почти не занимался данной проблемой.

Признаки готовящегося вторжения союзников умножались; французы — как премьер-министр Даладье, так и генеральный штаб — тоже настаивали на занятии, по крайней мере, Северной Норвегии, чтобы сковать часть германских сил, которые потом не смогут участвовать в предстоящем германском наступлении на Западе. Прекрасным предложением оказалось советское нападение на Финляндию<sup>2</sup>; 30 ноября 30 дивизий без объявления войны вступили в маленькую страну, с которой Россия несколькими годами раньше заключила нерасторжимый до 1945 г. пакт о ненападении. Сами себя назначив уполномоченными Лиги Наций, союзники добивались разрешения на проход своих войск через Северную Норвегию и Северную Швецию, стремясь прийти на

---

<sup>1</sup> В то время часть побережья Баренцева моря принадлежала Финляндии. — *Ред.*

<sup>2</sup> Советско-финляндская война 1939—1940 гг. была спровоцирована империалистами и их агентурой, стоявшей тогда у власти в Финляндии. Тесные связи финляндских правителей того времени с гитлеровской Германией подтверждаются, в частности, тем фактом, что в 1941 г. они приняли участие в вероломном нападении германских фашистов на Советский Союз. — *Ред.*

помощь Финляндии и при этом вполне благородно и, конечно, между прочим завладеть всей шведской рудой.

Гитлер узнал об этом 12 декабря 1939 г. из идеологически близкого к нему источника, а именно от норвежского экс-министра и национал-социалиста Квислинга, и 14 декабря приказал ВГКВС изучить норвежский вопрос. Положение в достаточной мере прояснилось в результате британской ноты от 6 января 1940 г., адресованной шведскому и норвежскому правительствам; эта нота сухо уведомила о том, что британцы намерены покончить с немецким судосходством в территориальных водах обоих государств, не считаясь с нейтралитетом последних. Вскоре после этого французы, которых явно тревожила мысль о немецком наступлении на суше, стали настаивать на вторжении в Северную Норвегию, как «мере, способной изменить ход войны». С этого времени верховные штабы обеих стран занялись подготовкой операции против Норвегии, исходя из весьма сходных взглядов.

5 февраля Верховный военный совет союзников решил занять Нарвик тремя или четырьмя французскими и английскими дивизиями, чтобы оказать военную помощь Финляндии и занять северошведские рудники. Одновременно британский министр иностранных дел объявил послам Норвегии и Швеции о намерении союзников прекратить вывоз руды в Германию. Для оказания помощи непосредственно Финляндии осталась в конце концов одна дивизия — капля на очень горячем камне. Финляндское правительство предпочло, как ни горько это было, вступить в переговоры с Россией и 12 марта заключить мир.

РВМ все еще стояло за нейтралитет Норвегии, когда инцидент с «Альтмарком» — 16 февраля 1940 г. — практическим путем внес ясность в британскую точку зрения. «Альтмарк» (капитан Дау) — грузовое судно, плававшее под имперским служебным флагом, снабдило топливом и продовольствием «Графа Шпее» и находилось на обратном пути в Германию, имея на борту 300 пленных. Оно уже прорвалось сквозь линию блокады и стояло в Ессинг-фьорде, в Юго-Западной Норвегии, когда в этот фьорд вошел британский эсминец «Коссек» (Captain<sup>1</sup> Виан), который прибег к насилию, хотя в непосредственной близости от него находились норвежские военные корабли. Британские моряки освободили пленных и убили нескольких немцев. В ответ на норвежские

---

<sup>1</sup> В данном случае командир корабля. — *Ред.*

и немецкие протесты британское правительство заявило, что речь может идти лишь о техническом нарушении норвежского нейтралитета.

С международно-правовой точки зрения статус «Альтмарка», как торгового судна, плававшего под имперским служебным флагом и находившегося с пленными на борту в нейтральных водах, был неясен. Однако заинтересованное государство было обязано внести в него ясность. Норвегия доказала свою волю и способность к этому, когда незадолго до того в норвежские территориальные воды вошло, с призовой командой на борту, американское судно «Сити ов Флинт», захваченное «Дейчландом». Судно было задержано норвежскими военными кораблями, а затем отпущено, призовая же команда — интернирована. Несомненно, что атаковать «Альтмарк», вместо того, чтобы попытаться освободить заключенных дипломатическим путем, было грубым нарушением нейтралитета. Бездействие норвежских военных кораблей давало законное основание сомневаться в готовности Норвегии защищать свой нейтралитет от британцев столь же решительно, как она защищала его от немцев.

Случай с «Альтмарком» по-разному повлиял на настроение ответственных руководителей государств. 21 февраля 1940 г. Гитлер возложил на генерала фон Фалькенхорста оперативную подготовку к «Везерским учениям», как обозначалась условно норвежская экспедиция, и одновременно назначил его командующим «Группой XXI», то есть предназначенными для этой цели войсками. В тот же день Даладье снова категорически потребовал в Лондоне вторжения в Северную Скандинавию и предложил занять норвежские порты столь же внезапно, как был атакован «Альтмарк». При этом он особенно подчеркнул тот факт, что речь идет о прекращении вывоза руды в Германию. 23 февраля Редер доложил обстановку Гитлеру и, со своей стороны, подчеркнул, что выгоднее всего было бы сохранить, если возможно, нейтралитет Норвегии. Однако высадка там союзников — дело настолько опасное, что ей надо помешать любыми средствами.

### *Оперативный план*

РВМ получило окончательный приказ на проведение учения «Везер» 1 марта 1940 г. через ВГКВС и ШРВС<sup>1</sup>. В составлении этого приказа участвовал капитан 1 ранга (позд-

<sup>1</sup> Штаб руководства вооруженных сил. — Ред.



нее адмирал) Кранке, представлявший военно-морской флот в штабе подготовки операции. Адмирал Редер и РВМ, которые всегда решительно выдвигали тезис о том, что необходимо бросить все силы на британские морские коммуникации, предоставили для экспедиции в Норвегию все средства, которыми располагал флот, включая все подводные лодки, ибо теперь дело заключалось в том, чтобы сохранить за собой путь в открытое море.

В основу операции было положено следующее: молниеносно занять важнейшие порты Норвегии и создать предмостные укрепления, способные обороняться против нападения с моря и с суши до тех пор, пока не прибудет достаточно войск и тяжелого вооружения, чтобы можно было продвинуться в глубь страны и занять немногочисленные транспортные магистрали. Небольшие отряды быстроходных военных кораблей с войсками на борту должны были проникнуть в гавани до рассвета; несколько танкеров и вспомогательных судов, замаскированных под обычные торговые суда, — так называемая «авангардная эскадра» — должны были заблаговременно находиться в норвежских водах или прийти туда сразу же после военных кораблей; за ними, согласно плану, следовали без охраны 15 пароходов 1-й транспортной эскадры, а вслед за этими пароходами — конвои, которые должны были доставить прежде всего в Южную Норвегию главную массу войск и материальной части; доступ в Скагеррак с запада было приказано преградить минами. Учитывая малочисленность военно-морского флота, «авангардная эскадра» не могла не быть слабой, а количество войск на борту — ограниченным. Большое значение придавалось фактору внезапности как по отношению к норвежцам, так и по отношению к англичанам. Обратный путь представлялся более опасным, чем переход в Норвегию, ибо ко времени возвращения кораблей вражеский флот должен был получить основательную встряску.

Отдельные группы состояли из:

I. *Нарвик*. 10 эсминцев под командованием коммодора Бонте, 2000 человек горных войск под командованием генерала Дитля. «Шарнхорст» и «Гнейзенау», под командованием адмирала Лютенса, в качестве прикрытия.

II. *Тронхейм*. Тяжелый крейсер «Хиппер» (капитан 1 ранга Хейе), 4 эсминца, 700 человек, 1 танкер, 3 парохода «авангардной эскадры».

III. *Берген*. Легкие крейсера «Кельн» и «Кенигсберг» (контр-адмирал Шмундт), артиллерийское учебное судно

«Бремзе», 2 миноносца, 1-я флотилия торпедных катеров (7 катеров) с сопровождающим ее судном «Карл Петерс», 1900 человек, 1 малый танкер, 3 парохода 1-й транспортной эскадры.

Географически между группами III и IV находились силы, осуществлявшие воздушный десант в районе *Ставангер* — аэродром *Сола*: 2 батальона, зенитная артиллерия, 1 пароход «авангардной эскадры», 1 малый танкер, 3 парохода 1-й транспортной эскадры.

IV. *Кристиансанд и Арендаль*. Легкий крейсер «Карлс-руэ» (капитан 1 ранга Риве), 3 миноносца, 2-я флотилия торпедных катеров (7 катеров) с сопровождающим ее судном «Циндао», 1100 человек, 4 парохода 1-й транспортной эскадры.

V. *Осло*. Тяжелый крейсер «Блюхер» (контр-адмирал Куммец), броненосец «Лютцов» (переименованный «Дейчланд»), легкий крейсер «Эмден», 3 миноносца, 1-я флотилия тральщиков (8 судов), 2 китобойных судна, 2000 человек, 2 малых танкера, 5 пароходов 1-й транспортной эскадры, 11 пароходов 2-й транспортной эскадры, 8500 человек, 1000 лошадей, 1500 повозок, 2200 т материальной части — на третий день; 12 пароходов 3-й эскадры с 6000 человек, 900 лошадьми, 1300 повозками, 6000 т материальной части — на шестой день.

VI. *Эггерсунд*. 4 тральщика 2-й флотилии тральщиков (капитан 3 ранга Тома), 1 батальон велосипедистов.

*Группа минных заградителей*. 4 судна и 4 катера (капитан 1 ранга Бёмер). Задача: постановка заграждений к западу от Скагеррака.

*Подводные лодки*. Все подводные лодки, пригодные к использованию в боевых условиях (около 35), выставляются девятью группами, в том числе 5 — у норвежского побережья, 3 — в морском пространстве между Оркнейскими и Шетландскими островами и 1 — у восточного выхода из Ла-Манша.

Достаточно взглянуть на это развертывание, чтобы убедиться, что только группы I и II отличались быстротой и относительной боеспособностью. Исходя из традиционных представлений о войне на море, ни одно из выделенных судов не годилось для боевых действий против береговых укреплений, наличие которых следовало предполагать перед входом в большинство гаваней.

Для занятия Дании были сформированы еще четыре

группы из кораблей, обладавших весьма низкой боеспособностью.

VII. *Корсер-Нюборг*. Учебное судно «Шлезвиг-Гольштейн»<sup>1</sup> (капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал Клейкамп) с 11 траулерами, тральщиками и буксирами и 2 транспортами; 2000 человек.

VIII. *Копенгаген*. Минный заградитель «Ганзештадт Данциг» (капитан 3 ранга запаса Шредер), 1 ледокол, 2 сторожевых корабля; 1000 человек.

IX. *Миддельфарт*. Пароход «Ругард» (капитан 1 ранга Лейсснер) с 10 тральщиками, рыболовными траулерами и буксирами.

X. *Эсбьерг и Тюборен*. 24 крупных тральщика-искателя и сторожевых корабля, 2 флотилии тральщиков. (Эта группа была сравнительно слишком сильна. Две трети ее состава были бы больше на месте в Каттегате и Осло-фьорде.)

Оперативное использование военно-морских сил осталось в руках командования группами «Ост» и «Вест», а военно-воздушными силами — в руках главного штаба военно-воздушных сил. Генерал фон Фалькенхорст практически командовал только на суше, высшее руководство продолжал осуществлять генеральный штаб вооруженных сил. Подлинно единое руководство не было создано и в связи с этой первой за войну десантной операцией. Этот недостаток компенсировался тесным сотрудничеством средних и низших инстанций трех видов вооруженных сил и самостоятельными, разумными действиями большинства этих инстанций.

Примечательно, что в операции не участвовало ни единого специально десантного судна. Это было возможно потому, что в соответствии с природой страны и непривычкой ее населения к войне объектом военных действий служили только хорошо оборудованные порты, в отличие от позднейших больших десантных операций англо-американцев и японцев, которые почти без единого исключения ознаменовались высадками на открытом берегу с последующим занятием портов с тыла.

### *Британские мины, немецкая атака*

Заклучение мира Финляндией лишило союзников предлога для занятия портов, откуда отгружалась руда, а также и самых рудников, но приготовления их продолжались. 28 марта Верховный военный совет решил обнаружить в

<sup>1</sup> Устаревший линейный корабль додредноутного типа. — *Ред.*

нотах Норвегии и Швеции мероприятия союзников, направленные против экспорта руды в Германию, и 5 апреля сделать первые шаги к проведению их в жизнь путем постановки минных заграждений в норвежских территориальных водах. К 1 апреля немецкие приготовления были завершены, и, учитывая новые известия из Норвегии об угрозе английского вторжения, было принято предложение адмирала Редера назначить десант («Время Везера») на 5 часов утра 9 апреля 1940 г.

3 апреля британский кабинет отложил постановку мин на 8 апреля. Английские и французские войска должны были одновременно отправиться в Нарвик и оттуда двинуться к шведской границе, а другие части этих войск намечалось доставить на военных кораблях в Тронхейм, Берген и Ставангер, чтобы не допустить занятия этих портов немцами в качестве контрмероприятия со стороны последних.

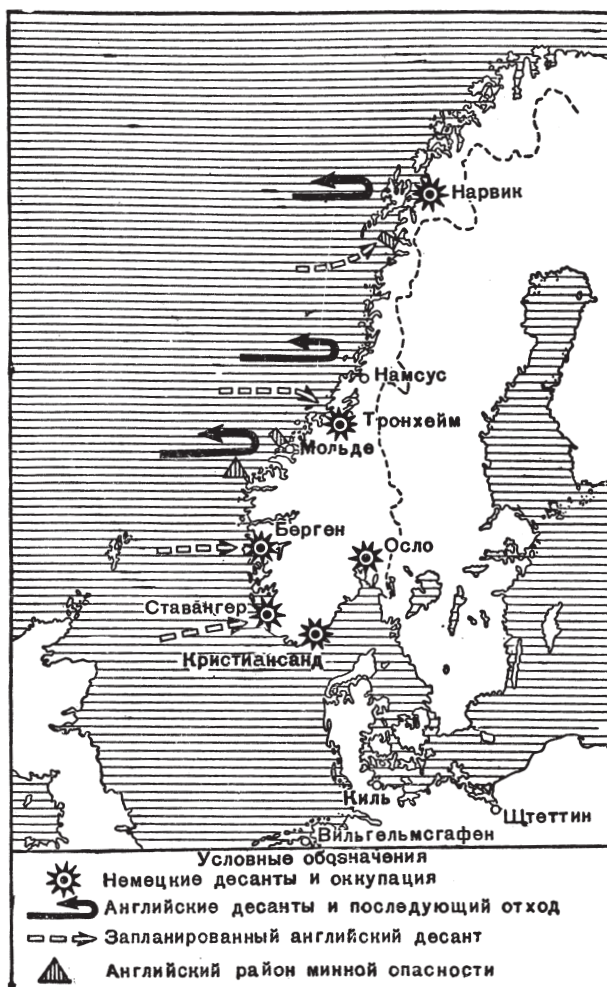
Рано утром 8 апреля военные корабли союзников поставили заграждения юго-западнее Кристиансанда и южнее Вест-фьорда (Нарвик), но все немецкие группы уже вышли к этому времени из своих портов и частично находились даже севернее минных заградителей и их дальнего охранения. В то же утро, при бурной погоде, эсминiec «Глоу-уорм»<sup>1</sup> случайно встретился с одним из эсминцев, шедших вместе с группами I и II, и после непродолжительного, но мужественного сопротивления был потоплен подоспевшим на помощь «Хиппером». 9-го рано утром, как раз в то время, когда все группы достигли портов назначения, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» встретились с линейным крейсером «Ринаун» (шесть 38-см орудий) и после получасового боя смогли оторваться от противника, понеся незначительный ущерб.

Разведывательные данные и агентурные донесения не создали у союзников ясного представления о происходящем, и немецкие десанты 9 апреля захватили их врасплох. Эти десанты эффективно воспрепятствовали осуществлению следующей фазы операции союзников, а именно постановке заграждения у Стадтландета и высадке войск в главных портах западного побережья — от Нарвика до Ставангера. Уже взятые на борт войска были снова спущены на берег; с этого момента все мероприятия союзников представляли собой попытку восстановить положение.

Это тесное переплетение планов, решений и действий обеих сторон, которое, благодаря изучению документов, стало

---

<sup>1</sup> Английский. — Ред.



Норвегия: десанты и минные заграждения



теперь известно во всех частностях, показывает, что первый толчок, данный Черчиллем, вызвал цепную реакцию и взрыв в стратегически важном морском пространстве, причем интересы нейтралов не были приняты во внимание. Но это доказывает также, что нюрнбергский приговор гросс-адмиралу Редеру, утверждавший, будто он первым планировал агрессию против Норвегии, стоит на глиняных ногах. Под тяжестью фактов Нюрнбергский трибунал в 1948 г. оправдал также обвинявшегося в подготовке агрессии против Норвегии адмирала Шнивинда, бывшего начальника штаба Руководства войной на море и ближайшего сотрудника Редера.

Однако из этого не было сделано выводов в пользу адмирала Редера.

## *Оккупация*

Все группы достигли пунктов назначения и поставленных целей, хотя им приходилось попадать в критическое положение и нести потери. Десять эсминцев Бонте сломили у Нарвика сопротивление двух норвежских броненосцев береговой обороны и высадили горных егерей. Из числа вспомогательных судов успел прийти лишь один танкер. Перекачка нефти заняла неожиданно много времени и была еще очень далека от завершения, когда 10 апреля на рассвете в гавань Нарвика ворвалось соединение английских эсминцев, которое вывело из строя три из находившихся там пяти эсминцев. Бонте погиб. Англичане были атакованы шестью другими немецкими кораблями, стоявшими в одном из соседних фьордов, и в свою очередь потеряли два эсминца и командира флотилии. В следующие несколько дней немецкое соединение, подвергшееся атакам крупных военно-воздушных и военно-морских сил, ядром которых являлся линкор «Уорспайт», было уничтожено после ожесточенных боев. 2100 человек из состава команд немецких кораблей усилили небольшой отряд Дитля.

Тронхеймской группе повезло больше. «Хиппер» и эсминцы прошли, подавая английские радиосигналы, мимо батарей, остававшихся в нерешительности. Когда же последняя из этих батарей, наконец, открыла огонь, Хейе несколькими залпами заставил ее замолчать, о чем и донес по радио. Ударные отряды захватили батареи с суши и, поставив на них немецких морских артиллеристов, привели эти батареи в боевую готовность. «Хиппер» уже 10-го вечером снова вышел в море, прошел на большой скорости Шетландскую уз-

кость и затем присоединился к двум линейным крейсерам<sup>1</sup>, также шедшим в Вильгельмсгафен. Четыре эсминца последовали за ним несколько позднее.

Что касается батарей у Бергена, то в отношении их блеф удался лишь частично. Они нанесли серьезные повреждения «Бремзе». В общем, однако, и здесь немцы действовали успешно. «Кенигсберг», который вследствие повреждения машин не смог снова выйти в море, был потоплен бомбами, сброшенными с английских самолетов. Норвежский эсминец, торпедировавший первый грузовой пароход, прибывший в Ставангер, был потоплен пикировщиками.

Шхеры перед Кристиансандом были окутаны густым туманом, вторжение очень затянулось, и батареи получили предупреждение. Две попытки форсировать вход в фьорд окончились неудачно; после этого сопротивление было подавлено воздушными налетами. В тот же вечер «Карлсруэ» был настигнут при выходе в море несколькими торпедами, выпущенными английской подводной лодкой, и пошел ко дну.

Осло, столь важный как с политической, так и с военной точки зрения, должен был быть взят атакой с моря и с воздуха. Поскольку береговые укрепления были вооружены орудиями калибра до 30,5 см, миновать их можно было, только захватив норвежцев полностью врасплох. Но этот план не удался, ибо уже у входа в длинный Осло-фьорд немецкой группе мужественно оказали сопротивление норвежские сторожевые корабли, которые предупредили береговую оборону. При попытке форсировать узкость Дрёбак в «Блюхера» попало несколько тяжелых артиллерийских снарядов, а также две торпеды, и он вскоре затонул. «Лютцов» и «Эмден» отошли назад. После этого военно-воздушные силы подавили огонь береговой обороны, а затем захватили укрепления с воздуха. Миноносцы и тральщики заняли важные пункты во внешней части фьорда, а экипажи двух тральщиков и ударные отряды сухопутных войск под командой инженера флотилии капитан-лейтенанта инженерной службы Грундмана принудили к капитуляции морскую крепость Хортен. Высадка воздушных десантов в районе Осло запоздала из-за тумана, но 24 часа спустя все было приведено в порядок, и Осло смог быть использован для доставки грузов, которые потекли густым потоком. Сначала потери транспортного флота были тяжелыми. Из пароходов «авангардной эскадры»

---

<sup>1</sup> Надо «линкорам» — Ред.

было потоплено шесть, из трех больших танкеров — два; зато из пяти малых танкеров четыре достигли цели. Из 38 пароходов транспортных эскадр были потоплены 7 (преимущественно подводными лодками), погибло также несколько кораблей из состава охранения, включая артиллерийское учебное судно «Бруммер». Вскоре, однако, кораблям охранения, которыми командовал вице-адмирал Штовассер, удалось справиться с подводной и минной опасностью; они потопили две вражеские подводные лодки, еще одна — «Сиил» — была захвачена немцами в поврежденном состоянии. Надводные корабли попытались вторгнуться в Скагеррак всего один раз — в ночь на 23 апреля 1940 г. Это были три больших французских эсминца; вдали от обычных путей судоходства они атаковали рыболовные траулеры 7-й сторожевой флотилии и после безрезультатной стычки повернули вспять — конечно, потому, что опасались авиации, которая, несомненно, настигла бы их на следующее утро, если бы им пришлось замедлить ход. К середине июня 270 обычных судов и 100 рыболовных (в общей сложности 1,2 млн. т) доставили в Норвегию 108 000 человек, 16 000 лошадей, 20 000 повозок и 110 000 т груза, потери же составили 2400 человек и 21 судно (112 000 т).

Быстрая доставка грузов позволила немцам закрепиться в Южной Норвегии и начать быстрое продвижение на север. Благодаря этому находившиеся там части смогли своевременно ударить во фланг англичанам, пытавшимся посредством высадки войск в Ондальснесе и Намсусе (конечные пункты железных дорог) отрезать Тронхейм с севера и с юга, а затем занять этот город. К концу апреля судьба Тронхейма определилась, но положение в Нарвике продолжало оставаться неопределенным.

Британско-французский флот принимал активное участие в этих боях и понес значительные потери от воздушных налетов; впрочем, эти потери были не столь тяжелы, как казалось при наблюдении с воздуха, и значительно уступали тем, о которых сообщала пропаганда. Многие суда были повреждены, но попадания бомб большей частью оказывалось недостаточно для их потопления, а самолетов-торпедоносцев еще не было. Если не считать легкого крейсера «Карлю», жертвами воздушных атак становились исключительно эсминцы и мелкие военные корабли. Тяжелый крейсер «Суффолк», обстреливавший аэродром Ставангера, в течение нескольких часов подвергался атакам разъяренных шершней, но все-таки ушел, хотя и сильно поврежденный.

## *Торпеды не срабатывают*

Несработавшие торпеды лишили подводные лодки многих успехов. Подобные случаи бывали и раньше, но только теперь было осознано, насколько часто они происходят. Это наиболее достойная сожаления глава истории столь удавшейся во всех остальных отношениях совместной операции трех видов вооруженных сил, ибо именно подобные случаи предохранили английский флот от решающих потерь. По осторожным подсчетам КПЛ, в результате того, что торпеды порой не срабатывали, за апрель — май 1940 г. спаслись от подводных лодок следующие корабли: 1 линкор (до этого еще 2), 7 крейсеров и большое число эсминцев и особенно транспортов. Прин 14 апреля выпустил восемь торпед в стоявшие на якоре в Ваагс-фьорде транспорты водоизмещением в 20 000—30 000 т, а также крейсера — «целую стену кораблей», — но не отметил ни одного поражения.

Адмирал Редер приказал военной прокуратуре провести следствие, которое установило, что конструкции взрывателей не были достаточно разработаны и что число произведенных испытаний новых торпед оказалось совершенно недостаточным. Частично такая практика восходила к тому времени, когда маленькому флоту явно не хватало денежных ассигнований. Часто бывает также очень трудно точно представить себе в мирное время те условия, в которых будет действовать новое оружие во время войны. Даже для больших флотов чересчур накладно выпускать снаряженные торпеды в мишени, представляющие собой настоящие суда. Примечательно, что в начале тихоокеанской войны американские торпеды не срабатывали столь же часто, как и немецкие; торпеды шли на слишком большой глубине, магнитные взрыватели действовали либо преждевременно, либо совсем отказывали, а ударные оказались еще хуже немецких.

Техники и офицеры должны работать в тесном сотрудничестве, чтобы создавать новые виды оружия и условия испытания их, соответствующие подлинной боевой обстановке. Это требует хорошего знания указанных условий как на море, так и в конструкторском бюро, а также понимания системы взглядов и пределов компетенции другой стороны. В циркуляре, адресованном всем подчиненным ему инстанциям, адмирал Редер следующим образом сформулировал свое мнение: «Требования к оружию, посредством которого ведется война, выставляются морским офицером. Он один несет ответствен-



ность за его конструкцию и пригодность в боевых условиях. Конструктор — только исполнитель требований, предъявляемых военными». Исходя из этого, военный суд осудил нескольких высших офицеров и чиновников, включая и таких офицеров, которые хотя и несли ответственность за пригодность торпедного оружия в боевой обстановке, но не обладали полностью необходимыми техническими познаниями. Такой подход к делу представляется сомнительным: несение ответственности предполагает наличие соответствующей подготовки. История с несрабатывавшими торпедами показывает, насколько важно, чтобы современный офицер по-настоящему освоил основы техники. Это вовсе не равносильно копанию в мелочах.

## *Борьба за Нарвик*

Союзники закрепились в Хафстаде (Северная Норвегия), где постепенно высадили 20 000 человек, которым в конце концов удалось взять обратно город Нарвик, но не разбить Дитля и не отбросить его от железной дороги, по которой доставлялась руда. Начавшаяся 10 мая и быстро развернувшаяся кампания во Франции лишила эту операцию ее основы, ибо под угрозой оказалась сама Англия, которая не могла более тратить свои силы на удержание отдаленной позиции, ставшей теперь второстепенной. В начале июня было решено очистить Северную Норвегию.

В ход этого отступления вмешались, под командой адмирала Маршалля, линейные крейсера<sup>1</sup> «Шарнхорст» и «Гнейзенау» с «Хиппером» и четырьмя эсминцами, посланные для оказания помощи борцам за Нарвик. 8 июня они уничтожили сначала пустой танкер и один охотник за подводными лодками, а затем вспомогательный крейсер без войск и груза (20 000 брт). После этого Маршалль отпустил «Хиппера» и эсминцы для пополнения запаса нефти. Три часа спустя линейные крейсера заметили охраняемый двумя эсминцами авианосец «Глориес». Их отлично стрелявшая артиллерия в условиях наилучшей видимости быстро нанесла ему с дистанции в 26 000 м такие повреждения, что ни один самолет не смог подняться в воздух. Эсминцы пытались закрыть его дымовыми завесами, но и сами были выведены из строя. Торпеда, выпущенная одним из них, попала, однако, в «Шарнхорст», так что линейным крейсерам пришлось отка-

<sup>1</sup> Надо «линкоры». — Ред.



заться от продолжения своего предприятия. Это спасло неохраняемый конвой с 14 000 человек, который находился всего в 100 милях к северу и в ином случае едва ли избежал бы столкновения с ними<sup>1</sup>.

Этим боем закончилась Норвежская экспедиция. Военно-морской флот потерял 3 крейсера, 10 эсминцев, 4 подводные лодки, 1 артиллерийское учебное судно и 10 малых судов, англичане же с французами — 1 авианосец, 2 крейсера («Эфтингем» наскочил на скалы), примерно 10 эсминцев и некоторое количество малых судов и транспортов. Потери немецкой армии убитыми составили около 4000 человек.

Гитлер не представлял себе ясно, что союзники могут использовать свое господство на море для нанесения контрударов в районе Тронхейма и Нарвика. Когда же они высадили там десанты, Гитлер оценил обстановку очень пессимистически и даже послал генералу Дитлю приказ перейти со своими войсками в Швецию, чтобы быть интернированным там. Полковник (впоследствии генерал-майор) фон Лоссберг из ШРВС воспрепятствовал передаче этого приказа по радио, за что, однако, не получил благодарности.

В дальнейшем — последний раз еще в начале июня — Гитлер и Геринг неоднократно обсуждали вопрос о доставке войск и материальной части в Тронхейм и один фьорд в районе Нарвика при помощи быстроходных пароходов «Бремен», «Ойропа», «Гнейзенау» и «Потсдам». Редер с трудом отговорил их от этого; оба они совершенно не сознавали опасности, которой подверглись бы эти большие, заметные и обладающие крайне малой живучестью суда при отсутствии господства на море и необходимости быстро выгрузить войска и тяжелую материальную часть в непосредственной близости от врага, притом без того оборудования, которым располагают большие порты.

Предлагалось еще, чтобы те же суда, но без войск, провели в ходе операции «Морской лев» ложный рейд с целью отвлечь внимание англичан.

Англичане пускали свои быстроходные пароходы в одиночное плавание по Северной Атлантике, даже с войсками на борту, ибо видели в скорости их хода лучшую защиту от подводных лодок, чем в охране тихоходного конвоя. «Куин Элизабет» и «Куин Мэри» (свыше 80 000 брт каждый) всегда

---

<sup>1</sup> Бой закончился уничтожением «Глориес» и одного из охранявших его эсминцев. — Ред.

успешно заканчивали свои рейсы, и только несколько более мелких быстроходных пароходов было потоплено подводными лодками.

## *Результаты*

Экспедиция в Норвегию полностью противоречила канонам ведения войны, ибо на место господства на море поставила внезапность. Редко столь многое бывало достигнуто с такими слабыми силами. Как операция, она удалась полностью при сравнительно малых потерях. Однако успех не дал большого стратегического эффекта, ибо поход во Францию коренным образом изменил обстановку, в которой протекала борьба на вражеских морских коммуникациях. В начале Норвежской экспедиции этого еще нельзя было предусмотреть. Генеральный штаб армии полагал тогда, что понадобится в лучшем случае полгода, чтобы достигнуть Ла-Манша в районе Булони.

Норвежская экспедиция обеспечила подвоз руды в Германию и покончила со значительным вывозом руды и леса из Скандинавии в Англию.

Она заставила англичан отодвинуть линию блокады от прохода между Шетландскими островами и Норвегией (200 миль) к проходам в районе Исландии (600 миль), которые труднее заминировать. Впрочем, противник улучшил свое положение путем занятия Исландии.

Она приблизила немецкие базы к важнейшим английским, а также к Северной Англии и Шотландии. Она создала более благоприятную обстановку для немецких атак, направленных против судов, шедших в Северную Россию. Правда, в 1940 г. этого еще нельзя было предусмотреть.

В дальнейшем она сковала значительные силы. Однако это стало заметно только в ходе войны с Россией. В целом можно считать установленным, что экспедиция в Норвегию улучшила стратегическое положение Германии и обеспечила ее сырьем для производства вооружения, в то же время ухудшив положение Англии. Такое изменение стратегической обстановки, однако, не оказало большого влияния на ход событий, ибо в этот же период Германия неожиданно быстро завоевала себе во Франции еще более выгодную позицию.

## ПРЕУВЕЛИЧЕННЫЙ УСПЕХ НА СУШЕ

*Поход во Францию*

«Директива № 6» о ведении войны от 9 октября 1939 г. заложила основы для похода на Запад («Желтый случай»), а об участии военно-морского флота в ней говорилось:

«Руководство войной на море должно сделать все для того, чтобы на всем протяжении наступления непосредственно, а также косвенным образом поддерживать операции наземных и военно-воздушных сил».

Таким образом, эта директива заглядывала дальше, чем оценка положения, лично составленная Гитлером после окончания польского похода. Эта оценка исходила из тезиса, что главным противником является Англия и что ей можно нанести удар только с помощью подводных лодок и военно-воздушных сил. А для этого необходимо разбить Францию, чтобы приобрести лучшие исходные позиции для использования этих видов оружия. Чрезвычайно характерно, что, высказав эти соображения, автор меморандума погрузился в детали (вплоть до калибра бомб, предназначенных для разрушения дорог), а о флоте больше не вспомнил и ничего не сказал о шагах, которые необходимо предпринять после успешного похода во Францию.

При разработке приказов на наступление из указанной директивы, видимо, не было сделано практических выводов даже и в тот период, когда экспедиция в Норвегию еще не планировалась. В начале марта РВМ обратило внимание на то, что при одновременном проведении обеих операций выделить надводные корабли для действия на Западе не окажется возможным, ибо все они понадобятся для Норвегии. Поэтому, когда 10 мая 1940 г. началось наступление на Западе, флот вообще не принял в нем участия, а силы охранения<sup>1</sup>, стоявшие в Немецкой бухте, узнали о нем только по радио. Этих

<sup>1</sup> Sicherungsstreitkräfte. — Ред.

сил хватило бы на то, чтобы занять некоторые из Западно-Фризских островов и тем самым открыть путь на Запад раньше, чем это произошло на самом деле — подобно тому, как морской гарнизон Эмдена смог бы немедленно занять расположенный напротив порт Делфзейл, вместо того чтобы оставлять голландцам время на разрушение их портовых сооружений.

По сравнению с великими событиями все это были мелочи; однако они снова показали, насколько было чуждо морю континентальное мышление верховного руководства. Учитывая значительные потери и напряжение сил, которого потребовала Норвежская операция, от флота нельзя было ожидать больших дел. Однако было принципиально неверно рассматривать морской фланг как несуществующий только потому, что удалось осуществить прорыв в Арденнах. Операции наземных сил были запланированы таким образом, что фландрское или восточное побережье Ла-Манша могло приобрести большое значение. Немедленный ввод в действие имевшихся в наличии легких сил позволил бы быстрее открыть доступ в завоеванные порты Голландии и Бельгии, а значит, и придвинуть свои базы ближе к Дюнкерхену<sup>1</sup>, чем это было на самом деле.

С 17 апреля по 3 мая 1940 г. военно-воздушные силы сбросили около 200 донных мин у юго-восточного побережья Англии. Во время похода на Запад они сначала сбрасывали мины над портами и устьями рек в Голландии и Бельгии, после чего временно перенесли центр тяжести своих действий на юг — до района Бискайского залива. Всего до завершения кампании (22 июня) этим способом было сброшено свыше 1000 мин, но точных данных о постановке каждой мины не имелось. За апрель и май союзники в результате минной войны потеряли 130 000 брт и еще 260 000 брт от воздушных налетов на обоих театрах войны, включая потери в районе Дюнкерхена.

Отсутствие точных данных о местах постановки мин еще больше затянуло расчистку гаваней, вследствие чего отозванные тем временем из Норвегии обе флотилии торпедных катеров не могли быть подтянуты достаточно близко к полям сражения. Тем не менее они успешно действовали против тральщиков союзников после того, как непосредственно перед достижением полной победы локального характера Гитлер остановил продвижение танковых клиньев и тем самым

---

<sup>1</sup> Дюнкерку. — *Ред.*

предоставил англичанам возможность использовать порт и пляж Дюнкирхена для эвакуации войск. Англичане извлекли из этого максимум выгоды и с помощью импровизированного транспортного флота, состоявшего главным образом из малых судов, доставили обратно в Англию большую часть своих войск, вопреки хвастливым утверждениям Геринга, будто военно-воздушные силы уничтожат без остатка порт и все транспортные средства.

Правда, англичанам несомненно благоприятствовала тихая туманная погода, но понесенные ими потери были все же значительны. Из 861 участвовавшего в эвакуации судна они потеряли 243 — главным образом в результате воздушных налетов, а частично — от атак торпедных катеров и малых подводных лодок. Из 39 участвовавших в том же деле британских эсминцев было потоплено 6 плюс 3 французских, а 19 были повреждены. Из порта Дюнкирхен удалось, однако, вывезти 240 000 человек и еще 99 000 — с открытого пляжа к востоку от города. Это почти не было замечено немецкой стороной, опьяненной победой. Между тем пленение большей части этих войск замедлило бы на целые годы формирование новой английской армии и оказало бы решающее влияние на ход войны. Дюнкирхен сделал поход на Запад гораздо менее успешным, чем он мог бы быть. Да и достигнутый успех далеко не был использован полностью.

«Троица в составе смелейшего руководства, систематического вооружения и дисциплинированного человеческого материала» за шесть недель привела Германию к Атлантике и Ла-Маншу, к порогу своего великого и упорного противника, но вместе с тем «она<sup>1</sup> сошла с привычной почвы своего континентального опыта» (Л. Дехио<sup>2</sup>). Ее<sup>3</sup> до той поры ни с чем не считавшееся руководство стало неуверенным, заколебалось и упустило случай превратить непрочную победу в долговечное основание либо для мира, либо для борьбы против могучего на море противника.

Запутавшись в своем континентальном мировоззрении, Гитлер, а с ним и те из его советников, кто не вышел из морской среды, не могли или не хотели представить себе, что сражения на суше не нанесли решительного удара по морскому могуществу. Хотя, в отличие от генерального штаба,

---

<sup>1</sup> Германия. — *Ред.*

<sup>2</sup> Людвиг Дехио (род. в 1888 г.) — современный западногерманский историк. — *Ред.*

<sup>3</sup> Германии. — *Ред.*



Гитлер с самого начала был уверен в быстрой победе над Францией, у него, видимо, не было ясного представления о том, что будет дальше; во всяком случае, ни до похода, ни в те недели, когда поражение Франции становилось все более явственным, он не предпринял ни малейшей попытки обсудить со своими политическими и военными советниками создавшуюся обстановку и сделать из нее выводы относительно мероприятий, которые будет целесообразно осуществить. Он не вел переговоров с Италией, которая 10 июня 1940 г. вступила в войну плохо подготовленной, без ясно поставленных целей, но зато с большими претензиями. Он уверил себя, что выиграл войну, и составлял проекты победных речей и триумфальных въездов в города вместо планов продолжения войны и директив об отношении к Франции. Так, он даровал перемирие и, совершенно не сознавая, насколько силен противник, допустил образование летом 1940 г. военно-политического вакуума. Англия, движимая энергией Черчилля, воспользовалась этим, чтобы оправиться от поражения и одновременно с созданием новой линии обороны подготовить в дальнейшем контрнаступление. Снова обнаружилось, сколь велика способность морской державы к регенерации, если жизненно важные для нее коммуникации остаются незатронутыми, и насколько больше у нее времени, чем у континентальной державы. Германия уже не смогла наверстать месяцы, упущенные летом 1940 г. Она проиграла войну самое позднее тогда, когда армия перестала действовать, военно-воздушные силы пережили свой Верден, а центр тяжести политики, вооружения и военных действий как Германии, так и Италии не был перенесен на борьбу против британского морского могущества.

### *Возможности летом 1940 г.*

Имелось несколько возможностей использования огромного успеха походов в Норвегию и во Францию и коренного изменения стратегической обстановки. Лучшее всего было бы заключить мир. Это должно было быть целью всякого истинного государственного деятеля и пошло бы также на пользу тому человеку, который всегда стоял за то, чтобы не вести войны против Великобритании (не говоря уже о пользе «его» народа). Однако серьезной попытки заключить мир сделано не было; полупредложение, содержащееся в речи, произнесенной в рейхстаге 19 июля 1940 г., не давало никакой воз-

возможности открыть переговоры. Весьма сомнительно, удалось ли бы это с помощью более искусных средств, ибо занятием остатков чешского государства весной 1939 г. Гитлер проиграл слишком много политического капитала. Да и Италия являлась фактором, затруднявшим такое решение вопроса, а руководимая Черчиллем английская политика не была конструктивной и знала лишь одну цель войны: уничтожить национал-социализм и милитаризм. Подлинно мирное предложение, шедшее Францию, по крайней мере показало бы, что в Германии не хотят войны с Западом и сознают свою ответственность перед Европой.

Но раз уже не было предпринято попытки достигнуть мира путем переговоров, то оставалось только принудить к нему Англию средствами войны. С чисто теоретической точки зрения открывались следующие возможности (или частичные комбинации их):

Высадка на острове. Тотальная воздушная война, направленная на уничтожение военного потенциала острова и подрыв политико-морального состояния его населения. Прекращение снабжения морским путем. Ликвидация британских позиций в Средиземном море и на Ближнем Востоке.

Высадка крупного десанта сулила быстрое окончание войны, являясь, так сказать, тотальным решением. Предпосылкой ее должно было явиться установление господства на море и в воздухе в районе атаки; чем больше времени оставляли англичанам для укрепления их обороны, тем меньше шансов оставалось на благополучный ее исход.

Тотальная воздушная война, основанная на теориях генерала Дуэ, еще нигде не была испытана. Для осуществления ее необходимо было установить господство в воздухе над большей частью островов.

Активные действия на британских морских коммуникациях с применением всех средств морской и воздушной войны позволяли рассчитывать на завершение войны в обозримый промежуток времени. Во всяком случае они значительно замедлили бы воссоздание английского могущества. Обязательной предпосылкой таких действий являлись господство на море и в воздухе в собственной прибрежной полосе и способность военно-морского флота и авиации наносить превосходящими силами удары по чувствительным местам, каких у Англии было много.

Эвакуация Средиземного моря оказала бы на Англию лишь косвенное воздействие, но зато оградила бы от атак

слабую Италию — «мягкое подбрюшье Европы», открыла бы путь в Абиссинию через Египет и создала бы большие возможности на Ближнем Востоке, особенно учитывая позиции Франции в Сирии и прогерманские настроения арабских государств. Если бы удалось вовлечь Испанию в коалицию держав оси, то она превратилась бы в перевалочную железнодорожную станцию Южной Европы, широкая полоса Сахары стала бы трудно преодолимым препятствием в предполье, так что для целей обороны достаточно было бы держать сильные гарнизоны в Гибралтаре и Суэце, являющихся ключевыми позициями. Ударная группа, всегда находящаяся в боевой готовности в центре бассейна, в случае надобности смогла бы быть легко переброшена водным путем к угрожаемому западному или восточному входу. Итальянские военноморские силы смогли бы действовать в Атлантике, а также и в Индийском океане. Следует иметь в виду, что во всех войнах, которые она вела, Англия всегда поддерживала крупными силами свое господство в Средиземном море.

Возможности, которые предоставляло Средиземное море, вообще не были приняты во внимание при заключении перемирия<sup>1</sup>. Муссолини был прав со стратегической точки зрения, когда требовал занятия Туниса и некоторых расположенных к западу от него портов Северной Африки, а также оккупации Корсики, хотя сам он за 14 дней своего участия в войне решительно ничего для этого не сделал. Когда же перед лицом немецких успехов Муссолини очень быстро решил вмешаться в войну, он, правда, объявил во всеуслышание: оборона на всех сухопутных фронтах, самое решительное наступление на море и в воздухе. Но это были только красивые фразы. Вопреки собственным планам, он действовал наступательно только на совершенно непригодном для этого в политическом, стратегическом и топографическом отношении Альпийском фронте, притом против французов, крушение могущества которых было самое большое вопросом нескольких недель. Он не переправился через пролив Бонифачо на Корсику, не двинулся также из Триполитании в Южный Тунис. Флот его также держался оборонительно, в то время как французские военноморские силы 15 июня 1940 г. обстреляли важные военные объекты в Генуе и других пунктах, а 21 июня вели огонь по Бардии в Киренаике.

Гитлер отклонил все требования Муссолини и соглаше-

---

<sup>1</sup> С Францией. — *Ред.*

нием о перемирии предоставил правительству маршала Петэна с местопребыванием в Виши всю Южную Францию, Северную Африку и французские колонии, а также разрешил ему содержать армию и небольшие военно-воздушные силы в метрополии и в колониях. Флот должен был разоружиться в своих портах, причем его базы Тулон, Бизерта, Аяччо и Мерс-аль-Кебир подлежали демилитаризации до окончания войны между Италией и Англией. В строю оставались несколько крейсеров и более мелких судов, на которые возлагалась охрана французских интересов в колониях. Германское правительство торжественно заявило, что не имеет намерения поставить на службу себе французский флот, за исключением нескольких сторожевиков и соединений тральщиков, которые вытравили заграждение у Бискайского побережья, а затем были отпущены.

По условиям перемирия Германия в целях продолжения войны с Англией обеспечила себе контроль над Северной и Западной Францией с ее многочисленными портами и разветвленной сетью путей сообщения. В целом Франция была сознательно пощажена; общественное мнение широких кругов и особенно на флоте было настроено против Англии, но не против сотрудничества с Германией. С другой стороны, при эвакуации из Северной Франции часть французских войск и легких сил отправилась в Англию, где встала под знамена генерала де Голля. Настроение нельзя «положить на лед», политика — это движение и компромисс: нужно было предоставить вполне патриотически мыслящим французам, которые хотели идти вместе с Германией, преимущества для их собственной страны в обмен на участие их в морской и воздушной войне против Англии. Однако германское военное и государственное руководство застыло в бездействии между имевшимися возможностями, рассчитывая, что ему удастся сохранить на длительный срок неопределенное положение, созданное перемирием.

## *Британские меры против французского флота*

Насколько боялись англичане выступления французских военно-морских сил на стороне Германии, стало вскоре видно из их бесцеремонных действий по отношению к прежнему союзнику. Еще до падения Франции Черчилль предложил, чтобы оба государства вступили между собой в тесные госу-



дарственно-правовые отношения<sup>1</sup>; теперь же он не поверил даже главнокомандующему французским военно-морским флотом Дарлану, который лично дал ему слово, что ни при каких условиях не допустит перехода французских военных кораблей в руки немцев. Черчилль прибег к крайним мерам, чтобы германский флот не усилился за счет французских военных кораблей. Он считал возможным, что Гитлер откажется от Эльзас-Лотарингии, чтобы заполучить французский флот. Его попытки побудить французов к продолжению борьбы из Северной Африки и колоний, что означало бы укрепление британского морского могущества, потерпели крах, равно как и его усилия, направленные к тому, чтобы через посредство президента Рузвельта уже в то время втянуть США в войну. Тем не менее Рузвельт телеграфировал 13 июня французскому премьер-министру Рейно: «...Чрезвычайно важно помнить, что французский и британский флоты продолжают господствовать [в] Атлантике и других океанах; помнить и о том, что все армии для сохранения своей боеспособности нуждаются в жизненно необходимых материалах из внешнего мира... Морская сила по-прежнему воздействует на мировую политику в соответствии с уроками истории, о чем хорошо известно адмиралу Дарлану».

К моменту перемирия французский флот дислоцировался следующим образом:

в английских портах: 2 линкора, 4 легких крейсера и лидера, 8 эсминцев, несколько подводных лодок и около 200 мелких кораблей;

в Александрии: 1 линкор, 3 тяжелых и 1 легкий крейсер, 3 эсминца, 1 подводная лодка;

в Мерс-аль-Кебире близ Орана в Северной Африке: 2 линкора, 2 линейных крейсера<sup>2</sup>, 6 эсминцев и лидеров, 1 корабль — авиатранспорт, несколько миноносцев и подводных лодок;

в Алжире: 4 тяжелых, 3 легких крейсера;

в Касабланке: 1 новый линкор («Жан Бар») без готовой к бою артиллерии;

в Дакаре: 1 новый линкор («Ришелье»), почти законченный постройкой;

на Мартинике: 1 авианосец и 2 легких крейсера.

Британский кабинет решил, невзирая на правовую сто-

---

<sup>1</sup> План Черчилля сводился к объединению Англии с Францией под фактическим главенством первой. — *Ред.*

<sup>2</sup> См. прим. к стр. 92, — *Ред.*



рону вопроса, действовать, если потребуется, силой оружия. Рано утром 3 июля корабли, находившиеся в английских портах, были внезапно захвачены, причем не обошлось без перестрелки и потерь с обеих сторон. Стремление Черчилля оправдать свои действия ссылкой на то, что немцы с такой же легкостью завладели бы французскими кораблями (находясь последние в занятых ими портах), есть лишь обычная для него попытка навести тень на ясные, но неудобные факты. В занятых немцами портах не было ни одного французского военного корабля, за исключением нескольких тральщиков; все линкоры и тяжелые крейсера покинули даже южнофранцузские базы, хотя последние находились в нескольких сотнях километров от оккупированной немцами зоны, и отправились в Северную Африку, где нападение на них немцев совершенно исключалось.

Несмотря на это, англичане в тот же день поступили грубо и здесь. В Александрии положение французов было безнадежным; полные решимости оказать сопротивление, они в конце концов все же были вынуждены уступить натиску намного превосходящих британских сил и дать разоружить себя. Команды остались на борту; в 1943 г. корабли снова стали участвовать в военных действиях на стороне союзников.

Перед Мерс-аль-Кебиром появились корабли, вышедшие из Гибралтара, так называемая «Форс Н» — боевая группа в составе линейного крейсера «Худ», линкоров «Резолюшен» и «Вэлиант», авианосца «Арк Ройал», 2 крейсеров и 9 эсминцев, под командованием вице-адмирала Соммервилла. Он предъявил командующему французской эскадрой адмиралу Жансулю ультиматум, во исполнение которого последний должен был либо присоединиться к англичанам, либо под британским наблюдением привести свои корабли в британский порт и там сдать, либо, наконец, разоружить их в одном из французских портов в Вест-Индии. В то же время он пригрозил открыть огонь, если французы снимутся со стоянки.

Эти требования противоречили условиям перемирия; никакой опасности нападения с немецкой или итальянской стороны не существовало. Поэтому Жансуль отклонил ультиматум, и около 18 часов 3 июля 1940 г. британцы открыли из тяжелых орудий огонь по скученным за внешним молом хорошо просматривающейся гавани кораблям своего бывшего союзника и одновременно атаковали их с воздуха. Несмотря на то, что они находились в тактически безвыходном поло-

жении, французы отвечали на огонь столь энергично, что четверть часа спустя нападающая сторона прекратила бой, не достигнув полностью своей цели. Правда, линкор «Бретань» взорвался, причем французы понесли тяжелые потери, а поврежденные линкор «Прованс» и линейный крейсер «Дюнкерк» пришлось поставить на грунт. Однако линейному крейсеру «Страсбург» и эсминцам удалось, несмотря на мины, выйти в море и достигнуть Тулона, куда за ними последовали стоявшие в Алжире крейсера, а впоследствии — после такого ремонта, какой было возможно произвести на месте, — туда же пришли «Прованс» и «Дюнкерк». Набег бывших союзников стоил жизни 1300 французам.

8 июля британские военно-морские силы атаковали Дакар и с помощью глубинных бомб, сброшенных моторным катером поблизости от линкора «Ришелье», и авиационной торпеды временно вывели из строя новый линкор «Ришелье». С согласия Германии Виши тогда усилило тамошний гарнизон войсками, которые были доставлены на трех легких крейсерах и трех эсминцах. С 23 по 25 сентября 1940 г. Дакар несколько раз отбивал атаки британской боевой группы, пытавшейся высадить войска де Голля. Сами подвергаясь ожесточенному обстрелу, «Ришелье» и береговые батареи отметили ряд попаданий в корабли нападающей стороны; одна подводная лодка торпедировала линкор «Резолюшен», так что последнему пришлось повернуть вспять. Военные действия были прекращены, а де Голль утвердился в Камеруне.

Эти атаки, направленные против бывшего союзника, равно как и отношение к Норвегии, очень ясно показывают, как толковала Англия международное право, когда нужно было использовать свое морское могущество и укрепить свое положение как морской державы.

Нападения на французские корабли и владения усилили отрицательное отношение к Англии, особенно во французском флоте. Германская политика упустила и эту возможность; во французских портовых городах появилась пара пропагандистских плакатов, изображающих идущую ко дну «Бретань» — вот и все, что было сделано, чтобы нажить политический капитал на английских правонарушениях.

## *Операция „Морской лев“*

До капитуляции Франции стратегия Гитлера приносила большие военные успехи; поэтому тот факт, что, вызвав вступление Англии в войну, она провалилась в политическом

отношении, отошел на задний план, а значение оперативной ошибки, допущенной им под Дюнкирхеном, еще не стало ясным. Исходя из собственных умунастроений, Гитлер переоценивал свои успехи; он, а с ним и ВГКВС<sup>1</sup> были уверены, что Англии просто придется идти на мировую.

Этим настроением, вероятно, объясняется тот факт, что Гитлер долгое время не реагировал на попытки Редера выяснить его отношение к возможной высадке десанта в Англии. ГВМФ уже в ноябре 1939 г. поручил РВМ изучить этот вопрос, ибо в то время наступление на Западе представлялось делом ближайшего времени, но потом прекратил это изучение, поскольку наступление все время откладывалось, а ГКА<sup>2</sup> не было уверено в возможности быстро добиться успеха. Когда такой успех все же был достигнут, Редер 21 мая 1940 г. впервые подробно доложил Гитлеру об исследовании вопроса в РВМ. 4 июня, когда Редер пожаловался на недостаток внимания к выполнению программы строительства подводного флота, Гитлер сообщил ему, что после окончания похода во Францию намерен сократить армию, предоставив приоритет военно-воздушным силам и военно-морскому флоту. Его явно интересовали больше детали, относящиеся к усовершенствованию береговой обороны Норвегии.

18 июня английское правительство категорически заявило, что будет продолжать борьбу при всех обстоятельствах. Два дня спустя вопрос о высадке в Англии впервые был поставлен на обсуждение всех участников совещания у фюрера. Редер требовал ожесточенных воздушных налетов на британские военно-морские базы, а также провозглашения «осады Англии». Для осуществления же высадки он настаивал на достижении абсолютного господства в воздухе, а также ограничении количества материальной части, которую возьмут с собой наземные войска. После этого стали обсуждать различные детали, как-то: десантные суда, конструкцией которых интересовались самые разнообразные инстанции, минные постановки и т. д. Гитлер заговорил об экспедиции, имеющей целью оккупацию Исландии, но Редер отговорил его от этого, ибо не представлялось возможным обеспечить доставку туда всего необходимого. В общем Гитлер занимался больше планами создания нового мирового порядка, чем планами, имевшими целью окончание войны. Выдвинутые им впоследствии проекты занятия Азорских или Канарских ост-

---

<sup>1</sup> ОКВ. — Ред.

<sup>2</sup> Главное командование армии (ОКН). — Ред.

ровов стояли еще дальше от действительности и были хотя и изучены, но отклонены Редером.

Только 2 июля ВГКВС дало первые указания о подготовке к десантной операции под условным обозначением «Морской лев». На совещании у фюрера 11 июля был, в частности, затронут этот вопрос; касаясь его, Редер прямо заявил, что эта операция на самый крайний случай. Гитлер согласился с ним, однако издал 16 июля «директиву № 16», содержащую приказ всем трем видам вооруженных сил приступить к подготовке десанта. Вскоре выяснилось, что эти приготовления не смогут быть закончены к 15 августа, как было намечено, и что для проведения операции невозможно обеспечить высадку 40 дивизий, как было запланировано армией. После длительных переговоров армия удовольствовалась тринадцатью дивизиями, которые должны были создать главный фронт от Бичи-Хеда до Фолкстона, впрочем, с последующей высадкой нового десанта в районе от Селси Билла до Брайтона, так что общая протяженность фронта составила бы 150 км вместо общей протяженности около 290 км, предусмотренной первоначальным планом высадки войск от бухты Лайм (к западу от острова Уайт) до Нортфорленда, расположенного непосредственно к югу от устья Темзы. Виды вооруженных сил не достигли полного единодушия в вопросе о способе форсирования пролива. В июле военно-воздушные силы успешно действовали против вражеского судоходства; директива фюрера № 17 от 1 августа вместо этого поставила задачей атаку самой Англии, в ходе которой военно-воздушные силы пошли собственным путем к тотальной воздушной войне.

Военно-морской флот в результате большого напряжения собственных сил, а также благодаря немецкому каботажному флоту и судоходству на внутренних линиях сосредоточил к назначенному сроку в отправных пунктах от Антверпена до Гавра следующие суда:

155 транспортов — 700 000 брт;

1277 паромов, барж и лихтеров, большей частью несамостоятельных;

471 буксир;

1161 мотобот.

Одновременно началось сооружение тяжелых батарей у Гри Не.

Первая из них — «Гроссер курфюрст», с четырьмя 28-см орудиями, к 1 августа была готова открыть огонь. До середины сентября за ней последовали «Фридрих-Август»



с тремя 30,5-см орудиями и «Зигфрид» с четырьмя 38-см. Однако завоевать господство на море было невозможно. Правда, экспедиция в Норвегию удалась и без него; но успех ее был полностью основан на внезапности появления у цели небольших, рассредоточенных на обширном пространстве открытого моря групп быстроходных кораблей. Теперь это совершенно исключалось. Противник располагал мощными военно-воздушными силами; он сумел эвакуировать из Северной и Западной Франции 136 000 человек с вооружением, значительная часть тех 300 000 человек, которые подарил ему Гитлер на пути через Дюнкирхен, должна была уже быть вооружена заново. Он мог направить в угрожаемый район большое число орудий среднего калибра и некоторое количество тяжелых, снятых со старых военных кораблей, равно как и резервов. Среди немецких транспортных средств было лишь немного судов, способных совершить рейс собственным ходом, влезть на берег и немедленно выгрузить войска и материальную часть через откидной порт. Пароходам пришлось бы встать на якорь вдали от берега; было подсчитано, что выгрузка продлится 36 часов — безнадежное дело в пределах досягаемости еще боеспособных военно-воздушных сил противника. Буксирные караваны — 33 буксира с двумя баржами каждый — совершили бы переход со скоростью 2—3 узла, то есть 4—5 км. Скорость течения в узком месте пролива, направленного наперерез движению буксиров, доходила до 5 миль, то есть 9 км в час, ширина пролива в местах перехода — минимум 40—50 миль, следовательно, переход должен был занять не менее 15 часов. При этом экспедиция была весьма недостаточно ограждена от атак с флангов. При наличии сильного течения и приливов минные заграждения в лучшем случае могли послужить лишь временной и относительной защитой. Военно-морские силы, имевшиеся в наличии, были представлены всего лишь несколькими эсминцами, миноносцами и некоторым количеством тральщиков. Что касается авиации, то нельзя было рассчитывать, что она сумеет отличить друга от недруга, если буксирные караваны будут атакованы легкими силами противника, не говоря уже о том, что, как следовало предполагать, ей и без того хватит дела в связи с действиями британских военно-воздушных сил.

Все обернулось бы совсем иначе, если бы государственное руководство, убежденное в полном успехе запланированной операции во Франции, сразу же после войны с Польшей перенесло центр тяжести на строительство десантных су-



дов типа позднейших самоходных барж. Последние поднимали до 100 т груза, брали три грузовика или небольших танка, либо соответствующее количество людей и, пройдя 10 миль, могли, благодаря плоскому дну, вылезать на берег, а благодаря наличию откидного порта — немедленно разгружаться. Если бы сразу после Дюнкирхена имелось в наличии несколько сот таких судов, да притом еще несколько парашютных и авиадесантных дивизий, то можно было бы рассчитывать на успех с гораздо большей уверенностью, чем теперь, когда противник располагал мощной обороной, а собственные войска нужно было перевозить через открытое водное пространство со скоростью, несколько уступающей той, с которой Цезарь 2000 лет назад совершил переход в Англию под парусами!

Не удивительно, что при более тщательном знакомстве с деталями операции ни одна из заинтересованных инстанций не проявила особого энтузиазма. Геринг с самого начала не проявлял к ней интереса. Однако и его удар по британским военно-воздушным силам не достиг цели, а после того, как он переключился на Лондон, германские потери стали расти, причем не компенсировались соответствующими успехами. Противник имел здесь на своей стороне все преимущества: разветвленную сеть связи командования, всеохватывающую систему радарного наблюдения, возможность массированного применения истребителей. Ему было бы гораздо труднее защищать свои плохо вооруженные торговые суда и многочисленные порты, немецкие же атаки этих объектов не стоили бы таких больших потерь. В создавшихся же условиях противник в начале сентября смог даже перейти в контрнаступление и бомбить флот вторжения в его базах, причем были потоплены или повреждены 21 транспорт, 214 барж и 5 буксиров — около 10% всего тоннажа выделенного транспортного флота. В результате во второй половине сентября этот флот был частично рассредоточен, что в случае осуществления операции привело бы к потере времени. 12 октября операция была окончательно перенесена на следующую весну; тем самым с ней было покончено. Гитлер оказался столь же неспособен, как и Наполеон, обеспечить себе господство на Ла-Манше хотя бы в течение суток.

## ВОЙНА НА МОРЕ В 1940 г.

*У берегов*

Между тем военно-морские флоты не оставались праздными в собственной сфере. Немецкие силы с большим напряжением справлялись с обширными задачами, которые встали перед ними в связи с необходимостью оборонять оккупированное побережье и прибрежную полосу. Норвежское побережье от входа в Скагеррак до финляндской границы к востоку от Нордкапа имеет протяжение в 2200 км; это равно приблизительно расстоянию от Берлина до Сталинграда — вдвое больше береговой линии, которую приходилось оборонять до этого в Северном и Балтийском морях. До Нарвика нужно пройти примерно две трети этого пути, который необходимо было обезопасить, по крайней мере до этого пункта, чтобы обеспечить доставку руды и воинских грузов. С завоеванием побережья Голландии, Бельгии, Северной и Западной Франции прибавилась береговая линия почти такого же протяжения, но иного характера, и ставившая иные задачи.

В Норвегии — немногочисленные порты, слабо развитая железнодорожная сеть, лишь немного заходящая за Тронхейм, многочисленные прибрежные острова, которые на большом протяжении защищают судоходство от атак вражеских подводных лодок и легких сил, но не от воздушных налетов. Большие глубины — отсюда возможность ставить мины только в определенных местах, ближайшие базы противника — на Шетландских островах, в 320 км от Бергена, и Скапа-Флоу — в 450 км от Ставангера. Наблюдение за прибрежной полосой с воздуха разумно и необходимо в целях дополнения и облегчения деятельности кораблей охранения. У Геринга были, однако, свои взгляды. Не советуясь с флотом, он бесцеремонно перебросил на Запад почти все авиационные соединения, а когда флот стал на это жаловаться, он в резкой форме отклонил протест, как вмешательство в его планы. Что касается артиллерии береговой обороны, то

Гитлер часто и детально занимался ею, хотя никогда не видел береговой батареи ни здесь<sup>1</sup>, ни на каком-либо другом морском побережье.

Не тревожимое запертыми на Западе англичанами, каботажное судоходство было быстро восстановлено под защитой нескольких флотилий тральщиков и сторожевиков, переброшенных с родины в Норвегию, а также соединений, сформированных из найденных там судов. Уже в июле 1940 г. в норвежские порты прибыли торговые суда общим тоннажем почти в 1 млн. брт.

На Западе первой задачей явилась очистка заминированных собственной авиацией гаваней, что и удалось сделать в несколько недель. Еще до подписания перемирия 2-я флотилия тральщиков под командованием капитана 3 ранга фон Камптца прибыла в Брест и принялась расчищать для подводных лодок входы в гавани Западной Бретани — Брест, Лориан и Сен-Назер. В то же время верфи и портовые сооружения были приспособлены к потребностям немецкого военно-морского, особенно подводного, флота. В середине июля в Лориан вошла первая подводная лодка.

Вместе с тем, однако, надо было позаботиться о том, чтобы военные корабли и торговые суда всех классов могли пользоваться морским путем от Немецкой бухты в Северном море до испанской границы на всем его протяжении. От Ден-Хелдера и до самого Бреста английское побережье нигде не отстояло от него больше чем на 200 км, а в самом узком месте это расстояние составляло всего 32 км. Таким образом, участок протяжением в добрую тысячу километров был открыт для атак легких английских сил, начиная с торпедных катеров. Глубина моря не являлась здесь препятствием для постановки якорных мин; к востоку же от Шербура начинается такое мелководье, что почти повсеместно можно было применять и донные мины. Немногочисленные флотилии тральщиков и сторожевиков, которые после отсылки других соединений в Норвегию можно было использовать на Западе, не могли хотя бы до некоторой степени обеспечить безопасность судоходства на этом участке. Поэтому из всех найденных в этом районе плавучих средств — от рыболовных траулеров до 15-т суденышек, на которых баски ловили омаров, — были сформированы 8 флотилий (250 судов), каждая из которых была прикреплена к соответствующему участку побережья и расположенным на нем портам. Они образовали

---

<sup>1</sup> В Германии. — *Ред.*

стационарное охранение, которое было дополнено мобильным, в составе «старых» флотилий тральщиков, сторожевиков и охотников за подводными лодками.

Эта структура позволила при наличии сравнительно небольшого числа кораблей постоянно держать под контролем весь путь, а в случае надобности быстро перемещать центр тяжести на тот или иной его участок. Вначале имелся командир соединений сторожевых кораблей и командир соединений тральщиков. В феврале 1941 г. их функции были объединены в связи с учреждением должности командующего силами охранения на Западе; эти силы, сфера деятельности которых простиралась от Шельды до испанской границы, подразделялись на три охранных отряда, по 100—150 судов в каждом. Такая структура была экономичнее. Флотилии тральщиков использовались и для охраны конвоев, а сторожевики, применявшиеся в основном для охраны конвоев, были снабжены простейшими приспособлениями для обнаружения мин.

Не представлялось возможным учредить постоянный контроль за наличием мин во всей прибрежной полосе, простиравшейся в ширину примерно до середины Ла-Манша. Поэтому, если только позволяла погода, регулярно, то есть несколько раз в неделю, производилась очистка от донных и якорных мин двух — трех фарватеров вдоль побережья. Сами же конвои часто шли без сопровождающих тральщиков, особенно в узкой части Ла-Манша, которую всего важнее было миновать быстро. В таких случаях незадолго до конвоя по тому же маршруту проходило соединение тральщиков.

Методы и приспособления для обнаружения якорных мин были настолько усовершенствованы еще в мирное время, что потребовались только некоторые улучшения, чтобы быстро и с малыми потерями управляться со всем тем, что мог выставить противник. Однако донные мины, первоначально магнитные, а начиная с лета 1940 г. — также акустические или магнитноакустические, напротив, ставили все более сложные задачи, так что между средствами нападения и обороны началась напряженная борьба, в которой немцы опередили противника на небольшую, но чрезвычайно для них ценную дистанцию. В основе магнитного траления лежало перемещение в воде сильного магнитного поля. Это достигалось посредством витков кабеля, через которые пропускался ток, раздвинутых кабелей (в этом случае электрическую цепь замыкала морская вода), самолетов с кольцевыми кабелями, через которые пропускался ток, и прорывателями минных

заграждений — судами водоизмещением в 1500—5000 брт, которые, благодаря огромным виткам кабеля в носовой части, превращались в сильнейшие магниты. Последним англичане противопоставили «глухую» мину, которая реагировала только на самое сильное магнитное поле непосредственно под прорывателем минных заграждений. Из этого положения тоже нашли выход, сводя на нет действие магнитного поля судна, снабженного таким устройством, непосредственно под самым судном.

Против акустических мин применялись источники шума, большей частью в виде буюв, которые тащили на буксире. Приборы срочности и кратности (под действием последних мина срабатывала только после прохождения над ней нескольких судов), а также иные приспособления затрудняли траление. Соответствующее противоядие, однако, всегда находилось своевременно, и даже «думающую» мину, которая должна была срабатывать только при прохождении нужного судна, удалось вводить в заблуждение, комбинируя противоминные средства.

Воздействие взрывов мин с дистанционными взрывателями, происходивших поблизости от корабля или на значительной глубине под ним, также вызвало к жизни новые проблемы. В отличие от мин с неконтактными взрывателями взрыв этих мин не разрушал часть борта, чтобы затем разрядиться вхолостую в наполненных легко сжимаемым воздухом внутренних помещениях корабля, а наносил через промежуточную несжимаемую массу воды короткий, но чудовищно сильный удар, который почти не повреждал борт, однако вызывал огромные разрушения внутри корабля. Главные и вспомогательные механизмы, насосы и клапаны оказывались сорванными со своих мест, чугунные части ломались, заклепки вылетали, горловины карежились. Вначале ряд кораблей погиб потому, что на них оказались выведенными из строя все водоотливные средства, хотя поступление воды было само по себе незначительным. Аналогичные проблемы возникали на подводных лодках, вблизи от которых разрывались глубинные бомбы. В принципе эти проблемы были разрешены тем, что упругость, — насколько это было возможно, — заменили пластичностью. Машины стали устанавливать на амортизирующий металл или на рессорные основания, чугунное литье — заменять стальным, в трубопроводы стали вставлять эластичные секции. Команды научились устранять мелкие повреждения подручными средствами, а в тех случаях, когда главная силовая установка



выходила из строя, стали применять переносные моторные насосы. Особенная выдержка со временем выработалась у команд прорывателей минных заграждений. Однако никакого «противоядия» от детонации при взрывах, происходящих под кораблем на малых глубинах (меньше 20 м), найдено не было, и с течением времени эти корабли пришлось из подобных районов оттянуть.

Англичане ставили при посредстве торпедных катеров и самолетов гораздо больше мин, чем немцы. Однако потери оставались в целом незначительными.

В области береговой обороны на военно-морской флот, помимо группы батарей у Гри Не, имевших задачей поддержку наступательных действий<sup>1</sup>, была возложена лишь одна задача: заботиться о главных портах. Задача эта решалась обычно путем установки у каждого из них одной батареи тяжелой артиллерии и двух батарей орудий среднего калибра. За малые порты и длинные участки побережья между ними несла ответственность армия. Опасность высадки британского десанта была пока невелика, однако, учитывая британские традиции, необходимо было считаться с возможностью рейдов, подобных зеебрюггскому рейду 1918 г. Явная пассивность противника в районе Ла-Манша на протяжении 1940 и 1941 гг. показала, до какой степени были напряжены его силы и насколько неуверенным в себе сделали его неудачи. Он снова обрел веру в себя лишь на Средиземном море.

### *Действия надводного флота против британского судоходства*

РВМ ни на мгновение не упускало из виду действия на морских коммуникациях противника. Когда все военные корабли были предоставлены для Норвежской экспедиции, в море вышли два первых вспомогательных крейсера—11 марта 1940 г. судно № 16 («Атлантис») под командой капитана 1 ранга (впоследствии вице-адмирала) Рогге, а затем—7 апреля 1940 г.—судно № 36 («Орион») под командой капитана 2 ранга (впоследствии контр-адмирала) Вейхера. В середине апреля они получили приказ проявить себя возможно быстрее, чтобы оттянуть от Норвегии британские во-

---

<sup>1</sup> Под «наступательными действиями» автор подразумевает операцию «Морской лев», в предвидении которой были созданы эти батареи. — *Ред.*

енно-морские силы и прежде всего авианосцы. № 36 захватил свое первое судно 24 апреля в Северной Атлантике, а № 16 — 3 мая в Южной Атлантике.

В мае и июне за ними последовала вторая очередь: судно № 21 («Виддер») под командой капитана 3 ранга фон Руктешелля, судно № 33 («Пингвин») под командой капитана 1 ранга Крюдера и судно № 10 («Тор») под командой капитана 1 ранга (впоследствии вице-адмирала) Кейлера. Все эти суда прошли в Атлантику через Датский пролив; все пять вскоре достигли успеха; торговые суда общим тоннажем в 300 000 брт, которые с июня по сентябрь 1940 г. стали жертвами германских надводных кораблей, следует отнести на счет главным образом вспомогательных крейсеров. Стоило, значит, основательно изучить опыт первой мировой войны, соответственно подобрать и вооружить суда и хорошо подготовить командиров с помощью знающих офицеров торгового флота.

Все это кажется, быть может, само собой разумеющимся, но следует помнить, что ни итальянцы, ни японцы не готовились столь успешно к применению этого метода ведения войны и не смогли достигнуть в данной области скольконибудь существенных успехов, хотя те и другие располагали и судами, и базами.

Германские вспомогательные крейсера появились на британских торговых путях уже в начале первой мировой войны. Однако в то время полагали, что дело прежде всего в скорости хода, а потому выбрали большие и быстроходные пароходы, не учитывая, что нет судов, более бросающихся в глаза, и что они имеют чудовищную потребность в угле, удовлетворить которую при отсутствии собственных баз чрезвычайно трудно. Поэтому позднее пришли к использованию грузовых пароходов средних размеров, со средней же скоростью хода и большой длительностью пребывания в море, вооружив их замаскированными мощными 15-см орудиями и торпедными аппаратами. Лишь немногие из этих судов участвовали в военных действиях, но они себя оправдали. Имена «Мёве» и «Вольф» прославились.

Теперь, можно сказать, была создана целая наука о том, как сделать такие суда возможно более незаметными и добиться первоклассной маскировки их под безобидных нейтралов; посредством изменений в палубных надстройках и окраске пароходов последним было придано сходство с определенными типами судов, встречи с которыми можно было ожидать в районах их действия. Частые смены этих райо-

нов мешали противнику обнаружить корабли. В общем они следовали указаниям РВМ, но в частности пользовались большой свободой. Именно поэтому была так велика роль командиров, которые должны были уметь одинаково хорошо оценивать тактическую обстановку и обращаться со своими людьми, а также обладать духовными и физическими качествами, необходимыми для того, чтобы выдержать исключительно большое напряжение многомесячного крейсерства. Каждый из них создал собственный стиль, что не укрылось от внимательного противника. В целом применение этого метода военных действий ознаменовалось значительными успехами в потоплении вражеского тоннажа и заставило противника прибегнуть на всех морях к обширным контрмероприятиям, которые в первые месяцы войны отвлекли значительную часть его сил.

Таким образом, вспомогательные крейсера заполнили пробел, который образовался в результате Норвежской экспедиции, в действиях надводных кораблей против вражеского судоходства. РВМ намеревалось как можно скорее послать в море оба броненосца. Однако начатый еще до войны капитальный ремонт машинной группы «Адмирала Шеера» продлился дольше, чем предполагалось, и корабль был подготовлен к отплытию только осенью 1940 г. Во время короткого рейда в Северную Атлантику в начале войны «Лютцов», носивший тогда название «Дейчланд», также страдал от перебоев в работе машин. Этот корабль был отремонтирован незадолго до экспедиции в Норвегию, но по настоянию ВГКВС его включили в состав группы, направленной к Тронхейму. После овладения этим портом броненосец должен был отправиться в Атлантику. Однако за несколько недель до «Везерского учения» во вспомогательных механизмах обнаружили дефекты, в результате чего он был причислен к более тихоходной группе, направленной к Осло. Если его вообще следовало посылать в Норвегию, — мнения о целесообразности такой меры разделились, — то именно здесь, у самого важного объекта экспедиции, этот корабль, со своей тяжелой артиллерией, оказался на месте.

На обратном пути, восточнее Скагена, броненосец 11 апреля 1940 г. был сильно поврежден торпедой, выпущенной английской подводной лодкой, и потерял винты и руль; во внутреннюю часть корабля проникло 1300 т воды. Правда, с помощью кораблей охранения и самолетов удалось предотвратить новые атаки подводных лодок, а вызванные буксиры благополучно доставили его на верфь в Киль. Однако

ремонт затянулся на три четверти года; таким образом, «Лютцов» временно лишился возможности участвовать в войне против торговли. Поскольку и «Гнейзенау», предпринявший рейд в исландские воды, был 26 июня 1940 г. торпедирован в районе норвежского побережья подводной лодкой, оба линейных крейсера<sup>1</sup> на несколько месяцев вышли из строя, и для наступательных действий остался только тяжелый крейсер «Хиппер». Однако этот класс кораблей был мало пригоден для продолжительного действия в море вследствие очень большого расхода топлива. В установленных на нем паровых турбинах высокого давления, так же как и на эсминцах, стали применять очень высокую температуру и давление, что, подобно большинству других скачков в технике, повлекло за собой множество детских болезней. То, что удавалось сэкономить в котлах и главных машинах, пожирали вспомогательные. Поэтому всякий поход подобного корабля вскоре приводил к необходимости мучительных расчетов, в которых должны были учитываться расстояние до ближайшей базы или танкера, быстро уменьшающееся наличие топлива и необходимость сохранения резервного запаса на случай боя.

25 июля 1940 г. «Хиппер» вышел из Тронхейма и отправился в полярные моря — в район между Северной Норвегией и Медвежьим островом, с вылазкой в воды к западу от Шпицбергена. Он не встретил ни одного британского судна, навстречу ему попало лишь несколько финляндских и русских. Русские суда нельзя было обыскивать по политическим соображениям, один финн был захвачен. Три небольших вспомогательных корабля, взявших под наблюдение каботажное судоходство, также не имели больших успехов. Это был единственный род действий, на какие в то время были способны корабли типа «Хиппер», ибо в светлые ночи высоких широт возможность незаметно пройти мимо Исландии в Атлантику, а оттуда к базам Западной Франции совершенно исключалась.

Первый приз, захваченный вспомогательным крейсером, уже 7 июля прибыл в один из бискайских портов. В августе вспомогательный крейсер «Комет» (судно № 45) под командой капитана 1 ранга (впоследствии контр-адмирала) Эйссена предпринял поход по Северному морскому пути — вдоль берегов Сибири к Тихому океану. Русские оказывали ему

---

<sup>1</sup> Автор вновь допускает неточность: «Лютцов» — броненосец, «Гнейзенау» — линейный корабль. — *Ред.*

содействие, обслуживая лодчанами и ледоколами, до района Новосибирских островов. Там они 1 сентября 1940 г. отказали в дальнейшей поддержке и потребовали, чтобы «Комет» повернул назад. Эйссен на это не согласился и прошел оставшиеся до Берингова пролива 600 миль без лодчанов и сопровождающих судов<sup>1</sup>.

### *Подводная война до октября 1940 г.*

Во второй половине апреля большинство подводных лодок, участвовавших в Норвежской операции, были отозваны, но наступил июнь, прежде чем действия их против британского судоходства дали себя почувствовать. Да и после того соответствующие цифры оставались скромными, ибо значительное число подводных лодок пришлось использовать для учебных целей ввиду необходимости своевременно подготовить экипажи для вводимых в строй подводных лодок, количество которых возрастало. Только к июню 1941 г. число подводных лодок, участвующих в боевых действиях, снова достигло уровня первых месяцев войны (39), а в следующем месяце превысило этот уровень. Летом и осенью 1940 г. в море находилось в среднем 10—15 подводных лодок, из них около двух третей в районе главных боевых действий перед входом в Северный пролив, то есть к западу от Ирландии и Шотландии. Суда, шедшие в Англию, сосредоточивались там, ибо путь к большим портам Западной Англии мимо южного берега Ирландии пролегал слишком близко к новым германским базам в Северо-Западной Франции.

Последствия похода во Францию для подводной войны выразились в том, что расстояние до района боевых действий сократилось на 450 миль, а соотношение между числом лодок, выделенных для участия в этих действиях, и числом находящихся в море улучшилось с 2,35 : 1 до 1,84 : 1.

При столь незначительном количестве подводных лодок не было возможности хотя бы в слабой степени контролировать весь район перед Северным проливом. Многие суда ходили еще в одиночку, представляя собой удобные цели для подводных лодок. Однако достигнуть больших успехов в короткий срок было легче всего, действуя против конвоев,

---

<sup>1</sup> Утверждения Руге о широком техническом содействии, оказанном германскому вспомогательному крейсеру «Комет» (замаскированному, как и все вспомогательные корабли, под грузовой пароход), не соответствуют действительности. — Ред.



которые в то время шли с еще настолько слабым охранением, что даже одиночные лодки добивались успеха. Поэтому командование подводным флотом стремилось расставить подводные лодки таким образом, чтобы сначала обнаруживать конвой, а затем бросать против последних возможно большее число лодок. Наблюдение за морем со стороны легких сил было еще недостаточным, наблюдение же с воздуха причиняло уже больше неприятностей, хотя осуществлявшие его пузатые летающие лодки «Сандерленд» обычно обнаруживались подводными лодками прежде, чем сами обнаруживали их.

Собственной воздушной разведки, обслуживающей подводные лодки, не было, хотя с технической точки зрения ее можно было вести, правда, в ограниченном масштабе. Радиоразведка обнаруживала конвой лишь от случая к случаю, тем не менее благодаря переменам в дислокации подводных лодок и самой ее системе удавалось следить за изменениями в маршрутах судов и неоднократно применять несколько лодок против одного конвоя. Однако волнение на море или же недостаток подводных лодок частично препятствовали достижению больших успехов. Так, в начале сентября при ветре силой в 8 баллов 4 подводные лодки, брошенные против своевременно обнаруженного радиоразведкой конвоя, смогли потопить лишь 5 пароходов, из которых одна, «U-47» (Прин), торпедировала три. Поскольку подводная лодка Прин сохранила после этого лишь одну торпеду, ее направили на Запад для передачи метеорологических данных. Для этой цели выделялось обычно две подводные лодки — очень много при их незначительной численности. Да это и не помогало<sup>1</sup>, ибо указанные данные были нужны метеослужбе военно-воздушных сил; погода в Атлантике зависит обычно от метеорологических условий на западе.

В первые военные зимы там временами находился превращенный в метеорологическое судно рыболовной траулер, впоследствии пытались применить радиобуй.

20 сентября 1940 г. Прин заметил шедший из Галифакса конвой «НХ-72». Он вошел с ним в соприкосновение, затем подошло еще 5 лодок, и вместе они потопили за две ночи 11 судов, а двенадцатое повредили торпедой. К этому времени у подводных лодок больше не оставалось торпед. Один из самых больших успехов за всю войну выпал на долю под-

---

<sup>1</sup> Подводному флоту. — *Ред.*

водного флота между 17 и 19 октября 1940 г., когда к северу от Рокалла 6 лодок потопили 20 судов из состава конвоя «SC-7», шедшего к Северному проливу, в том числе «U-99» (Кречмер) потопила 7, а «U-101» (Фрауенгейм) — 8. Сразу же после этого подводные лодки, еще сохранившие торпеды, атаковали 19 и 20 октября конвой «HX-79» и уничтожили 12 судов. Затем и у них истощился запас торпед, и в море остались только две подводные лодки, несшие метеорологическую службу, и две, участвовавшие в боевых действиях.

На этом закончился первый период действий подводных лодок, базировавшихся на французское побережье. Нельзя сказать, чтобы командование подводным флотом уже в то время четко разграничивало эти периоды, ибо переходы из одной фазы подводной войны в другую происходили почти незаметно и стали видны только тогда, когда их стали рассматривать ретроспективно. Теперь, когда закончилась первая серия удавшихся атак и в море почти не оставалось подводных лодок, КПЛ и его штаб как раз и бросили такой взгляд на минувшее. В результате был составлен обзор обстановки, заключавший в себе следующие пункты.

Разработанная уже в мирное время тактика сосредоточенных действий против конвоев себя оправдала. Однако применение ее возможно лишь при наличии отлично подготовленных командиров и экипажей. Успех при столкновении с противником зависел в первую очередь от командиров, достижения которых при одинаковом уровне подготовки и одинаковых условиях были весьма различны. Обнаружение конвоев и борьба с ними были тем легче, чем больше лодок находилось в море, ибо это означало больше глаз и больше торпед.

Английская оборона не доросла до уровня немецкой тактики, подводные лодки чувствовали себя хозяевами поля сражения. Плохая погода являлась большим препятствием, чем противолодочная оборона. Организация преследования подводных лодок стояла у противника достаточно высоко, но у него было слишком мало охотников, а потому он обычно не имел возможности преследовать обнаруженную подводную лодку до тех пор, пока ее батарея не разрядится и она окажется вынужденной всплыть, «истощенная голодом». Длительное и упорное преследование со сбрасыванием большого числа глубинных бомб было всего опаснее, даже при отсутствии тяжелых повреждений, ибо сильная детонация вызывала мелкие аварии, которые, вместе с появлением неболь-

ших течей, изменяли в неблагоприятную сторону метацентрическую высоту подводной лодки. Это требовало усиленного маневрирования и вело к преждевременной разрядке батарей.

Вражеские военно-воздушные силы были докучливы, но еще не опасны, хотя осенью 1940 г. над прибрежной полосой появились сухопутные самолеты. Правда, их было трудно распознать, да и скорость у них была выше, чем у летающих лодок, но все же они не могли воспрепятствовать тому, чтобы подводные лодки при случае преследовали намеченные ими цели почти до самого берега.

Командование подводного флота очень тщательно следило за развитием тактики и техники противника, при возвращении на родину каждый командир и корабельный инженер опрашивался об их наблюдениях и опыте, чтобы своевременно установить появление новых средств и методов борьбы, а затем свести их на нет.

Потерь от вражеских подводных лодок и мин избежать не удавалось. Так, в начале августа две подводные лодки, направлявшиеся в Северное море, погибли на минном заграждении. С этого времени стали пользоваться почти исключительно морским путем, проходящим через Бельт — Каттегат и Скагеррак. 19 августа 1940 г. английская подводная лодка потопила в районе Лориана «U-51». Вначале причиной гибели последней была признана донная мина, ибо примерно в это время англичане сбросили там с воздуха первые магнитные мины. Вскоре они поставили также заграждения из якорных мин. Тем не менее выход подводных лодок в море и возвращение в базы осуществлялись быстро и успешно, тесное сотрудничество между командованиями подводного флота и сил охранения удерживало на сравнительно низком уровне потери этого флота от мин. До момента вторжения летом 1944 г. число проводок подводных лодок через минные заграждения составило 3000—4000; при этом только одна подводная лодка подорвалась на донной mine и погибла, да еще одна, шедшая без охранения, погибла из-за неосторожности ее командира. Однако дальность плавания сравнительно тихоходных соединений тральщиков была невелика: в северной части Бискайского залива она не доходила до края материкового шельфа, где повсюду могли быть поставлены якорные мины. Особенной опасности подвергались подводные лодки в прибрежной полосе.

Чтобы НПЛ сохранял над ними контроль, эти лодки, по-

дойдя при возвращении на определенное расстояние к берегу, а при выходе в море, достигнув глубоководного пространства, должны были подавать короткий сигнал. Большая часть потерь, понесенных впоследствии в этом районе, была нанесена самолетами, оборудованными радаром. На якорных бомбах наверняка подрывалась только одна подводная лодка, три другие пропали без вести и также могли стать жертвами мин. В целом результаты четырехлетней минной войны, которую англичане вели главным образом против подводных лодок, оказались весьма скромными.

### *Германские военно-воздушные силы*

Сразу же после похода во Францию военно-воздушные силы стали атаковать судоходство в районе южного и юго-восточного побережья Англии посредством пикировщиков, бомбардировщиков, нескольких торпедоносцев, а позднее и истребителей; в июле они потопили 33 судна (70 000 брт). Одновременно они сбросили над различными гаванями и фарватерами около 600 мин; последние уничтожили 14 судов (35 000 брт). Однако директива фюрера № 17 от 1 августа 1940 г. о наступлении на Англию положила конец этим действиям, начало которых было столь многообещающим. Правда, эта директива провозглашала блокаду островов, но она переносила центр тяжести на борьбу против наземных и воздушных целей, Royal Air Force<sup>1</sup>, их наземной организации и авиационной промышленности. Борьба против вражеских военных и торговых кораблей продолжалась до середины августа, а затем была официально отодвинута на второй план, с «усердием», которое привело потом к временному ее запрещению. Мины еще продолжали сбрасывать — всего около 450, но только у устья Темзы, что облегчало противнику траление.

В августе 5 судов (12 000 брт) погибли, подрывавшись на минах; и 15 других (53 000 брт) в результате воздушных налетов. Данные за сентябрь близки к этим.

Между тем успехи подводных лодок, а также и надводных кораблей возросли. Во второй половине 1940 г. потери британского или используемого британцами судоходства составляли от 380 000 до 450 000 брт в месяц. Это было гораздо больше, чем ожидали англичане, но не было для них смертельно. Английские и американские верфи выпускали примерно 200 000 брт в месяц; предполагалось, что в связи

<sup>1</sup> Королевские военно-воздушные силы (англ.). — Ред.

с интенсификацией американского судостроения эта цифра возрастет в 1942 г. до полумиллиона, а в 1943 г. — до трех четвертей миллион брт в месяц. Фактически в 1942 г. она составила 550 000 брт, в 1943 г. — 1,2 млн. брт.

Даже закрывая глаза на более отдаленное будущее, нельзя было не отдавать себе отчета в том, что способность Англии вести войну в весьма значительной степени зависела от тоннажа, которым она располагала. Подсчитать, какой импорт необходим, чтобы население островов имело прожиточный минимум, и сколько можно ввезти военных грузов после удовлетворения этой потребности, — было совсем не трудной задачей. Все расчеты показывали, что для того, чтобы Англия в полгода созрела для мирных переговоров, тоннаж судов, потопленных всеми средствами, должен составлять по крайней мере три четверти миллиона тонн в месяц.

КПЛ, отвергая всякие компромиссы, доказывал необходимость уничтожить торговый флот Англии, чтобы тем нанести ей смертельный удар. Верховное руководство никогда, видимо, не присоединялось полностью к этой точке зрения. Меры, направленные к тому, чтобы перенести центр тяжести на борьбу против судоходства, принимались этим руководством только в первой половине 1941 г. и носили временный характер. РВМ, которое стояло между этими двумя инстанциями, держалось того же мнения, что и КПЛ, но в целом не сумело настоять на своем и, исходя из общего положения вещей, бывало порой вынуждено действовать во вред войне против судоходства как таковой. Поэтому и получилось так, что цифра в три четверти миллиона в месяц была превышена всего несколько раз в течение 1942 г. При помощи военно-воздушных сил этого можно было достигнуть раньше и добиваться чаще. Зимой 1940/41 г., по оценке специалистов, концентрация атак на судоходстве и на портах (вместо Лондона) дала бы минимум 300 000 брт в месяц. В апреле 1941 г. — единственном полном месяце, когда указанный метод был применен полностью, — уже ослабленные военно-воздушные силы потопили 296 000 брт.

## *Англичане и американцы*

События весны 1940 г. навязали англичанам такой способ ведения войны, какой соответствует подлинной природе морского могущества и неизменно приносил им успех в ми-



нувшие века. В те времена они ограничивались тем, что закрепляли свое господство на море, защищали свое судоходство и делали невозможным для противника нападение на свою метрополию. Они не давали ему передышки, нанося удары через море при посредстве экспедиционных армий, атаковавших его позиции на периферии, а также его уязвимые места, и стремясь истощить его с помощью блокады и армий союзников.

Следуя традиции, нужно было предпринять попытку приобрести союзников; одного лишь «кинжала на материке» теперь стало явно недостаточно. В воздухе и в море Англия также нуждалась в помощи, ибо с отпадением Франции и вступлением в войну Италии соотношение сил стало совершенно иным. Поэтому летом 1940 г. Черчилль в своих письмах обращался к Рузвельту, а мысленно — уже к Сталину.

Поскольку немцы оказались не в состоянии вовремя и сразу же после Дюнкирхена воспользоваться для проведения десантной операции слабостью и растерянностью англичан, последние вскоре уверились в своей способности отразить попытку вторжения. Оборона Юго-Восточной и Восточной Англии осуществлялась всеми доступными средствами. Уже в июле прибыло значительное количество американского ручного оружия и легких орудий, что позволило вооружить значительную часть вернувшихся из Дюнкирхена. Одновременно в районе Дувра были установлены орудия среднего и тяжелого калибра, которые должны были явиться серьезным препятствием для вторжения, осуществляемого с помощью тихоходных судов. К началу сентября 25 дивизий были полностью укомплектованы личным составом и на 50—100% тяжелым вооружением, вплоть до противотанковых орудий. 13 из этих дивизий и 3 танковые дислоцировались в полной боевой готовности в Юго-Восточной и Восточной Англии. За ними стояло ополчение, вооруженное очень неодинаково, но исполненное решимости и насчитывавшее миллион человек. Английские специалисты рассчитывали, что противник сможет высадить самое большее 100 000 человек, притом только с легким вооружением, и не сумеет решить задачу последующего снабжения предмостных укреплений, пока британский флот и военно-воздушные силы останутся неразбитыми.

Тяжелее всего для англичан, в результате потери Франции, стало положение на море. На бумаге соотношение фло-

тов было следующим (по состоянию на 1 июля 1940 г.; в скобках указаны суда, которые были введены в строй на протяжении следующего полугодия):

	Великобритания <sup>1</sup>		Германия		Италия	
Линейные корабли и крейсера	14	(2)	2	(2)	2	(4) <sup>1</sup>
Авианосцы . . . . .	5	(2)	—	(1)	—	(—)
Тяжелые крейсера . . . . .	16	(1)	3	(1)	7	(—)
Легкие крейсера . . . . .	45	(8)	4	(—)	12	(—)
Эсминцы . . . . .	180	(35)	28	(9)	73	(8)
Подводные лодки . . . . .	54	(17)	53	(122)	106	(5)

Таким образом, Англия еще сохраняла превосходство в тяжелых кораблях над обоими противниками — Германией и Италией, но несчастливые случайности могли сократить его. Силы были разбросаны гораздо больше, чем прежде, ибо наряду с проходами в районе Исландии теперь приходилось вести наблюдение за Средиземным морем. Еще хуже обстояло с легкими силами: требования к ним также возросли во много раз, ибо сотни миль собственного побережья оказались в пределах досягаемости германских сил, вплоть до торпедных катеров, и к тому же под ударом военно-воздушных сил. Обширное каботажное судоходство, от которого нельзя было отказаться, нуждалось теперь в сильном охранении. Между тем количество пригодных для этого судов намного уменьшилось в результате Норвежской экспедиции и эвакуации Дюнкирхена. К этому прибавились новые потери. Только за одну декаду — с 20 по 30 июля 1940 г. — погибли 4 эсминца и еще 7 пострадали более или менее сильно. Не удивительно, что Черчилль повторил предпринятую еще в мае попытку получить от американцев 50—60 старых эсминцев, несколько сот которых были поставлены на прикол после первой мировой войны. Они, правда, были далеко не современными, но оставались вполне пригодными для обеспечения противолодочной обороны конвоев.

Рузвельт, который, подобно Черчиллю, носился с идеей крестового похода против Германии, тогда еще не сумел уговорить свой народ отказаться в пользу этой сомнительной политики от разумного и одобренного конгрессом изоляционизма. В то время американским торговым судам еще запрещалось совершать рейсы в интересах воюющих сторон,

---

<sup>1</sup> Этот авианосец в строй не вступил из-за неготовности для него самолетов. — Ред.

а частные лица и фирмы не имели права предоставлять последним кредиты или займы. 1 ноября 1939 г. американское правительство провозгласило зоной военных действий район, окружающий Британские острова, а также все Северное и Балтийское моря, а 10 апреля 1940 г., на следующий день после оккупации Норвегии, включило в зону обширные пространства морей, омывающих эту страну, при вступлении же в войну Италии — равным образом и все Средиземное море (см. схему на стр. 83). Таким образом, оно создало, так сказать, негативные запретные зоны, доступ в которые был запрещен американским судам и гражданам, тем самым косвенно признав за воюющими сторонами право провозглашения таких зон по собственному усмотрению. Единственное, что смог сделать для англичан Рузвельт, да и то с трудом, — это ввести правило *cash and carry*<sup>1</sup>; оно разрешало воюющим сторонам приобретать в США военные материалы, которые нужно было оплачивать наличными и вывозить на собственных судах. Само собой разумеется, что такое решение не могло принести большой пользы немцам. Ради полноты изложения следует добавить, что в феврале 1941 г., когда английские капиталовложения уже истощились, а военная пропаганда успела оказать свое действие, Рузвельт придумал систему «Lend-Lease», то есть предоставление военных материалов в займы или в аренду — разумеется, только противникам оси — и добился одобрения ее парламентом.

Но в описываемый период до этого еще не дошло, и он не мог просто взять да подарить своему другу Черчиллю 50 эсминцев, хотя бы и старых, ибо никто не мог удостоверить от чистого сердца, что они будут использованы только для обеспечения безопасности США. К тому же передача эсминцев явилась бы явным нарушением нейтралитета («a decidedly unneutral act»<sup>2</sup>, Черчилль, т. II, стр. 358). Черчилль настаивал все решительнее: «Потери в эсминцах в результате воздушных атак вполне могут стать настолько серьезными, что подорвут нашу оборону торговых путей через Атлантику, по которым доставляется и продовольствие»<sup>3</sup>. Он указывал, что недостаток эсминцев приведет к поражению в войне, и предложил американцам в обмен на них аренду (на 99 лет, что фактически равносильно передаче) военных

<sup>1</sup> «Плати наличными и увози» (англ.). — Ред.

<sup>2</sup> «Безусловно, не нейтральным поступком» (англ.). — Ред.

<sup>3</sup> Эта цитата извлечена автором из мемуаров У. Черчилля «Вторая мировая война» и приводится здесь в переводе с английского. — Ред.

баз на Багамских островах, Ямайке, Антигуа, Санта Люции, Тринидаде и в Британской Гвиане. Это предложение было настолько выгодным, что американцы его приняли и 2 сентября 1940 г. поставили свою подпись под договором об «обмене». Черчилль получил свои 50 эсминцев, но тем самым приступил к распродаже Британской империи — трудно сказать, потому ли, что находился в паническом настроении, или потому, что рассчитывал тем вернее втянуть американцев в войну. Базы в Арденншии на Ньюфаундленде и на Бермудах он предоставил добровольно.

Несмотря на угрозу вторжения и натиск германских военно-воздушных сил и подводного флота, летом 1940 г. в Англии началось производство десантных судов, сначала в незначительном масштабе, которое позволило, впрочем, организовать небольшие набеги — рейды — на подходящие пункты побережья Европы, занятого немцами на большом протяжении. Созданные для этого конструкции судов были впоследствии пущены в массовое производство в США.

## СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

*Италия*

Несмотря на тяжелое положение, в котором она находилась, и потерю французского флота, Англия не ушла из Средиземного моря. Это произошло вопреки ожиданиям Муссолини, который рассматривал прекращение британского судоходства в Средиземном море (весной 1940 г.) как отказ от средиземноморских позиций. Это был один из тех его просчетов, совокупность которых погрузила его страну в пучину бедствий, а ему самому стоила жизни. Они коренились в ложной оценке обстановки — он почти не учитывал сил и возможностей противостоящей ему морской державы.

Подобно Гитлеру, Муссолини уже в июне 1940 г. считал войну выигранной; он хотел только пожинать плоды, делая как можно меньше для того, чтобы вырастить их. Чтобы поспеть к жатве, он ринулся воевать в момент, когда 1,2 млн. брт, то есть треть, притом лучшая треть итальянского торгового флота, зарабатывала валюту за пределами Средиземного моря. Некоторые суда этого флота укрылись в Итальянской Восточной Африке, другие — в нейтральных портах, некоторые были захвачены противником или были пущены ко дну своими командами; отсутствие всех этих судов позже очень остро ощущалось на родине. Из четырех модернизированных и двух совершенно новых линкоров, составлявших ядро военно-морского флота, были вполне готовы к действию только два более старых. Между тем понадобилось бы только два месяца для того, чтобы все торговые суда смогли не спеша вернуться на родину, а все крупные корабли вступить в строй.

В силу тех же просчетов Италия начала войну без оперативного плана, не говоря уже о большой стратегии, а потом так и не успела их разработать. Что касается стратегического сотрудничества с Германией, то Муссолини заявил



о своем намерении вести «параллельную войну» — «не вместе с Германией, не за Германию, а за Италию на стороне Германии».

С немецкой стороны не было предпринято попытки изменить это положение вещей, ибо ВГКВС не придавало значения Средиземному морю. 6 сентября 1940 г. и очень подробно 26 сентября 1940 г. Редер доложил Гитлеру о больших возможностях в этом районе; Гитлер с ним согласился, но ничего не предпринял для осуществления планов совместных действий с итальянцами. К этому времени наиболее благоприятный момент был уже упущен.

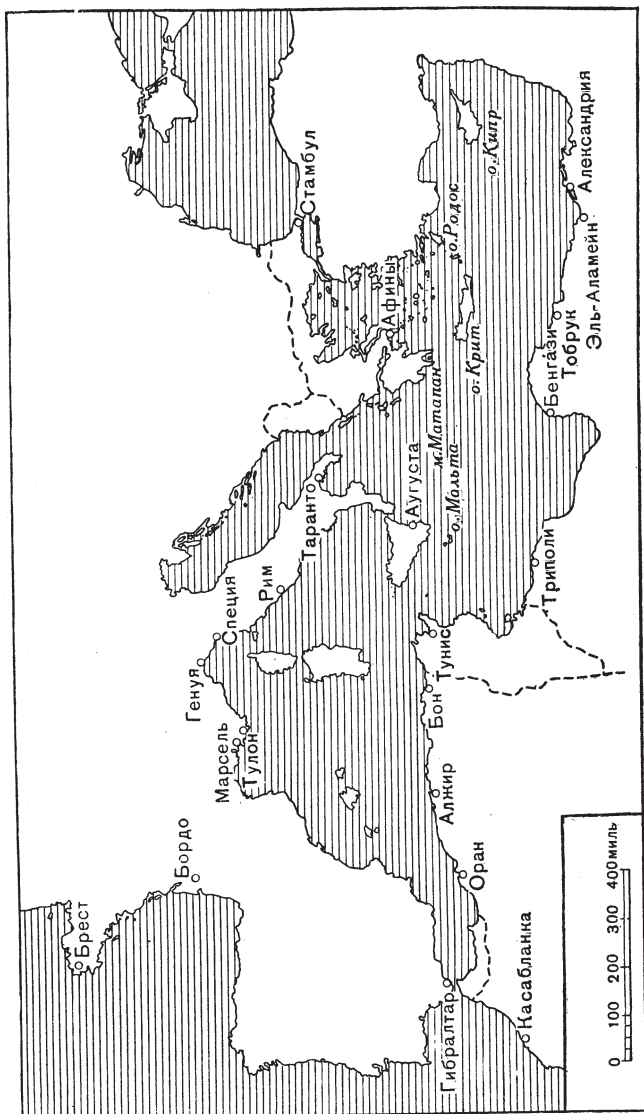
В начале войны перед итальянскими вооруженными силами стояли примерно следующие задачи:

Обеспечение за собой морского и воздушного господства в центральной части Средиземного моря, нанесение оттуда удара по вражеским позициям с целью распространить это господство на все Средиземное море.

Выбор центра тяжести для достижения этой цели.

Быстрые действия для того, чтобы воспользоваться слабостью противника.

Учитывая, что Италия быстро выдыхается, было особенно важно улучшить обстановку в рамках возможного. Только на море могли быть достигнуты все цели, поставленные в Средиземноморском бассейне, да и материальное обеспечение операций, направленных против Италии, должно было осуществляться с использованием морских путей. Единственным исключением являлся Альпийский фронт, и примечательно, что выбор Муссолини, вопреки его же прежним планам, пал именно на этот фронт. Понятно, что он не наносил удары через море, пока его неготовому флоту противостоял весь французский и две английские боевые группы. Однако наступление из Триполитании в Южный Тунис во многом способствовало бы укреплению центральной позиции Италии в Средиземном море. Но ничего подобного не произошло, и когда Франция вышла из войны, этого залога в руках у Италии не оказалось. Тунис и Бизерта остались французскими, итальянские минные заграждения, которые должны были перекрыть Сицилийский пролив (это одно из немногих в Средиземном море мест, достаточно мелких для постановки якорных мин), своим юго-западным концом в известной мере «повисли в воздухе», так как их можно было обойти, используя тунисские территориальные воды.



Схематическая карта Средиземного моря

Было очевидно, что величие и падение Италии зависят от ее флота. Достаточно часто говорилось о «Mare Nostro»<sup>1</sup>; Муссолини приказал построить современный флот, но, как выяснилось, не имел достаточно ясного представления об его использовании. Корабли были хороши, хотя конструкторы уделили больше внимания скорости, чем живучести. Военно-морской флот сделал заявку на авианосцы, но Муссолини считал их ненужными ввиду обилия аэродромов на суше. Торпедное оружие и артиллерия были в порядке (за исключением зенитной, которая оказалась слишком слаба, как это было вначале на большинстве флотов). Промышленность была слишком мало развита, чтобы быстро снабдить флот всем необходимым. Это относилось и к радиолокации. Офицеры были большей частью хороши, хотя имели, пожалуй, чрезмерную склонность к теории (результат чересчур математического воспитания?); они являлись отличными навигаторами и умели стрелять, но не получили достаточной подготовки к ночному бою; к тому же часть их была подвержена колебаниям, обусловленным южным темпераментом. Многочисленный подводный флот не стоял на высоте ни в техническом, ни в военном отношении; зато малые боевые средства были необыкновенно хороши. Решающим недостатком был комплекс неполноценности по отношению к английскому флоту. Успех, достигнутый в начале войны, мог бы изменить это положение.

Военно-морской флот не располагал собственной авиацией; все, что летало, даже и торпедоносцы, подчинялось военно-воздушным силам как третьему виду вооруженных сил. Торпедоносцев вначале было очень мало, поскольку военно-воздушные силы не ставили их ни во что и возлагали все свои надежды на массированные удары высотных бомбардировщиков, сбрасывающих сравнительно небольшие бомбы. В непосредственном распоряжении военно-морского флота находились лишь корабельные самолеты и немногочисленные разведывательные. При таком положении дело, осуществляющее командование на море, должно было обращаться для получения поддержки с воздуха в главное командование военно-морским флотом («Супермарина»), которое передавало заявку главному командованию военно-воздушных сил («Супераэро»). Учитывая быстрое изменение обстановки на море, такая процедура была слишком медлительной. Военно-воздушные силы сами по себе были хороши

---

<sup>1</sup> «Нашем море» (итал.). — Ред.

как по уровню подготовки личного состава, так и по конструкциям самолетов, но количество и производство последних было далеко не достаточным. В самом лучшем — 1943-м — году Италия произвела столько машин, сколько США за две недели!

Итальянская армия была плохо вооружена, запасы топлива и материалов, которыми располагали вооруженные силы, — незначительны. Флоту было заявлено, что война продлится полгода. Тем важнее было максимально использовать этот срок.

Когда Англия осталась единственным противником, естественными объектами боевых действий сделались Мальта, Кипр, Египет. Мальта, отстоящая всего на 90 км от сицилийского берега, в пределах полной досягаемости самолетов, стартующих с сицилийских аэродромов, со слабым гарнизоном и истребительной авиацией в составе четырех истребителей, единственный клочок неприятельской территории в пределах центральной позиции<sup>1</sup>, в силу совокупности всех этих причин должна была послужить первым объектом энергичной атаки итальянских вооруженных сил. Однако за исключением незначительных воздушных налетов не произошло ничего — опасались вмешательства британского флота.

### *Англия остается в Средиземном море*

В июне 1940 г. британское адмиралтейство подумывало о том, чтобы очистить восточную часть Средиземного моря и оттянуть военно-морские силы в Гибралтар. Черчилль тотчас же высказался против этого плана, ибо был убежден в том, что итальянский флот и военно-воздушные силы в действительности не так сильны, как на бумаге, а также потому, что это «означало бы конец Мальты». Средиземноморский флот, состоявший из 4 линкоров, авианосца, 7 крейсеров, 22 эсминцев и 12 подводных лодок, продолжал использовать Александрию в качестве своей базы. В конце июня в Гибралтаре была создана получившая известность обстрелом французов в Мерс-аль-Кебире «Force H»<sup>2</sup> в составе линейного крейсера, 2 линкоров, авианосца и 11 эсминцев.

Тот факт, что, находясь в тяжелом положении, Англия выделила для использования в Средиземном море половину

---

<sup>1</sup> Итальянцев. — *Ред.*

<sup>2</sup> См. выше, стр. 123. — *Ред.*

линкоров и авианосцев и 33 из числа столь драгоценных для нее эсминцев, показывает, какое значение она придавала сохранению своих позиций на этом море и как мало считалась с возможностью успешной высадки германского десанта в метрополии. Это, безусловно, нелегко дававшееся англичанам решение было принято в результате тщательного взвешивания всех обстоятельств дела и вскоре принесло свои плоды. Мальта не подвергалась атаке; но это еще не все: Грациани, которому было поручено командование в Ливии после смерти погибшего от несчастного случая более активного Бальбо, нашел находившихся там 200 000 человек столь плохо вооруженными и снаряженными, что отказался от вторжения в Египет. Итальянское «Comando Supremo»<sup>1</sup> было вынуждено направить в Северную Африку подкрепления и воинские грузы, а флот был использован для охраны конвоев. Грациани выступил на восток, в направлении Суэцкого канала, однако из 700 км прошел только 100, после чего окопался в укрепленных лагерях.

Поскольку в это же время англичане позаботились об усилении обороны Мальты, эвакуировав невоюющее население, взамен которого доставили на остров крайне необходимые там войска, оба флота развили большую активность и не раз вступали в боевое соприкосновение.

### *Военные действия на Средиземном море с июня по октябрь 1940 г.*

11.6 1940 г. Итальянская подводная лодка поблизости от Крита пускает ко дну английский легкий крейсер «Калипсо».

15.6. Обстрел Генуи и Вадо французскими военно-морскими силами.

21.6. Обстрел Бардии франко-английской боевой группой.

Рейды французских и итальянских крейсеров в восточной части Средиземного моря. Боевого соприкосновения не происходит.

23.6. Первый британский конвой с Запада проходит Сицилийский пролив, охраняемый там только легкими силами. «Форсе Н» осуществляет функции прикрытия вплоть до

---

<sup>1</sup> Верховное главнокомандование (итал.). — Ред.



района южнее Сардинии. Средиземноморский флот находится к востоку от пролива для встречи конвоя.

25.6. Перемирие между Италией и Францией.

28.6. 3 итальянских эсминца, направляющихся из Таранто в Тобрук, обнаружены и выслежены английской воздушной разведкой дальнего действия; на рассвете они подвергаются внезапной атаке 2 английских крейсеров и 4 эсминцев. 1 итальянский эсминец потоплен.

5.7. 1 итальянский эсминец потоплен близ Тобрука английскими самолетами-торпедоносцами.

9.7. *Морской бой у Пунта Стило (Калабрия)*. Произошел в результате отправки двух конвоев. 6 июля конвой в составе 5 транспортов с войсками вышел из Неаполя в Бенгази; косвенным прикрытием этому конвою служили подводные лодки, развернутые в линии, воздушная разведка с Додеканезских островов и Киренаики, а непосредственным:

2 линкора — «Чезаре» и «Кавур» (адмирал Кампиони),

6 тяжелых крейсеров,

12 легких крейсеров,

24 эсминца.

7.7. Средиземноморский флот вышел в море из Александрии, чтобы обеспечить проводку двух конвоев, отправившихся с Мальты на восток и состоявших: первый из трех пароходов с эвакуированными (скорость хода — 13 узлов), второй — из четырех пароходов с грузами для баз в восточной части Средиземного моря (9 узлов). Флот находился под командованием адмирала Каннингема и состоял из:

3 линкоров — «Уорспайт», «Ройал Соверейн» и «Малейя»;

1 авианосца — «Игл» (24 самолета),

4 легких крейсеров,

16 эсминцев.

8.7 он находился южнее Крита, идя курсом на запад. В результате многократных налетов итальянских высотных бомбардировщиков одна-единственная бомба попала в командирский мостик одного из легких крейсеров, который остался в составе соединения. В тот же день «Форс Н» вышла из Гибралтара в восточную часть Средиземного моря, а итальянский конвой прибыл в Бенгази, не понеся потерь.

9.7. восточная британская боевая группа пыталась преградить путь итальянцам, возвращавшимся в военный порт Таранто. Произошло непродолжительное соприкосновение сначала между крейсерами, а потом и между линкорами. Обе

стороны метко вели огонь с большой дистанции, но не достигли решительных результатов. Когда скорость хода «Чезаре» в результате попадания 38-см снаряда снизилась до 18 узлов, Кампиони прекратил бой и, прикрывшись дымовой завесой, ушел на запад, в то время как его эсминцы своими смелыми атаками заставили противника на время отвернуть. При преследовании англичанам больше не удалось приблизиться к итальянцам настолько, чтобы можно было открыть огонь, хотя они подошли к побережью Калабрии менее чем на 40 км. Ни их немногочисленные торпедоносцы, ни итальянские высотные бомбардировщики, которые сбрасывали бомбы частью на английские, частью на собственные корабли, не попали в цель. На обратном пути один «Уорспайт» подвергся 22 воздушным атакам, которые закончились совершенно безуспешно. Одна итальянская подводная лодка потопила эсминец из состава «Force H». 10 июля при налете английских самолетов на военную гавань Аугуста в Сицилии погиб один эсминец, после чего итальянцы покинули эту гавань.

Основные выводы из морского боя у Пунта Стило: недостаточная ударная сила итальянских военно-воздушных сил, атакующих только высотными бомбардировщиками, недостаточно отработанное взаимодействие флота и военно-воздушных сил у итальянцев.

Отказ итальянцев от преследования и ночных атак посредством легких сил.

Усиление чувства превосходства у англичан и комплекса неполноценности у итальянцев.

*19.7. Морской бой у мыса Спада.* Легкие крейсера «Коллеони» и «Банде Нере» под командованием адмирала Касарди встретились при восходе солнца у северо-западной оконечности Крита (по пути из Триполи к Леросу, откуда они должны были действовать против английского судоходства в Эгейском море) с четырьмя британскими эсминцами и начали преследование этих кораблей, которые подвели их к легкому крейсеру «Сидней», шедшему в сопровождении еще одного эсминца. Англичане должны были, со своей стороны, действовать против итальянского судоходства в Эгейском море. Снаряд, попавший в «Коллеони», вывел из строя несколько котлов, крейсер лишился хода и был потоплен двумя торпедами. «Банде Нере» также был поврежден, но сумел отбиться от «Сиднея». Итальянские военно-воздушные силы до боя не обнаружили английских кораблей и произвели несколько безуспешных атак против анг-

лийского отряда лишь через четыре часа после гибели «Коллеони».

Начало августа. Старый авианосец «Аргус» выпустил в воздух 12 истребителей в 400 милях к западу от Мальты. Они явились первым подкреплением тамошним военно-воздушным силам; уже усиленная береговая оборона располагала примерно одним батальоном на каждые 30 км.

Самолеты с «Арк Ройала» минируют сардинские базы. Следующая волна истребителей, также доставленных «Аргусом», большей частью не достигла острова и погибла из-за перемены ветра.

17.8. Три британских линкора обстреливают Бардию.

С 30.8. по 5.9. Конвой из Александрии на Мальту, идущий под прикрытием Средиземноморского флота. Один пароход был поврежден атакой с воздуха, но достиг Мальты. Итальянские корабли находятся в море, но не атакуют, хотя к этому времени в строй вступили новые линкоры «Витторио Венето» и «Литторио» (35 000 т, девять 38-см орудий, 30 узлов) и модернизированные «Дуилио» и «Дориа» (27 000 т, десять 32-см орудий, 27 узлов, как у «Чезаре»).

В это же время «Форсе Н» охраняла на пути к Сицилийскому проливу подкрепления, а именно: новый авианосец «Илластриес» (70 самолетов, бронированная полетная палуба), линкор «Вэлиант», крейсера противовоздушной обороны «Ковентри» и «Калькутта». Эти корабли доставили на Мальту орудия и боеприпасы, а затем соединились с кораблями Каннингема, которые несколько дней находились в мальтийских водах, не подвергаясь никаким атакам. Черчилль хотел в ходе этой операции переправить по Средиземному морю в Египет танковую бригаду в составе 50 лучших танков, то есть половину находившихся тогда в Англии. Однако адмиралтейство не пожелало взять на себя подобную ответственность, и он отказался от намерения отдать приказ об этом. Транспорты пошли в обход мыса Доброй Надежды и прибыли к месту назначения тремя неделями позже, но благодаря колебаниям итальянцев все еще вовремя.

17.9 1940 г. При воздушных налетах на Бенгази один итальянский эсминец потоплен бомбами, другой подорвался на магнитной мине.

20.9. Британские самолеты топят торпедами у Тобрука 2 эсминца.

20 — 23.9. Проводка конвоя без столкновений и потерь.

9 — 14 октября. Конвой из пароходов без войск и грузов, выйдя с Мальты, прибывает без потерь в Египет.

11 — 12 октября. Бой между британским легким крейсером «Аякс» и 4 итальянскими эсминцами и 3 миноносцами. Светлая лунная ночь. 1 эсминец и 2 миноносца гибнут, оказав мужественное сопротивление. Хотя стало совершенно очевидно, что какими бы силами ни располагали итальянская авиация и военно-морской флот, все эти силы потребуются для выполнения задач, стоящих перед ними на Средиземном море, Муссолини предложил самолеты для действий против Лондона; эти самолеты действительно были переброшены на Ла-Манш, где итальянцы понесли тяжелые потери, которые не компенсировались соответствующими успехами. С июня 1940 г. итальянские подводные лодки стали через Гибралтарский пролив ходить в Атлантику для ведения войны против судоходства; начиная с сентября их базой сделался Бордо. Это были крупные подводные лодки, мало пригодные для действий в Средиземном море.

В Итальянской Восточной Африке находились к началу войны 7 старых эсминцев, 2 миноносца, 8 более новых подводных лодок и несколько торпедных катеров. Их попытки нарушить оживленное судоходство на пути, ведущем через Красное море в Египет, ознаменовались очень небольшими успехами. 590 конвоев прошли в пределах видимости итальянских наблюдательных постов; только два подверглись атаке, да и то с сомнительными результатами. Подводные лодки потопили один пароход.

При длительном пребывании в погруженном состоянии в теплой воде на подводных лодках стали появляться ядовитые газы, что очень тяжело отражалось на их боевой деятельности; между тем этого затруднения можно было избежать, если бы в мирное время учения проводились в обстановке, более приближенной к боевой.

Наземные войска численностью в 350 000 человек, более или менее удовлетворительно вооруженные, с 300 самолетами и 200 легкими танками, чувствовали себя отрезанными от родины и в начале войны упустили возможность вторжения в Судан и Нильскую долину. Что касается незначительного продвижения вперед, а также захвата Британского Сомали, то этим они только сами себя ввели в заблуждение.

## Упущенные возможности

Таким образом, понадобилось всего несколько месяцев, чтобы разоблачить перед всем миром военную слабость и политическую неустойчивость Италии. Отрицательные последствия этого для ведения войны державами оси не заставили себя ждать. Когда осенью 1940 г. Гитлер убедился в том, что посредством собственных военно-воздушных сил невозможно ни высадиться в Англии, ни разгромить английскую авиацию и сделать английский народ готовым к заключению мира, он вспомнил, хотя и с опозданием, о тех политических возможностях, которые предоставила ему победа над Францией. В июне Испания согласилась вступить в войну на стороне немцев, если последние возьмут на себя вооружение и снабжение ее войск. Однако, когда 23 октября 1940 г. Гитлер встретился с Франко в Андае, то уже не смог добиться от него определенного обещания. Caudillo<sup>1</sup> за время войны, которую он вел сам, очень хорошо усвоил значение морских коммуникаций между Северной Африкой и Европой. Поэтому было не удивительно, что внешне непримечательные успехи британского флота в Средиземном море произвели на него большее впечатление, чем блестящие победы германской армии во Франции. В ходе этих и последующих переговоров неизменно выставлялось одно и то же требование: «Высадитесь в Англию или завладейте Суэцом, тогда я выступаю на вашей стороне». Поскольку ни одна из этих предпосылок не осуществилась, дело так и не дошло до взятия Гибралтара; оба входа в Средиземное море, а между ними такая опора моста, как Мальта, остались в руках Англии. Германия и Италия так и не смогли наверстать то, что было упущено летом и осенью 1940 г.

Гитлер походя отбросил одну из больших возможностей для решительных действий против Англии, которую предоставило ему лето 1940 г. Речь идет об его отрицательной реакции на пробный шар, пущенный японской военной партией. С военно-политической точки зрения подобная японская инициатива, направленная на вступление Японии в войну на стороне Германии, являлась наиболее удачным результатом победы во Франции. Если бы этот шанс был использован, наступление продолжалось бы, что поставило бы Англию в чрезвычайно тяжелое положение. Рассужде-

---

<sup>1</sup> Вождь (исп.) — прозвище, данное ген. Франко его сторонниками. — *Ред.*



ния о том, чего не произошло, могут показаться праздными, можно также возразить, что вступление Японии в войну против Англии немедленно или вскоре вызвало бы появление на сцене США. Это очень правильно, но столь же несомненно и то, что моральная, военная и индустриальная подготовка США в то время далеко еще не достигла уровня декабря 1941 г. Англии пришлось бы еще больше ослабить в пользу Юго-Восточной Азии свои флоты, которых еле-еле хватало для обороны метрополии и Средиземного моря, а это увеличило бы шансы итальянцев на море и в воздухе. Новая Зеландия и Австралия не смогли бы послать свои войска в Восточную Африку и Египет; Англии же, напротив, пришлось бы направить подкрепление в Малайю. Для Египта у нее тогда почти ничего бы не осталось. Даже не имея Японию в качестве противника, адмиралтейство собиралось летом 1940 г. отдать восточную часть Средиземного моря. Вполне возможно, что указанное изменение обстановки оказало бы достаточное влияние на Франко и на Францию. Если бы ко всему этому прибавились несколько более энергичные действия итало-германских войск в Северной Африке, если бы, скажем, Роммель очутился там уже ранней осенью 1940 г., то нетрудно понять, какие возможности открылись бы перед германским руководством, которое упустило эти возможности, ибо не имело представления о своеобразии противника и мерило его континентальной меркой. Суэц и Гибралтар находились в пределах досягаемости, а овладев ими, можно было усилить военные действия на Атлантическом и Индийском океанах и оградить от атак Ближний Восток. Это предложение судьбы оставалось в силе всего несколько недель. Диктаторы его не заметили. Заключение 27 сентября 1940 г. договора о союзе держав оси между Германией, Японией и Италией не явилось достаточной компенсацией за упущенные возможности.

### *Поход в Грецию и его последствия*

Ирония судьбы: поездка Гитлера для встречи с Франко расчистила его союзнику Муссолини путь к военно-политической эскападе, которая способствовала дальнейшему усилению давления британского морского могущества на непрочные позиции Италии и оказала сильное влияние на дальнейший ход войны. После своей поездки — на несколько часов позже, чем было необходимо, чтобы успеть удержать

Муссолини, — Гитлер получил сообщение последнего о намерении напасть на Грецию. 28 октября это нападение было совершено с территории Албании — тактически неудовлетворительно, так как в результате шторма готовившаяся высадка одной дивизии в заливе Арта, к югу от греческих позиций, не была осуществлена. В оперативном отношении вторжение было предпринято без учета обстановки на море. Для данной войны наиболее ценной частью Греции был Крит — тот остров, привычное к морю население которого уже 3000 лет назад установило свое господство над восточной частью Средиземноморского бассейна. Поскольку итальянцы его не заняли, это тотчас же сделали британцы, — уже два дня спустя они создали базу в бухте Суда, тем самым сократив почти вдвое переход из Александрии на Мальту, да к тому же прервав сообщение между Италией и ее островными базами в Додеканезском архипелаге и получив возможность действовать на фланге войск, продвигавшихся в Египет.

В стратегическом и политическом отношении это предприятие также оказалось весьма несчастливим. Оно привело к вступлению Греции в войну на стороне противника, притом в такое время, когда ось была заинтересована в сохранении спокойствия на Балканах. Из Северо-Восточной Греции можно было совершать воздушные налеты на румынские нефтяные промыслы; между тем без непрерывного притока продукции последних бедные нефтью державы оси вообще не смогли бы вести военных действий.

Наконец, итальянское верховное руководство не приняло во внимание, что теперь на его торговый и военный флоты, оказавшиеся слишком слабыми для выполнения своих задач в Северной Африке, ляжет еще дополнительное бремя. Поскольку итальянское наступление вскоре выдохлось и греки даже перешли в успешное контрнаступление, молебны о присылке войск, вооружения и всего прочего больше не прекращались. До начала немецкого наступления на Балканах в апреле 1941 г. итальянский военно-морской флот перевез непосредственно или обеспечил доставку 600 000 человек, 67 000 лошадей и свыше 700 000 т грузов; потери составили менее одного процента. Однако этот успех был достигнут в значительной степени за счет снабжения войск в Африке. Вместо роста престижа, к которому стремились, нападение на Грецию привело к резкому ухудшению репутации и снижению боеспособности, а также потребовало напряжения, превосходившего те усилия, какие понадобились бы для бы-

строго и энергичного прорыва к дельте Нила в начале войны. Между тем такой прорыв заставил бы британский флот уйти из восточной части Средиземного моря, а это сделало бы балканский поход излишним.

Британцы быстро использовали перемену обстановки для нанесения сильного удара по итальянскому флоту. Крупные корабли последнего обычно стояли на внешнем рейде Таранто («*Mar Grande*»). После того как на Мальту прибыли разведчики дальнего радиуса действия, жизнь флота, расположенного в Таранто, подверглась тщательному изучению, и на основе этого изучения был составлен план атаки.

*Налет на Таранто.* 6 ноября 1940 г. Средиземноморский флот вышел из Александрии. Авианосец «Игл» вследствие течи в котле был вынужден повернуть обратно, но перед этим с него перелетели на «Илластриес» 5 самолетов-торпедоносцев. При перелете три самолета потерпели аварию. Флот незамеченным сопровождал «Илластриеса» до южной части Эгейского моря. 11 ноября, около 8 часов, авианосец с охранением из 4 легких крейсеров и 4 эсминцев взял курс на Таранто и в 20.40 выпустил в воздух в 170 милях к югу от этого пункта первую волну самолетов; через какой-нибудь час поднялась вторая волна. В целом было выпущено всего 20 самолетов, из них 11 с торпедами, а остальные с осветительными и фугасными бомбами. Находившиеся на рейде 6 линкоров и 3 тяжелых крейсера прикрывались огнем сильной зенитной артиллерии, а также остатками очень потрепанного штормом заграждения из аэростатов и законченной только на одну треть системой сетей. Англичане добились полной тактической и технической внезапности. Зенитной артиллерии удалось сбить всего 2 самолета. Итальянцы не ставили дымовой завесы, опасаясь создать большие помехи собственной артиллерии. Они полагали, что на 12—15-м глубинах корабли застрахованы от торпед, поскольку при сбрасывании с воздуха последние обычно погружаются глубже. Однако рули глубины английских торпед были отрегулированы так хорошо, что торпеды эти не опускались ниже установленной глубины в 10 м. Торпеды имели магнитные и ударные взрыватели и поражали корабли на большой глубине, а потому весьма эффективно. В новый линкор «Литторио» попало три торпеды, в старые линкоры «Дуилио» и «Кавур» — по одной. «Кавур» был поврежден настолько серьезно, что его не удалось отремонтировать. Ремонт же обоих других занял полгода. На

этот срок британский флот получил большое превосходство над итальянским.

В ту же ночь соединение в составе 3 британских легких крейсеров с эсминцами уничтожило в Отрантском проливе шедший без охранения конвой в составе трех небольших пароходов. Под прикрытием этой двойной атаки из Александрии на Мальту прошел конвой, а линкор «Бэрхем» с 2 крейсерами и эсминцами прошел Сицилийский пролив, направляясь в Александрию.

Исходя из опыта этого и других налетов, германский военно-морской флот запрятал свои крупные корабли в закрытые ящики из сетей, которые открывались только при выходе в море и возвращении в базу. Они состояли сначала из простых, доходящих до дна сетей, а позднее из двойных сетей, поскольку торпеды были снабжены приспособлениями, которые прорезали сети или прорывали их посредством взрыва. Американцы 7 декабря 1941 г. были тактически и технически захвачены врасплох в Пирл-Харборе совершенно так же, как итальянцы в Таранто.

После этого итальянцы оттянули свои корабли в Неаполь, оставив отряд тяжелых крейсеров в Мессине. Англичане смогли уменьшить Средиземноморский флот и перебросили линкор «Рэмиллис» в Гибралтар. В результате 27 ноября 1940 г. произошел

*морской бой у м. Теулада (Сардиния).* В то время как «Рэмиллис» с 2 крейсерами и 5 эсминцами сначала шел незамеченным на запад, чтобы пройти через Сицилийский пролив близ тунисского побережья, где его потом безуспешно атаковали итальянские эсминцы, «Форсе Н» в составе линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройал», 5 крейсеров (на борту двух из них находилось 700 человек персонала военно-воздушных сил для восточной части Средиземного моря) и 9 эсминцев прикрывала направлявшийся на Мальту конвой из трех быстроходных судов с дизельными установками. «Супермарина» направила в район, расположенный непосредственно к югу от южной оконечности Сардинии, боевую группу в составе линкоров «Витторио Венето» и «Чезаре», 6 тяжелых крейсеров и 14 эсминцев, которые должны были дожидаться там и перехватить одну из двух вражеских групп. Сама по себе итальянская группа была сильнее любой из английских, но вместе последние были сильнее ее. Командующий флотом адмирал Кампиони особенно остро ощущал отсутствие у него авианосца. Правда, учитывая близость сухопутных аэродромов (Кальяри и



Эльмас на Сардинии находились на расстоянии менее 100 км), боевая группа могла рассчитывать на все виды содействия. Фактически же ей не было оказано помощи ни разведывательными данными, ни присылкой истребителей для защиты ее. Только собственные корабельные самолеты установили, что британские боевые группы уже соединились и находятся в непосредственной близости. 27 ноября около полудня произошел примерно часовой бой на очень больших дистанциях, в ходе которого один итальянский эсминец лишился управления, но был отбуксирован отрядом крейсеров под командованием адмирала Сансонетти. Итальянцы вышли из боя, так как на помощь к ним не прибыл ни один самолет. Это была еще одна упущенная возможность, поскольку близость собственных баз давала итальянцам преимущество. Неудача объяснялась главным образом отсутствием взаимодействия военно-воздушных сил и военно-морского флота, но также и попыткой «Супермарины» осуществлять непосредственное руководство из Рима, не имея для этого достаточных данных. Отдававшиеся приказы не соответствовали обстановке; к тому же адмирал Кампиони давал им слишком осторожное толкование. Поскольку он явился слишком поздно для того, чтобы разгромить одну из уступавших ему в силе боевых групп противника, ему следовало использовать такое преимущество, как близость больших сухопутных аэродромов. Поэтому до появления военно-воздушных сил ему надлежало ограничиться сдерживанием противника. Из опыта было известно, какими проводочками сопровождается передача его заявок через «Супермарину» и «Супераэро». Если бы в дальнейшем к месту боя прилетели торпедоносцы и им удалось вывести из строя один из крупных британских кораблей, то преимущество вновь оказалось бы на его стороне. Кампиони слишком рано упустил эту возможность.

В начале декабря 1940 г. повторявшиеся одно за другим поражения итальянского флота привели к перемещениям в руководстве. Адмирал Риккарди стал главнокомандующим военно-морскими силами вместо адмирала Каваньяри; адмирал Якино, ранее стоявший во главе отряда крейсеров, стал командующим флотом. Ему был 51 год, и он пользовался хорошей репутацией. С 1931 по 1934 г., будучи морским атташе в Лондоне, он хорошо ознакомился с английским флотом. Находился ли он под слишком сильным влиянием достижений последнего или ему просто не повезло, но успехов у него было еще меньше, чем у его предшественника.



## *Контрудар и контрмеры*

В декабре свершилась судьба медлительной Североафриканской армии. 6 декабря генерал Уэйвэлл с армией численностью всего в 31 000 человек, но зато полностью моторизованной и располагавшей 225 танками, в том числе и самыми тяжелыми, доставленными из Англии, атаковал итальянскую оборону у Сиди Барани; очутившись между двух огней — со стороны пустыни и с моря, откуда велся ожесточенный обстрел прибрежной дороги, — расположенные в этом районе войска оказались отрезанными и через несколько дней были стерты с лица земли. Быстро продвигаясь вперед, англичане достигли Бардии и 4 января 1941 г. овладели ею при поддержке флота. Даже крепость Тобрук с ее усовершенствованной обороной пала 22 января. 1 февраля наступила очередь Бенгази. Наконец, 9 февраля наступавшие без передышки английские войска остановились у Эль Агейлы на берегу Большого Сырта<sup>1</sup>. Это наступление стало возможным, поскольку войска пользовались систематической поддержкой с моря в виде обстрела вражеских позиций и доставки грузов (3000 т в день). Италии приходилось считаться с тем, что после короткой паузы английское наступление возобновится и она не сможет удержать за собой Триполитанию.

14 ноября 1940 г. РВМ представило ВГКВС трезвый анализ обстановки, создавшейся в Средиземном море, настаивая на том, что положение надо исправить, пока не слишком поздно; однако данное предложение было встречено без энтузиазма. Теперь, после поражения итальянцев на суше, Гитлер решил вмешаться, но только для того, чтобы защитить Италию, а не с целью провести решительные мероприятия, охватывающие, как минимум, всю восточную часть Средиземного моря. Трудности, с которыми было связано занятие Гибралтара, а в ходе этой операции — также и Канарских островов, видимо, привели его к выводу о неосуществимости прорыва к Суэцкому каналу. ВГКВС сразу же после похода во Францию подумывало о переброске двух дивизий в Северную Африку. Да и позднее итальянцам предлагалась помощь; Муссолини ее отклонил, ибо опасался, что впоследствии не сможет избавиться от немцев. Теперь же он сам настойчиво просил помощи.

---

<sup>1</sup> Залива Сидра. — *Ред.*

При всех этих переговорах ни разу не обсуждались преимущества быстрого продвижения к Суэцкому каналу, не было даже ясного представления о том, что в этом случае положение в восточной части Средиземного моря изменилось бы коренным образом: британскому флоту пришлось бы тогда уйти в Красное море, где он мог использовать, в качестве баз среднего масштаба, только Аден и Порт-Судан.

Германское верховное руководство продолжало рассматривать события с чисто континентальной точки зрения, как фазы чисто сухопутного похода. Гитлер явно ощущал все сильнее давление британского морского могущества и видел теперь в Великобритании очень опасного противника. Однако он и теперь не пришел к выводу о необходимости ударить со всей силой по наиболее уязвимому месту этого противника, то есть по его морским коммуникациям и позициям в Средиземном море. Вместо этого он все чаще останавливался на мысли о том, чтобы нанести Англии косвенный удар посредством нового сухопутного похода и тем вывести из строя одного из двух союзников, на которых она рассчитывала. Не случайно, что именно в период средиземноморского кризиса в декабре 1940 г. у него созрели те планы нападения на Советскую Россию, о которых он только подумывал летом того же года. Теперь все это нашло свое выражение в директиве фюрера № 21 от 18 декабря 1940 г., содержавшей основы «плана Барбаросса», то есть плана нападения на Россию. Он не обратил внимания на предупреждение РВМ, которое гросс-адмирал Редер лично передал ему 14 ноября, а в дальнейшем повторил в более сильных выражениях. Новое обсуждение обстановки в начале декабря, в ходе которого капитан 3 ранга Юнге в качестве представителя РВМ в генеральном штабе вооруженных сил еще раз настойчиво предупреждал от имени этого учреждения против ведения войны на два фронта, было прекращено генерал-полковником Йодлем, считавшим поход в Россию целесообразным. Неспособность понять своего островного противника привела Гитлера к самому роковому решению во всей новейшей истории Германии. Даже намного превосходившие его образованием военные советники не заметили тут смертельной опасности — и все из-за той же неспособности. Судьба миллионов людей была предопределена.

Из массы различных соображений выкристаллизовался приказ перебросить в Северную Африку 5-ю легкую дивизию и 15-ю танковую; генерал Роммель должен был их использовать как заградительный отряд, предназначенный

для удержания Триполитании. О наступлении не думали. Х авиационный корпус под командованием генерала Гейслера, служившего ранее во флоте, должен был, базируясь на Сицилию, прикрывать конвои. К началу января он был готов к боевым действиям; в его состав входило 400—500 истребителей, пикировщиков, бомбардировщиков и разведчиков, но торпедоносцев тогда еще не было.

До этого момента английский флот практически делал в Средиземном море что хотел. 18 декабря 2 линкора обстреляли албанскую базу снабжения Валона<sup>1</sup>, 20-го линкор «Малейя» перешел из восточной части Средиземного моря в его западную часть. Правда, при этом один из эсминцев его охранения подорвался на mine в Сицилийском заливе и затонул. Небольшие конвои несколько раз проходили через этот пролив.

Бои при проводке конвоя с 9 по 11 января 1941 г. 6 января из Гибралтара вышел конвой из 4 быстроходных пароходов с важными грузами; как и обычно, до Сицилийского пролива его прикрывала «Force H». Легкие морские силы охраняли его на всем пути и потопили один итальянский миноносец; один английский эсминец подорвался на mine, но его удалось отбуксировать на Мальту, где этот корабль был несколько дней спустя потоплен бомбой. 8 января прямыми попаданиями бомб, сброшенных с самолетов, базировавшихся на Мальту, был на время выведен из строя стоявший в Неаполе линкор «Чезаре».

Утром 10 января прикрытие конвоя переняли военно-морские силы, базировавшиеся на Александрию. Около полудня они были атакованы соединением немецких пикировщиков, охраняемых истребителями; в главную мишень — «Илластриес» — попало несколько бомб, на ангарной палубе возникли пожары, заклинило руль, и корабль с трудом достиг гавани Ла-Валетта на Мальте. На следующий день жертвой германо-итальянских воздушных атак стал легкий крейсер «Саутгемптон». В следующие несколько дней ударам молота стала подвергаться Мальта. Несмотря на это, удалось подготовить к плаванию «Илластриес» и провести его в Александрию. Оттуда он направился вокруг Африки в Соединенные Штаты, где его отремонтировали. Средиземноморский флот на несколько недель остался без авианосца. Все это сделало англичан значительно осторожнее.

---

<sup>1</sup> Влона. — Ред.

До мая они больше не посылали конвоев через Средиземное море, а германо-итальянские транспорты до начала наступления Роммеля (31 марта 1941 г.) проходили без потерь. Они шли либо в непосредственной близости от берега Туниса, либо в обход Мальты, за пределами досягаемости находившихся там торпедоносцев, радиус действия которых равнялся 130 морским милям (см. схему, стр. 221). Немецкие самолеты заминировали Суэцкий канал и подходы к Александрии.

После повреждения «Чезаре» «Супермарина» перебросила крупные корабли в Специю, где их не могли настигнуть самолеты с Мальты. Охрана больших кораблей в гаванях превратилась в проблему, которую слабейшие в воздухе участники войны не смогли разрешить на всем ее протяжении. Немцы строили для подводных лодок, торпедных катеров и других небольших кораблей огромные убежища, толщина перекрытия которых достигала 3,5 м. Когда же английские бомбы стали пробивать и такие перекрытия, толщина их была доведена до 7 м, но в конечном счете и этого оказалось недостаточно. Однако тогда еще не решились прибегнуть к радикальному решению проблемы: расширять в подходящих местах и использовать гrotы в береговых скалах — там, где таковые имеются. В конечном счете, однако, придется прийти к этому решению, ибо маловероятно, чтобы даже оборона посредством зенитной артиллерии, снабженной радаром, а также ракет с приспособлением для самонаведения на цель представляла собой 100-процентную гарантию безопасности.

## *Налеты на Геную и Ливорно*

Ответом британцев на вмешательство германских военно-воздушных сил явились налеты на крупные порты Лигурийского моря с целью оттянуть вражеские силы из центральной части Средиземного моря, уничтожить экономически важные объекты, нанести ущерб итальянскому флоту и воздействовать на моральное состояние населения. Для этого была использована «Force H», состоящая из линкора «Малейя», линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройал», 1 крейсера и 10 эсминцев. Первая попытка, имевшая место с 31 января по 4 февраля, была отставлена вследствие дурной погоды.

6 февраля «Force H» снова вышла в море; в ночь на

9 февраля «Арк Ройал» соединился с 3 эсминцами, чтобы на утро произвести воздушный налет на Ливорно и сбросить магнитные мины у Специи. Одновременно линкоры с дистанции в 18 000 м взяли гавань Генуи под обстрел своих 38-см орудий, который корректировался корабельными самолетами. Нанесенный ущерб был невелик, но произведенное впечатление было большим.

Итальянцы и немцы имели на испанской территории, напротив Гибралтара, наблюдательные пункты, поэтому об отплытии «Форсе Н» стало известно своевременно. «Супермарина» отправила в море боевую группу в составе линкоров «Витторио Венето», «Чезаре» и «Дориа», 3 тяжелых крейсеров и 10 эсминцев, с таким расчетом, чтобы до момента налета они находились в 40 км к западу от мыса Теста (Сардиния); это давало им полную возможность перехватить противника на обратном пути. Однако данная попытка закончилась полным провалом. Тревожная весть об обстреле Генуи пришла с большим опозданием. Якино лег затем на правильный курс, но был введен в заблуждение противоречивыми сведениями, передававшимися «Супермариной». Единственный самолет, который заметил вновь сосредоточившуюся «Форсе Н», был сбит прежде, чем успел об этом донести; до боевого соприкосновения дело так и не дошло. Эти события снова показали, какую большую пользу приносит боевой группе авианосец даже в сравнительно узком пространстве Средиземного моря.



БОРЬБА ПРОТИВ СУДОХОДСТВА:  
ОСЕНЬ 1940 г. — ВЕСНА 1941 г.*Подводные лодки*

В то время как на Средиземном море ход событий принял критический для «оси» оборот, борьба против британского судоходства продолжалась зимой с прежним успехом, а весной 1941 г. даже с большим, чем прежде, причем результаты, достигнутые путем применения различных боевых средств, были очень неодинаковы.

Подводные лодки страдали от значительного усиления обороны поблизости от суши. Это заставило руководство подводным флотом перебросить лодки дальше на Запад, где, однако, судоходство не было столь оживленным, как в Северном проливе. К тому же настала зима с короткими днями и дурной погодой. КПЛ проверил, не будет ли целесообразнее перенести центр тяжести (в той мере, в какой малое число лодок вообще позволяло создать такой центр) далеко на юг, в более благоприятные климатические условия, но пришел к выводу, что действия к западу от Ирландии и Шотландии открывают лучшие перспективы даже на большом расстоянии от суши.

С ноября 1940 г. по февраль 1941 г. количество подводных лодок, находившихся в строю, было ниже, чем в любой другой период войны (в среднем их количество доходило только до 24, в боевом же соприкосновении с противником находилось около 10). Это было отчаянно мало для просторов восточной части Северной Атлантики. Однако потери были очень невелики, а свыше 50 лодок проходили испытания; около 10 ежемесячно вступали в строй.

Ноябрь начался большим успехом «U-99» (Кречмер), потопившей в ночь с 3 на 4 ноября сначала пароход, а потом два вспомогательных крейсера — «Патроклес» (почти 15 000 брт) и «Лорентик» (11 000 брт). Бóльший из них затонул после попадания второй торпеды, а «Лорентик», на-

груженный для повышения проходимости пустыми бочками, пошел ко дну только после шестой.

Время от времени подводные лодки обнаруживали конвой, но они располагались слишком редко, чтобы можно было держать под наблюдением хотя бы вероятнейшие маршруты, и до середины января только один раз на конвой одновременно напало больше одной лодки. Речь идет о шедшем из Галифакса «НХ-90», из состава которого 4 лодки торпедировали 11 судов. Кречмер («U-99») — специалист по прицельным одиночным выстрелам — однажды ночью пошел на погружение при приближении эсминца и снайперским выстрелом попал в середину вспомогательного крейсера «Форфар», который потонул после ухода эсминца.

Продолжало не доставать «глаз». Военно-воздушные силы, в задачу которых входило представлять их, не были подготовлены к решению этой задачи. После похода во Францию несколько эскадрилий разведчиков дальнего действия из числа тактически подчиненных флоту были переброшены в район Бреста. Однако радиус действия самолетов «До-18»<sup>1</sup> и «БФ-138»<sup>2</sup>, находившихся в составе этих эскадрилий, не позволял им достигнуть морских путей в районе действия подводных лодок и дальше на запад. На это был способен только четырехмоторный «ФВ-200»<sup>3</sup>; однако самолетов этого типа было мало, и не все из них разрешалось использовать для разведки над морем. Военно-морской флот не имел даже права давать указания расположенной в районе Бордо 40-й воздушной эскадре, к которой они принадлежали.

Поэтому, когда в конце июля итальянцы предложили направить в Атлантику ряд подводных лодок, флот ухватился за это предложение. Вначале указанные подводные лодки действовали в районе Азорских островов и к западу от Испании, чтобы команды могли привыкнуть к новым условиям. Уже здесь выяснилось, что в тактическом отношении им нужно еще многому научиться, а в техническом лодки сильно уступают немецким. Была предпринята попытка повысить уровень подготовки личного состава посредством прохождения им краткосрочных курсов при школе подводного плавания и привлечения командиров к участию в дальних по-

---

<sup>1</sup> «Дорнье». — *Ред.*

<sup>2</sup> Блом и Фосс. — *Ред.*

<sup>3</sup> «Фокке-Вульф». — *Ред.*

ходах германских лодок. Тот факт, что, несмотря на различия в национальном характере, удалось обеспечить лучшее сотрудничество обеих сторон, чем ожидалось, далеко не в последнюю очередь следует поставить в заслугу умелым и самоотверженным офицерам связи.

Использованием подводных лодок в целом руководил КПЛ, однако в рамках выполнения поставленной оперативной задачи итальянский КПЛ в Бордо пользовался большой самостоятельностью. Экипажи подводных лодок состояли из одних итальянцев, но было установлено единообразие в области опознавательных сигналов, радиопозывных и т. д.

КПЛ<sup>1</sup> не рассчитывал на потопление большого числа судов, но надеялся, что удвоение количества «глаз» предоставит его собственным подводным лодкам больше возможностей для атаки. Однако и это было чересчур оптимистично. Итальянцы, правда, обнаружили ряд конвоев, но ни в одном случае им не удалось удержаться в соприкосновении с последними, а поступившие от них донесения оказывались запоздалыми и настолько неполными, что КПЛ ни разу не смог на основании этих донесений направить на врага немецкие лодки. С августа 1940 г. по февраль 1941-го немецкие подводные лодки потопили 1,6 млн. брт, итальянцы — 126 000 брт, причем немцы провели в море в общей сложности 2350 дней, а итальянцы — 1580.

Эти неудачи объяснялись тем, что итальянцы так же мало отрабатывали тактику сохранения соприкосновения с противником и передачу донесений, как и обгон тихоходного противника и ночные атаки на поверхности моря. Они еще придерживались тактики старой школы, заключавшейся в том, чтобы дожидаться в подходящем месте противника, а затем, находясь в подводном положении, атаковать его, когда он подойдет ближе. В Средиземном море применение подобного метода сулило большие успехи, но Атлантика была для этого слишком велика.

С этого времени КПЛ указывал итальянским подводным лодкам район действия, но зато отказался от совместных с ними акций. Отдельные итальянские командиры успешно развивали свои способности, однако техническая недоброкачеством подводных лодок сильно мешала им, так что достижения их остались незначительными. До 1943 г. итальян-

---

<sup>1</sup> В данном случае — германский. — Ред.

ские подводные лодки потопили в общей сложности около 660 000 брт.

Поскольку через полгода после оккупации атлантического побережья все еще не было организовано дальнейшей воздушной разведки, на которую могли бы положиться подводники, КПЛ в декабре 1940 г. самым энергичным образом потребовал усиления поддержки со стороны авиации. Это требование он обосновал следующим образом:

«Подводная лодка — плохой разведчик. Считается само собой разумеющимся, что любой другой вид оружия обеспечивается такой разведкой, какая ему требуется. Без охватывающей обширные пространства разведки и наведения подводных лодок на цели — как посредством передачи разведывательных данных, так и при помощи указания пеленга, — подводные лодки, находящиеся в море, часто бездействуют. Когда их отгоняют от конвоя и они его теряют из виду, для самолетов гораздо легче снова обнаружить конвой и направить на него подводные лодки. Необходимо полное оперативное и тактическое взаимодействие».

Поэтому КПЛ потребовал установления четкого порядка передачи приказов и тактического подчинения разведчиков дальнего радиуса действия для достижения единого и экономичного руководства военными операциями.

В январе 1941 г. ГВМФ позаботился о том, чтобы эта точка зрения и его требования были лично доведены Деницем до сведения ВГКВС в лице генерала Йодля; результатом этого явился приказ фюрера от 7 января 1941 г. о тактическом подчинении КПЛ 40-й авиационной группы в Бордо на предмет ведения дальней разведки. В момент издания этого приказа Геринг находился на охоте. После возвращения из отпуска он пытался заставить Деница отказаться от проведения приказа в жизнь. При этом выяснилось с полной очевидностью, что он совершенно не понимает, какое значение имеет подводная война для положения вещей в целом. Хотя он не достиг своей цели, ему удалось создать промежуточное звено в виде командующего атлантической авиацией, который подчинялся ему, но должен был, правда, считаться и с указаниями КПЛ. Крупные недостатки верховного командования и в этой области, по крайней мере частично, компенсировались сотрудничеством и взаимопониманием на местах.

В середине января 1941 г. начались попытки атаковать конвой с помощью разведчиков дальнего радиуса действия. Это становилось все более необходимым, ибо британцы во

все большей степени сосредоточивали свое судоходство в конвоях, а потому одиночные суда все реже попадались подводным лодкам. Сначала никакого взаимодействия не получалось; это никого не удивило, ибо оно никогда не отрабатывалось, а для самолетов этот способ ведения войны был нов. Значительными препятствиями явились и все еще малое число машин и неточное вождение их при исключительно дальних полетах. Передача ложных координат не один раз помешала достижению успеха.

Первое удавшееся нападение произошло в условиях, обратных намеченным. 8 февраля 1941 г. «U-37», направлявшаяся в сторону Западной Африки, обнаружила к западу от мыса Винцент шедший в Англию конвой, сохранила соприкосновение с ним и на следующий день навела на него 5 самолетов указанием пеленга. Налет этих машин прошел весьма успешно. 10 февраля подводная лодка, со своей стороны, атаковала конвой — тоже успешно — и осталась в соприкосновении с ним еще на день. Этого оказалось достаточно для того, чтобы конвой был настигнут и тяжелым крейсером «Хиппер», который потопил из остатков его еще 7 пароходов. Это была первая комбинированная операция, проведенная на воде, над водой и под водой; в Атлантике она осталась единственной.

Ежедневно в полете находились обычно две большие машины. Если число их увеличивалось, то на следующий день вылетов не бывало вовсе. С середины февраля одна машина ежедневно летала из Бордо далеко на Запад, затем, в обход Британских островов, направлялась в Ставангер, в Юго-Западной Норвегии, и на следующий день возвращалась обратно.

Один из таких возвращавшихся самолетов заметил 23 февраля конвой, навел на него подводную лодку, которой удалось вызвать еще несколько лодок, хотя соприкосновение было временно утрачено, а самолеты, достигшие предела дальности полета, не смогли вновь его установить. 4 подводные лодки потопили 9 пароходов и рассеяли конвой.

Несколько дней спустя Прин («U-47») заметил конвой к северо-западу от Ирландии, потопил 3 судна, торпедировал еще 2 и сохранил соприкосновение до тех пор, пока в 350 милях к западу от Ирландии на конвой не налетели 6 «ФВ-200», которые потопили 9 судов.

Для боев, которые развертывались теперь далеко в океане, оказался недостаточным и радиус действия «ФВ-200». Находясь там, самолеты не имели возможности ни вести дли-



тельные поиски, ни долго оставаться в соприкосновении с противником — они могли только долететь туда один раз по своему маршруту. Пространство, просматривавшееся с двух ежедневно летавших машин, было слишком невелико, а наши подводные лодки находились чересчур далеко на Западе. Им требовалось так много времени, чтобы подойти к конвою, о котором их извещали с самолета, что к этому времени последний давно уже улетал восвояси, а конвой, для которого большая машина не оставалась незамеченной, имел возможность исчезнуть, резко изменив курс. Поэтому с весны 1941 г. КПЛ отказался от комбинированных операций. Однако разведывательные данные, передававшиеся самолетами, сохраняли свою ценность, так как с помощью этих сведений ему было значительно проще составить себе необходимое представление об обстановке в целом.

При наличии большого числа самолетов можно было бы достигнуть и большего, но «ФВ-200» больше не производились, а от «Хе-177», которые их заменили и должны были превзойти по своим качествам, ожидали слишком многого. Этот самолет страдал столькими «детскими болезнями», что вообще не появился на фронте.

В марте 1941 г. подводный флот за несколько дней потерял в борьбе против двух конвоев на севере района боевых действий, примерно на 60-й параллели, 4 подводные лодки и вместе с ними — 3 из числа лучших командиров. Лодка Прина со всем экипажем была уничтожена 8 марта 1941 г. глубинными бомбами, сброшенными эсминцем; лодка Шепке 17 марта была серьезно повреждена глубинными бомбами и принуждена к всплытию. Шепке погиб, часть команды была спасена. Почти одновременно лодка Кречмера, вследствие невнимательности наблюдателя, очутилась среди охотников, была серьезно повреждена глубинными бомбами и пошла ко дну; большая часть экипажа, включая и командира, попала в плен. Несмотря на преждевременный конец, этот поход, в результате которого противник потерял 60 000 брт (из них 9000 было повреждено), явился самым удачным из всех походов подводных лодок типа VII.

Поскольку аппарат КПЛ не мог установить, что такое нагромождение потерь является чисто случайным, было предположено, что противник ввел в действие новое средство противолодочной обороны, и центр тяжести боевых действий был перенесен дальше на запад — сначала в район южнее Исландии, а в конце марта даже на юго-запад от этого острова. Там подводные лодки торпедировали 10 су-

дов из состава одного конвоя. С середины апреля началось осторожное перемещение подводных лодок обратно на восток, поскольку было установлено, что в районе мартовских потерь англичане не применили никаких необычайных средств противолодочной обороны; 30 апреля подводные лодки временно находились в полосе, расположенной всего в 50 морских милях от Сент-Кильды — самого западного из Гебридских островов. Шок от внезапных потерь прошел, но все усиливающееся наблюдение за прибрежной полосой со стороны охотников за подводными лодками и самолетов породило мнение о том, что к востоку от 20-го меридиана, проходящего примерно в 350 милях от западного побережья Ирландии, целесообразно действовать лишь временно. Несмотря на потери, тоннаж потопленных судов возрастал: 130 000 брт — в январе, 200 000 — в феврале, 240 000 — в марте и 250 000 — в апреле.

### *Действия надводных кораблей*

Когда операция «Морской лев» была отложена, это развязало военно-морским силам руки для действий против английского судоходства. Предпринятая в ночь на 8 ноября 1940 г. попытка атаковать конвой, замеченный самолетами в районе восточного побережья Шотландии, семью большими миноносцами, находившимися в Норвегии, не удалась, так как в 40 милях от побережья соединение попало на минные заграждения; флагманский миноносец «Т-6» — затонул. Британцы, которые уже в начале сентября пытались атаковать аналогичным образом судоходство между Эльбой и Голландией, потеряли 3 эсминца, наскочивших на юго-западное ответвление Западного вала.

8 готовых к выходу в море эсминцев, которыми еще располагал флот летом 1940 г., были в середине сентября переведены в Брест и в ночь с 27 на 28 сентября поставили минные заграждения большой протяженности в бухте Фальмут, очень близко к берегу. 17 октября 4 из этих эсминцев были направлены для боевых действий в Бристольский канал, но уже по пути туда были обнаружены вражеской воздушной разведкой. В 30 милях к юго-западу от островов Силли они были втянуты в бой двумя легкими крейсерами и 5 эсминцами; несколько выпущенных ими торпед попало в британцев, сами же они, несмотря на превосходство противника и аварии в машинных установках, вы-

шли из этого затруднительного положения неповрежденными.

Другой набег — через Бискайский залив в направлении мыса Финистерре, — был прерван вследствие перебоев в работе машин. Во время Норвежской экспедиции погибли преимущественно более новые корабли, так что теперь приходилось действовать с капризными эсминцами первой серии. 5 были отправлены на верфь, а остальные 3 в конце ноября предприняли два набега в прибрежные воды между Ландсэндом и Старт Пойнтом, пустили ко дну 8 небольших судов и в бою с 5 эсминцами потопили один из них — «Джэвелин». Затем двум из них пришлось отправиться на верфь, и в начале 1941 г. ни один из них не мог быть использован для боевых действий на протяжении целого квартала.

После того как в сентябре «Хиппер» из-за аварии в машине был вынужден вернуться от берегов Норвегии, броненосец «Адмирал Шеер» (капитан 1 ранга, в дальнейшем адмирал Кранке) 29 октября 1940 г. вышел из Готенхафена<sup>1</sup>, направляясь в Атлантику. «Шеер» при очень плохой видимости и шторме прошел Датский пролив и направился в район к югу от Гренландии. Здесь самолет, находившийся у него на борту, поднявшись в воздух 5 ноября в полдень, заметил большой конвой, шедший с запада. Поскольку погода грозила снова ухудшиться, «Шеер» направился к конвою, хотя смог догнать его лишь незадолго до захода солнца. Вел конвой вспомогательный крейсер «Джервис Бэй», вооруженный 15-см орудиями. Он мужественно оборонялся, в то время как его охраняемые пытались рассеяться во всех направлениях. «Шеер» подавил сопротивление вспомогательного крейсера и, до глубокой ночи преследуя суда конвоя, потопил не менее семи и несколько нанес повреждения. Затем он ушел далеко на юг — на трассу между Антильскими и Азорскими островами. Англичане на неделю прекратили судоходство на севере, а затем стали пускать наиболее ценные конвои с охранением, в состав которого входил один линкор или несколько крейсеров; это потребовало от них большого напряжения сил. Кранке потопил в районе Азорских островов и островов Зеленого Мыса по одному пароходу, а затем перешел в Южную Атлантику. Здесь он захватил рефрижератор с 3000 т мяса и 15 млн. яиц, который долгое время хорошо обслуживал, в качестве «Южной вильгельмсгафенской базы снабжения», самого

---

<sup>1</sup> Гдыни. — Ред.

«Шеера», несколько крейсеров и плавучие базы. Любое судно, проходившее из этого района в Западную Францию, имело на борту множество ящиков яиц и щедро их раздавало, поскольку содержимое ящиков было уже не вполне свежим.

В январе «Шеер» отправился в южную часть Индийского океана, потопил в феврале четыре судна к северу от Мозамбикского пролива, затем вернулся в Атлантику и прошел безостановочно в Датский пролив, который миновал 27 марта 1941 г., в период новолуния. При этом он обошел два британских крейсера, не нападая на них, чтобы как можно дольше не обнаруживать свое местонахождение. За 161 день «Шеер» прошел 46 000 миль, захватил и отослал на родину в качестве призов 2 танкера и потопил 19 судов (137 000 брт). Он уничтожал суда, сковал значительные силы и в целом доказал своим рейдом, насколько обоснованы были соображения о пользе строительства броненосцев и ведения океанской войны.

В океане «Шеер» далеко не был одинок. «Хиппер» (капитан 1 ранга, впоследствии адмирал Майзель) 30 ноября 1940 г., закончив ремонт, покинул Эльбу, незаметно прошел Датским проливом, а затем через центральную часть Атлантики направился в южную. Этому кораблю приходилось очень часто пополнять запасы нефти, в машинном отделении его постоянно происходили аварии. Он уклонялся от встречи с одиночными судами, и ему удалось на рассвете 25 декабря 1940 г. атаковать конвой к западу от мыса Финистерре. Однако «Хипперу» тотчас же пришлось иметь дело с тяжелым крейсером «Бервик»; несколько выпущенных им по английскому крейсеру снарядов попали в цель, было повреждено также 2 транспорта; несмотря на это, «Хиппер» вышел из боя, поскольку конвой, видимо, находился под охраной еще и других военных кораблей. Решение было правильным, так как этот конвой вез войска и грузы на Ближний или Средний Восток и в составе его охранения находились авианосец и три крейсера. «Хиппер» отправился для осмотра машин в Брест, куда прибыл 27 декабря.

Приблизительно в это же время «Шарнхорст» (капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал Гофман) и «Гнейзенау» (капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал Файн), под общим командованием адмирала Лютьенса, покинули берега родины и отправились в Атлантику. Сильный шторм нанес повреждение «Гнейзенау»; корабли повернули обратно и после непродолжительного ремонта 23 января 1941 г. снова вышли в море. При попытке проникнуть в открытое море к



югу от Ирландии они заметили линию сторожевых кораблей, которую не могли прорвать, не будучи замеченными. Поэтому они изменили курс и несколько дней спустя, не будучи обнаруженными, прошли Датским проливом. 8 февраля они завидели конвой, шедший из Галифакса, но не атаковали его, поскольку конвой этот охранялся линкором. В них не опознали линейные корабли, и они вернулись назад для пополнения запаса нефти, предоставив сделать следующий ход «Хипперу».

Последний снова вышел из Бреста 1 февраля 1941 г. и примерно в 1000 км к западу от мыса Финистерре несколько раз брал нефть у группы танкеров, чтобы начать рейд с полными цистернами. РВМ расставило в разных районах четыре группы танкеров (всего 8 танкеров), в том числе три в спокойных районах Атлантики; четвертая группа — самая быстрая — осталась в непосредственном распоряжении командующего флотом.

«Хиппер» теперь получил свободу действий. Ему повезло в том отношении, что корабли, базировавшиеся в Гибралтаре («Форс Н»), в начале февраля были заняты двумя набегами на Геную. 11 февраля к востоку от Азорских островов он потопил одиночное судно, а 12 февраля атаковал конвой, о котором донесла «U-37»; конвой подвергся нападению как «Хиппера», так и самолетов. И в этом случае данные о результатах боя не сходятся; «Хиппер» донес о потоплении 13 судов (75 000 брт), адмиралтейство же<sup>1</sup> после войны подтвердило гибель только 7 (33 000 брт). Видимость была плохая, и возможно, что некоторые суда, потерявшие управление, или такие, на которых возникли пожары, позднее были найдены и доставлены в порты отличной спасательной службой англичан. Продолжать охоту «Хиппер» не мог, ибо два дня спустя он прибыл в Брест с почти полностью истощившимся запасом топлива.

17 февраля 1941 г. оба линкора<sup>2</sup> снова появились на пути из Галифакса. Не обнаружив конвоя, они потопили 5 одиночных судов (25 000 брт), а затем перенесли арену своих действий в район Канарских островов.

Здесь они 7 марта заметили идущий на север конвой, который, однако, тоже охранялся линкором. Немецкий адмирал сохранил соприкосновение с конвоем, так как три подводные лодки находились близко и могли включиться в бой.

---

<sup>1</sup> Английское. — *Ред.*

<sup>2</sup> «Шарнхорст» и «Гнейзенау». — *Ред.*



Его план состоял в том, чтобы бросить их против линкора. Вывод из строя этого корабля с его 38-см орудиями сделал бы конвой легкой добычей линкоров и подводных лодок. Однако система передачи приказов по линии группа «Вест» — флот — КПЛ действовала неудовлетворительно. Подводные лодки, находившиеся в пути к африканскому побережью, потопили из состава конвоя 5 пароходов и отправились дальше. Две недели спустя в линкор, охранявший следующий конвой «SL», попала торпеда, выпущенная «U-106».

Снова пополнив запас нефти, линкоры возвратились на курс судов, следующих из Галифакса, и 15—16 марта 1941 г. потопили там в общей сложности 16 одиночных судов (более 80 000 брт) из состава рассредоточившегося конвоя; таким образом, достигнутые результаты составили 116 000 брт. Погнавшиеся за линкорами британские тяжелые корабли их не догнали. Чтобы уступить место «Шееру» и «Хипперу», они на следующий день отправились в Брест, куда прибыли 22 марта. В пути они были замечены самолетом, находившимся всего в 160 милях к югу от «Force H»; однако более сильного противника удалось ввести в заблуждение относительно истинного курса и избежать боя.

«Хиппер» подвергся в Бресте ожесточенным воздушным налетам, но просто чудом остался невредим и 15 марта вышел из базы. Он достиг незамеченным района к югу от Гренландии, пополнил запас топлива и 23 марта прошел незамеченным Датский пролив. Пополнив в Бергене запас топлива, он в конце месяца прибыл в Киль. Для корабля с такими капризными машинами и столь большим расходом топлива он в своих трех рейдах добился образцовых результатов.

### *Рейд „Бисмарка“*

Понятно, что после успехов, достигнутых линкорами и крейсерами, а также и вспомогательными крейсерами, РВМ многого ожидало от дальнейшего применения этого способа ведения войны. Между тем на родине за это время были подготовлены к боевым действиям линкор «Бисмарк» (капитан 1 ранга Линдеман, 42 000 т, восемь 38-см орудий, 30 узлов) и тяжелый крейсер «Принц Ойген» (капитан 1 ранга, впоследствии контр-адмирал Бринкман, 14 000 т, восемь 20,3-см орудий, 32 узла) — первый, разумеется, в той мере, в какой можно подготовить к ним за несколько месяцев такой

громадный корабль, как «Бисмарк», с экипажем почти в 2400 человек. РВМ намеревалось отправить оба корабля в Атлантику в период новолуния, наступающего во второй половине апреля. К этому времени должно было закончиться перевооружение «Шарнхорста» и «Гнейзенау», равно как и осмотр их машин, с тем, чтобы они могли действовать совместно с «Бисмарком». Такая группа могла принять бой со старым линкором, сопровождающим конвой.

Однако и противник не дремал и принимал свои контрмеры. Выход в Атлантику германских кораблей и достигнутые ими успехи чрезвычайно встревожили британское верховное командование. Оно с беспокойством ожидало появления в строю новых линкоров «Бисмарк» и «Тирпиц»; при этом оно не без основания полагало, что они окажутся больше и сильнее всех имеющихся в наличии кораблей. Но даже новая вылазка из Бреста обоих линейных крейсеров<sup>1</sup> могла оказаться достаточно неприятной, тем более, что в Средиземном море намечалось немецкое наступление на Грецию.

В качестве первой контрмеры была предпринята попытка вывести из строя корабли, стоящие в Бресте. Это удалось вполне. 6 апреля «Гнейзенау» покинул док; по пути к защищенной сетями стоянке он ненадолго встал на якорь у мола внешнего рейда. Одному британскому самолету, предпринявшему очень искусную и энергичную атаку, удалось, несмотря на сильнейший огонь, приблизиться к кораблю и повредить его торпедой, прежде чем этот самолет удалось сбить. «Гнейзенау» пришлось на несколько месяцев вернуться в док, где в него попали еще четыре бомбы.

Машины «Шарнхорста» оказались поврежденными сильнее, чем сначала думали; он долго еще не мог выйти в море. Поэтому «Бисмарк» не имел оснований рассчитывать на какую-либо помощь из Бреста. Следовало также считаться с тем, что воздушные налеты на Брест усилятся по мере приближения сроков окончания ремонта обоих линейных крейсеров. Сохранить этот срок в тайне было почти невозможно, не говоря уже о выходе кораблей из дока.

На родине тоже не все шло гладко. Выход в море пришлось отложить почти на месяц, так как 23 апреля «Принц Ойген» наскочил на магнитную мину. Повреждения были невелики, но этот случай оказал большое влияние на последующие события. В высоких широтах в конце мая совсем не

---

<sup>1</sup> Schlachtkreuzer. Так в этом месте называет автор линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау». — Ред.

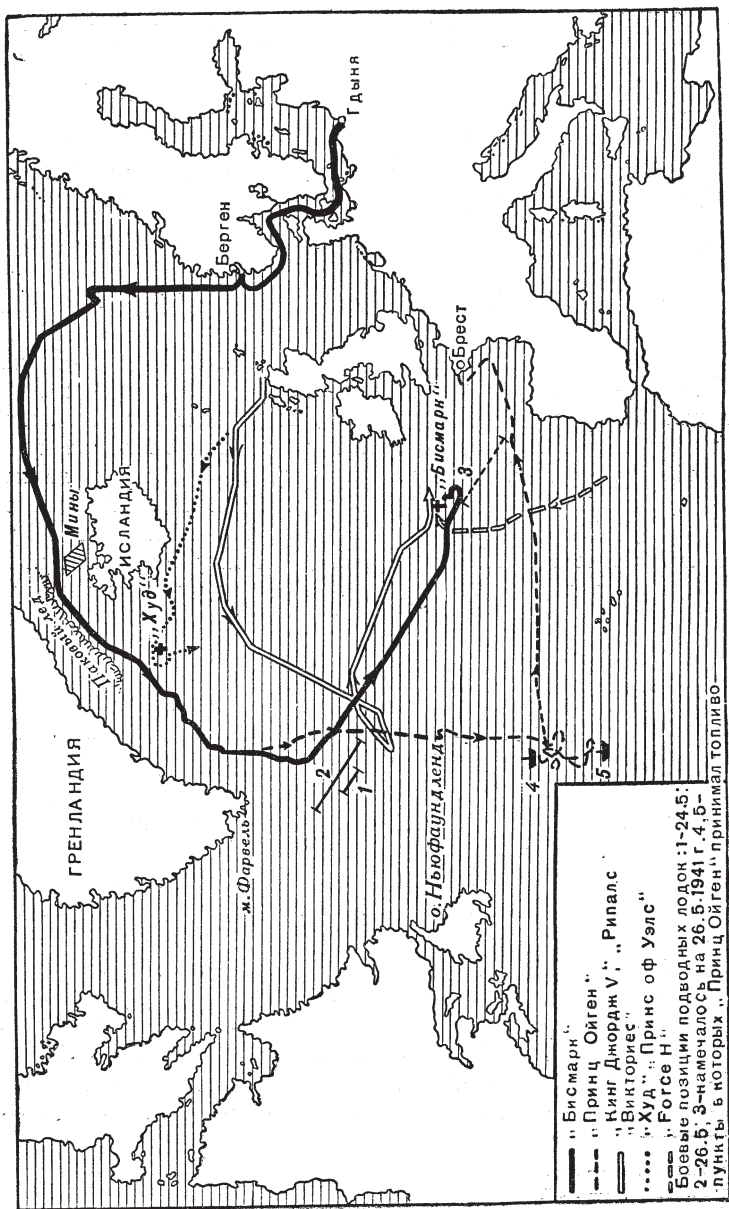
бывает ночи — только короткие сумерки, в апреле же, во время новолуния, на несколько часов наступает полный мрак. 18 мая оба корабля вышли из Готенхафена<sup>1</sup>, прошли через Большой Бельт на север, о чем сразу же узнали британские шпионы, и провели день 21 мая на якоре в Корс-фьорде близ Бергена. Здесь их обнаружила английская воздушная разведка; уже в связи с пребыванием в Норвегии «Бисмарка» адмиралтейство подчинило командующему Home Fleet<sup>2</sup> адмиралу сэру Джону Тови линейный крейсер «Рипалс» и только что вступивший в строй авианосец «Викториес», который еще в конце апреля находился на судостроительной верфи. Оба корабля предназначались, собственно, для охраны конвоя, который 22 мая должен был выйти с Клайда в Средиземное море. Home Fleet состоял из обоих новых линкоров — «Кинг Джордж V» |> и «Принс оф Уэлс» (35 000 т, десять 35,6-см орудий, 30 узлов), который только за два месяца до этого пополнил собой английский флот, далее из линейного крейсера «Худ» (42 000 т, восемь 38-см орудий, 30 узлов), 2 тяжелых, 8 легких крейсеров и 12 эсминцев (авианосцев не было ни одного). Базой этого флота являлась Скапа-Флоу. «Худ», «Принс оф Уэлс» и 6 эсминцев под командованием вице-адмирала Холланда уже в полночь вышли в исландские воды.

Когда на следующий день британская разведка донесла, что Корс-фьорд опустел, Тови приказал двум тяжелым крейсерам находиться в Датском проливе, а трем легким — в проходе к югу от Исландии. Одновременно он распорядился об усилении воздушной разведки, деятельность которой сильно затрудняли метеорологические условия; вечером 22-го он и сам взял курс на запад с кораблями «Кинг Джордж V» и «Викториес», а также легкими силами. На утро «Рипалс» и три эсминца присоединились к соединению, которое направилось в район юго-западнее Исландии, откуда могло перехватить противника, пройдет ли он севернее или южнее острова. Группа «Худа» преграждала путь через Датский пролив. По человеческому разумению, противник должен был быть перехвачен, если он только появится.

Он действительно появился вечером 23 мая 1941 г. в Датском проливе, используя узкую полосу открытой воды и хорошей видимости между ледяными полями на севере и туманом и минными заграждениями на юге. Тяжелый крейсер

<sup>1</sup> Гдыни. — *Ред.*

<sup>2</sup> Отечественным флотом, флотом метрополии (англ.). — *Ред.*



Поход «Бисмарка»



«Суффольк», оборудованный современным радаром, искусно используя туман, следовал за немецким отрядом и, не отрываясь от него, непрерывно посылал соответствующие радиосигналы. Вице-адмирал Холланд лег тогда на такой курс, который вскоре после рассвета должен был привести его к соприкосновению с противником. 24 мая в 5.35 утра оба германских корабля были замечены при тихой погоде и хорошей видимости впереди с наветренной стороны. «Худ» и «Принс оф Уэлс» пошли на сближение, развив максимальную скорость, чтобы быстрее с ними сблизиться на дистанцию выстрела. В 5.52 обе стороны одновременно открыли огонь с дистанции 22,7 км. Германские корабли взяли под обстрел «Худа», в который сразу же попало несколько снарядов; сам «Худ» вел огонь, очевидно, по «Принцу Ойгену», а «Принс оф Уэлс» — по «Бисмарку». Уже через одну минуту на верхней палубе «Худа» возник пожар, через три минуты попал снаряд и в «Бисмарк», затем на пятой минуте после чудовищного взрыва «Худ» разломился, пораженный залпом «Бисмарка». После этого немцы сосредоточили свой огонь на «Принс оф Уэлсе», в который за короткий промежуток времени попало четыре 38-см и три 20,3-см снаряда. Они произвели большие разрушения, но те два снаряда, которые проникли глубоко внутрь корабля, не разорвались. «Принс оф Уэлс» смог выйти из боя, «Бисмарк» его не преследовал. В последний попало два снаряда; корабль не утратил боеспособности, но через бортовую пробойну в носовой части началась утечка нефти, и корабль оставлял за собой на воде широкий след.

Адмирал Лютьенс, взяв курс на юго-запад, вышел в Атлантику, «Принс оф Уэлс» и крейсера продолжали следовать, не отрываясь от него. К югу от южной оконечности Гренландии стояли 7 подводных лодок, готовых прийти на помощь; прежде чем он<sup>1</sup> достиг этого района, ему пришлось взять курс на юг, а потом на юго-запад, так как запас топлива угрожающе истощался. Это означало отказ от взаимодействия с подводными лодками. Он<sup>2</sup> отпустил «Принца Ойгена», которому удалось, используя плохую видимость, оторваться от кораблей<sup>3</sup>, следовавших за немцами. Однако ночью, несмотря на штормовую погоду, 8 торпедоносцев, выпущенных с «Викторнеса», атаковали «Бисмарк», причем

---

<sup>1</sup> Лютьенс. — Ред.

<sup>2</sup> Лютьенс. — Ред.

<sup>3</sup> Английских. — Ред.



одна торпеда попала в цель, но не причинила ущерба, ибо, вероятно, шла слишком высоко и ударилась в бортовую броню.

Позднее в ту же ночь английские крейсера потеряли противника. Но Лютенс полагал, что за ним все еще следуют, и передал длинную радиогамму, которая позволила английским станциям на суше запеленговать его. Однако данные были переданы на флагманский корабль Тови неправильно, вследствие чего возникло представление о том, что «Бисмарк» пытается уйти назад, в Норвегию. Home Fleet семь часов подряд следовал в направлении, обратном тому, которое в действительности нужно было избрать. Между тем адмиралтейство перебросило в этот район линкоры «Родней» и «Рэмиллис», выделенные из состава прикрытия конвоя, а также «Форсе Н» из Гибралтара, в составе линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройал» и двух тяжелых крейсеров. За «Бисмарком» охотилась теперь почти половина английского флота.

Через 31 час — 26 мая около полудня «Бисмарк» был замечен «летающей лодкой» всего в 700 км к западу от Бреста. Ему уступали в скорости все преследователи, включая и «Форсе Н». «Ринаун», вооруженный всего шестью 38-см орудиями, к тому же с плохой броневой защитой, не мог вступить в бой с «Бисмарком». Настигнуть ускользящий корабль можно было, только заставив его снизить скорость хода посредством воздушных атак. Крейсер «Шеффилд» настиг «Бисмарка» и с помощью радиосигналов навел на него торпедоносцы, которые вследствие плохой погоды с трудом поднялись с «Арк Ройала». Первым они атаковали «Шеффилд», о присутствии которого не были поставлены в известность. При втором налете, произведенном уже в сумерках, две торпеды попали в «Бисмарк». Одной торпедой так основательно заклинило ему руль, что это повреждение не удалось устранить. Из-за вестового шторма корабль не мог лежать на курсе, и его все время разворачивало, повертывая в сторону открытого моря, несмотря на противодействие машинами. В результате длившегося несколько часов боя с намного превосходящими силами противника и после того, как в него попало много снарядов и несколько торпед, он затонул утром 27 мая примерно в 450 милях юго-западнее Бреста.

Механизмы «Бисмарка» до последнего момента работали нормально. Из состава экипажа были спасены лишь немногие, в том числе несколько человек подводными лодками.

Одна из этих последних — «U-556» (капитан-лейтенант Вольфарт) — накануне вечером находилась на самой благоприятной для выстрела позиции (но без торпед), между «Ринауном» и «Арк Ройалом». Та же лодка явилась свидетельницей последней фазы борьбы. Вследствие сильного волнения на море подводные лодки, имевшие торпеды, не смогли своевременно достигнуть места боя, для самолетов же расстояние было слишком велико.

«Принц Ойген» попытался вести крейсерскую войну, однако вскоре обнаружили неполадки в его машинах, и 1 июня он прибыл в Брест. Таков был печальный конец атлантических операций линкоров и крейсеров. Несомненно, что в некоторых отношениях «Бисмарку» явно не повезло. В целом, однако, стало ясно, что усовершенствование вражеской авиации, радара, радиопеленгаторов и службы наблюдения делало продолжение рейдов при отсутствии собственных авианосцев неоправдываемым предприятием. Поскольку, несмотря на специальный приказ фюрера, не было возможности построить самолеты для авианосцев ранее 1944 г., представлялось бесцельным вводить в строй «Граф Цеппелин». В конце войны он был взорван на одном из рукавов Одера близ Штеттина; впоследствии русские подняли его, но он, видимо, перевернулся при буксировке по Балтийскому морю, так как трофейные материалы, которыми была завалена расположенная высоко ангарная палуба, сместились на один борт.

### *Радиодальномер и радар*

На решения адмирала Лютенса, несомненно, оказывала сильное влияние хорошая работа радиолокационных приборов, установленных на вражеских кораблях, которые не давали ему возможности оторваться от английских наблюдателей. Подобными приборами были снабжены и германские корабли. На «Бисмарке» они действовали до последнего момента, это доказывается тем, что британские эсминцы, которые в последнюю ночь пытались приблизиться к почти неподвижному кораблю, чтобы торпедировать его, всякий раз наталкивались на меткий огонь с дистанции около 10 км и вынуждены были возвращаться, ничего не сделав.

Создатели этих приборов в обеих странах шли разными путями. В Германии в середине 30-х годов начались эксперименты с волнами длиной около 50 см. При попытках использовать еще более короткие (сантиметровые) волны у физиков

создалось представление, что этот путь ведет в тупик. Поэтому они остались при дециметровых волнах, и серийные приборы германских вооруженных сил работали на волнах длиной 80—150 см. На флоте были приняты радиодальномеры, показывавшие дистанцию до цели и то направление, в котором она находилась. Они были хороши, хотя давали еще недостаточно точные показания для ночной стрельбы. Дальнейшая работа должна была быть направлена прежде всего к усовершенствованию приборов и устранению этих недостатков.

В Англии, напротив, сначала применялись волны длиной 11—12 м. Поскольку пользоваться такими приборами было слишком сложно, началось систематическое исследование возможностей все более коротких волн, причем была установлена пригодность 9-см волны, а в дальнейшем даже еще более коротких волн. После этого были созданы приборы, не только указывающие расстояние до цели, но и показывающие самую цель; благодаря этим приборам на специальном экране появлялись очертания всех твердых предметов, находящихся в районе местонахождения корабля, и указывалось расстояние до них; на экранах же самолетных установок можно было видеть приблизительную рельефную карту местности. Например, всплывшая подводная лодка имела на экране самолетного радара вид светящейся точки.

Таким образом, развитие немецких конструкций имело тот недостаток, что было направлено только на измерение расстояний, а не на ночную разведку. Изданный Гитлером приказ о прекращении с 1940—1941 гг. дальнейшего усовершенствования конструкций поставил на этом точку. Когда в 1943 г. в руки немцев попали со сбитых самолетов 9-см приборы, воспроизводящие на своих экранах самые предметы, стало ясно, сколь многое было упущено. Но было уже слишком поздно устранять выявленные недостатки.

### *Вспомогательные крейсера и прорыватели блокады*

С июня 1941 г. вспомогательные крейсера являлись единственными надводными кораблями, которые продолжали вести войну в океане (за исключением Северного Полярного моря). Однако и их операции все больше затруднялись новыми видами оружия, действие которых в своей совокупности привело к гибели «Бисмарка». Все же потребовались годы,

чтобы установить наблюдение за океанскими торговыми путями с воздуха, из эфира и с воды. В результате этот вид военных действий прекратился только в 1943 г. Когда в октябре 1943 г. «Шеер» отправился в Атлантику, «Виддер» (фон Руктешелль) — бывший «Неймарк» ГАПАГа<sup>1</sup> (7900 брт, 14 узлов) — уже входил в один из портов Западной Франции в результате аварии в машинном отделении. Он потопил в Северной Атлантике 11 судов (всего 66 000 брт) и послал вперед себя захваченный им большой танкер.

Следующим вернулся весной 1941 г. «Тор» (Кейлер), прежде под названием «Санта-Крус» (3900 брт, 16 узлов) перевозивший фрукты для Ольденбургско-Португальского пароходства. Свой первый приз — большой танкер — он отправил из Северной Атлантики во Францию, сам же пошел в Южную Атлантику, где встретился с «Шеером» и потопил несколько пароходов. Случайно он несколько раз сталкивался с вражескими вспомогательными крейсерами — вооруженными быстроходными пароходами, которые несли патрульную службу в целях охраны торгового судоходства. Первым из них была «Алькантара» (22 000 брт); он повредил его настолько, что тот потерял управление. В декабре он расправился таким же образом с «Кернарвон Кастл» (20 000 брт), а в апреле 1941 г. после упорного боя потопил «Вольтера» (13 000 брт). Всего он уничтожил 12 судов (общим водоизмещением 96 000 брт), не считая поврежденных.

В августе 1941 г. «Орион» (Вейхер), бывший «Курмарк» (7000 брт, 15 узлов), закончил свой семимесячный рейд, в ходе которого обогнул мыс Горн, плавал в южных морях и Индийском океане, а затем вернулся, обогнув мыс Доброй Надежды. Вейхер поставил большое минное заграждение в заливе Хаураки, перед Оклендом (Новая Зеландия), не будучи замечен крейсером, который как раз входил в этот порт. Затем «Орион» соединился сшедшим от Берингова пролива кораблем «Комет» (Эйссен; бывший «Энс» Северогерманского Ллойда, 3300 брт, 15 узлов), который являлся самым малым из вспомогательных крейсеров, но был вооружен до зубов, имея шесть 15-см орудий и десять торпедных аппаратов. Некоторое время они действовали в том районе Южных морей, который прежде принадлежал Германии, и потопили три парохода, специально предназначенных для перевозки фосфатов; «Комет» обстрелял, кроме того, погрузочные со-

<sup>1</sup> ГАПАГ — крупнейшая германская пароходная компания. — *Ред.*



оружения на острове Науру, где добывались фосфаты, так что поставки этого важного вида удобрения на несколько месяцев прекратились.

Добычей «Ориона» явились 10 пароходов (80 000 брт), а «Комет» — 7 (42 000 брт); тоннаж судов, потопленных совместно, разделен здесь между ними. «Комет» некоторое время продолжал действовать с успехом на пути из Новой Зеландии к Панамскому каналу, а затем, обогнув мыс Горн, перешел в Атлантику. В ноябре 1941 г. он вернулся на родину, причем, подобно «Тору», был проведен через Ла-Манш.

«Атлантис» (Рогге; бывший «Гольденфельз», 7900 брт, 16 узлов) и «Пингвин» (Крюдер; бывший «Кальденфельз», 7800 брт, 16 узлов), принадлежавшие прежде «Ганзе»<sup>1</sup>, были настигнуты и уничтожены противником после длительного и успешного рейда. Основным полем деятельности «Атлантиса» явился Индийский океан. Там он встретил две трети из числа 22 судов (146 000 брт), которые стали его добычей. 22 ноября 1941 г. Рогге был настигнут в Южной Атлантике британским крейсером в момент, когда намеревался снабдить всем необходимым немецкую подводную лодку. После короткого боя «Атлантис» пошел ко дну, но потери в личном составе были невелики. Учитывая близость подводной лодки, крейсер не стал задерживаться для спасательных работ, а экипаж погибшего корабля был принят на борт плавучей базы подводных лодок «Питон». Несколько дней спустя последняя в свою очередь была потоплена крейсером, но и на этот раз потери в личном составе были невелики. Оказавшиеся поблизости подводные лодки несколько дней подряд буксировали шлюпки с экипажем погибшего корабля. После того как подошли еще две другие лодки, они приняли на борт всех находившихся в шлюпках и в условиях крайней скученности доставили их на север. У Азорских островов половина из них перешла на четыре итальянские лодки, и все вернулись на родину.

В то время не удалось выяснить, да и позднее осталось неизвестным, каким образом противник два раза подряд встретил германские корабли в стороне от путей торгового судоходства. Легкий крейсер «Данедин», шедший в одиночку без охранения в центральной части Атлантики, попал под выстрелы спешившей на помощь этим кораблям «U-124» (Мор), которая и потопила его торпедным залпом, выпущенным с очень большой дистанции.

---

<sup>1</sup> «Ганза» — в данном случае одно из германских пароходств. — Ред.



Во время своего крейсерства в Индийском океане Рогге превратил свой приз — теплоход «Шнейбанк» (5000 брт) — во вспомогательное судно, переименовал в «Доггербанк» и назначил командиром его капитана 3 ранга запаса Шнейдевинда. Во время своего второго плавания последний поставил несколько минных заграждений на главном морском пути в районе мыса Агульяс<sup>1</sup>. Здесь затонули три парохода (в общей сложности 20 000 брт).

Самым удачливым и, пожалуй, самым разносторонним из командиров вспомогательных крейсеров оказался командир «Пингвина» капитан 1 ранга Крюдер. Он охотился главным образом в Индийском океане и прилегающей к нему части Южного Полярного океана<sup>2</sup>. Вылазка, предпринятая им в направлении Южной и Юго-Восточной Австралии, была использована исключительно для постановки мин перед Сиднеем, у южной оконечности Тасмании и к западу от Аделаиды.

Самого большого успеха он добился, когда, хитроумно совместив методы радиоразведки и дезинформации противника, обманул и захватил три большие плавучие китобойные базы норвежцев с 11 китобоями. Эти три базы, имевшие на борту свыше 22 000 т китового жира, что соответствовало количеству маргарина, выпускавшегося во всей Германии в течение нескольких месяцев, были им отправлены в Западную Францию, равно как и 10 китобоев (последние шли по двое). У Крюдера не было людей для укомплектования команд стольких призов; на помощь ему пришел «Шеер», большинство лейтенантов которого стали офицерами этих судов. За исключением двух китобоев, все призы достигли места назначения, где их встретили радостными приветствиями. Китобоев оказалось как раз достаточно для того, чтобы создать из них вполне пригодную к использованию флотилию охотников за подводными лодками.

Одиннадцатого китобоя Крюдер переименовал в «Адъютанта» и превратил во вспомогательное судно для «Пингвина». Захватив танкер «Старстад», на котором находилось 14 000 т лучшего дизельного топлива, он переименовал его в «Пассат» и использовал сначала для собственных нужд, а затем превратил в минный заградитель. Под командованием лейтенанта морского резерва Варнинга этот корабль поставил заграждения в проливе Басса, перед Мель-

---

<sup>1</sup> Один из мысов на южной оконечности Африки. — *Ред.*

<sup>2</sup> То есть водного пространства, прилегающего к Антарктиде. — *Ред.*

бурном и Аделаидой; на них подорвалось самое меньшее три судна (17 000 брт).

7 мая 1941 г. «Пингвин» потопил танкер в северо-западной части Индийского океана; на следующее утро он был замечен самолетом, который навел на него тяжелый крейсер «Корнуолл». Крюдер принял неравный бой. В «Корнуолл» попало несколько снарядов, однако уже один из первых залпов 20,3-см орудий привел к взрыву оставшихся на «Пингвине» 130 мин. Среди немногих спасенных Крюдера не оказалось.

«Пассат» благополучно добрался до одного из бискайских портов. «Адъютанта» РВМ свело с кораблем «Комет» (Эйссен), который снабдил его минами. Под командованием лейтенанта морского резерва Геммера он поставил десять донных магнитных мин на фарватерах, ведущих к Порт-Литтлтоу и Веллингтону (Новая Зеландия). Однако на их долю не выпало никакого успеха.

В целом же в результате почти одиннадцатимесячного рейда «Пингвина» было уничтожено 28 судов (136 000 брт) и не менее пяти (29 000 брт) подорвалось на минах.

Зимой 1940/41 г. в море вышел только один вспомогательный крейсер — дизель-электроход «Корморан» (судно № 45, бывший «Штейермарк» ГАПАГа, капитан 2 ранга Детмерс, 8700 брт, 17 узлов, вооружение: 6 орудий 15-см, 6 торпедных аппаратов, 2 гидросамолета и 360 мин). Корабль шел вдоль кромки льда и в декабре 1940 г. достиг незамеченным Атлантики; там, спустившись к югу, он потопил поблизости от экватора несколько ценных пароходов. Один из последних перевозил истребители, которые должны были перелететь через Африку по заранее разработанному маршруту из Такоради на берегу Гвинейского залива в Египет. Другой пароход (8000 брт) вез в качестве единственного груза тяжелую стальную сеть, которая должна была ограждать от подводных лодок гавань Капштадта.

«Корморан» несколько раз встречался с вспомогательными судами, призами, подводными лодками, вспомогательными крейсерами и «Шеером». Эти randevu организовывались РВМ, которое в своих шифрованных радиопередачах предлагало на выбор несколько возможностей; вспомогательный крейсер выбирал одну из них и доносил об этом коротким сигналом. Благодаря этому противнику почти не удавалось запеленговать рейдеры.

Между тем «Корморан» перешел в Индийский океан, где настиг еще несколько судов. 17 ноября 1941 г., во второй

половине дня, он встретил в 200 милях к западу от австралийского побережья легкий крейсер «Сидней» (7000 т), возвращавшийся после проводки конвоя; крейсер был вооружен восемью 15-см орудиями и восемью торпедными аппаратами и как по конструкции, так и по броневой защите был гораздо живучее «Корморана». Он приблизился к вспомогательному крейсеру с кормы на расстояние 1000 м. Детмерс хорошо использовал этот момент; первый же его залп попал в командирский мостик «Сиднея», выпущенная им торпеда поразила корабль противника под передними башнями, выведя их из строя. «Сидней» попытался применить таран, или же у него испортилось рулевое управление; во всяком случае, он проскочил за самой кормой «Корморана»; затем он выпустил четыре торпеды, из коих ни одна не попала в цель. Однако один из его залпов вызвал большой пожар в машинном отделении «Корморана». На обоих кораблях возникли пожары, и оба они получили двухметровый дифферент на нос. Через полчаса «Корморан» был вынужден остановиться, «Сидней» же с совершенно разбитыми палубными надстройками, окутанный густыми клубами дыма, медленно пошел на юго-восток и скрылся из виду. О нем больше никогда ничего не слышали. Вероятно, он нашел печальный конец в результате взрыва боеприпасов. Потушить пожар, возникший на «Корморане», не удалось. Экипаж перешел в шлюпки, а корабль несколько часов спустя взлетел на воздух. Помимо «Сиднея», он потопил или захватил 11 судов (70 000 брт).

В начале декабря 1941 г. «Тор» (судно № 10) вторично вышел в море, на этот раз под командованием капитана 1 ранга Гумприха. Он действовал в Южной Атлантике и Индийском океане и уничтожил 10 судов (56 000 брт). В конце сентября 1942 г. он пришел в Йокогаму; два месяца спустя он погиб в этом порту от пожара, вызванного взрывом на грузовом судне «Укермарк». Гумприх принял командование вспомогательным судном «Михель» (судно № 28).

Это 8000-тонное судно, в прошлом польское, в начале марта 1942 г. вышло из Западной Франции под командой капитана 2 ранга в запасе фон Руктешелля и очень успешно действовало в центральной и южной частях Атлантического океана, а также в Индийском океане. В марте 1943 г. оно прибыло в Японию, потопив 16 судов (104 000 брт). Его успех является достижением, так как к этому времени оборона противника была уже очень хорошо организована, и почти не осталось нейтралов, флагом которых можно было бы вос-

пользоваться для маскировки. На борту «Михеля» находился легкий торпедный катер, который применялся для внезапных ночных атак против судов, курс и скорость хода которых определялись днем с большого расстояния. Руктешелль — этот превосходный моряк с натурой художника — был после войны приговорен британцами к десяти годам тюрьмы за то, что он будто бы дольше, чем следовало, вел огонь по трем задержанным им судам. Между тем все торговые суда союзников имели строжайший приказ при всех обстоятельствах доносить по радио о своем задержании. Вспомогательный же крейсер должен был во что бы то ни стало помешать этому в интересах выполнения своей задачи. Установить, в какой именно момент ему следовало прекратить огонь, не подвергая опасности самого себя, было трудно в бою и совершенно невозможно в зале суда.

Что могло произойти в подобном случае, показывает судьба вспомогательного крейсера «Штир» (судно № 23, бывший «Каир», спущенный в 1939 г. по заказу линии «Атлас», 4800 брт, 14 узлов, командир — капитан 2 ранга Герлах). Этот корабль весной 1942 г. был не без труда проведен через Ла-Манш и в мае вышел в море. Потопив в центральной и южной частях Атлантики 3 парохода, он встретил в конце сентября 1942 г. судно «Стефан Гопкинс» (типа «Либерти»), которое оказало энергичное сопротивление. Сопротивление это было, правда, подавлено, но на «Штире» от попаданий снарядов возник пожар, и он был вынужден прекратить бой. Экипаж был доставлен на родину одним из прорывателей блокады. Общий результат рейда составил 4 парохода (29 000 брт).

В дальнейшем ни одному вспомогательному крейсеру не удавалось больше прорваться из Германии в Атлантический океан. В октябре 1942 г. при попытке пройти через Ла-Манш, чтобы вторично действовать в океане, корабль «Комет» (капитан 1 ранга Брокзин) был уничтожен в районе Шербурга легкими британскими силами, несмотря на чрезвычайно мощное охранение.

Судно № 14 («Того», капитан 1 ранга Тинеман) при попытке выйти в океан в феврале 1943 г. достигло только Булони, где было настолько повреждено бомбами, что ему пришлось вернуться. Вследствие этого судно № 5 («Ганза», капитан 1 ранга Генигст) вообще не было больше послано в океан. С другой стороны, однако, «Михелю» (капитан 1 ранга Герлах) удалось с мая по сентябрь 1943 г. действовать в



юго-восточной части Индийского океана и потопить 4 парохода (32 000 брт). На обратном пути, приблизительно в 600 милях от побережья Японии, этот корабль стал жертвой торпеды американской подводной лодки.

Так пришел конец одному из методов ведения войны, который вряд ли возродится в эпоху самолета и радара. Этот метод позволял РВМ вести игру на гигантской шахматной доске мирового океана. Если в море находилось несколько кораблей и в том числе еще и прорыватели блокады, перед каждым ходом нужно было тщательно оценить и взвесить многочисленные данные, поступившие от службы связи и разведки. На основе этих данных принимались решения и составлялись приказы. Было особенно важно правильно определить и сопоставить взаимное влияние кораблей, чтобы действия одного из них не вызвали преследования по пятам другого. Командиры, которые, естественно, не могли судить об игре в целом, порой занимались резкой критикой. Однако общие результаты показали правоту РВМ. Включая и потери от поставленных мин, они<sup>1</sup> обошлись противнику в 950 000 брт, — а это почти равнялось годичной продукции британских верфей, — и принудили противника к значительному напряжению сил.

Сначала их операции облегчались тем, что немцам удалось раскрыть шифр, которым пользовалось судоходство союзников. Однако дальнейшая расшифровка стала невозможна после того, как один из командиров разболтал об этом захваченным им в плен капитанам, а затем высадил их на остров, откуда их вскоре сняли, так что узванное ими очень быстро стало достоянием соответствующих органов.

Что касается командиров вспомогательных крейсеров, то им приходилось длительное время прощупывать противника, вдумываться в его поступки и стараться предусмотреть ответную реакцию на собственные действия. Самое малое упущение или неосторожность могли вызвать подозрение и привести к гибели, как это случилось с «Пингвином». Последний был так хорошо замаскирован под норвежца, что заметивший этот корабль самолет собирался было оставить его в покое. Но тут летчик обратил внимание на то, что никто из членов команды, включая и цветных, не появился на палубе, чтобы помахать рукой летавшей над ним редкостной птице.

Особую главу истории этих кораблей составляет забота о личном составе во время рейдов, длившихся много меся-

<sup>1</sup> Действия вспомогательных крейсеров. — Ред.



цев. В период между двумя войнами в германском флоте много размышляли над искусством управления людьми. Это принесло хорошие плоды и здесь; командиры, которым отлично помогали офицеры и унтер-офицеры, в большинстве случаев каждый по-своему решали эту задачу. Опытные моряки торгового флота, которые уже в мирное время плавали на том же корабле, приносили теперь большую пользу; отношения между обоими флотами<sup>1</sup> складывались в целом прекрасно. Это проявлялось и в других областях, в частности на судах, несших службу охранения.

Капитаны и команды прорывателей блокады имеют особые заслуги. В ходе как первой, так и второй мировой войн из нейтральных портов вернулся ряд торговых судов, некоторые из них с грузом. Позднее на родине специально снаряжались суда для плавания в Восточную Азию в условиях войны. Как и при снаряжении вспомогательных крейсеров, особое внимание уделялось маскировке при помощи бутафорских труб и надстроек, ношения опознавательных знаков нейтральных судов и изменения окраски. Предполагалось каждую зиму отправлять в Японию по 12 судов — за сырьем, в котором нуждалась германская военная промышленность. Это был преимущественно натуральный каучук, совершенно необходимый в качестве примеси при производстве синтетического каучука; нескольких тысяч тонн хватало на ряд месяцев.

Далее требовались молибден и вольфрам — для изготовления специальных сталей, равно как и джут, медикаменты и химикалии; нужны были также медь и цинк, но это было уже не столь существенно, так как во Франции удалось захватить большие запасы этих металлов. Военно-морской флот крайне нуждался в слюде для водомерных приборов в котлах; желанными добавками к основному грузу являлись также кофе и чай. В качестве возмещения отгружались преимущественно машины; в дальнейшем японцы получили две готовые к боевым действиям подводные лодки типа IX-C.

По первоначальному плану импорт должен был достигать 50 000 т в год. Однако это было задумано чересчур оптимистично. Насколько удалось установить, зимой 1941/42 г. прибыло семь грузовых судов, доставивших около 30 000 т драгоценнейшего сырья. На следующую зиму из 7 судов погибло 2 или 3, а зимой 1943/44 г. из 5 судов пробилось только одно — «Озорно» (капитан Гельман). Кроме того, прибыло несколько судов, которые уже находи-

<sup>1</sup> Военным и торговым. — *Ред.*

лись в Восточной Азии, либо же были направлены туда из Чили, или в качестве призов. Всего из Восточной Азии вышло с грузом для Германии 31 судно, достигло места назначения 17.

В последние два года войны подводные лодки перевозили небольшие количества наиболее необходимых видов сырья. Они несли еще более тяжелые потери: из 13 лодок прибыло только 5.

Общее количество отправленных грузов составило 217 000 т; из них достигло места назначения 114 000 т, в том числе 45 000 т натурального каучука.

## РОССИЯ ИЛИ СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ?

*Средиземное море — центр тяжести  
против воли*

Поход ради поддержания престижа, затеянный Муссолини против Греции, протекал так «успешно», что в феврале 1941 г. греки перешли в контрнаступление, нанеся противнику сильный удар. Хотя это контрнаступление и не привело к прорыву фронта, не было никаких оснований рассчитывать на то, что итальянские вооруженные силы сумеют сами урегулировать положение на Балканах, тем более, что Черчилль перебросил из Египта в Грецию британский экспедиционный корпус, численность которого достигла позже 62 000 человек. Поскольку сломить британское господство в восточной части Средиземного моря и изолировать Грецию было невозможно, а с другой стороны, англичане почти неограниченно распоряжались морскими путями и, значит, могли в любое время усилить свои войска на Балканах, пришлось для устранения этой угрозы ввести в действие германские военно-морские и военно-воздушные силы. Германское государственное руководство путем заключения договоров приобрело для своих войск право на проход через Румынию, Болгарию и Венгрию. Аналогичное соглашение с Югославией потеряло силу вследствие падения правительства, и страна эта перешла на сторону противника.

Адмирал Редер и РВМ были особенно обеспокоены неудачами итальянцев на море, которые столь неблагоприятно отражались на обстановке в целом. Германский военно-морской флот был представлен в «Супермарине» вице-адмиралом Вейхольдом. Однако он являлся только наблюдателем и в соответствии с этим пользовался небольшим влиянием. При РВМ находился итальянский адмирал.

Германский военно-морской флот предложил встречу обоих главнокомандующих, ибо хотел предпринять попытку достигнуть большего. Итальянцы согласились, и 13—14 февраля 1941 г. адмиралы Риккарди и Редер со своими штабами

встретились в Меране и обсудили обстановку. При этом немецкая сторона предложила предпринять набеги быстроходных соединений на район Крита с целью перехвата судов, снабжавших английские войска. Это обещало успех, если бы удалось действовать внезапно, притом так, чтобы не быть захваченными врасплох противником. По этой причине необходимой предпосылкой успеха являлась безупречная организация воздушной разведки и охраны с воздуха истребителями. Это не было, однако, обеспечено полностью, ибо указанные действия намечалось развернуть в водах, находившихся в пределах досягаемости только части собственных военно-воздушных сил, но зато полностью находившихся под ударом самолетов, стартовавших с любого аэродрома, занятого англичанами в Греции. Итальянцы на это пошли неохотно. Когда известия о крупных воинских перевозках в Грецию умножились, в конце марта был организован подобный набег, который начался с вторжения торпедных катеров в бухту Суда.

*Торпедные катера в бухте Суда.* Итальянцы уже во время первой мировой войны имели успехи в применении малых боевых средств, а в дальнейшем усовершенствовали их в виде брандеров и управляемых торпед с экипажем из двух человек, которые были сведены в X флотилию MAS<sup>1</sup>, под командованием князя Боргезе. Две попытки доставить управляемые торпеды с экипажами из двух человек поближе к цели посредством подводных лодок потерпели неудачу, так как противник уничтожил подводные лодки. Брандеры представляли собой очень маленькие торпедные катера с большим зарядом взрывчатого вещества в носовой части. Управляемые водителем в спасательном костюме, они с большой скоростью неслись к цели. В какой-нибудь сотне метров от нее водитель бросался в воду, катер же с закрепленным в нужном положении рулем самостоятельно проходил последний участок пути. 25 марта 1941 г. два миноносца доставили 6 брандеров с острова Стампалия в Додеканезском архипелаге на подступы к бухте Суда. Несмотря на тройные сетевые и боновые

---

<sup>1</sup> „Motobarche anti-sommergibili“ (итал.). Под этим общим названием в итальянском флоте подразумевались собственно торпедные катера, быстроходные катера-брандеры и управляемые находящимися на них людьми торпеды. Вторая часть этого названия — „anti-sommergibili“ (противолодочные) — возникла оттого, что большинство итальянских торпедных катеров были предназначены также и для борьбы с подводными лодками, для чего вооружались противолодочными бомбами. — *Ред.*

заграждения, им удалось проникнуть в бухту и попасть в три из числа находившихся там больших кораблей. Один танкер (20 000 брт) и один войсковой транспорт (12 000 брт) пошли ко дну, тяжелый крейсер «Йорк» удалось отвести на мелкое место, где он служил потом зенитной батареей.

Морской бой у мыса Матапан. 27 марта 1941 г. линкор «Витторио Венето» |> (адмирал Якино), 6 тяжелых и 2 легких крейсера и 14 эсминцев вышли в море. Якино несколько раз пытался добиться изменения приказов, поскольку воздушная разведка и прикрытие с воздуха представлялись ему совершенно недостаточными. 27-го в полдень одна из групп итальянских крейсеров была замечена «летающей лодкой». После этого из Александрии вышли: линкоры «Уорспайт» |> (адмирал Каннингем), «Вэлиант», «Бархэм», авианосец «Формидебл», незадолго до этого вступивший в строй, заменив собой «Илластриеса», и 9 эсминцев, а из Пирея — 4 легких крейсера и 4 эсминца. Встреча должна была состояться на следующее утро к югу от Крита — примерно там, где намеревались сосредоточиться и итальянцы. Это дало повод заподозрить измену, хотя до настоящего времени не удалось ни доказать подобную версию, ни опровергнуть ее.

28 марта, вскоре после рассвета, самолеты итальянских кораблей донесли о приближении группы, вышедшей из Пирея. Якино направил против нее 3 тяжелых крейсера, а сам маневрировал с «Витторио Венето» таким образом, чтобы поставить англичан между двух огней. Это ему удалось, но в условиях плохой видимости ни один итальянский снаряд не попал в цель, и хотя итальянцы отбили налет британских самолетов-торпедоносцев, налет этот показал, сколь опасно их собственное положение. Поскольку авиационного прикрытия не появилось (должны были прибыть истребители с Додеканезских островов), а воздушная разведка не доставила никаких сведений о противнике, Якино взял курс на Таранто. На протяжении следующих нескольких часов один воздушный налет следовал за другим; в 15 часов с минутами в корму «Витторио Венето» попала торпеда, в результате линкор на время лишился управления и принял 4000 т воды. Корабль на четверть часа лишился хода, а затем смог развить скорость только в 16 узлов, в дальнейшем доведя ее до 19. До Таранто было еще 420 миль. В 17 часов 30 минут германский авиационный корпус сообщил, что вследствие неблагоприятных условий освещения к югу от Крита он лишен возможности действовать. Итальянцам удавалось отбивать все по-



следующие воздушные налеты, пока, воспользовавшись последними проблесками света, почти через час после заката солнца, английский самолет не выпустил торпеду, попавшую в тяжелый крейсер «Пола». Последний лишился хода; донесение об этом пришло с опозданием. Якино послал на помощь оба других крейсера своего отряда — «Зара» и «Фиуме» — и 4 эсминца под командованием адмирала Каттанео. Крейсера Каттанео шли в кильватерной колонне, вместе с эсминцами; они оказались перед орудиями английских тяжелых кораблей в то самое время, когда на экранах английских радиолокаторов находилась «Пола». Совершенно не подготовленные к этой встрече итальянские тяжелые крейсера и два из эсминцев были расстреляны артиллерийским огнем, не успев дать ответные залпы или выпустить торпеду. Остальные итальянские корабли добрались до своих баз.

Причиной тяжелых неудач являлось следующее:

Британская боевая группа не была обнаружена германско-итальянской воздушной разведкой ни в пути к месту столкновения, ни при возвращении.

Итальянское соединение не было прикрыто с воздуха истребителями.

«Супермарина» слышала передававшиеся по радио сообщения и приказы об отозвании «Полы». Якино воспринял это как выражение согласия. «Супермарина» установила из переговоров англичан по радио, что к вечеру в 75 милях позади «Витторио Венето» находился британский флагманский корабль, и известила об этом Якино. Однако никаких последствий это не возымело.

Авторы предложения об этом набеге явно переоценили гибкость итальянцев в оперативном и тактическом отношении и недооценили трудности в установлении взаимодействия между военно-морским флотом, итальянскими военно-воздушными силами, немецким авиационным корпусом и губернатором Додеканезских островов, располагавшим собственной военной авиацией. По сути дела, весь набег был организован для того лишь, чтобы что-то сделать. Он был оправдан в той мере, в какой можно было рассчитывать, что враг будет захвачен врасплох. Однако после того как итальянцы были обнаружены британскими разведчиками, которые донесли об этом, указанный фактор отпал. Но итальянцам часто бывало трудно отказаться от однажды разработанного плана или же быстро изменить его.

У англичан тоже не все шло гладко. Их эсминцы были

направлены не туда, куда следовало, и не нашли «Витторио Венето». В целом, однако, они достигли большого успеха, не понеся потерь.

## *Клещи Балканы — Северная Африка не смыкаются*

Роммель, отлично чувствовавший изменение оперативной обстановки, 31 марта 1941 г. перешел в наступление у Эль-Агейлы в Северной Африке и своими еще слабыми, но подвижными силами настолько быстро отбросил британцев, ослабленных посылкой войск в Грецию, что уже 11 апреля подошел к Тобруку, а несколькими днями спустя — к египетской границе.

Между тем определилось, что такая политическая мера, как отправка экспедиционных войск в Грецию, не была достаточно обоснованной в военном отношении. Британские вооруженные силы не были способны не только остановить немецкие дивизии, которые 6 апреля бурным потоком хлынули из Югославии в Грецию при поддержке мощных авиационных соединений, но даже и заметно задержать их наступление, не говоря уже о том, чтобы предотвратить разгром греческой армии. Уже 16 апреля британское руководство решило оставить союзную страну и эвакуировать свои войска морем.

Если море и на этот раз принесло британцам спасение, то державам оси оно нанесло первые контрудары в ходе двойной операции, которой те вовсе не желали. Теперь проявились далеко простирающиеся последствия морского боя у мыса Матапан. Итальянский флот настолько выдохся, что так и не смог отважиться на выступление против находившегося в крайне затруднительном положении противника, да к тому же стал халатно относиться к охране конвоев. Поэтому в ночь на 16 апреля произошло событие, имевшее катастрофические последствия для снабжения войск в Северной Африке.

Конвой в составе 5 пароходов с боеприпасами, горючим и прочими грузами, с охранением из 3 итальянских эсминцев, был задержан в море сильным волнением — в районе к западу от Сицилии, близ восточного побережья Туниса. Он был замечен самолетом, который 15 апреля в полдень дважды передал точное донесение о его координатах, курсе

и скорости хода. Хотя итальянская радиоразведка расшифровала эти донесения, паралич, охвативший флот, оказался уже настолько сильным, что для защиты конвоя ничего не было сделано. Для авиации же оказалась будто бы чересчур неблагоприятной погода. За Ла-Валеттой — военной гаванью Мальты — не было установлено наблюдение ни днем — с воздуха, ни ночью — с воды (при использовании для этой цели эсминцев или торпедных катеров). Конвой пошел дальше тем же ходом, только держась несколько ближе к суше. 4 британских эсминца, вышедшие под вечер из Ла-Валетты, обнаружили его после недолгих поисков и в отчаянном ночном бою уничтожили сначала эсминцы охранения, а затем и все 5 пароходов. Они потеряли один эсминец, в который попали торпеды.

Полное отсутствие какой-либо реакции со стороны Италии облегчило англичанам принятие решения о набеге на Триполи — главную базу снабжения Африканского корпуса<sup>1</sup>. Черчилль рассматривал наступление Роммеля как часть хорошо продуманной программы действий германского верховного руководства против британских позиций на Ближнем Востоке; он знал, что успех Африканского корпуса полностью зависит от подвоза по Средиземному морю, и велел предложить командующему Средиземноморским флотом адмиралу Каннингему загородить вход в гавань Триполи линкором «Бархэм» и одним легким крейсером, которые должны были подойти с полными комплектами команд, нанести возможно больший ущерб своей артиллерией и затем затопиться в самом узком месте.

Само собой разумеется, что Каннингем резко возражал против того, чтобы принести в жертву еще вполне боеспособные крупные корабли и к тому же улучшить этим моральное состояние итальянского флота. Вместо этого он предложил подвергнуть порт обстрелу своими крупными кораблями. Это предложение встретило полное одобрение адмиралтейства.

*Обстрел Триполи.* 21 апреля 1941 г. на рассвете Каннингем совершенно внезапно появился с 3 линкорами, 1 крейсером и несколькими эсминцами перед укрепленным портовым городом, расположенным в 850 милях от Александрии и более чем в 500 от уже находившейся под угрозой бухты Суда — ближайшей базы, если исключить Мальту, которой почти нельзя было пользоваться. Около трех четвертей часа он обстреливал с дистанции в 10—13 км портовые со-

---

<sup>1</sup> Немцев. — Ред.

оружения и корабли. 1 пароход с горючим и боеприпасами был уничтожен, 1 эсминец — поврежден; сильно пострадали склады. Береговые батареи только через 20 минут стали отвечать на огонь, но безрезультатно. Авиация вообще не участвовала.

Не было по существу поднято ни местной, ни общей тревоги. Во время возвращения в базу, которое продолжалось двое суток, британская эскадра не была атакована ни с воздуха, ни с моря, за ней, видимо, даже не следили. Равным образом, итальянский флот не предпринял ни малейшей попытки воспрепятствовать эвакуации из Греции, так что здесь повторился Дюнкирхен, хотя и в меньшем масштабе.

## *Эвакуация Греции*

21 апреля главные силы греческой армии капитулировали в Эпире перед немцами, при всем своем мужестве не оказавшись способными противостоять мобильным и могучим немецким воинским соединениям. Англичане своевременно отошли и теперь спешили к своим кораблям. Единственный крупный порт — Пирей — уже в начале немецкого наступления стал почти непригоден для использования из-за взрыва судна с боеприпасами, в который попала авиабомба. В результате ожесточенных воздушных налетов 21 апреля в греческих гаванях и поблизости от них было выведено из строя 23 судна. На материке находилось еще 50 000 британцев; первым днем эвакуации было назначено 24 апреля. В тот же день был сбит последний английский истребитель, и немцы завоевали полное господство в воздухе. Они заминировали с воздуха Пирей и более мелкие порты; англичане от них отказались и использовали подходящие участки открытого побережья — три в Аттике и три на Пелопоннесе, — чтобы удалиться по морю с обычным для них в подобных случаях искусством. Войска, предназначенные к эвакуации следующей ночью, находились днем, хорошо замаскировавшись, поблизости от своего участка побережья. Группа кораблей — обычно в составе одного легкого крейсера, пары эсминцев и одного или двух пароходов, какие оказывались под рукой, — после наступления темноты подходила возможно ближе к берегу и принимала с лодок на борт солдат. Посадка должна была производиться быстро: к рассвету нужно было настолько далеко уйти в море, чтобы самолеты, находившиеся на Крите, могли оказывать хоть некоторую под-

держку. Летчики потопили 1 пароход и 2 эсминца из состава одной группы, отошедшей от берега слишком поздно, а из состава других групп — несколько пароходов, шедших большей частью без войск. Поскольку по ночам пункты посадки не подвергались налетам, а итальянские военные корабли вообще не вмешивались, англичанам удалось эвакуировать 50 000 человек со сравнительно малыми потерями. В Греции немцы взяли в плен 12 000 британцев.

Роммель почувствовал влияние моря на свои действия не только в потере грузов, уничтоженных вместе с конвоем 15 апреля, но и в упорном сопротивлении крепости Тобрук, которая смогла выдержать несколько штурмов только потому, что постоянно снабжалась по морю и в наиболее критические дни получала в среднем по 400 т грузов. Монитор и несколько канонерских лодок обстреливали находившиеся на берегу моря германо-итальянские войска, тем самым уменьшая нажим на крепость с суши. За 242 дня осады в крепость не только было доставлено все необходимое — главным образом при помощи небольших судов, — но также и 34 000 человек, а 47 000, включая раненых и пленных, оттуда эвакуировались. При этом англичане потеряли 25 военных кораблей — минных заградителей и более мелких, а 18 кораблей получили тяжелые повреждения; потери в торговых судах составили 7 единиц, кроме того, 4 было повреждено.

Тобрук явился сильным тормозом во многих отношениях. Он сковывал большое количество войск; давление, оказываемое им на фланг и тыл Роммеля, могло быть быстро усилено посредством подвоза подкреплений по морю; линии коммуникаций Роммеля были чересчур растянуты, так как он был вынужден пользоваться расположенными далеко в тылу гаванями Бенгази и Триполи. Пока Тобрук находился в британских руках, Роммель не мог продолжать наступление на Мерса-Матрух, в случае занятия которого Александрия и Суэцкий канал оказались бы в пределах эффективного воздействия военно-воздушных сил, так что британскому флоту пришлось бы покинуть восточную часть Средиземного моря.

Даже рискованная экспедиция на Крит была организована верховным командованием с ограниченной целью и только для того, чтобы округлить завоевания, сделанные на Балканах. Уже занятие всех других островов в Ионическом и Эгейском морях значительно улучшило бы положение держав оси. Морской путь в Черное море, а значит, и к русской и румынской нефти и хлебу, все равно был открыт для собственного торгового судоходства и закрыт для английского.



Базы на Додеканезских островах, которые начали терпеть лишения, можно было теперь снова снабжать морским путем через Коринфский канал. Впрочем, британские военно-морские и военно-воздушные силы, базировавшиеся на Крит, могли стать весьма докучливыми. Поводом к решению Гитлера произвести десант на Крите явилось, вероятно, то обстоятельство, что оттуда английские бомбардировщики имели возможность совершать налеты на румынские нефтяные промыслы.

В то время как соединения германских военно-воздушных сил готовились к этой операции совершенно нового рода, ряд событий бросил свет на далеко простиравшиеся в будущее военно-политические последствия немецких походов. В Ираке началось восстание против Англии, дело дошло до столкновений иракских войск с британскими силами, переброшенными туда по морю из Индии. Германия оказала повстанцам незначительную поддержку с воздуха, а также предоставила им оружие из французских запасов в соседней Сирии. Франция через адмирала Дарлана предложила свое участие в вооруженной борьбе против Англии и рассчитывала на выяснение, в порядке компенсации, вопроса о собственном будущем. Судьба еще раз предоставила возможность быстрого захвата восточной части Средиземного моря и установления непосредственного контакта с враждебными Англии арабскими государствами Ближнего Востока. Гросс-адмирал Редер и начальник генерального штаба военно-воздушных сил Кортен независимо друг от друга пытались побудить Гитлера воспользоваться благоприятной обстановкой. Но тщетно: он глядел, как завороченный, на Россию и упустил последний большой шанс.

*Через Средиземное море проходит конвой.* В то время как германские силы готовились к прыжку на Крит, Англия предпринимала отчаянные усилия, чтобы укрепить свои позиции в Египте, оказавшиеся под угрозой. У нее было там достаточно обученных солдат, но не хватало вооружения. Имелся, например, личный состав для укомплектования шести танковых дивизий, танков же хватило только на две. 6 мая 1941 г. «Force H» (3 линкора, 1 авианосец и легкие силы) провела от Гибралтара до Сицилийского пролива быстrophодный конвой из 5 больших теплоходов с самыми важными военными грузами, в частности 300 новых танков и 180 орудий на мототяге. Конвой был своевременно обнаружен разведкой, но налеты на него высотных бомбардировщиков оказались столь же малоуспешны, как и атаки подвод-

ных лодок и торпедных катеров. Один из теплоходов, на котором находилась четвертая часть всех танков, наскочил на мину и затонул, другой был поврежден взрывом мины, но остался на плаву. К востоку от Сицилийского пролива охрану конвоя взяли на себя корабли, вышедшие из Александрии. Итальянский флот в море не показывался.

## *Завоевание Крита*

20 мая 1941 г. соединением германских парашютистов и воздушно-десантных войск удалось ценой тяжелых потерь закрепиться в западной части острова. Поскольку исход борьбы зависел от подвоза по морю, в дело энергично вмешался английский флот. В ночь на 22 мая отряд крейсеров атаковал конвой из греческих моторно-парусных каботажных судов с германскими экипажами, который должен был доставить тяжелые военные грузы и войска в Малеме, где развернулись наиболее ожесточенные бои; единственным охранением этого конвоя являлся итальянский миноносец «Лупо». Встречный ветер и разноречивые приказы заставили его сильно замедлить ход. «Лупо» (капитан 3 ранга, в дальнейшем адмирал Мимбелли) искусно прикрыл конвой дымовой завесой, а затем с необыкновенным мужеством сражался против трех крейсеров, пока не был вынужден выйти из боя после того, как в него попало много снарядов, а сам он расстрелял все свои торпеды. Большая часть конвоя была уничтожена.

На следующее утро из Милоса в Малеме вышел еще один конвой малых судов с 4000 войск; его охранял миноносец «Сагиттарио» (капитан 3 ранга Фулгоси). Вопреки ожиданию, отряд из четырех британских легких крейсеров отважился уже после того, как рассвело, проникнуть в морское пространство севернее Крита. Конвой получил по радио приказ немедленно повернуть обратно, но когда его заметили англичане, находился еще далеко от спасительной гавани Милос. «Сагиттарио» успешно прикрыл своих подопечных дымовой завесой, а затем атаковал противника, намного превосходившего его по силе. Одновременно появились первые волны срочно вызванных пикировщиков. Англичане отвернули и пошли назад, подвергаясь ожесточенным воздушным налетам. Ряд крейсеров был поврежден, несколько часов спустя пошли ко дну «Глостер» и «Фиджи», а также 1 эсминец; бомбы попали также в 2 линкора. Если бы немецкие

соединения имели больше опыта в налетах на корабли или же ввели в действие самолеты-торпедоносцы, эта вылазка обошлась бы англичанам еще дороже.

К северу от Крита англичане больше не появлялись, и снабжение по морю было налажено. При постепенной эвакуации острова враг потерял крейсер противовоздушной обороны «Калькутта», несколько эсминцев (всего во время битвы за Крит их погибло 6) и значительное количество мелких судов и транспортов. Почти все более крупные корабли, введенные в действие, в том числе авианосец «Формидебл» и 3 линкора были повреждены. Им удалось спасти 15 000 человек, а 12 000 попали к немцам в плен. Итальянский флот в операции не участвовал. Падение острова, который предполагалось защищать до последней крайности, произвело большое впечатление на друзей и врагов. Гитлер, однако, не воспользовался и этим успехом. Наступление на Ближнем Востоке было отложено на то время, когда закончится поход в Россию. Эта попытка Гитлера оставить про запас благоприятную военную и политическую ситуацию, как и обычно, не удалась.

### *Поход в Россию — оперативные соображения и план*

Гитлер рассчитывал разгромить последнюю сухопутную державу, на которую могла опереться Англия. Он надеялся достигнуть этим путем определенной политической цели, а именно приведения главного противника к готовности заключить мир, и в своих планах шел по следам Наполеона, пример которого должен был, если не отпугнуть его, то, по крайней мере, заставить призадуматься. Он не учел, что с целью нанести удар Англии Наполеон сначала пошел в Египет и что поход в Россию привел к результатам, прямо противоположным тем, на которые рассчитывал корсиканец. Он не учел и того, что Великобритания теперь опиралась главным образом на поддержку США.

Невозможно доказать задним числом, что Россию можно было разгромить в несколько месяцев; столь же успешно можно привести и доказательства противного. Однако несомненно, что летом и осенью 1941 г., хотя достижения армии и были огромны, можно было добиться большего. Пять драгоценных недель хорошей погоды были потеряны из-за похода на Балканы. Известно, что Гитлер дважды энергично вмеша-

вался и менял оперативный план. Для участия в битве за Киев он изъяснял значительные силы из состава армейской группы «Центр», стоявшей наготове для наступления на Москву. Битва за Киев закончилась успехом, но наступление на Москву застряло сначала в грязи, а потом в снегу. На севере он задержал армию Рейнгардта под самым Ленинградом, хотя занятие Ленинграда и Кронштадта было специально оговорено в плане и должно было предшествовать наступлению на Москву.

Однако пагубными оказались не только эти изменения оперативного плана; сам по себе этот план, изданный 18 декабря 1940 г. в качестве директивы фюрера № 21 («план Барбаросса»), далеко не учитывал всех возможностей, которые вытекали из обстановки. Масса русских войск должна была быть уничтожена в ходе смелых операций, отход боевых частей в глубь обширного русского пространства надлежало предотвратить, центром тяжести сделать северную половину этого пространства, разделенного надвое Припятскими болотами. Армейские группы «Центр» и «Север» должны были рассеять войска противника в Белоруссии и Прибалтике, занять затем Ленинград и Кронштадт, а в дальнейшем действовать в направлении Москвы, чтобы захватить вместе с этим городом важнейший железнодорожный узел, не говоря уже о психологическом воздействии падения столицы. Задачей наступавшей южнее Припятских болот армейской группы «Юг» было уничтожение противостоящего противника, а затем занятие важного в промышленном отношении Донецкого бассейна. Военно-воздушные силы должны были ликвидировать вражеские войска и оказывать поддержку наземным войскам в районе центра тяжести их действий, что относилось прежде всего к армейским группам «Центр» и «Юг»; вместе с тем в их задачу входило недопущение налетов на собственную территорию и продолжение авиационного наступления на Англию.

Относительно военно-морского флота в директиве говорилось:

«Центром тяжести операций военно-морского флота также и на время Восточного похода определенно остаются действия против Англии.

По отношению к Советскому Союзу военно-морской флот выполняет следующую задачу: охрана собственного побережья и недопущение прорыва вражеских военно-морских сил из Балтийского моря. Поскольку по достижении германскими войсками Ленинграда русский Балтийский флот лишится

последней базы и окажется в безнадежном положении, крупных морских операций до этого следует избегать. После ликвидации русского флота встанет задача полного восстановления сообщения по Балтийскому морю, включая снабжение северного крыла армии, которое необходимо будет обезопасить (траление мин!)».

Почему преимущества морского транспорта не были использованы для пользы самого наступления? В бедной грунтовыми и железными дорогами России война более чем где-либо должна была стать транспортной проблемой. Было известно: горючего не хватает, автоперевозки на большие расстояния неэкономичны; подвижной состав железных дорог за предвоенные годы почти не увеличивался; перешивка железнодорожных линий на немецкую ширину колеи должна занять много времени; не говоря уже обо всех этих трудностях, следовало ожидать и разрушения мостов и путей.

Быстрые, смелые операции! От границы Восточной Пруссии до Ленинграда было по прямой целых 800 км, до Москвы — 1000, от Ленинграда до Москвы — 600. Почему же при таких условиях отказались от магистрали с такой большой пропускной способностью, как та, которая через Любек, Штеттин и Кенигсберг вела прямо на Ревель<sup>1</sup> и Ленинград? Из-за русского Балтийского флота? На бумаге последний выглядел довольно внушительно, состоя из:

2 линкоров (1911 г.), модернизированных, 23 000 т, двенадцать 30,5-см орудий;

3 крейсеров (два из них были вооружены девятью 18-см орудиями каждый);

47 эсминцев и миноносцев;

96 подводных лодок и многочисленных малых судов.

Никто из офицеров флота, сражавшихся в 1914—1917 гг. против русских, не питал особого уважения к этому флоту. Правда, русские хорошо стреляли, а очутившись в тяжелом положении, экипажи мужественно сражались до конца. Однако как в русско-японской войне, так и в 1914—1917 гг. им не хватало способности быстро оценивать и использовать столь быстро меняющуюся на море оперативную и тактическую обстановку. Советская система воспитания не была приспособлена к тому, чтобы устранить именно этот недостаток. Если в первую мировую войну небольшие отряды устаревших, плохо вооруженных судов действовали, можно сказать, перед самым носом русского флота, то теперь много раз

---

<sup>1</sup> Таллин. — Ред.



испытанные в бою немецкие соединения не имели оснований особенно бояться советского военно-морского флота<sup>1</sup>. Морская и воздушная война на Средиземном море и безрезультатные действия итальянских подводных лодок, начиная с июня 1940 г., достаточно ясно показали, как мало значат голые цифры и как много знания и вера в свои силы.

Центр тяжести — в борьбе против Англии? В принципе это было, конечно, справедливо; однако коль скоро военно-морской флот оказался целиком поставленным на службу Норвежской экспедиции, было бы только последовательно, если бы теперь он предоставил возможно более крупные силы и сделал все от него зависящее, чтобы привести к победному концу предприятие, провал которого поставил бы под вопрос все успехи, достигнутые до этого момента. Правда, при появлении директивы «Барбаросса» действия надводных кораблей находились еще в разгаре. Однако и при посредстве легких сил и десантных судов можно было, при условии достаточной поддержки с воздуха, предпринять смелые действия. Финны были нашими союзниками, и, значит, все южное побережье Финляндии могло стать исходным плацдармом. В качестве объектов внезапных набегов напрашивались острова Балтийского моря, Ревель (Таллин) и, разумеется, сам русский флот. После гибели «Бисмарка» можно было пустить в действие и надводные корабли, причем это не оказало бы большого влияния на войну против Англии<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> В стремлении опорочить Военно-Морской Флот СССР Руге искажает и историю 1-й мировой войны. Следуя по стопам немецких военно-морских историков этой войны, он повторяет придуманную ими легенду о победоносных действиях небольших немецких соединений против русского Балтийского флота. Напомним, что в первую мировую войну в Балтийском море через Кильский канал неоднократно вводились соединения Флота открытого моря, неизмеримо превышавшие силы русского Балтийского флота. Несмотря на свое подавляющее превосходство, немецкие морские силы на Балтийском море несли большие потери, но успехов добиться не могли. Собственно говоря, только одна из немецких операций на Балтийском море, операция по овладению Рижским заливом, проведенная в октябре 1917 года при огромном превосходстве сил на немецкой стороне, закончилась достижением поставленных целей.

Подробно о фальсификации немецкими авторами истории войны на Балтике см. редакционное предисловие и подстрочные примечания к русскому переводу книги Рудольфа Фирле «Война на Балтийском море» (Военное издательство, 1937 г.), а также в главе III книги В. А. Алафузова «Доктрины германского флота» (Военное издательство, 1956 г.). — *Ред.*

<sup>2</sup> Автор имеет в виду обнаружившуюся несостоятельность применения надводных кораблей для действий на коммуникациях Англии. — *Ред.*

Предоставив надводному флоту и вспомогательным крейсерам все средства, в каких они нуждались, можно было выделить достаточно сил, чтобы с самого начала действовать агрессивно в Рижском и Финском заливах.

Несмотря на все, что произошло между 18 декабря 1940 г. (дата рассылки директивы № 21) и 22 июня 1941 г. — днем фактического нападения на Советский Союз, «план Барбаросса» остался неизменным. Совершенно так же, как и в 1914 г., армия поставила себе оперативную цель, достигнуть которой можно было лишь ценой крайнего напряжения всех сил для наступления. Однако армия не подумала о том, чтобы облегчить выполнение своей трудной задачи путем использования моря и военно-морского флота. Со своей стороны флот при составлении планов оставался на оборонительной позиции, ибо иначе оценивал обстановку; верховное командование не нашло в этом противоречии ничего дурного и сохранило его.

## *Наступление*

### *Балтийское море*

В Балтийском море действовали следующие германские силы:

28 торпедных катеров (частично учебных);

5 подводных лодок (учебных);

10 минных заградителей;

3 флотилии современных тральщиков;

5 флотилий паровых рыболовных траулеров (тральщико-искателей и сторожевиков);

2 флотилии тральщиков (100-т мотоботы);

3 прорывателя магнитных минных заграждений;

2 тральщика с мотоботами на борту.

Кроме того, со стороны финнов:

2 броненосца береговой обороны;

6 торпедных катеров;

5 подводных лодок и несколько тральщиков и сторожевиков.

В начале войны немцы поставили мощные минные заграждения в западной части Финского залива, от Восточной Пруссии до Эланда (напрямик через Балтийское море), и даже для защиты такого незначительного порта, как Кольберг, расположенного к тому же в глубоком тылу. Русские были захвачены совершенно врасплох и вели себя чрезвычайно осторожно. Несколько их эсминцев и миноносцев

стали все же жертвами торпедных катеров и мин. Ни один надводный корабль не предпринял ни малейшей попытки выйти на просторы Балтийского моря. Несколько подводных лодок показались там, но ничего не достигли, хотя после того как 12 июля 1941 г. немцы восстановили свое судостроительство в полном объеме, недостатка в объектах не было.

Либава<sup>1</sup> перешла в руки немцев 29 июня 1941 г., причем отличился штурмовой отряд моряков, Рига — 3 июля. Однако в начале июля продвижение на территории прибалтийских государств остановилось у Пернау<sup>2</sup>. Возникли первые трудности со снабжением. По требованию армейских инстанций, в Ригу была налажена доставка грузов по морю, причем порядочное количество малых судов курсировало на виду у Советов<sup>3</sup>, находившихся на Эзеле<sup>4</sup>. Русские военно-морские и военно-воздушные силы предпринимали лишь незначительные атаки, причем легко вооруженные и тихоходные корабли охранения всякий раз отбивали эти атаки либо вводили противника в заблуждение. Даже и русское минное оружие стояло на более низком уровне, чем в годы первой мировой войны, но со временем стало более эффективным, так как у Советов хватило времени для минирования мелководных районов. Со своей стороны, немцы и финны поставили сильные, эффективные заграждения у Юминды — к востоку от Ревеля<sup>5</sup>. Когда в конце августа Советам пришлось очистить Ревель, они потеряли при эвакуации не менее 12 военных кораблей и 35 торговых судов.

Ревель пал 29 августа 1941 г.; в середине сентября началось завоевание с суши островов Балтики — Моона, Эзеля и Даго<sup>6</sup>. С помощью понтонов, инженерных войск и десантных судов военно-морского флота армейские части переправились через Моонзунд<sup>7</sup>, как через реку, при поддержке многочисленных кораблей охранения, предоставленных флотом. В то же время к Эзелю и Даго подошли небольшие отряды кораблей: два легких крейсера с охранением — с запада, тральщики — с юга, финны — с севера; они предприняли ложную попытку десанта. Советы приняли эту демонстрацию абсолютно всерьез и подтянули свою полевую артилле-

---

<sup>1</sup> Лиепая. — *Ред.*

<sup>2</sup> Пярну. — *Ред.*

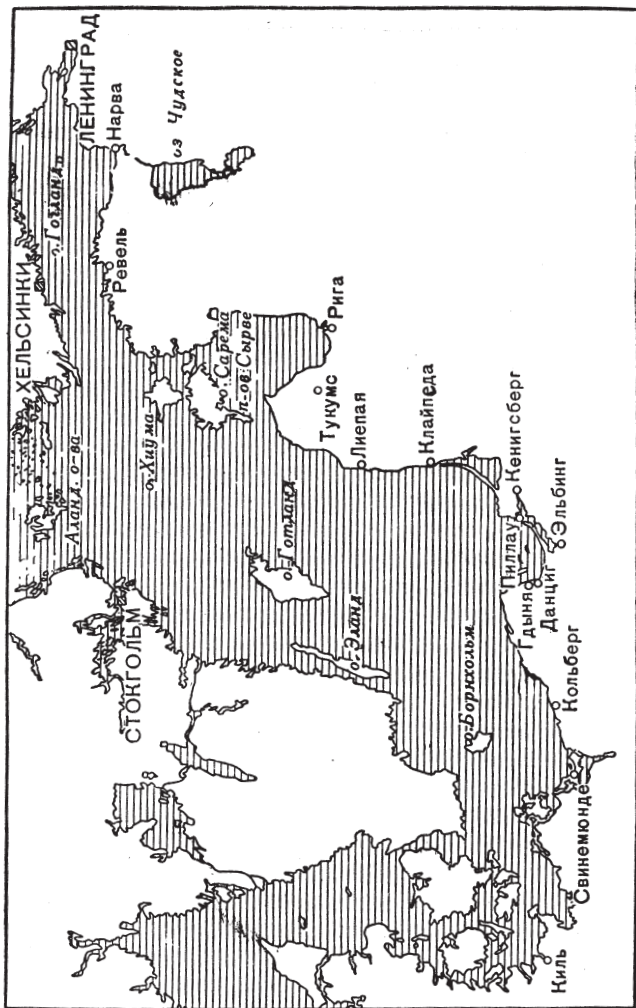
<sup>3</sup> Советских Вооруженных Сил. — *Ред.*

<sup>4</sup> Остров Сарема. — *Ред.*

<sup>5</sup> Таллин. — *Ред.*

<sup>6</sup> Муху, Сарема, Хиума. — *Ред.*

<sup>7</sup> Пролит Муху-Вайн. — *Ред.*



Схематическая карта Балтийского моря

рию к будто бы угрожаемым пунктам. Они утверждали, что потопили 27 кораблей перечисленных ими типов, а потом еще дважды сообщали о потоплении «большого числа» кораблей. На самом деле немцы понесли одну-единственную потерю — паровой рыболовный траулер, превращенный в тральщик и погибший от снарядов и мин; кроме того, ночью, при возвращении в базу, погиб финский броненосец береговой обороны «Ильмаринен», который подорвался на минах. К середине октября острова перешли в руки немцев.

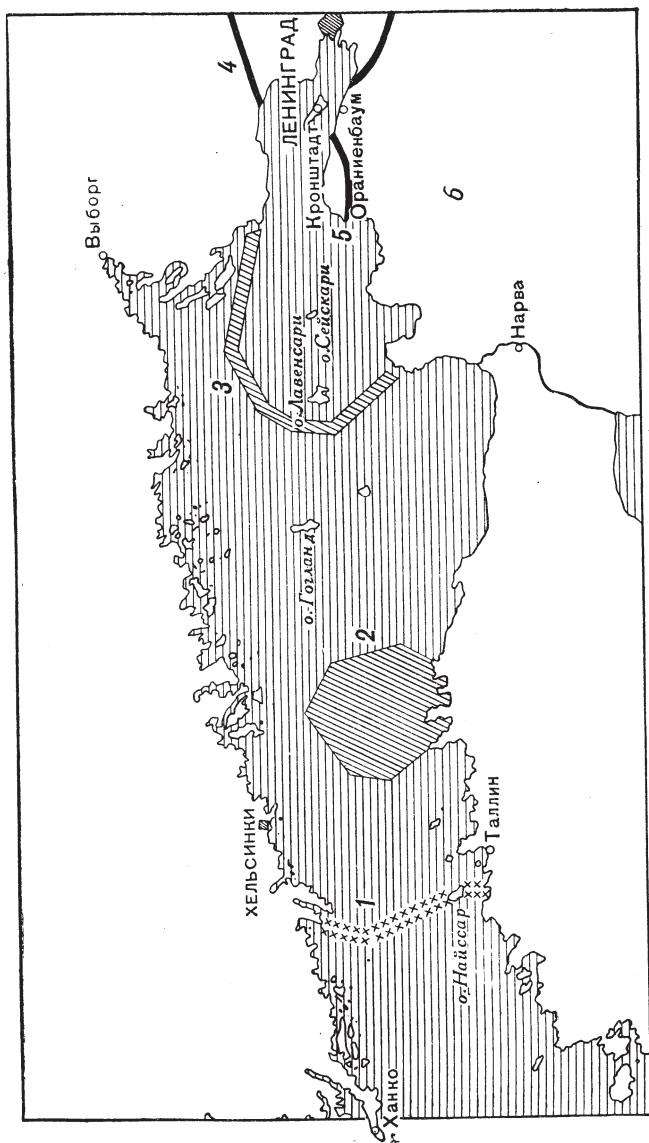
Несмотря на пассивность русского флота, Гитлера преследовала навязчивая идея (выраженная уже в директиве № 21); она состояла в том, что крупные советские корабли попытаются пробиться в шведские порты. Он приказал не допустить этого любыми средствами. В соответствии с данным приказом, 20 сентября, когда армия Рейнгардта достигла уже предместьев Ленинграда, РВМ распорядилось сформировать «Балтийский флот» и направить его в Аландское море. Он состоял из «Тирпица», «Шеера», двух легких крейсеров, трех эсминцев, одной флотилии торпедных катеров и минных заградителей. Два легких крейсера с торпедными катерами, находившиеся в Либаве<sup>1</sup>, были готовы к выходу в море. Несколько дней спустя советские линкоры, равно как и крейсера, были обнаружены в поврежденном состоянии в Ленинграде — Кронштадте; после этого «Балтийский флот» был расформирован. Усилия русских сосредоточились на том, чтобы закончить до ледостава в начале декабря эвакуацию их крупной базы Ханко в юго-западном углу Финляндии. Им удалось этого достигнуть, понеся тяжелые потери от мин; подорвавшийся на минах 10 000-т транспорт «Иосиф Сталин» попал в руки немцев, имея на борту несколько тысяч трупов и живых людей.

Кампания на Балтийском море закончилась без взятия Кронштадта и полной ликвидации советского флота. В последующие годы это привело к большому напряжению немецких сил. На море русские держались так же, как в прежних войнах: не очень агрессивно, тактически неумело, в обороне — упорно, с артиллерийской точки зрения — хорошо. Из 25 малых военных кораблей, которые потеряла Германия в Балтийском море, только один сторожевик был потоплен русским торпедным катером и один тральщик — авиабомбой. 3 тральщика были уничтожены в Хельсинки диверсией, остальные же 20 наскочили на мины, в том числе

---

<sup>1</sup> Лиепая. — Ред.





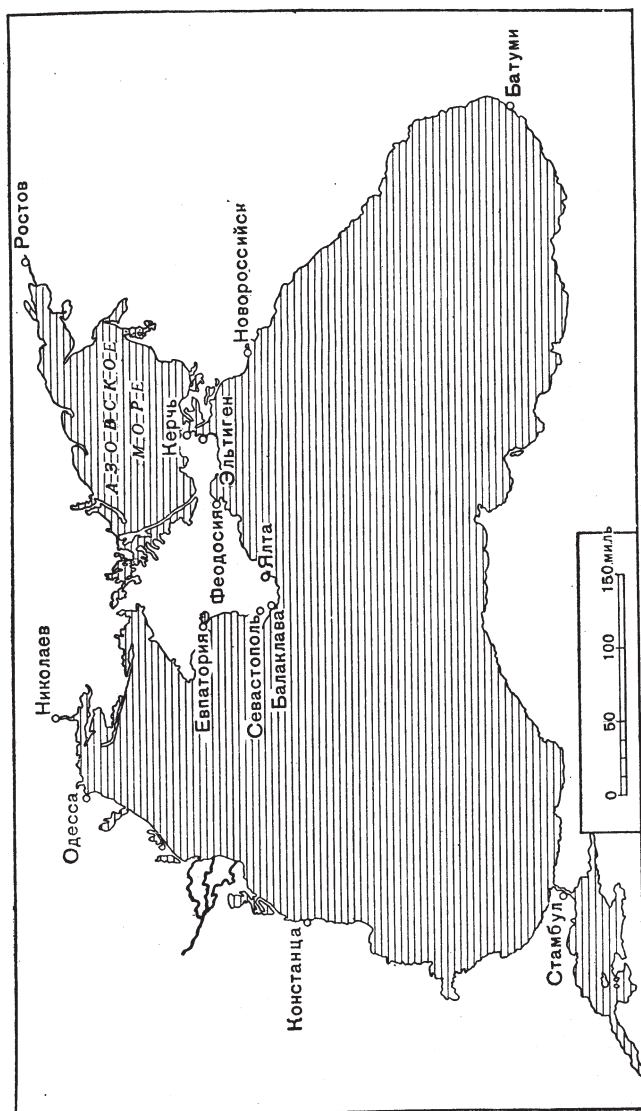
### Минные заграждения в Финском заливе

- 1 — Двойное сетевое заграждение 1943 и 1944 гг. 2 — Заграждения в районе Юмиды — 1941 г.  
 3 — Приближительное местоположение охраняемых немецких заграждений в 1943—1944 гг. (Лавенсаари  
 и Сейскари — советские). 4 — Финский фронт. 5 — Ораниенбаумский котел. 6 — Немецкий фронт

3 тральщика — на немецкие и 3 заградителя — на шведские. Эти цифры показывают, что при условии немедленного энергичного наступления с моря и с воздуха русский Балтийский флот можно было очень быстро ликвидировать, понеся лишь незначительные потери.

## Арктика

На других театрах войны в России германское оружие также не одержало решающих побед. В Арктике целью наступления была крупная военная база и порт в Мурманске и Полярном. Местность являлась настолько непроходимой, что горным войскам удалось преодолеть всего половину расстояния до этих пунктов, составлявшего 80 км. Это предприятие было задумано как чисто сухопутная операция, но влияние моря очень скоро дало себя почувствовать. Уже через несколько недель генерал-полковник Дитль высказал опасение за свой примыкавший к морю левый фланг. Слабые германские военно-морские силы в составе пяти эсминцев и нескольких соединений тральщиков и сторожевых кораблей не могли оборонять этот фланг. У них и без того хватало дела по линии охраны собственных морских коммуникаций. Русские располагали примерно 14 эсминцами и миноносцами и более чем 20 подводными лодками, а кроме того, некоторым количеством торпедных катеров, тральщиков и сторожевых кораблей. Их надводные корабли держались очень пассивно: один эсминец и несколько сторожевых были внезапно атакованы в районе восточнее Мурманска германскими эсминцами, которыми командовал капитан 1 ранга Шульце-Гинрихс. Подводные лодки вели себя агрессивнее и действовали искуснее, чем в Балтийском море. С середины июля до конца октября они по крайней мере 40 раз атаковали немецкие суда и потопили 7 пароходов и одного охотника за подводными лодками (паровой рыболовный траулер). Ныне известно, что часть этих успехов надо отнести на счет английских подводных лодок, действовавших из Мурманска. Во всяком случае, охранение немецких конвоев пришлось усилить, поскольку стало поддерживаться оживленное сообщение с Петсамо — финляндским портом в тылу Лапландского фронта. В 1942 г. тоннаж судов, прошедших в составе конвоев от Нордкапа в Петсамо и обратно, достиг почти 6 млн. брт; ведение войны в этой пустынной местности полностью зависело от возможности продолжать морские перевозки.



Схематическая карта Черного моря

## Черное море

Понятно, что оперативные планы, составленные для армейской группы «Юг», рассматривали море только как разграничительную линию. Германских военно-морских сил здесь не было, флот союзной Румынии намного уступал русскому Черноморскому, не говоря уже о том, что, несмотря на добрую волю и усилия группы германских инструкторов, уровень подготовки румынских военно-морских сил так и не достиг уровня современного флота.

	Русские	Румыны
Линкоры . . . . .	1	—
Крейсера . . . . .	5	—
Эсминцы . . . . .	30	4
Подводные лодки . . . . .	Минимум 50	1
Торпедные катера и т. д. . .	Многочис- ленные	Немного- численные

Главной военно-морской базой у русских был Севастополь, у румын единственной такой базой была Констанца.

Центр тяжести операций армейской группы «Юг» лежал на северном участке ее фронта при направлении главного удара Люблин — Киев. Русские медленно отходили и очистили Бессарабию до Одессы, которую следовавшие за ними румыны осадили, но смогли взять только в середине октября, поскольку она снабжалась и поддерживалась с моря. У румын было много хлопот с русской морской пехотой, высаженной в тылу их войск, стоявших восточнее города.

Вскоре после начала войны советские эсминцы с больших дистанций, но метко обстреляли нефтехранилища и поезд с боеприпасами в Констанце, причинив тут некоторый ущерб. Когда береговые батареи стали отвечать, русские корабли отошли, причем один из них наскочил на заграждение и затонул. Это была единственная настоящая морская операция в Черном море. Русский взгляд на флот как на вспомогательное оружие армии проявился здесь с особенной четкостью. Когда в ходе дальнейшего продвижения немцев был осажден Севастополь, крупные корабли поддерживали гарнизон крепости, доставляя туда воинские грузы и подкрепления и обстреливая немецкие позиции.

В декабре 1941 и январе 1942 г. Советы произвели десанты в Керчи, Феодосии, Евпатории и Балаклаве — всякий раз ночью, большей частью при сильном холоде и ветре, не

считаясь с потерями среди десантников. При этом крупные корабли и здесь держались днем очень далеко от берега, так что операция, имевшая целью снять осаду с Севастополя, привела лишь к отвоеванию Керченского полуострова. Однако этого оказалось достаточным, чтобы сковать очень значительные германские силы, и штурм Севастополя пришлось отложить на полгода. Пока этот опорный пункт оставался в руках русских, невозможно было использовать водный путь для снабжения сначала достигшего Ростова, а затем отошедшего на р. Миус южного крыла немцев. Большое внимание правому крылу, с быстрым взятием Одессы и последующим штурмом Севастополя, намного улучшило бы снабжение армейской группы «Юг».



ПЕРВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО  
РЕШЕНИЯ*Контрудар в Средиземном море*

Сразу же после завершения Критской экспедиции основная часть германских военно-воздушных сил была переброшена с Средиземного моря на исходные позиции для похода в Россию. В численном отношении итальянский флот и военно-воздушные силы (около 4000 машин; 3300 в начале войны, 5300 осенью 1942 г.) были вполне способны поддерживать действия армии в Северной Африке, обеспечить снабжение ее, вести борьбу против Мальты и при наличии благоприятных условий выступить против британского флота с шансами на успех. Базы на островах Родос, Крит, Сицилия и Сардиния фланкировали на протяжении 1000 морских миль путь, по которому должны были следовать британские конвои.

Однако на практике все выглядело иначе; флот и военно-воздушные силы еще не достигли взаимодействия, организация их не была улучшена. Необходимость в самолетах-торпедоносцах была, правда, признана, однако в район военных действий прибыло мало машин и торпед. А главное, не была использована возможность вернуть флоту у Крита ту веру в себя, которую он потерял у Матапана.

Великобритания, которая продолжала владеть опорами моста Гибралтар — Мальта — Египет, очень быстро использовала ослабление оказываемого на нее давления, чтобы устранить всякую опасность для Египта и Ближнего Востока, сделать Мальту сначала обороноспособной, а потом и боеспособной и препятствовать подвозу из Италии в Северную Африку.

С Итальянской Восточной Африкой было уже покончено. Начиная с января 1941 г. в нее вступили с трех сторон войска Empire<sup>1</sup>, которые быстро подавили слабое сопротивление.

---

<sup>1</sup> Империи (англ.). — *Ред.*

Перед сдачей Массауа (в начале апреля 1941 г.) крейсер колониальной службы «Эритрея», 2 вспомогательных крейсера и 3 теплохода ушли в Японию, 4 подводные лодки — в Бордо. 1 вспомогательный крейсер был настигнут английским крейсером «Линдер», остальные достигли места назначения. 5 эсминцев предприняли отчаянную попытку набега на Порт-Судан, однако еще в 30 морских милях от цели своих действий были выведены из строя воздушными налетами и пошли или были пущены ко дну своими командами; так же поступили и команды 19 торговых судов (108 000 брт) в гавани Массауа.

Уже 1 июня 1941 г. британские и деголлевские вооруженные силы атаковали из Палестины и с моря французскую подмандатную область Сирию. Французы под командованием генерала Денца упорно оборонялись, при этом произошло два морских боя между эсминцами, в ходе которых обе стороны понесли потери. Правительство Виши попыталось послать в Сирию подкрепления, но Англия господствовала на море, и в Сирию прибыло только несколько самолетов. Германия и Италия даже не пытались прийти тут на помощь. После четырехнедельных боев Денцу пришлось капитулировать; военные корабли отправились в турецкий порт Александретта, где были интернированы. Ось потеряла еще одну позицию в предполье.

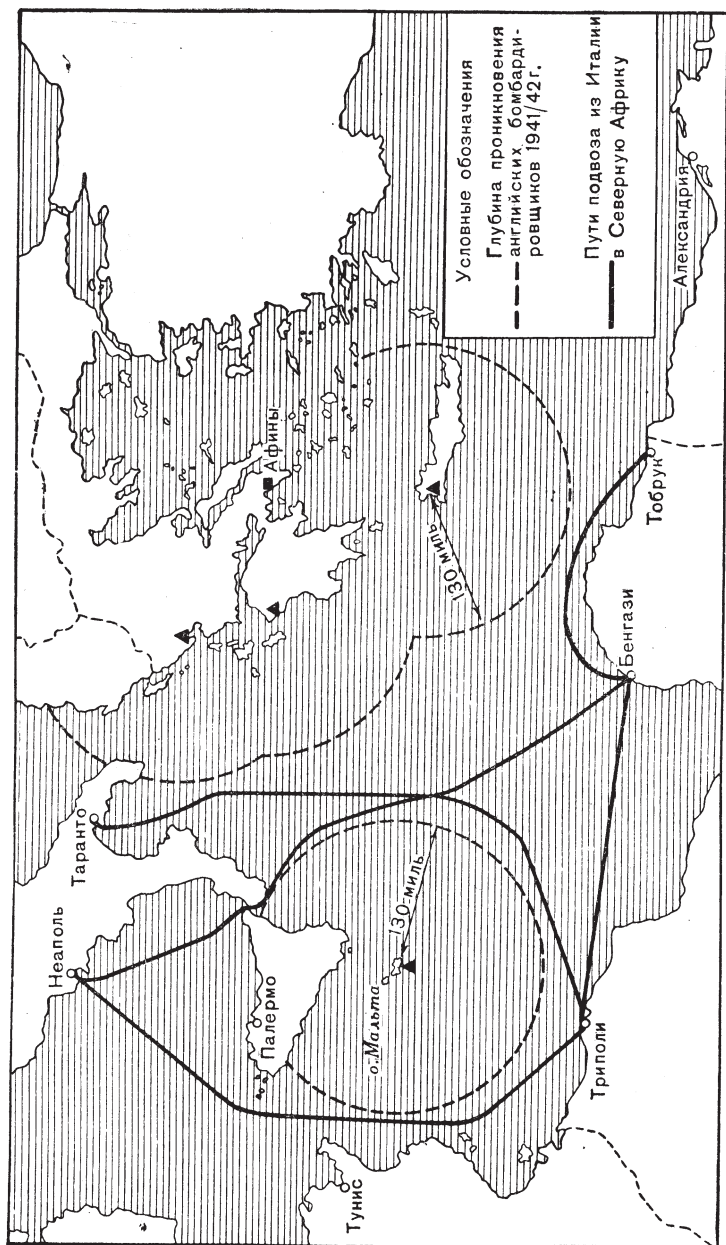
Усилия англичан, направленные на восстановление боеспособности их сильно потрепанного Средиземноморского флота, были облегчены данным Рузвельтом разрешением использовать верфи США также и для ремонта боевых кораблей; кроме того, он известил Черчилля о своем намерении поручить американскому флоту охранение конвоев от американского побережья до 26 градуса западной долготы, то есть почти до самой Исландии. 7 июля 1941 г. американские военно-морские и военно-воздушные силы и морская пехота приняли «оборону» Исландии от англичан, у которых в результате освободились значительные силы. Это привело к тому, что в том же месяце с Запада на Восток через Средиземное море были посланы подкрепления.

*Июльский конвой.* 23 и 24 июля конвой из 7 пароходов прошел под прикрытием «Форсе Н» морское пространство к югу от Сицилии, а также Сицилийский пролив, неоднократно подвергаясь днём атакам авиации, а ночью — торпедных катеров. 1 эсминец был потоплен, в крейсер «Манчестер» попала торпеда, и он вернулся в Гибралтар, 1 пароход был поврежден, однако вместе с другими добрался до Мальты.

В ходе той же операции из Мальты вышел и без потерь достиг места назначения конвой в составе семи судов без груза.

**Сентябрьский конвой.** 27 и 28 сентября проследовал следующий конвой в составе 9 больших транспортов — опять-таки под прикрытием «Force H», состоявшей из линкоров «Родней», «Нельсон» и «Принс оф Уэлс», авианосца «Арк Ройал», 4 крейсеров и 20 эсминцев. Попытка перед выходом из Гибралтара атаковать эти корабли малыми боевыми средствами (тихоходные торпеды с экипажем из двух человек) успеха не имела, так как эти средства не могли двигаться против ветра и волн с такой скоростью, чтобы проникнуть до рассвета на внутренний рейд, где стояли крупные боевые корабли. Поэтому они прикрепили свои разрывные заряды к стоявшим на внешнем рейде танкеру и двум пароходам, которые пошли ко дну или получили тяжелые повреждения. Аналогичная попытка, предпринятая в июле против Мальты преимущественно при помощи брандеров, закончилась полным провалом.

Оба современных линкора «Витторио Венето» и «Литторио» были снова приведены в боевую готовность и вместе с крейсерами и эсминцами вышли в море, чтобы атаковать конвой, имея на борту командующего флотом адмирала Якино. В результате сильных воздушных атак, с которых начался бой, в «Нельсон» попала торпеда, и его скорость хода упала до 18 узлов. Однако он остался в составе соединения. У итальянцев истребители не применялись для охраны боевой группы с воздуха, а донесения воздушной разведки были неполны и противоречивы, так что Якино никогда не мог составить себе ясного представления об обстановке. Он дважды собирался атаковать и всякий раз отворачивал, так и не увидев противника, ибо считал себя не в состоянии выполнить приказ «Супермарины», позволявший вступать в бой только располагая решающим превосходством в силах и в пределах дальности полета собственных истребителей. Поскольку итальянские летчики имели приказ нападать только на крупные боевые корабли, во время дневного боя транспорты не пострадали. Однако ночью «Импириал Стар» (17 000 брт), в который попала торпеда с итальянского катера, лишился руля и винта, и его пришлось затопить из-за невозможности буксировать такое большое судно. Остальные восемь прибыли на Мальту; доставленные ими войска и оружие значительно усилили боевые возможности острова.



Центральная часть Средиземного моря в 1941—1942 гг.

Наличие этой военно-морской и авиационной базы стало все более заметным и все более неприятным для транспортов, направляющихся в Африку. Значительной части наиболее приспособленных для таких перевозок торговых судов — среднего тоннажа и сравнительно ходких — уже не существовало. Теперь итальянцы попытались наладить доставку войск и грузов быстроходными пароходами, представлявшими собой хорошие мишени. В мае у самых Сиракуз затонул «Конте Россо» (18 000 брт), в который попало несколько торпед, выпущенных подводной лодкой, в августе такая же судьба постигла у Триполи «Эсперию» (11 400 брт), в сентябре погибли «Нептуния» и «Оцеания» (по 20 000 брт). Это стоило жизни 5000 людей. В том же месяце 3 бомбардировщика уничтожили «Ориани» на пути в Бенгази. Цифра ежемесячных потерь, составившая в среднем около 50 000 брт, поднялась в сентябре до 92 000 брт. Снабжение Африканской армии<sup>1</sup> было совершенно неудовлетворительным, тогда как ее противник получил по морскому пути вокруг Африки столько грузов, что смог подготовиться к наступлению.

*Уничтожение итальянского конвоя.* Попытка провести в Африку конвой с сильным охранением до начала британского наступления полностью провалилась. Переведенная в начале ноября 1941 г. на Мальту «Форс Н» в составе 2 тяжелых крейсеров и 4 эсминцев 9 ноября 1941 г. в светлую лунную ночь за 7 минут подожгла все 7 пароходов и 2 эсминца из состава конвоя, охраняемого 2 тяжелыми крейсерами и 10 эсминцами, и удалилась, не понеся никакого ущерба, прежде чем крейсеры решились ее атаковать.

Недостаток горючего и боеприпасов очень затруднил Роммелю отражение начавшегося 19 ноября наступления. Предпринятая 2 ноября попытка доставить ему необходимое посредством хорошо охраняемого конвоя в составе 4 теплоходов также не удалась. Ночью тяжелый крейсер «Триест» был торпедирован подводной лодкой, а легкий крейсер «Абруцци» — самолетом; после этого «Супермарина» отошла конвой. Нужда заставила перевозить бензин на крейсерах, эсминцах и подводных лодках, что было делом опасным и нерациональным, ибо боевой корабль не имеет трюма, стоявшие же в проходах и на палубе канистры значительно снижали боеспособность, а в бою представляли собой страшную опасность. 200 кубометров бензина, которые мог взять

---

<sup>1</sup> То есть армии, действовавшей в Африке. — *Ред.*



легкий крейсер, не хватало даже на один день боевых действий.

*Катастрофа с двумя легкими крейсерами.* Вечером 12 декабря 1941 г. легкие крейсера «Барбиано» и «Гюиссано» вышли из Палермо в Триполи, держа курс на мыс Бон (Тунис). Вскоре после полудня воздушная разведка обнаружила близ побережья Алжира 4 державших курс на восток вражеских эсминца, которые явно собирались со своей стороны также обойти минные заграждения в районе мыса Бон, а затем идти на Мальту. Донесение об этом, очевидно, было получено «Супермариной» с опозданием. Там сначала успокаивали себя тем, что крейсера пройдут мимо мыса Бон за час до противника. В дальнейшем выяснилось, очевидно, также с опозданием, что они прибыли туда на 40 минут позже, чем было предусмотрено. Проходя мимо мыса Бон, крейсера получили радиограмму, содержание которой осталось неизвестным. Они повернули назад и оказались прямо перед трубами торпедных аппаратов находившихся непосредственно за ними эсминцев. В оба крейсера попали торпеды, они тут же загорелись и пошли ко дну; при этом итальянцы понесли большие потери.

### *Подводная война с мая по ноябрь 1941 г.*

Во время своего первого перемещения на запад<sup>1</sup> подводные лодки прошли в марте — апреле 1941 г. свыше 600 миль и достигли района юго-западнее Исландии; в дальнейшем они вернулись ко входу в Северный пролив. Однако там настолько усилилось наблюдение, что с этого момента КПА стал, в поисках конвоев, обыскивать группами подводных лодок обширное пространство, примерно ограниченное линией Ирландия — Исландия — южная оконечность Гренландии — Ньюфаундленд — Азорские острова — западное побережье Испании. Количество подводных лодок, предназначенных для участия в боевых действиях, теперь все возрастало, однако из числа находившихся в океане (в мае их было 24, в ноябре стало 38) несколько штук всегда выделялись для района Западной Африки и некоторое количество — для выполнения специальных заданий РВМ. Остальных же было

---

<sup>1</sup> Автор имеет в виду смещение действий подводных лодок на запад, в район южнее, а затем юго-западнее Исландии (из-за больших потерь; см. стр. 173). — *Ред.*

совершенно недостаточно, чтобы охватить весь район операций в Северной Атлантике и наносить удары вражескому судоходству более или менее наверняка.

Англичане теперь использовали пространство более искусно, чем прежде, меняя пути конвоев и избегая замеченных или предполагаемых групп подводных лодок. В то же время непрерывно возрастало количество кораблей охранения. Вступали в строй вновь построенные единицы, США помогли предоставлением мореходных судов морской пограничной охраны (Coast Guard). В целом конвои к этому времени охранялись настолько хорошо, что одиночной подводной лодке только при особо благоприятных обстоятельствах удавалось прорваться к торговым судам и атаковать их. Если и достижения британских военно-воздушных сил. Правда, продолжала еще существовать «дыра в Атлантике» — полоса шириной в несколько сот морских миль (средняя линия этой полосы шла приблизительно от Гренландии в направлении Азорских островов), которую не могли патрулировать даже и новые самолеты с большим радиусом действия — ни с Ньюфаундленда на Западе, ни с Исландии и из Северной Ирландии. В качестве первой попытки перебросить мост через эту полосу отдельные торговые суда были снабжены катапультой с самолетом. Самолеты, выстреливаемые в воздух катапультами, должны были в первую очередь отгонять немецких дальних разведчиков, но могли также посредством глубинных бомб и пулеметов, по крайней мере, заставить погружаться всплывшую подводную лодку. Даже и это означало для подводной лодки большую потерю времени. Снова вернуться на борт судна такой самолет не мог. Он должен был садиться «в поток»<sup>1</sup> поблизости от какого-либо судна, которое и принимало к себе на борт летчика — по крайней мере, в большинстве случаев<sup>2</sup>.

Значительным прогрессом явилось появление конвойных авианосцев — перестроенных торговых судов с взлетной палубой. При подходящей погоде 6 самолетов такого авианосца целый день атаковывали подводные лодки, следовавшие за конвоем или пытавшиеся опередить его, и загоняли их под воду, так что те либо выходили из соприкосновения с конвоем, либо оказывались настолько позади, что ночью не могли уже занять благоприятные для атаки позиции впереди судов. Ночные атаки затруднялись также и применением «снежинок» —

<sup>1</sup> То есть на воду. — *Ред.*

<sup>2</sup> Самолет, представлявший собой обычный колесный истребитель, тонул. — *Ред.*

осветительных бомб на парашютах, сила света которых равнялась 2 млн. свечей; в результате действия такой бомбы на несколько минут вокруг конвоя становилось светло, как днем, и предотвращалась возможность атак со стороны подводных лодок в надводном положении. С течением времени усовершенствование радара, которым в конце концов был снабжен каждый корабль охранения, сделало применение таких бомб излишним.

В мае и июне успехи подводных лодок были еще значительны: 326 000 и 310 000 брт. Сначала КПЛ послал свои лодки на Запад, ибо к югу от Гренландии и особенно в районе Ньюфаундлендской банки<sup>1</sup> можно было рассчитывать на оживленное и сконцентрированное судоходство.

Уже по пути в этот район «U-110» заметила шедший на Запад конвой «ОВ-318» и вызвала туда еще 4 лодки. Они потопили 9 пароходов и повредили 2. «U-110» погибла в борьбе с охранением. Конвой «НХ-126» дважды — сначала в 350 морских милях к юго-востоку от Гренландии, а затем к югу от нее — сталкивался с поджидавшими его подводными лодками и за две ночи потерял 8 судов, прежде чем подошло усиленное охранение.

В дальнейшем рейд «Бисмарка» на несколько дней привязал подводные лодки к определенным позициям. После гибели линкора эти позиции были перенесены на юго-запад — до Ньюфаундлендских банок, а затем обратно, причем не удалось обнаружить ни одного конвоя. Только значительно удалившись от Гренландии, почти на полпути к Испании, подводные лодки вошли в соприкосновение с «НХ-133». Его атаковали 10 лодок, которые в трудных условиях (туман) и несмотря на усиление охранения потопили 6 судов и торпедировали 2, потеряв из своего состава 2 лодки, поддерживавшие боевое соприкосновение с противником.

С конца июня до начала июля подводные лодки обнаружили два конвоя и самолет — один конвой; однако из-за тумана подводные лодки не производили атак. Первая половина июля дала такие незначительные результаты (94 000 брт при расчете на весь месяц), что с 20 июля КПЛ подтянул подводные лодки гораздо ближе к Англии, где собственная воздушная разведка приносила известную пользу, а ночи, становившиеся все более долгими, лучше защищали лодки от врага.

---

<sup>1</sup> Ньюфаундлендской Большой банки. — *Ред.*

Тощие недели<sup>1</sup> побудили штаб КПЛ особенно серьезно заняться вопросом о том, как обнаруживать вражеские конвои, не допуская в то же время, чтобы противник установил и смог обходить позиции подводных лодок. Не удалось устранить противоречие к полной тишине в эфире (которая одна только была способна сделать так, чтобы приобретшие хорошую выучку работники английских радиостанций не смогли запеленговать германские подводные лодки) и необходимостью доносить по радио командному пункту на суше о замеченном противнике, его численности и скорости хода, а также и о погоде.

Появление подводных лодок в сравнительной близости от Британских островов принудило тамошнее руководство конвоями передавать больше указаний своим судам, находившимся в море. Эти указания явились весьма ценными для германской радиоразведки. С ее помощью, а также при посредстве воздушной разведки и наблюдения с подводных лодок в период с конца июля до начала сентября было обнаружено 5 конвоев, которых атаковали 7—12 лодок, оставшихся в боевом соприкосновении с противником до одной недели. Тем не менее, результаты оказались разочаровывающими — всего 60 000 брт за весь август. Частично это объяснялось дальнейшим усилением охранения, через внешнее и внутреннее кольцо которого было очень трудно пробиться. Противолодочная оборона применяла такие же построения, как соединения германских кораблей охранения при отражении атак английских торпедных катеров в Ла-Манше (и как в дальнейшем американцы и японцы в Тихом океане для защиты своих авианосцев от воздушных налетов). Кильватерная колонна прежних времен повсюду сменилась более компактными построениями — круговыми или приближающимися к кругу (см. схему на стр. 260). Было и другое обстоятельство, которое именно в августе 1941 г. удерживало на низком уровне тоннаж потопленных кораблей. Атаке подвергались главным образом гибралтарские конвои, в составе которых шло гораздо больше мелких судов, чем на путях из Галифакса или из Сьерра-Леоне. Это стало полностью известно только после войны, ибо из-за усилившейся обороны подводные лодки не имели возможности наблюдать за противником столько времени, сколько нужно для точного определения его водоизмещения. К тому же многие командиры

---

<sup>1</sup> Выражение «тощие недели» — библейского происхождения и означает «неурожайные». — *Ред.*



были новыми людьми. Это приводило к значительной переоценке успехов, дотоле совершенно необычной в практике подводного флота, который, в отличие от авиации всех воюющих держав, действовал весьма точно. Это не упрек, а факт, объясняющийся быстрой сменой у летчика чрезвычайно сильных боевых впечатлений, с чем необходимо считаться.

В августе англичане впервые применили новое средство против торпед, а именно мелкочечечные легкие сети из тонкой стальной проволоки, которые прикреплялись к коротким выстрелам и буксировались на расстоянии 1 м от борта. Они отнюдь не являлись 100-процентной гарантией и могли применяться только при более или менее тихой погоде. В конце концов такими сетями было снабжено около 700 судов. В 15 из 21 случаев, ставших известными, они спасли атакованные суда.

В августе лишь слегка поврежденная «U-570» попала в руки к англичанам, что принесло большой ущерб немцам. Противник узнал много важного для своей противолодочной обороны и смог, в частности, измерить шумы главных и вспомогательных двигателей, определить ходовые данные и глубину погружения. В этот месяц Великобритания впервые за последние три четверти года ввозила почти по миллиону тонн грузов в неделю и таким образом снова превысила уровень жизненно необходимого импорта, тогда как прежде его не всегда удавалось достигнуть.

### *Затруднения в подводной войне*

Статистика ежемесячно потопляемого тоннажа учитывала, наряду с незначительными успехами итальянских подводных лодок, действовавших по соседству с районом немецких операций, также и результаты охоты тех лодок, которые находились на подступах к Африке — от Азорских островов до Гвинейского залива. После двух рейдов одиночных подводных лодок летом и осенью 1940 г., в марте 1941 г. 7 лодок (серии IX) прошли рассредоточенными группами на юг между 25 градусом западной долготы и побережьем Африки. В вопросе об эффективности этого предприятия мнения КПА и РВМ разошлись. РВМ стремилось одновременно атаковать противника в возможно большем числе пунктов и тем до такой степени сковать его силы, чтобы у него не осталось кораблей для посылки, например, в Северную Нор-



вегию или в Скагеррак. КПА признавал важность такого отвлечения сил, но для него оно обозначало также: разбросать собственные силы, а значит, лишиться многих «глаз», что вело к снижению количества уничтоженного тоннажа. Не хватало запланированных в 1936—1937 гг., но так и непостроенных подводных крейсеров, которые оченьгодились бы для борьбы в Центральной и Южной Атлантике в 1940—1941 гг.

Успехи на юге являлись некоторым утешением; в районе действия немецких лодок они были гораздо более значительными, чем на севере. Однако длительность перехода в указанный район ограничивала эти успехи, пока подводные лодки не могли пополнять в пути запасы горючего и торпед. До июля это было возможно в редко посещаемой гавани на Канарских островах. Затем англичане заявили протест. Надежда на использование Дакара не осуществилась, так как Гитлер не предложил французам никакой компенсации. Со снабжением горючим в открытом море через посредство танкеров противник покончил после гибели «Бисмарка» (у одного из капитанов танкеров противник захватил секретные документы), так что подводные лодки лишились возможности пополнять летом запас горючего в районе африканского побережья. Одновременно англичане и здесь ввели систему конвоев, а Фритаун, который до той поры являлся чрезвычайно оживленным портом, больше почти не посещался торговыми судами, за исключением американских, которые приходилось щадить в соответствии со специальным приказом Гитлера. Таким образом, время крупных успехов подводного флота в этом районе кончилось. Первые подводные лодки топили в среднем около 12 пароходов, в том числе несколько из состава конвоев, встреченных по пути туда. «U-107» (Гесслер) осуществила наиболее успешный за всю войну рейд подводной лодки серии IX и потопила 14 судов (87 000 брт). Начиная с июля создалось впечатление, что конвои следуют на север и на юг преимущественно западнее 30 градуса западной долготы, то есть через район, используемый также немецкими прорывателями блокады и вспомогательными крейсерами, а потому закрытый для подводной войны. Дальность плавания новых лодок серии IX определялась примерно в 9000 морских миль, но благодаря смекалке их инженер-механиков значительно увеличилась. Эти инженеры пользовались при длительных походах всего одним дизелем, но зато обоими винтами, один из которых приводился в действие электричеством от батареи, постоянно

подзаряжавшейся с помощью двигателя. Однако и этого было недостаточно, чтобы достигнуть Южной Атлантики. Попытка же распространить подводную войну на морские подступы к Капштадту не удалась, так как плавучая база «Питон» была потоплена крейсером.

Некоторые подводные лодки не участвовали в собственно подводной войне, так как были заняты выполнением специальных заданий. Так, до 1944 г. 2 лодки всегда находились далеко на западе для передачи метеорологических данных, в которых нуждались военно-воздушные силы; поскольку они радировали несколько раз в день, суда противника имели возможность обходить их. С мая 1941 г. приходилось временно держать несколько лодок в морском пространстве от Бордо до района к западу от Азорских островов — в целях прикрытия уходящих в плавание и возвращающихся прорывателей блокады и вспомогательных крейсеров. Было сомнительно, чтоб они смогли перехватить корабль противника, даже находясь в непосредственной близости от своего подопечного. Поскольку охраняемые грузы являлись жизненно важными, необходимо было, однако, делать все, что только в силах человеческих. Эти подводные лодки спасли команду плавучей базы «Кота Пинанг», потопленной крейсером у Азорских островов.

Война с Россией также оказала известное влияние на снижение количества судов, потопленных подводными лодками. Отзыв германских летчиков уменьшил требования, предъявляемые к Средиземноморскому флоту<sup>1</sup>, и высвободил ряд кораблей для охранения конвоев. Кроме того, РВМ забрало 8 лодок, использовавшихся для учебных целей; 3 из них должны были находиться в боевой готовности в районе Хельсингёра, на случай попытки англичан прорваться в Балтийское море, 5 других действовали у входов в Финский и Рижский заливы, но с незначительным успехом, так как цели появлялись редко. Если не считать трех подводных лодок, им удавалось топить только мелкие суда. Одна немецкая лодка погибла, подорвавшись на mine. Две малые лодки должны были находиться у Шетландских островов на случай каких-нибудь действий англичан против Норвегии. Подготовка подводников была частично перенесена в западную часть Балтийского моря и в норвежские воды, что вело к потере времени. В конце августа, когда пассивность русских стала очевидна, все эти меры были отменены. По при-

---

<sup>1</sup> Англичан. — *Ред.*

казу Гитлера начиная с июля две, а с сентября четыре лодки находились в Арктике отчасти потому, что он боялся нападения на Норвегию, отчасти в целях перехвата грузовых судов, могущих быть направленными в Россию. Пока что таковых не появлялось, а вследствие длительности плавания в этот район 4—6 лодок всегда оказывались скованными.

Из 36 лодок, находившихся в среднем в море в сентябре и октябре, для использования в Атлантике обычно оставалось в наличии только 10—20. КПЛ сформировал несколько групп, бороздивших обширное водное пространство между Исландией, Испанией и Ньюфаундлендом, и это сулило большие успехи. В сентябре удалось перехватить 2 конвоя к югу от Гренландии и 2 других к юго-западу от Ирландии. 28 подводных лодок потопили в общей сложности 33 судна, потеряв одну лодку из своего состава. Общий результат в сентябре составил 202 000 брт, в октябре — 157 000. В этом месяце была осуществлена лишь одна успешная большая операция — против «SC-48», в 400 милях к юго-западу от Исландии. За две ночи подводные лодки, не понеся потерь, потопили 9 судов и 2 корабля охранения, а также торпедировали эсминца США «Кёрни». Другой, более быстроходный конвой (скорость 11 узлов) подвергся преследованию на протяжении 800 миль, однако охранялся так хорошо, что потерял из своего состава только одно судно. В ходе одной из нескольких мелких операций войсковой транспорт «Орения» пал жертвой торпедного залпа. Туман и плохая погода мешали использованию представлявшихся возможностей.

Продолжавшееся 11 дней преследование Гибралтарского конвоя закончилось без всякого успеха.

В ноябре число подводных лодок, находившихся в Атлантике, еще уменьшилось, и ни разу не удалось даже обнаружить конвой. В конце концов лодки расположились в полосе шириной около 500 миль между Ирландией и Азорскими островами, чтобы перехватить Гибралтарский и Сьерра-леонский конвои. Однако, прежде чем они достигли какого-либо успеха, РВМ приказало 22 ноября: «Центром тяжести подводной войны является Средиземное море и Гибралтар». Уже в конце августа Гитлер лично занялся не перестававшей ухудшаться обстановкой на Средиземном море и приказал послать туда подводные лодки. КПЛ, правда, очень резко выступил в защиту той точки зрения, что задача сводится к уничтожению тоннажа — все равно

где, но незначительные результаты, достигнутые в этой области за второе полугодие, являлись плохим аргументом в пользу такой точки зрения. В ноябре было потоплено всего 62 000 брт.

В конце сентября первые 6 подводных лодок прошли через Гибралтарский пролив в Средиземное море. За ними в начале ноября проследовало еще 6. 16 ноября тронулась в путь третья очередь в составе 8 лодок. Из последних достигли места назначения 5, 1 была потоплена, 2 вернулись с повреждениями. К этому времени стали опасаться британско-деголлевок десантов в Северной Африке, и в качестве единственного средства противодействовать им сосредоточили к востоку и к западу от Гибралтарского пролива значительное количество подводных лодок, чтобы наносить возможно более сильные удары по перевозкам грузов с запада на восток. Это удалось лишь в незначительной степени, поскольку условия боевой деятельности в этом районе гораздо лучшей видимости и более тихой погоды были чрезвычайно неблагоприятны для подводных лодок. Нерешительная политика и стратегия в Средиземном море в 1940 и весной 1941 г. привели лишь к тому, что в Атлантике подводную войну пришлось прервать как раз тогда, когда число лодок резко увеличилось, а в самом Средиземном море это оружие сильно затупилось.

### *Господство на закрытых морях*

Директивы фюрера не раз указывали на Великобританию как на главного противника, не раз говорилось и о необходимости сосредоточить против нее все силы. Но так и не сумевший совершить прыжок «Морской лев» и проигранное воздушное сражение над Англией явственно показали, как трудно сломить морское могущество. Наряду со всеми прочими видами оружия Германия не могла создать еще и флот для борьбы за господство на океанах. Итальянский флот почти не мог облегчить ее положения, а участием в войне японцев Гитлер не придавал значения. Теперь же очень сильная на море Америка все более втягивалась в войну, а с другой стороны, поход в Россию создал новые театры войны на море, которые требовали еще большего напряжения недостаточных для этого сил германского флота.

Имелся путь, который при условии последовательного его использования наверняка привел бы к облегчению положе-



ния флота и одновременно позволил бы решить удовлетворительным образом транспортную проблему для значительной части вооруженных сил. Было вполне возможно путем временных перемещений центра тяжести достигнуть господства на одном закрытом море за другим. Прежде всего это относилось к Балтийскому морю. Уже в оперативном плане был предусмотрен момент ликвидации советского флота. Однако этот пункт плана выполнен не был. Гитлер дважды упускал случай воспользоваться возможностями, существовавшими в восточной части Средиземного моря, хотя овладение Египтом почти автоматически вызвало бы вступление в войну Испании, после чего оказался бы запертым и западный вход в это море. Что касается Черного моря, то даже не ставился вопрос о том, нельзя ли занять поскорее Севастополь и весь Крым и посредством воздушных налетов ликвидировать флот или же с помощью авиадесантов захватить его немногочисленные базы на восточном берегу и тем обезопасить для себя водный путь Регенсбург—Батум<sup>1</sup>. В Арктике, вследствие слабости военно-морских сил, наступление на Мурманск планировалось как чисто сухопутная операция, которая и не удалась. Значение закрытых и окраинных морей не было осознано, ни одно из них не перешло полностью под власть немцев. Они сковывали значительные силы, вместо того чтобы действовать в качестве свободных от партизан магистралей.

Осенью и зимой 1941—1942 гг. необходимость сделать что-то для улучшения неудовлетворительной обстановки на закрытых морях вызвала к жизни ряд мер, противоречивших сосредоточению всех сил для борьбы против британского судоходства, чего не переставало требовать РВМ и на что несколько раз соглашался Гитлер. Хуже всего подействовал личный приказ Гитлера о переброске подводных лодок в Средиземное море; в первый раз он потребовал этого 26 августа 1941 г., осознав, очевидно, при обсуждении вопросов снабжения Северной Африки, в каком угрожаемом положении она находится. Редер и Дениц считали, что центром тяжести должна быть Атлантика, поскольку крупные потери в тоннаже свяжут руки британцам в любых их предприятиях. Подводные лодки, которые потом все-таки перешли в Средиземное море, следуя приказу Гитлера, добились, правда, отличных результатов, но понесли тяжелые потери и не смогли воспрепятствовать новому продвижению

---

<sup>1</sup> Батуми. — Ред.



англичан через Тобрук до самого Сырта<sup>1</sup>. Зато в Атлантике число групп подводных лодок уменьшилось настолько, что они едва находили еще врага. Отданный в конце ноября 1941 г. приказ сосредоточить массу подводных лодок по обе стороны от Гибралтара явился непосредственным последствием недостаточного прежде внимания к Средиземному морю и означал прекращение войны в Атлантике на семь решающих недель.

Наряду с переброской подводных лодок Гитлер приказал перевести в Южную Италию и Сицилию один авиационный корпус и назначил фельдмаршала Кессельринга главнокомандующим на Южном театре войны с задачей: завоевать и удержать господство в воздухе и на море в Сицилийском проливе. На итальянских верфях было начато строительство морских самоходных барж и транспортов (700 т, 12 узлов, грузоподъемность 400 т). Поскольку задача обороны прибрежной полосы была явно не по плечу итальянцам, по французским каналам и рекам в Средиземное море перешли одна флотилия торпедных катеров и одна флотилия малых тральщиков (45 т), однако оперативного германо-итальянского штаба, а с ним и единого руководства военными действиями на Средиземном море все еще не было создано.

Чтобы обеспечить текущие нужды Мурманского фронта, было необходимо значительно усилить находившиеся в Полярном море соединения сторожевиков, охотников за подводными лодками и тральщиков. Когда растаял лед в Балтийском море, там стали применять значительное число кораблей тех же классов, что вызвало недостаток их в других местах. Правда, во всей прибрежной полосе от испанской границы до Нордкапа и дальше, а также до Финского залива смена и передислокация соединений кораблей по крайней мере не были связаны с трудностями.

Иначе обстояло дело в Черном море, где теперь нужно было подумать и об использовании и охране моря как транспортной магистрали. Оказавшихся в наличии судов было явно недостаточно. Поэтому туда доставили новые по маршруту Эльба — автострада Дрезден — Ингольштадт — Дунай. Специальные автопоезда за полтора суток перевозили по автостраде протяжением в 425 км грузы весом до 250 т. Всего труднее из-за их глубокой осадки оказалась перевозка шести подводных лодок 250-тонного типа (с вооружением они

---

<sup>1</sup> Сидры. — Ред.

весили свыше 400 т каждая). Их разбирали так, чтобы вес остова достигал примерно 200 т; после этого их переворачивали на бок и подводили под них 6 очень точно пригнанных специальных понтонов, получалось нечто вроде плоского ящика с лодкой внутри. Этот «ящик» тащили на буксире вверх по Эльбе и там вытаскивали на сушу; после этого лодки и понтоны раздельно перевозились по автострате. В Ингольштадте к лодкам снова прикреплялись понтоны, после чего «ящик» доставляли на буксире в Линц, где лодки и собирались, за исключением донной балластной цистерны. Последняя, вследствие глубокой осадки, приделывалась только в устье Дуная. Этим способом в Черное море были доставлены: 6 подводных лодок, 30 торпедных катеров, 23 тральщика, 50 самоходных барж, многочисленные катера, несамоходные баржи, мотоботы и корабли специального назначения — всего около 430 единиц, весом примерно 40 000 т. Тем же способом по обычным шоссе, ведущим с Верхней Сены к водному пути Сона — Рона — Средиземное море, были доставлены 24 тральщика и 34 самоходные баржи.

После потери Южной Италии в 1943—1944 гг. те же методы были применены для перевозки 141 корабля, общим весом около 9000 т, из Генуи по обычным шоссе и автострате к реке По, вниз по которой они спускались в Адриатику. С технической точки зрения эти перевозки являются первоклассным достижением. В целом, однако, это приходилось делать не от хорошей жизни, а в силу невозможности пользоваться морскими путями и давало лишь частичное решение проблемы. Если же рассматривать проблему в целом, то верховное руководство упустило возможность использовать сухопутные силы для завоевания господства на закрытых морях, куда не достигало могущество великих морских держав, хотя наличие такого господства явилось бы решающей поддержкой для сухопутных войск.

## ВОЙНА ПРЕВРАЩАЕТСЯ В МИРОВУЮ

*Рузвельт вмешивается в войну*

До декабря 1941 г. политическая уступчивость по отношению к США постоянно тормозила военные действия, которые вели в океане надводные корабли и подводные лодки. Уже охватывавшая всю Америку зона безопасности шириной в несколько сот миль, представлявшая собой нововведение в международном праве, затрудняла эти операции. Если бы создание этой зоны отражало желание обеспечить себе спокойствие и безопасность, предоставив другой материк собственной судьбе, то с этим еще можно было бы мириться. «The War comes to America»<sup>1</sup> — назвал Черчилль одну из книг своего труда о второй мировой войне. Однако название «Рузвельт вмешивается в войну» больше соответствовало бы событиям. Президент США и не думал о том, чтобы следовать в своей внешней политике принципам законодательства о нейтралитете, которое основывалось на опыте первой мировой войны и было принято после долгой борьбы в Конгрессе. Он стремился к тому, чтобы помочь Англии, бросив на чашу весов всю мощь США. В пределах своих больших способностей он сделал все, чтобы общественное мнение его страны созрело для войны. Завершением такого рода политики мог явиться лишь второй крестовый поход. С самого начала войны Рузвельт постоянно обменивался мыслями с Черчиллем. Последний послал ему много сотен писем; характерно, что под этими письмами, полными государственных тайн и неизменно направленными к вовлечению США в войну, стояла подпись «Naval person»<sup>2</sup>. Оба хорошо понимали значение моря и морских коммуникаций и стремились максимально использовать эти последние для укрепления Англии.

<sup>1</sup> «Война приходит в Америку» (англ.). — Ред.

<sup>2</sup> «Военный моряк» (англ.). — Ред.

Рузвельт снова и снова рассказывал своему народу об опасности германского нападения на Америку, которое никогда не планировалось и, учитывая мощь американского флота, являлось совершенно невозможным. Этот флот был уже самым большим в мире, когда в июле 1940 г., в порядке непосредственной реакции на германскую победу во Франции, конгресс одобрил судостроительную программу в 1 350 000 т, удвоив этим решением силу флота. Невозможно понять, каким образом Германия смогла бы предпринять агрессию через океан перед лицом такого превосходства в силах.

Несколько позднее Рузвельт передал Великобритании и уже упомянутые 50 эсминцев; зимой 1940/41 г., когда у Англии истощились ее заграничные капиталовложения и она не могла больше оплачивать военные материалы, он избрал «лэндлиз», то есть предоставление друзьям военных материалов на неопределенный срок. Из якобы существовавшей угрозы Рузвельт вывел право на проявление собственной инициативы в целях создания на противоположном берегу таких условий, какие ему нравились. Уже в июле в Лондоне начались трехмесячные переговоры американской комиссии, возглавляемой контр-адмиралом Гормли, с британской комиссией во главе с адмиралом сэром Сиднеем Бэйли. Члены комиссий очень откровенно обсуждали обстановку и решили, что центром тяжести должны служить операции против Германии, а в отношении Японии нужно стремиться к тому, чтобы она как можно дольше оставалась нейтральной.

В конце января 1941 г. переговоры были продолжены в Вашингтоне и привели 27 марта 1941 г. к заключению соглашения (ABC-1 Staff Agreement)<sup>1</sup> из следующих пунктов:

1. Совместное планирование: до вступления США в войну путем переговоров, в дальнейшем через Верховный военный совет (Combined chiefs of Staff)<sup>2</sup>.

2. Обеспечение обороны Англии как базы для нападения на Германию.

3. Общие стратегические принципы:

а) осуществлять блокаду держав оси, не считаясь ни с чем;

б) усилить воздушные налеты на Германию;

в) считать центром тяжести операций военно-морского флота Средиземное море, чтобы покончить с Италией;

<sup>1</sup> «Соглашение Штабов № ABC-1» (англ.). — *Ред.*

<sup>2</sup> Объединенный комитет начальников штабов (англ.). — *Ред.*

- г) до перехода в настоящее наступление — устраивать набег на занятое врагом побережье;
- д) восстановить нейтралов против держав оси;
- е) вести психологическую войну;
- ж) держать британские и американские войска на Британских островах, в порядке подготовки к наступлению;
- з) захватить базы в Средиземном море, чтобы предпринять оттуда одно или несколько вторжений в Европу.

#### 4. Урегулирование вопроса о командовании:

а) каждая держава осуществляет оперативное руководство всеми вооруженными силами союзников на соответствующих театрах войны. Однако эти вооруженные силы остаются под начальством собственных командующих и не делятся.

Исключения: авиация флота США (вследствие иной организационной структуры военно-воздушные силы США в то время не являлись третьим видом вооруженных сил);

б) при проведении комбинированных операций вопрос о командовании каждый раз решается особо.

5. Быстрый и всесторонний обмен информацией, особенно о противнике.

6. Главная задача военно-морского флота США — охрана конвоев и судоходства в Атлантике. Центром тяжести операций британского флота является Средиземное море. Сотрудничество авиации флота США с британским флотом. Все базы открыты для совместного пользования.

Это соглашение касалось всех существенных пунктов, выполнялось обеими сторонами и привело к успеху. Оно показывает, какая именно предварительная работа не была выполнена Германией и Италией, а также Германией и Японией. Однако остается под вопросом, насколько далеко могло вообще зайти тесное, основанное на подлинном доверии сотрудничество руководителей этих трех государств.

1 февраля 1941 г. США создали «Atlantic Fleet»<sup>1</sup> под командованием адмирала Кинга — будущего главнокомандующего военно-морским флотом, который немедленно занялся подготовкой в широком масштабе охраны конвоев и преследования подводных лодок. 25 марта 1941 г. Германия расширила военную зону, которая окружила Исландию, используемую англичанами в качестве базы. Рузвельт тогда приказал послать эсминец «Ниблэк» к этому острову, чтобы установить его стратегическую ценность. Почти уже достигнув цели, этот эсминец 10 апреля 1941 г. обнаружил при

---

<sup>1</sup> «Атлантический флот» (англ.). — Ред.



помощи локатора подводную лодку и атаковал ее глубинными бомбами. Об американском нейтралитете не могло больше быть и речи. 18 апреля адмирал Кинг объявил 26 градус западной долготы восточной границей Западного полушария и установил, что к этому полушарию относятся и Азорские острова, хотя они расположены ближе к Европе, чем к Америке. После этого Рузвельту было уже нетрудно при объявлении 27 мая 1941 г. «чрезвычайного положения» (National Emergency) утверждать, что война приближается к Америке и что в водах Западного полушария потоплено много судов. О том, что это произошло за пределами американской зоны безопасности, он не упомянул.

Таким же образом он подготовлял оккупацию Азорских островов, но в июле направил предназначенные для этого вооруженные силы в Исландию, которую принял от англичан. Так страна доктрины Монро ввела свои вооруженные силы в военную зону другого полушария.

В начале августа 1941 г. состоялась встреча Рузвельта и Черчилля в Ардженшии на Ньюфаундленде. Результатом их переговоров на линкоре «Принс оф Уэльс» явилась не только Атлантическая хартия, а и еще более тесное сотрудничество на море. С этого времени американские корабли взяли на себя охрану конвоев вплоть до Исландии, причем защищали все суда, «которые присоединялись». Официально маршруты этих рейсов, которые никак не увязывались с нейтралитетом, вели «от одной базы США к другой базе США». Столкновения были неизбежны.

4 сентября 1941 г. британский самолет сообщил эсминцу США «Грир» координаты подводной лодки, находившейся в погруженном состоянии. Эсминец с помощью локатора следовал за ней три часа, не атакуя лодку. Когда после этого самолет сбросил глубинные бомбы, подводная лодка выстрелила в «Грир» торпедой, которая не сработала. «Грир» ответил глубинными бомбами, подводная лодка выпустила еще одну торпеду, на этом бой прекратился. Рузвельт охарактеризовал этот случай как пиратство (act of piracy) и 11 сентября 1941 г. разрешил своим военным кораблям атаковать немцев и итальянцев в водах, «оборона которых необходима для обороны США». Одновременно американские линкоры и крейсера установили наблюдение за Датским проливом. Они имели приказ стрелять в германские корабли, которые попытаются прорваться через этот пролив.

При нападении германских подводных лодок на конвой «SC-48» 17 октября 1941 г. в эсминце охранения «Кирни» по-

пала торпеда, но его все же удалось довести до берега. При нападении же на конвой «НХ-156» (31 октября 1941 г. к юго-западу от Ирландии) эсминец «Рубен Джеймс», в который тоже попала торпеда, затонул.

В центральной части Атлантики крейсер «Омаха» в начале ноября захватил немецкий прорыватель блокады «Оденвальд» с грузом каучука. Командир «Омахи» справедливо сомневался в законности своих действий и донес, ссылаясь на старинное предписание, что он захватил «Оденвальд» как «подозреваемый в участии в работорговле». В ноябре американцы провели большой британский транспорт с войсками вокруг мыса Доброй Надежды в Сингапур, куда они прибыли уже после начала войны с Японией.

Рузвельт правильно рассчитал, что в тяжелом положении, в котором очутился Гитлер в результате похода в Россию, тот смирится с американскими правонарушениями. Вопреки неоднократным представлениям Редера и Деница, он<sup>1</sup> не отменил приказ, запрещавший атаковать суда, признанные американскими, за пределами зоны военных действий вокруг Британских островов, которую установили прежде сами США; однако в этой зоне подводные лодки почти уже не действовали. Вне этой зоны им разрешалось атаковать в Северной Атлантике только крейсера и более крупные военные корабли, да и то лишь в случае, если те без всякого сомнения принадлежали противнику. Нет надобности объяснять подробнее, насколько это затрудняло атаку конвоев.

## *Вступление в войну Японии*

Соединенные Штаты рассчитывали иметь противником Японию в гораздо большей степени, чем Германию. Однако Рузвельт вел себя осторожнее по отношению к более могущественному на море государству и прибег к экономическим мерам вместо вооруженных провокаций. Отношения между двумя народами, ухудшившиеся уже в начале столетия из-за расовых законов в Калифорнии, в 30-х годах все продолжали обостряться. Бедная сырьем Япония заняла в 1931 г. Маньчжурию, тем самым обеспечив себя сталью и продовольствием. Предпринятая в следующем году попытка утвердиться в Шанхае потерпела неудачу из-за сопротивления китайцев и дипломатического давления американцев. В 1937 г. японцы с севера вступили в Китай с целью подчинить себе

---

<sup>1</sup> Гитлер. — Ред.

всю страну. Это не удалось, ибо китайцы искусно использовали для обороны свои обширные пространства, война затянулась и потребовала от Японии большого напряжения сил. Япония воспользовалась событиями в Европе, чтобы заставить французов и британцев прекратить ввоз оружия в Китай через Бирму, Гонконг и Индо-Китай. США в 1939 г. денонсировали торговые договоры и начали в 1940 г. экономическую войну. Одновременно они перебросили большую часть флота в военную гавань Пирл-Харбор на Гавайях. Весной 1941 г. японцы улучшили свое стратегическое положение, заключив с Виши соглашение, которое обеспечило им возможность использовать Индо-Китай в качестве трамплина для прыжка на юг. В ответ на это США сделали невозможной для японцев закупку нефти также и в Голландской Индии и Малайе. У японцев не было теперь иного выбора, как либо подчиниться, очистив Китай, либо вступить в войну. Националистическая военная партия выбрала войну. Наиболее влиятельный деятель этой партии — генерал Тодзио, бывший до этого времени военным министром, — занял 18 октября 1941 г. также и посты премьера и министра внутренних дел. Так же как и в Италии, руководство военными действиями оказалось в Японии в руках диктатора, власть которого лишь несколько ограничивалась сохранением монархии. Подобно обоим своим союзникам, он был чужд морю. В войне островного государства против могучего на море континентального, театром которой стало гигантское морское пространство, усеянное островами, решающая роль должна была принадлежать флоту с его авиацией. Однако в военном совете из двух членов, который вырабатывал большую стратегию и давал директивы главнокомандующим, флот в лице морского министра адмирала Симада был представлен не так сильно, как армия в лице Тодзио.

Принятие решения о вступлении в войну облегчалось тем, что соотношение сил на море (примерно 4 : 5) являлось более благоприятным, чем когда-либо, а в ближайшие годы должно было быстро ухудшиться. Вашингтонское соглашение, действовавшее с 1922 по 1936 г., установило для флотов Америки, Англии и Японии отношение 5 : 5 : 3. После 1936 г., а частично и несколько раньше, Япония энергично вооружалась, так что к осени 1941 г. в строю имелось (в скобках указаны корабли, находившиеся на стапелях или такие, постройка которых была утверждена):

	США	Япония	Союзники на Тихом океане
Линейные корабли . . . . .	15 (8)	10 (4)	10
Авианосцы . . . . .	5 (3)	10 (1 плюс 2 легких и 4 конвой- ных)	4
Тяжелые крейсера . . . . .	8 (4)	18 (—)	17
Легкие крейсера . . . . .	19 (21)	17 (5)	27
Эсминцы . . . . .	200 (98)	111 (55)	93
Подводные лодки . . . . .	111 (37)	64 (29)	70

Поскольку значительная часть американского флота должна была остаться в Атлантике, а получивший прекрасную подготовку японский флот, бесспорно, стоял выше союзнических сил в Тихом океане, японцы рассчитывали на большие начальные успехи и основывали на этом свои планы. Без импорта нефти и каучука они могли вести войну самое большее в течение года. Поэтому они намеревались быстро занять под прикрытием флота богатые сырьем южные страны — Малайю, Бирму и Голландскую Индию, одновременно захватив позиции на северном берегу Новой Гвинии и далее — в архипелаге Бисмарка, чтобы создать обширное предполье и в юго-восточном направлении. После этого периферия завоеванного островного пространства должна была быть превращена в своего рода крепостной обвод с сильными опорными пунктами, укрываясь за которым японский флот смог бы противостоять с шансами на успех вероятным контратакам вновь усилившегося американского флота. Рассчитывали настолько оттянуть начало наступления противника и нанести ему при этом такие потери, чтобы он в конце концов удовлетворился нерешительным исходом.

Японское руководство знало, что его вооруженные силы не обладают материальной частью, достаточно сильной для того, чтобы атаковать американский материк и там уничтожить самую основу могущества противника. Поэтому оно планировало эту войну как войну с ограниченными целями, вероятно, под влиянием того, что Япония уже дважды выигрывала подобные войны — в 1894 г. против Китая и в 1904—1905 гг. против России. На сей раз противник был сильнее, но предполагали, что обширность театра войны сведет на нет это превосходство. Однако, чтобы лишить американцев всех их баз в западной части Тихого океана, нужно было также занять в начале войны Филиппины, Гуам и



Уэйк. Хотя Филиппины были уже наполовину независимы, не приходилось сомневаться в том, что нападение на них вовлечет американцев в войну. Чтобы избежать всяких нежелательных затруднений при занятии южных стран — производителей сырья, японцы решили начать войну нападением на стоявшие в Пирл-Харборе линкоры противника, подобно тому как в 1904 г. они начали войну с Россией нападением на флот, стоявший в Порт-Артуре.

### *Нападение и наступление*

В начале декабря 1941 г. боевая группа в составе 6 авианосцев («Акаги», «Кага», «Сёкаку», «Дзуйкаку», «Хириу», «Сорю»), 2 линейных крейсеров («Хией», «Кирисима»)<sup>1</sup>, 3 крейсеров и 9 эсминцев под командованием адмирала Нагумо вышла с баз на Курильских островах и, пройдя незамеченной на восток через зону дурной погоды и весьма редкого судоходства, приблизилась к Оаху с севера. 3 подводные лодки отделились от группы. 8 быстроходных танкеров сопровождали ее так долго, что корабли смогли предпринять атаку с полными бункерами (танкеры в это время держались в стороне).

7 декабря 1941 г. на рассвете, когда группа находилась в 275 милях от цели, в воздух поднялась первая волна самолетов, а через 45 минут вторая — всего 350 самолетов, среди которых были примерно в равном количестве высотные бомбардировщики, пикировщики, торпедоносцы и истребители. Одновременно в гавань попытались проникнуть 5 малых подводных лодок. Это было воскресным утром, и, несмотря на политическую напряженность и известную настороженность американцев, набег полностью удался. Потеряв 29 самолетов и 5 малых подводных лодок, японцы уничтожили добрую половину находившихся на Оаху военно-воздушных сил американской армии и флота (всего там насчитывалось более 300 самолетов), а также вывели из строя все 8 стоявших в гавани линкоров. «Аризона» взорвалась, «Оклахома» перевернулась, равно как и «Юта» — корабль, служивший самоходным щитом; «Уэст Виргиния», «Невада» и «Калифорния» затонули на мелком месте, «Теннесси», «Мэриленд» и «Пенсильвания» остались на плаву, но в поврежденном состоянии. За исключением «Аризоны», «Оклахомы» и «Юты», все эти корабли в ходе войны вернулись в строй.

---

<sup>1</sup> У японцев линейных крейсеров не было. Здесь и в дальнейшем имеются в виду линкоры. — *Ред.*



Цель набега была достигнута, со стороны флота США ничто больше не грозило продвижению в сырьевые районы. Для японцев этот начальный успех явился большим стимулом. Только впоследствии они стали размышлять над тем, принес ли им набег на Пирл-Харбор больше выгод или невыгод. Не говоря уже о том, что все американцы теперь сплотились, причем сплотились вокруг своего президента, и жаждали мести, объектами атаки явились исключительно линкоры и аэродромы, а сам Пирл-Харбор — военная гавань с обширными мастерскими и большими, притом заполненными нефтехранилищами, — совершенно не пострадал. В этой гавани не стоял ни один из немногих американских авианосцев; два из них находились в море, но японцы не пытались перехватить их. Пирл-Харбор окончательно отодвинул линкор на второй план; выведя из строя линкоры противника, японцы навязали ему способ ведения войны, с помощью которого он потом сломал им шею.

Однако этого еще нельзя было распознать в то время, когда, опьяненные успехом, они посредством хорошо организованных десантов утвердились на Филиппинах и в Северной Малайе и одновременно заняли Сиам.

Утром 9 декабря 1941 г. их разведка обнаружила к востоку от Малайского полуострова британскую боевую группу в составе линкора «Принс оф Уэлс», линейного крейсера «Рипалс» и 4 эсминцев под командованием адмирала Филиппса. Вследствие потерь, понесенных в Средиземном море, это соединение прибыло в Сингапур несколькими неделями раньше без единого авианосца. Теперь Филиппс попытался атаковать один из японских десантов, но, не имея ни разведчиков, ни истребителей, нанес удар в пустоту. После боя, продолжавшегося менее часа, поднимавшиеся в воздух волна за волной пикировщики, высотные бомбардировщики и торпедоносцы потопили оба крупных корабля. Эсминцы спасли значительную часть экипажей; адмирал пошел ко дну вместе со своим флагманским кораблем.

Тесная взаимосвязь всех театров войны на море проявилась в судьбе «Принс оф Уэлса», который в конце мая сражался с «Бисмарком» перед входом в Датский пролив, в августе доставил Черчилля на Ньюфаундленд для совещания с Рузвельтом, в сентябре, находясь в составе «Force H», охранял конвой, шедший из Гибралтара к Сицилийскому проливу, а в конце октября отправился из Англии в Сингапур через Капштадт.

Потеря обоих кораблей переломила хребет обороне Малайи; крепость Сингапур капитулировала 15 февраля 1942 г. В декабре и январе японцы высадились на Борнео и Целебесе, в феврале — на Суматре, Яве и Тиморе, находясь все время под прикрытием своих военно-воздушных сил, пользовавшихся вновь завоеванными аэродромами. Эти силы выводили из строя аэродромы союзников в районе боевых действий; за этим следовала бомбардировка места высадки десанта с моря и с воздуха. Под прикрытием огня крейсеров и эсминцев на сушу высаживались передовые отряды, неизменно состоявшие из морской пехоты; они в кратчайший срок преодолевали трудный рубеж между морем и сушей, поскольку их десантные суда наползали на берег, так что войска и танки через откидной трап в носовой части выгружались на сушу. Морской офицер, командовавший соединением, сохранял за собой руководство до тех пор, пока вся масса войск не высаживалась на берег и их командир не докладывал о создании прочного плацдарма высадки.

Линкоры и авианосцы оставались позади, но готовые вмешаться. В этом вмешательстве, однако, не возникло надобности, поскольку не очень многочисленные, но располагавшие хорошей поддержкой с воздуха силы охранения сами справлялись с противником, не намного уступавшим им по численности, но вынужденным сражаться без авиации.

Американцы и англичане уже с 1937 г. обсуждали вопрос об эвентуальных совместных действиях в Юго-Восточной Азии, причем американцы не проявили доверия к Сингапуру. Когда в 1941 г. возникла угроза войны, американцы, британцы, голландцы и австралийцы создали совместное Верховное командование во главе с генералом Уэйвеллом. Это командование называлось АВДА — по начальным буквам<sup>1</sup>. Флотом, в составе 2 тяжелых и 7 легких крейсеров, 23 эсминцев и 40 подводных лодок, командовал голландский контр-адмирал Доорман. Примерно 1100 японским самолетами, сухопутным и базировавшимся на авианосцы, противостояло 300 машин в Малайе, 200 в Голландской Индии и 200 в Австралии.

*Морские бои в индонезийских водах.* В ночь с 23 на 24 января 1942 г. 4 старых американских эсминца атаковали

---

<sup>1</sup> Названий соответствующих наций на английском языке (Americans, British, Dutch, Australians). — Ред.

у Балик Папана, на Борнео, десантную флотилию и потопили 4 транспорта.

В ходе двух вылазок, предпринятых Доорманом в феврале без прикрытия истребителями, его крейсерам, которые несколько часов подвергались ожесточенным атакам высотных бомбардировщиков, были нанесены значительные повреждения.

Ночное нападение на соединение кораблей с десантом, предпринятое у Бали 20 февраля 1942 г., успеха не имело.

Многочасовой бой между 2 тяжелыми и 3 легкими крейсерами и 9 эсминцами союзников против 2 тяжелых и 2 легких крейсеров и 14 эсминцев японцев (27 февраля) закончился после почти полного истощения боезапаса гибелью голландских крейсеров «Де Рюйтер» и «Ява», пораженных торпедами, которые широко применяли японцы. Кроме того, погибли 3 эсминец. Доорман был убит.

При попытке выйти в Индийский океан через Явский<sup>1</sup> пролив в ночь на 1 марта тяжелый крейсер США «Хаустон» и австралийский легкий крейсер «Перт» натолкнулись на стоявшее на якоре соединение японских кораблей с десантом, причинив значительный ущерб и вызвав смятение, однако были уничтожены значительно превосходившими их силами охранения.

На следующее утро британский тяжелый крейсер «Эксетер» погиб в бою с 4 японскими крейсерами.

Когда союзникам пришлось отдать Яву, самолеты японских авианосцев потопили к югу от острова ряд мелких судов и транспортов.

Героическая гибель 2 тяжелых и 3 легких крейсеров, 15 эсминцев и 9 подводных лодок не смогла задержать японское наступление и сопровождалась лишь незначительными потерями с японской стороны. Корабли четырех наций, не проводившие совместных учений и вместе не плававшие, не представляют собой ценного боевого инструмента. АВДА было расформировано; Ява капитулировала 9 марта, одновременно японцы вступили в Рангун; два месяца спустя Бирма также очутилась в их руках<sup>2</sup>.

В мае они покончили с сопротивлением на Филиппинах, если не считать партизан. Главнокомандующий Макартур,

---

<sup>1</sup> Зондский. — Ред.

<sup>2</sup> Рангун — столица Бирмы; значит, следовало сказать: «вся Бирма очутилась в их руках». — Ред.

по приказу Рузвельта, покинул Лусон в конце февраля, чтобы принять на себя командование всеми вооруженными силами в юго-западной части Тихого океана. Неукрепленный Гуам попал в руки японцев в самом начале войны.

Они потерпели единственную неудачу у острова Уэйк, в 450 милях от ближайшего из Маршалловых островов — Бикини. 11 декабря соединение их кораблей с десантом потеряло 2 эсминца, потопленных метким огнем береговых орудий среднего калибра; несколько крейсеров, эсминцев и транспортов получили повреждения, и соединение было вынуждено вернуться, ничего не достигнув. Усиленное тяжелыми крейсерами и 2 авианосцами, оно 23 декабря овладело островом, преодолев ожесточенное сопротивление морской пехоты. Американцы пытались оказать помощь гарнизону, послав к острову авианосец «Лексингтон», но эта помощь запоздала.

Чтобы прикрыть действия войск, высадившихся на португальском острове Тимор<sup>1</sup>, эскадрильи самолетов авианосной и сухопутной авиации совершили 19 февраля 1942 г. налет на Порт-Дарвин — единственную важную гавань в Северной Австралии. Они потопили все 12 больших пароходов, стоявших в этой гавани, а также несколько малых военных кораблей и торговых судов.

В архипелаге Бисмарка и на Бугенвиле — самом западном из Соломоновых островов, а также в Лаэ и в Саломоа, на территории бывшей германской Новой Гвинеи, японцы встретили лишь слабое сопротивление. Понеся весьма небольшие потери (15 000 человек, 400 самолетов, несколько эсминцев, подводных лодок и мелких судов), они за три месяца достигли линии, которую хотели оборонять, а в следующие два месяца округлили свои завоевания, овладев страной риса — Бирмой. Их успехи не всегда основывались на материальном превосходстве и нередко объяснялись правильным выбором центра тяжести операций и хорошим взаимодействием армии и флота, располагавших собственными воздушными силами. У союзников же отсутствовало единое командование, а и без того слабая авиация распылялась. Это не компенсировалось высокими достижениями в отдельных случаях и полным использованием наличных сил.

---

<sup>1</sup> В то время одна часть о. Тимор принадлежала Португалии, другая — Голландии. В феврале 1942 г. японцы оккупировали весь остров. — *Ред.*



## *Подвоз по морю определяет исход войны в Северной Африке*

*Ноябрь 1941 — февраль 1942 г.*

Британские военно-морские и военно-воздушные силы уничтожили в августе 1941 г. 33 процента направленного в Северную Африку тоннажа, в октябре — 63 процента, в ноябре — свыше 70 процентов. В результате Роммелю не хватало горючего для свободного маневрирования, и это был такой недостаток, компенсировать который полностью не могло даже его блестящее управление войсками. В начале декабря, после ряда боев с переменным успехом, он отошел обратно на позицию Эль-Газала, к западу от Тобрука, а в середине декабря, вследствие угрозы окружения, отступил дальше — к Эль-Агейле на Большом Сырте<sup>1</sup>.

К этому времени стало, однако, ощущаться влияние различных мер, принятых для улучшения обстановки на Средиземном море. «U-81» (Гуггенбергер) потопила 13 ноября 1941 г. в районе к востоку от Гибралтара хорошо известный авианосец «Арк Ройал». Двенадцать дней спустя в восточной части Средиземного моря пал жертвой трех торпед, выпущенных «U-331» (барон фон Тизенгаузен), линкор «Бархэм». При погружении, последовавшем за атакой, «U-331» случайно провалилась на глубину в 260 м, что, однако, не нанесло ущерба этой лодке, построенной с расчетом на глубины не свыше 100 м (но зато с двухсполовинным запасом прочности).

В декабре в Сицилию прибыли первые части 11-го авиационного корпуса. Положение со снабжением улучшилось, но потери в тоннаже все еще достигали 40 процентов. Итальянцы решили снова прикрывать конвои всем своим флотом.

*Первый морской бой в Сырте.* 14 декабря 1941 г., при выходе из Мессинского пролива, «Витторио Венето», шедший вместе с «Литторио», был поражен торпедой, выпущенной подводной лодкой, которая попала в него под кормовой башней. Он, однако, смог продолжать идти в Таранто со скоростью в 20 узлов. Конвой в составе 4 пароходов (три из них направлялись в Триполи, а один — в Бенгази) вышел в море в назначенное время с охранением в составе линкора «Дуилио», 3 легких крейсеров и 10 эсминцев и прикрытием в составе «Литторио», «Дориа», «Чезаре», 2 тяжелых крейсеров и 10 эсминцев под командованием ад-

<sup>1</sup> Сидре. — Ред.



мирала Якино. В это время в море находилась и «Force K» в составе 4 легких крейсеров и нескольких эсминцев, задачей которой являлось: встретить направлявшийся на Мальту пароход с важным грузом, вышедший из Александрии с охранением из 3 легких крейсеров и эсминцев. Получив донесение с самолета, Якино со своей боевой группой атаковал «Force K». Произошло короткое боевое соприкосновение с очень большой дистанции, затем Якино прекратил бой, ибо стало слишком темно. Конвой повернул назад и не был обнаружен англичанами. В дальнейшем он достиг без потерь места назначения; не пострадал и английский пароход.

*Итальянские малые боевые средства в Александрии.* 19 декабря 1941 г. три управляемые торпеды с экипажами из двух человек, доставленные подводной лодкой «Ширэ» (Боргезе) к самой Александрии, проникли в гавань и прикрепили свои взрывчатые заряды под линкорами «Куин Элизабет» и «Вэлиант». Оба корабля получили настолько сильные повреждения, что на несколько месяцев вышли из строя. На закрытом заседании House of Commons<sup>1</sup> Черчилль в дальнейшем заявил, что за несколько недель были совершенно или на долгое время выведены из строя 7 крупных кораблей, то есть одна треть имевшихся в наличии. В этот же период «Малейя» была серьезно повреждена торпедой, выпущенной «U-81» (Гуггенбергер).

*Германо-итальянские успехи в минной войне.* Но период неудач в Средиземном море этим для британцев еще не закончился. В последних числах декабря «Force K» — 3 легких крейсера и 4 эсминца — попыталась перерезать одному конвою путь в Триполи и в районе этого порта наскочила на поставленное итальянскими крейсерами заграждение из немецких мин; это заграждение, снабженное минными защитниками, находилось на таких глубинах, какие считались у англичан вполне безопасными. Легкий крейсер «Нептун» погиб со всем экипажем, равно как и один из эсминцев; крейсера «Орора» и «Пинелопи» получили серьезные повреждения. 3-я флотилия торпедных катеров (капитан 3 ранга Кемнаде) снова и снова ставила мины в районе Ла-Валетты, вплоть до самого входа в порт. Несмотря на искусные методы траления, англичане и здесь несли потери.

В восточной части Средиземного моря оставались в боеспособном состоянии всего несколько крейсеров и эсминцев.

---

<sup>1</sup> Палаты общин (англ.). — Ред.

Движение итальянских конвоев продолжалось, потери все уменьшались; 21 февраля 1942 г. Роммель перешел в контрнаступление и отбросил VIII армию к Эль-Газале — западнее Тобрука, пройдя половину пути, отделявшего его от египетской границы.

Во второй половине 1941 г. потери итало-германского транспортного флота в Средиземном море достигали в среднем 60 000 брт в месяц, в январе 1942 г. составили еще 40 000, но в дальнейшем сокращались с каждым месяцем и в июле равнялись всего 15 000 брт. Больше половины этих потерь надо отнести на счет английских подводных лодок; летчики Кессельринга до такой степени подавляли деятельность авиации, базировавшейся на Мальту, что весной 1942 г. самолеты потопили всего несколько судов. Затем и сам остров оказался в трудном положении. В январе 1942 г. четырем пароходам удалось еще достигнуть места назначения. Но в феврале самолеты «оси» уничтожили конвой из трех пароходов, когда он находился в районе к югу от Крита. За весь месяц прошел лишь хорошо охраняемый быстроходный танкер «Бреконшир»: это было очень удачливое судно, вроде немецкой «Анкары». Стало не хватать горючего, продовольствия и боеприпасов; самолеты, которые доставлялись авианосцами в район, откуда могли сами долететь до Мальты, обычно быстро выводились из строя. 13 марта 1942 г. итальянские самолеты-торпедоносцы потопили к югу от Крита легкий крейсер «Найяд».

*Второй морской бой в Сырте.* 20 марта 1942 г. конвой в составе 4 пароходов, включая и «Бреконшир», вышел с 25 000 т груза из Александрии на Мальту с охранением из 3 легких крейсеров, 1 крейсера противовоздушной обороны и 10 эсминцев под командованием адмирала Вайана. Навстречу им с Мальты вышел 1 легкий крейсер и 4 эсминца. Во второй половине следующего дня одна итальянская подводная лодка донесла о появлении конвоя на траверзе Тобрука. Ночью адмирал Якино вышел из Таранто с «Литторио» и 6 эсминцами, а адмирал Парона — из Мессины с 2 тяжелыми и 1 легким крейсером и 4 эсминцами. Еще один отряд легких крейсеров остался в базе из-за отсутствия топлива. Как и обычно, итальянские крейсера получили от «Супермарины» очень подробные приказания относительно скорости перехода, образа действий и т. д. Утром военно-воздушные силы атаковали конвой, но безуспешно. В 14 часов Парона подошел к конвою на дистанцию в 22 000 м, причем усилившийся юго-юго-восточный ветер нес навстречу

ему дым из труб и дымовую завесу. Он попытался оттянуть британские крейсера на «Литторио», с которым соединился в 16 час. 30 мин. Англичане умело ставили дымовые завесы, с таким расчетом, чтобы ветер нес их на противника. Этого последнего они все время отгоняли следующим образом: их корабли ненадолго выходили из-за завесы и предпринимали действительные или ложные торпедные атаки. Якино целых три часа оставался на тактически невыгодной для него подветренной стороне конвоя, чтобы отрезать последний от Мальты. Артиллерийский бой велся на дистанциях от 15 000 до 10 000 м, причем в британский крейсер и 2 эсминца попали снаряды, но они сохранили боеспособность. С наступлением темноты Якино прекратил бой и вернулся в свои базы. Ночью разыгрался шторм, и два итальянских эсминца, приняв много воды, затонули.

Якино удалось настолько задержать конвой, что тот в эту ночь не добрался до Мальты. Один пароход, в который попала авиабомба, затонул в 10 милях от гавани, а «Брекконшир» — недалеко от берега; два других парохода были потоплены вскоре после того, как вошли в гавань. Удалось спасти только 5000 т груза, но это было все же лучше, чем ничего. Погибло также 2 эсминца.

На протяжении следующего квартала Мальта снабжалась горючим при посредстве 5 подводных лодок, а боеприпасами — при помощи быстроходного минного заградителя.

1 апреля 1942 г. крейсер «Банде Нере» был потоплен подводной лодкой близ Стромболи. 11 мая германские самолеты потопили южнее Крита три из четырех британских эсминцев, патрулировавших в этом районе.

Некоторое улучшение снабжения (в апреле было получено 18 000 т при ежемесячной потребности 60 000 т) позволило Роммелю снова перейти 26 мая в наступление. После первоначально весьма ожесточенных боев он посредством маневра совершенно подавил сопротивление противника, атакой с тыла захватил позицию Эль-Газала, внезапным штурмом взял сильно укрепленный Тобрук и 30 июня 1942 г. достиг Эль-Аламейна со слабым авангардом своей армии. Здесь наступление прекратилось из-за плохого снабжения; Гитлер поддерживал это наступление одними красивыми словами. В июне танковая армия получила только 3000 т груза, несмотря на выдающиеся достижения капитана 1 ранга (в дальнейшем контр-адмирала) Мейкснера в деле выгрузки транспортов в самых трудных условиях.

*Июньский конвой 1942 г.* Поскольку положение со снабжением Мальты стало почти отчаянным, адмиралтейство 11 июня направило туда конвой в составе 10 пароходов из Александрии, а 12 июля другой конвой в составе 6 пароходов из Гибралтара; первый конвой охраняло 8 легких крейсеров и 27 эсминцев под командованием адмирала Вайана, второй — усиленная «Force H», в которую входили линкор «Малейя», авианосцы «Игл» и «Аргус», 4 крейсера и 17 эсминцев. Итальянские силы — линкоры «Литторио» и «Витторио Венето», 2 тяжелых и 2 легких крейсера и около 12 эсминцев — находились между Мальтой и конвоем, шедшим с востока. В результате воздушных атак противник потерял 2 парохода; 1 крейсер был поврежден торпедным катером, 1 эсминец — потоплен подводной лодкой. После этого конвой повернул назад.

15 июня на рассвете торпеда, выпущенная самолетом, вылетевшим с Мальты, попала в тяжелый крейсер «Таранто»; последний был потоплен подводной лодкой, прежде чем он успел исправить повреждение в машине. Конвой снова взял курс на Мальту и в результате воздушных атак потерял 2 эсминца; 1 крейсер был поврежден. После этого адмирал Вайан опять повернул назад — на сей раз окончательно. На обратном пути затонул легкий крейсер «Хермион», который был атакован подводной лодкой. В «Литторио» при возвращении в базу попала торпеда, ударившая в носовую часть корабля, но он продолжал идти с большой скоростью. Из состава западного конвоя был поврежден торпедой, сброшенной с самолета, крейсер «Ливерпуль», но он смог все же достигнуть Гибралтара. Как и обычно, «Force H» западнее Сицилийского пролива повернула назад. В результате воздушной атаки погиб 1 пароход. 1 крейсер противовоздушной обороны и 9 эсминцев провели остальные 5 через пролив. 15 июня они здесь несколько раз подверглись атакам 2 легких крейсеров и 5 эсминцев искусно маневрировавшего адмирала Да Зара и потеряли 1 эсминец, потопленный артиллерийским огнем, а также 3 парохода, потопленных самолетами. Последние два достигли Мальты. Один наскочил на мину, но все же вошел в гавань, так же как и 2 эсминца и 1 минный заградитель. Погиб еще один эсминец.

*Августовский конвой 1942 г.* После этой неудачи англичане предприняли в августе попытку провести на Мальту конвой из 14 пароходов с очень сильным охранением. Последнее состояло из линкоров «Нельсон» и «Родней», авиа-

носцев «Индомитебл», «Викториес», «Игл» и «Фьюриес», 7 крейсеров и 27 эсминцев под командованием адмирала Сифрета. У итальянцев было так мало топлива, что линкоры не смогли покинуть свои базы. Два отряда крейсеров вышли в море, но «Супермарина» их отозвала, поскольку в ее распоряжении не было свободных истребителей. На обратном пути крейсера «Больцано» и «Аттендоло» были торпедированы подводной лодкой, но смогли вернуться в гавань.

11 августа итальянская подводная лодка донесла о появлении конвоя. Вскоре после этого «U-73» (Розенбаум) потопила торпедным залпом авианосец «Игл». «Фьюриес» выпустил в воздух самолеты, предназначенные для Мальты, и повернул назад. В «Индомитебл» попали 3 бомбы тяжелого калибра, «Викториес» получил легкое повреждение, 1 эсминец затонул, затонул также и 1 пароход, 2 других были повреждены. 12-го вечером основные британские силы повернули назад, конвой же пошел дальше, охраняемый 3 крейсерами и 10 эсминцами. Ночью он был атакован 12 итальянскими подводными лодками, успешно применившими метод «стаи». Они потопили крейсер противовоздушной обороны «Каир» и 4 парохода, повредили крейсера «Нигерия» и «Кения» и один танкер. Несколько позднее итальянские и немецкие торпедные катера потопили крейсер «Манчестер» и 4 парохода. Под защитой истребителей, перелетевших с «Фьюриеса» на Мальту, в течение 13 августа на этот остров один за другим пришли 5 пароходов (из них 2 в поврежденном состоянии). Их груза хватило для удовлетворения потребностей острова до тех пор, пока в начале сентября обстановка не изменилась в результате осуществления Монтгомери прорыва фронта у Эль-Аламейна. Вскоре Мальта снова стала боеспособной.

## Мальта

В боях за Северную Африку Мальта сыграла решающую роль в качестве базы британской авиации, подводных лодок и легких морских сил. Это был тот самый «непотопляемый авианосец», о котором столь часто говорят. Значение этого авианосца нельзя измерять только фактическими успехами его бомбардировщиков и торпедоносцев. Эти успехи в свое время сильно преувеличивались англичанами. В деле уничтожения тоннажа<sup>1</sup> на Средиземном море первое место принадле-

<sup>1</sup> Итальянского. — Ред.



жало подводным лодкам; до сентября 1943 г. они потопили в общей сложности 776 000 брт. За это же время военно-воздушные силы уничтожили 396 000 брт в море да еще 378 000 брт в гаванях (часть судов последней категории, однако, была впоследствии поднята). Из этих успехов на долю Мальты приходилось приблизительно две трети. Для сравнения укажем, что надводные корабли уничтожили 123 000 брт, 147 000 погибли в результате минной войны, а 149 000 — в результате всякого рода несчастных случаев.

Само наличие военно-воздушных сил запугало итальянское судоходство и заставило его прибегать к большим крякам (см. схему на стр. 221). Из-за этого конвои и их охранение расходовали больше топлива и дольше подвергались атакам подводных лодок и легких сил. Последние же в свою очередь нередко получали от разведчиков, стартовавших с Мальты, настолько точные данные о местонахождении, курсе и скорости хода конвоев, что обнаружение последних не составляло для них никакой трудности. Для итальянцев, которым в 1941—1942 гг. приходилось снабжать морским путем более миллиона солдат, Мальта являлась тяжелым дополнительным бременем, которое всякий раз, как происходили решительные операции, вызывало недостаток в горючем, боеприпасах, вооружении и снаряжении.

Встает вопрос: почему не было предпринято попытки занять Мальту? Это было всего легче сделать летом 1940 г., ибо остров был плохо подготовлен к отражению атак. Правда, в этом случае пришлось бы считаться с возможным вмешательством английского флота, и нет уверенности, что итальянцы смогли бы самостоятельно разрешить эту проблему. Однако при участии германских военно-воздушных сил и парашютистов это предприятие, по всей вероятности, увенчалось бы успехом. Весной 1940 г. итальянский флот, впрочем, подумывал о подобном десанте, но вскоре сдал этот план в архив, ибо Муссолини заявил, что война продлится совсем недолго. После поражения Франции он еще раз вернулся к этому плану, но отбросил его, когда военно-воздушные силы доложили, что могут предоставить всего 120 бомбардировщиков. Только в 1942 г. германское и итальянское верховное командование достигли единодушия в вопросе о необходимости занять Мальту; для подготовки этого предприятия создали смешанный штаб (пожалуй, впервые в эту войну), выделили материальную часть; начались учения. Нужно было построить специальные десантные суда, пригодные для ис-

пользования в условиях скалистого побережья. Это потребовало больше времени, чем предполагалось; дата операции была перенесена с июня на июль.

Для оказания необходимой поддержки с воздуха было решено отозвать обратно на Сицилию основную массу действовавших в Ливии военно-воздушных сил, хотя в конце апреля значительное число находившихся там соединений было переброшено в Россию. Между тем Роммель взял Тобрук и пробился к Эль-Аламейну. Его часто обвиняют в том, что в этих условиях не была предпринята атака Мальты, ибо ему следовало мол ставить перед собой лишь ограниченную цель.

Роммель знал о трудностях снабжения не хуже, чем кто бы то ни было в пределах Средиземноморского театра войны. И если он теперь пробился к Эль-Аламейну, то сделал это потому, что ему в последний раз представилась возможность достигнуть долины Нила. В это время завоевание Мальты уже не могло привести к решительному изменению обстановки. Отзыв из Северной Африки значительной части военно-воздушных сил настолько ослабил Африканскую армию перед лицом все возрастающей мощи противника, основные аэродромы которого в Египте еще не были затронуты наступлением Роммеля, что отступление стало только вопросом времени. На самом деле, блестящие успехи Роммеля до такой степени ослепили Гитлера и ВГКВС, что они уверовали в его способность достигнуть Нила собственными средствами и с помощью захваченных трофеев. Они не усилили авиацию, не улучшили снабжение. Напротив, в июне он<sup>1</sup> получил только 3000 т, вместо необходимых 60 000; две танковые дивизии, уже получившие обмундирование для действий в Африке, были посланы в Россию. Возможно, что одних лишь эскадрилий транспортных самолетов, использованных впоследствии под Сталинградом, хватило бы для того, чтобы дать ему перевес, когда в конце июня и еще раз в середине июля наступление его остановилось из-за недостатка горючего и вооружения. Тем самым была упущена последняя возможность достижения решающего успеха, и Роммель сам принял решение об отступлении. Однако те, кто не оказал ему поддержки, ничего этого не хотели теперь знать. Мальта оправилась и стала наносить ужасающие потери судоходству, снабжавшему войска в Африке.

Недостаточное сотрудничество обоих диктаторов и их

---

<sup>1</sup> Роммель. — *Ред.*

штабов, незнание с войной на море и в воздухе, отсутствие понимания военных и политических возможностей восточной части Средиземного моря, слабая активность итальянцев — все это привело в совокупности к тому, что была упущена последняя возможность одержать большую победу.

## *Удар рапирой средней силы*

*Подводная война с декабря 1941 г. по июль 1942 г.*

С вступлением в войну Америки исчезла необходимость считаться с американской зоной безопасности и с американскими судами; в то же время силы Британской империи были настолько напряжены, что Северной Африке, казалось, ничто не угрожало. Сразу же после объявления войны Германией (11 декабря 1941 г.) КПЛ приказал послать к американскому побережью 12 больших лодок. Несмотря на его настояния, изменение обстановки не привело к принятию всех необходимых мер. Дело не ограничилось тем, что пришлось послать еще несколько подводных лодок в Средиземное море, чтобы число их оставалось там на уровне, предписанном Гитлером (25 единиц). Потоплением «Арк Ройала» и «Бархэма», равно как и повреждением «Малейи» они уже внесли свой вклад в улучшение обстановки; для подавления же Мальты и борьбы с конвоями был лучше приспособлен переброшенный на Сицилию 11 авиационный корпус; деятельность его хорошо дополняли германские торпедные катера, которые ставили мины и с большим успехом предпринимали ночные атаки конвоев в Сицилийском проливе.

Подводные лодки, находившиеся к западу от Гибралтара, также не были возвращены сразу, хотя достигнутые здесь успехи были незначительны. Чтобы несколько улучшить использование этих лодок, КПЛ с согласия РВМ в середине декабря направил их против конвоя «НХ-76», шедшего из Гибралтара в Англию. Охранение этого конвоя состояло из 16 эсминцев и корветов, а также впервые включенного в охранение вспомогательного авианосца «Одэсити». Море, такое спокойное, словно его покрыли нефтью, хорошая видимость и очень темные ночи чрезвычайно затрудняли приближение к конвою и облегчали преследование с помощью гидроакустики. В результате продолжавшихся девять суток чудовищно трудных попыток атаки погибло 5 подводных лодок, в том числе «U-567» (капитан-лейтенант Эндрас). Под блестящим командованием кэптана Уокера конвой потерял

только 2 парохода, а также «Одэсити». Предпринятая в январе новая попытка атаковать «НХ-78» привела к потере одной подводной лодки и закончилась безуспешно.

Только 2 января 1942 г. КПА получил свободу действий. Однако для использования в Атлантике у него имелось всего 64 лодки, хотя осенью 1941 г. ежемесячно вступало в строй 10—11 штук. Но число лодок, отправленных в Средиземное море и погибших в районе Гибралтара, превосходило этот прирост.

Адмирал Дениц послал лодки типа VII с их ограниченной дальностью плавания в район к югу от Ньюфаундленда, 5 лодок более крупного типа — к американскому побережью (от реки Св. Лаврентия до мыса Гатерас). Они получили указание атаковать только стоящие крупные объекты; в качестве даты начала боевых действий всех этих лодок было установлено 13 января 1942 г. Операция проходила под условным наименованием «Удар рапиры».

Лодки обнаружили, что судоходство имеет совершенно такой же характер, как в мирное время; целей было столько, что не могло быть и речи о том, чтобы атаковать их все. Количество сторожевиков было ограниченным, действовали они неискусно. Самолетов было больше, но летчики оказались плохо обученными. Лодки совершали атаки преимущественно по ночам, а день проводили опустившись на дно где-нибудь в более глубоком месте.

КПА послал вслед за ними все, что удалось высвободить из других районов. Это было немного, но выяснилось, что дальность плавания лодок серии VII больше проектной. Экипажи делали все возможное для того, чтобы еще увеличить ее, они во всем ограничивали себя, чтобы забирать больше горючего и провианта. Благодаря этому лодки серии VII стали вскоре действовать у Галифакса и дальше на юго-запад.

Количество потопленного тоннажа молниеносно возросло со 116 000 брт в декабре до свыше 328 000 брт в январе и 470 000 в феврале, а в июне достигло 700 000 брт. За первые три месяца не погибло ни одной подводной лодки, да и в дальнейшем потери оставались небольшими. После января количество тоннажа, потопленного силами всех держав оси, включая Японию, составляло от 700 000 брт до 856 000 брт в месяц (июнь 1942 г.). Это, однако, не должно было создавать обманчивого впечатления о том, что и в районе американского побережья, как и во всякой прибрежной полосе, условия не станут более тяжелыми или что теперь

дело идет уже не о том, чтобы сокрушить Великобританию, а лишь о том, чтобы топить больше тоннажа, который гигантская промышленность Америки могла изготавливать поточным методом.

Японцы принимали лишь незначительное участие в войне против судоходства. Несколько подводных лодок, которые они послали к западному побережью США, обстреливали там маяки, но почти не топили судов. Главной целью японских подводных лодок являлись вражеские боевые корабли.

Переход немецких лодок в район их операций при случае использовался для действий против конвоев в Атлантике; так, в конце февраля 1942 г. был атакован конвой «ONS-67», охраняемый американскими эсминцами. Из 35 судов немцы потопили 9, в том числе 6 больших танкеров, не понеся сами никаких потерь. Танкеры являлись также наиболее стоящими целями в районе американского побережья, особенно поблизости от центров нефтяного экспорта в Карибском море — гаваней Порт оф Спейн, Аруба и Кюрасао, где подводные лодки впервые появились в середине февраля 1942 г.

Однако подводный флот все еще не имел возможности действовать в полную силу, ибо по приказу Гитлера 20 лодок должны были находиться в районе Исландия — Норвегия — Полярное море или хотя бы стоять в портах готовыми к выходу в этот район. Он высказал мнение, что «Норвегия есть та зона, где решаются судьбы войны», — эта неправильная оценка обстановки играла определенную роль и осенью 1942 г. Он даже приказал исследовать вопрос о снабжении Северной Норвегии подводными транспортом.

В марте была, по крайней мере, создана ясность в том отношении, что действовавшие в полярных морях подводные лодки были подчинены военно-морской группе «Север» в целях борьбы с конвоями, могущими быть направленными в Россию. Это было, безусловно, желательно, но виды на «урожай» в районе американского побережья были настолько лучше, что ведение войны в целом выиграло бы от перенесения туда центра тяжести операций. Фактически 16—20 лодок, находившихся в полярных морях, в общей сложности потопили там за март 1942 г. 14 000 брт, а в апреле — 26 000; в районе же американского побережья они достигли бы в пять — десять раз лучших результатов. В марте и апреле там находилось в среднем только 6—8 лодок. Центр тяжести переместился потом в Карибское море и Мексиканский залив, ибо американцы стали направлять суда, отплывавшие



из их портов, по меняющимся маршрутам, а с мая перешли к системе конвоев. Кроме того, было значительно усилено и улучшено наблюдение за мелководьем близ берегов. Постановка минных заграждений заменила собой в этом районе стрельбу торпедами. Это всегда являлось признаком того, что лучшие времена собственно подводной войны миновали. Успехи, достигнутые с помощью мин, были весьма невелики, некоторые заграждения оставались незамеченными до конца войны и, следовательно, были поставлены либо слишком глубоко, либо с техническими дефектами. Подводный флот не любил минной войны.

Действия в Карибском море облегчались появлением первых «дойных коров» — больших подводных лодок, оборудованных в качестве танкеров и грузовых судов, которые могли доставлять 400—600 т горючего. Лодка серии VII брала около 40 т, серии IX — около 90 т. Таким образом, возможность единожды пополнить запас топлива более чем удваивала время пребывания лодки в районе операций. В мае — июне в Карибском море находилось в среднем 10—12 лодок, остальные действовали близ берегов Америки. В тот же период группы подводных лодок, направлявшиеся в район операций, успешно и с малыми для себя потерями атаковали в Атлантике несколько конвоев. «U-552» («Торп») удалось даже потопить 5 парсходов из состава одного Бискайского конвоя. Расход горючего при подобных дополнительных операциях покрывался за счет «дойных коров», из числа которых 3 находились в Атлантике.

## В ПРИБРЕЖНОЙ ПОЛОСЕ

*Силы охраны<sup>1</sup> на Западе*

Война в России не только создала новые театры военных действий также и для флота, но и оказала определенное влияние на его задачи по обороне протянувшегося на большое расстояние побережья Европы вне ограниченных пределов досягаемости Советов. Особенно сказалось почти 100-процентное отвлечение собственных военно-воздушных сил на положении в Ла-Манше; дневные налеты английских истребителей и истребителей-бомбардировщиков причиняли тяжелые потери. Так, в октябре 1941 г. при налете «Спитфайров» на 3-ю флотилию тральщиков в районе Дьепа погиб прекрасный офицер — командир 2-го дивизиона кораблей охраны капитан 1 ранга Венигер, а вместе с ним также и командир флотилии, несколько командиров кораблей и много матросов. За какую-нибудь минуту флотилия потеряла убитыми и ранеными 40 процентов своего личного состава. На всем пространстве от Шельды до Шербура основную работу по тралению мин и проводке конвоев пришлось перенести на ночное время. Однако осуществить это полностью не удалось. Поэтому корабли охраны получили сильное зенитное вооружение, впрочем, довольно разношерстное, так как нередко приходилось прибегать к трофейному оружию; при этом стремились к тому, чтобы все орудия, вплоть до 2-см, устанавливались под прикрытием легкого броневго щита. Соревнуясь между собой, флотилии сами создали наиболее подходящие типы таких щитов. Благодаря этому корабли получили возможность эффективно защищать себя, так что в 1941—1942 гг. на двух убитых из состава команд этих кораблей приходился один сбитый самолет.

Хорошее вооружение пригодилось им и в многочисленных ночных боях против британских торпедных катеров и канонерских лодок, атаковавших конвои. Через наиболее уз-

---

<sup>1</sup> Sicherungsstreitkräfte. — *Ред.*

кое место пролива проходили теперь только одиночные суда, охранение которых приходилось все больше усиливать, так что в конце концов их стали окружать внутренним кольцом, преимущественно из паровых траулеров или тральщиков, и внешним кольцом из малых тральщиков. Несмотря на оже-



Охранение вспомогательного крейсера при проходе в 1942 г. через Ла-Манш по маршруту, на котором приходилось считаться с наличием только якорных мин (слева) и якорных и донных мин (справа)

сточенные атаки английских кораблей, потери еще долго оставались переносимы. Так, например, весной 1942 г. удалось, несмотря на неоднократные атаки, доставить на буксире из Булони в Голландию танкер водоизмещением в 8000 брт, потерявший руль и винт. Особенно неприятны были тяжелые батареи у Дувра, которые с 1942 г. стреляли при помощи радара, все более повышая точность стрельбы.

*Пример проводки конвоя через Ла-Манш.* В ночь с 4 на 5 апреля 1943 г. пароход «Малага» шел по Ла-Маншу с запада на восток, охраняемый 3 сторожевиками, 2 кораблями сопровождения тральщиков, двумя большими и 13 малыми тральщиками. Обстрел с дальней дистанции. После второго залпа в «Малагу» попадают снаряды, рулевое управление и размагничивающее устройство выведены из строя, возникает

пожар, который, однако, удастся потушить. Сторожевик 1507 берет «Малагу» на буксир, несмотря на 40-минутный обстрел, и доставляет это судно в Кале.

Огонь батарей стал в конце концов настолько метким, что зимой 1943/44 г. большие суда не стали больше посылать через узкое место пролива. Однако к западу от этого места, вплоть до самого вторжения, продолжалось оживленное судоходство вдоль побережья Франции, между Францией и островами в Ла-Манше<sup>1</sup>, а также между Испанией, Жирондой и Байонной. В 1942 г. объем охраняемого судоходства в этих районах составил 5,7 млн. брт, а в 1943 г. — 3,2 млн. брт, причем большая часть его приходилась на короткие рейсы, в том числе добрая треть на рейсы к островам в Ла-Манше<sup>1</sup>. Согласно специальному указу Гитлера эти острова в течение восьми лет должны были быть превращены в сильные крепости, что требовало ежемесячной доставки 200 000 т грузов. В 1942 г. погибло 17 судов, шедших в составе конвоев, и 42 корабля охранения (при поисках мин и сопровождении конвоев), в 1943 г. эти цифры составили соответственно 12 и 43. В 1942—1944 гг. в Ла-Манше и у берегов Северной Бретани время от времени происходили бои с британскими эсминцами, в ходе которых германские тральщики и паровые траулеры с неожиданным успехом обстреливались от превосходящих сил противника, неся при этом потери, которые можно было считать терпимыми.

### *Немецкий торговый флот*

За первые 10 месяцев войны немецкий торговый флот потерял в результате действий противника почти 600 000 брт — преимущественно в связи с попытками возвращения на родину, а также в ходе Норвежской экспедиции, которая обошлась в 250 000 брт. Во второй половине 1940 г. эти потери равнялись 48 000 брт, а в дальнейшем (включая потери в Средиземном море и среди прорывателей блокады) составили:

1941 г.	335 000 брт
1942 г.	207 000 брт
1943 г.	170 000 брт
1944 г.	349 000 брт
1945 г.	200 000—300 000 брт (точных данных нет)

---

<sup>1</sup> Нормандскими островами. — *Ред.*

Военно-морской флот реквизирует для своих нужд около 1 млн. брт, которые использовались как транспорты, грузовые суда, а также для учебных целей и для жилья. Это звучит хуже, чем было на самом деле, ибо в числе таких судов было много больших пассажирских пароходов, непригодных для транспортных целей в прибрежной полосе. 200 000 брт были возвращены пароходствам весной 1942 г. Поскольку в строй вступало мало новых судов, начал ощущаться острый недостаток в тоннаже, жизненно необходимом для ведения войны на море. Поэтому флот стал фрахтовать суда оккупированных государств, а в 1943 г. приступил к осуществлению разработанной «Ганзой» программы строительства весьма практических судов водоизмещением в 1900, 3000 и 5000 брт. Из судов самого малого типа было изготовлено 52, которые вполне себя оправдали, из судов других типов — очень немного. Чтобы обеспечить единое руководство торговым флотом и возможно лучшее его использование, в 1943 г. была создана должность имперского комиссара морского судоходства («рейкозее»), причем мнения о целесообразности этой меры разделились. К моменту окончания войны в Балтийском и Северном морях, а также в Норвегии находилось еще 1,3 млн. брт. Доставка руды на судах продолжалась до конца войны.

В 1939—1945 гг. немецкий торговый флот гораздо активнее участвовал в войне, чем в 1914—1918 гг., ибо теперь общая протяженность морских путей немецкого судоходства, находившихся в пределах досягаемости противника, значительно удлинилась, а опасность, которой подвергались сами суда от воздушных налетов, мин, торпедных катеров, подводных лодок, малых боевых средств и вредительства, намного увеличилась. Это требовало тесного сотрудничества военно-морского флота с торговым. Уже в мирное время много молодых офицеров торгового флота перешло на службу в военно-морской флот, где они оказались вполне на месте. Была разработана обширная программа подготовки офицеров запаса, осуществить которую из-за недостатка времени удалось лишь частично. С другой стороны, когда началась война, в состав флота влились со своими судами (преимущественно рыболовными) многочисленные и совершенно необученные команды. Благодаря дополнительному откомандированию на корабли охранения офицеров и унтер-офицеров, участвовавших в первой мировой войне и теперь вернувшихся на флот из самых разнообразных отраслей гражданской жизни, а также молодых рекрутов и некоторого количества моряков,



состоявших на действительной службе, было достигнуто весьма полезное смешение жизненного опыта, специальных морских познаний, солдатского духа и радости борьбы. Существовавшее и даже раздувавшееся прежде противоречие между «запасом» и «действительной» в значительной степени сошло на нет к пользе службы.

Со своей стороны, военно-морской флот предоставлял судам, направлявшимся в районы, где им угрожали вражеские атаки, корабли охранения, зенитные орудия, а на особо трудных участках также и офицеров для сопровождения. Чтобы охранять и проводить торговые суда, потребовалась обширная организация с опытными штабами, капитанами портов, хорошей службой связи, сигнальными и наблюдательными постами, разведкой моря и сотнями кораблей. Подразделения корабельной зенитной артиллерии дислоцировались в большинстве крупных портов пространства, находившегося под угрозой воздушных налетов, и по мере надобности принимались со своим вооружением на борт соответствующих судов. Неся, правда, тяжелые потери — особенно в Средиземном, а в дальнейшем и в Северном морях, — они прекрасно воевали и сбили значительное число самолетов. Благодаря этому тесному сотрудничеству вновь стала общим достоянием мысль о том, что оба флота взаимосвязаны и дополняют друг друга.

### *Торпедные катера, миноносцы и эсминцы*

Поход во Францию настолько выдвинул вперед германские базы, что торпедные катера получили возможность действовать обычным порядком против судоходства у берегов Англии. Существовавшие в начале войны две флотилии из 8 катеров каждая постепенно развернулись в 11 флотилий, принимавших участие в борьбе, охватившей прибрежную полосу Европы почти всюду, где борьба эта приняла особенно ожесточенный характер. Центр тяжести по-прежнему находился в Ла-Манше и перед входом в Темзу. Если не считать некоторых конструкций специального назначения, применялось два типа катеров: приблизительно 95-т со скоростью хода в 36 узлов и приблизительно 105-т со скоростью хода в 40 узлов, причем на катерах обоих типов устанавливалось два торпедных аппарата и одно—два орудия калибра 2—4 см. При постройке их особое внимание уделялось мореходности, и в прибрежной полосе они переняли наступатель-

ные функции прежних миноносцев. Эти катера хорошо проявили себя как при торпедных атаках, так и в постановке мин и потопили около 100 000 брт и несколько эсминцев.

Их главными противниками были эсминцы, моторные канонерки и самолеты, которые с повсеместным распространением радара становились для них все опаснее, однако же не могли помешать их атакам. В общей сложности за время войны погибло около 100 торпедных катеров, новое строительство давало примерно 3 катера в месяц. Сначала эти катера были подчинены начальнику миноносцев, капитану 1 ранга (впоследствии контр-адмиралу) Бютову. Весной 1942 г. капитан 3 ранга (впоследствии коммодор) Петерсен был назначен начальником торпедных катеров; он руководил их действиями в Северном море и в Ла-Манше, причем полномочия его распространялись на все флотилии.

Миноносцы играли меньшую роль, чем в первую мировую войну, и только в отдельных случаях применялись для наступательных целей, обычно же им поручалось охранение ценных конвоев. В связи с этим они неоднократно участвовали в боях с британскими кораблями.

13 мая 1942 г. севернее Булони торпедами вражеских торпедных катеров были потоплены «Зеадлер» и «Илтис»<sup>1</sup>.

При попытке напасть врасплох на конвой в западной части Ла-Манша британцы потеряли легкий крейсер «Харибдис» и эсминец, потопленные 23 октября 1943 г. торпедами кораблей охранения. Здесь и в Бискайском заливе оказывали ценные услуги более крупные корабли класса «Эльбинг» («Т-22» — «Т-36», 1300—1700 т, четыре 10,5-см орудия), но скорость их хода — 33 узла — была совершенно недостаточной при выполнении боевых задач. Вместе с немногочисленными миноносцами они предпринимали набеги, охраняли конвои, проводили в открытое море и обратно прорывателей блокады. 28 декабря 1943 г., идя навстречу такому судну в Бискайском заливе, 5 эсминцев 8-й флотилии эсминцев и 6 миноносцев встретились при сильном волнении с двумя крейсерами, которые не были замечены воздушной разведкой. Ходкость британцев не уступала ходкости немецкого соединения, а по мореходности они его превосходили. Предпринятая немцами попытка взять их в клещи не удалась; оказав мужественное сопротивление, пошли ко дну «Z-27», «Т-25» и «Т-26». Здесь нашел свой конец капитан 1 ранга Эрдменгер — командир флотилии эсминцев. В апреле

<sup>1</sup> 800-т миноносцы. — Ред.

1944 г. в западной части Ла-Манша погибли в бою с вражескими эсминцами «Т-27» и «Т-29», захватив с собой в пучину моря одного из противников.

Начиная с лета 1942 г. миноносцы, минные заградители и тральщики создали в Ла-Манше — примерно на полпути между французским и английским побережьем — обширную систему минных заграждений. Она должна была в какой-то мере защищать конвой и действительно заметно отпугивала английские эсминцы. Для торпедных катеров это препятствие было незначительным. Заграждения в восточной части Ла-Манша были поставлены преимущественно тральщиками, которые, будучи деревянными, плохо поддавались локациям. До 24 таких судов сплоченно и успешно действовали как соединение заградителей и только один раз встретились с английскими торпедными катерами. Потерь при удлинении собственных заграждений не было.

### *Прорыв линкоров через Ла-Манш*

Повседневная борьба в прибрежной полосе на западе была упорной и ожесточенной, доходя до применения тарана и ручных гранат; она носила очень серьезный характер для тех, кто сражался и проливал кровь в этих местах, но ее почти не замечали из-за множества важных событий. Эту борьбу только изредка прерывало происшествие, заставлявшее мир насторожиться. После того как уснул «Морской лев», немцы только один раз предприняли такого рода операцию, организовав прорыв кораблей через Ла-Манш.

После несчастливой исхода рейда «Бисмарка» РВМ еще не отказалось полностью от мысли об океанских операциях и готовило к ним «Лютцова». Направляясь в гагаль, которая должна была послужить отправным пунктом такой операции, этот корабль в июне 1941 г. подвергся у юго-западного побережья Норвегии ночной атаке самолетов-торпедоносцев, причем, несмотря на охранение из пяти эсминцев, в него попала одна торпеда, которая на несколько месяцев отравила его на верфь.

Планы атлантической операции «Тирпица» и «Хиппера» совместно с Брестской эскадрой остались на бумаге. В июле 1941 г. после окончания ремонта машин «Шарнхорст» прибыл для испытаний в Ла-Паллис, где вскоре при воздушном налете был пробит тремя неразорвавшимися бомбами и поврежден двумя легкими, а потому оказался вынужден вер-

нуться на верфь в Брест, приняв 3000 т воды и имея сильно поврежденную электросеть.

В Бресте атаки авиации усилились настолько, что, несмотря на самую лучшую противовоздушную оборону и маскировку, нанесение новых тяжелых повреждений одному из кораблей являлось лишь вопросом времени. По докладу Редера и заинтересованных командующих Гитлер решил, что эскадра должна предпринять попытку перехода в Германию через Ла-Манш; это было сопряжено со значительным риском, но возвращение через Датский пролив кораблей, которые еще не сплавались, было по крайней мере столь же опасным делом.

Это предприятие могло иметь шансы на успех только при условии, если удалось бы сохранить подготовку к нему в полной тайне. Траление, при котором весь путь по Ла-Маншу должен был быть пройден тралами несколько раз, планировалось так, что отдельные флотилии под самыми различными предложениями обследовали отдельные участки пути, не имея, однако, возможности составить себе полное представление о маршруте в целом.

Англичане очень тщательно наблюдали за Брестом и точно знали, когда корабли будут готовы к выходу в море. Они тоже кое о чем подумали и вплотную подошли к истине. Однако они считали невозможным, чтобы соединение прошло через Па-де-Кале днем.

Под командованием вице-адмирала Цилиакса «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген» с шестью эсминцами и тремя миноносцами вышли из Бреста в 23 часа 11 февраля 1942 г. (из-за воздушного налета выход задержался на 2 часа). Английский самолет, который следил за их выходом с помощью радара, улетел из-за какого-то повреждения и еще не был заменен.

Воздушная тревога и окутывание гавани дымовыми завесами продолжались до утра, так что уход кораблей не был установлен и после рассвета. Корабли фактически не замеченными достигли района севернее Гавра, где их охранение было усилено восемью миноносцами и десятью торпедными катерами. Далее, как только рассвело, над соединением стали непрерывно летать 16 истребителей. В общей же сложности для участия в этом предприятии было выделено 250 истребителей под командованием полковника Галланда. Один из офицеров соединения истребителей находился для связи на флагманском корабле, и было достигнуто отличное взаимодействие.

Незадолго до рассвета 1-я флотилия тральщиков (капитан 3 ранга, впоследствии капитан 1 ранга Бергельт) обнаружила на высоте Дьеп минное заграждение и успела своевременно проделать в нем проход при помощи всего четырех тральщиков, так что соединение прошло через него без всяких происшествий. Только в 11 часов, имея на траверзе устье Соммы, оно было замечено английским самолетом, донесению которого, посланному по радио, в Англии сначала не поверили. Поэтому адмиралтейство получило его только вскоре после полудня. Оттуда тоже послали запрос, так что около 13 часов, когда корабли прошли наиболее узкое место пролива, в Дувре еще не была объявлена тревога. В навигационном отношении плавание облегчалось шестью судами — ориентирами; это были сторожевики, стоявшие на якоре в тех пунктах, где надо было менять курс. Только в 13 час. 16 мин., когда дистанция снова стала увеличиваться, английские батареи открыли огонь, но попаданий не было. Атаки торпедных катеров, самолетов-торпедоносцев, а позднее эсминцев остались безрезультатными. Много самолетов было сбито истребителями и зенитной артиллерией, а один из нападавших самолетов получил повреждения. Немецкая сторона потеряла один сторожевик и 17 самолетов. Перед устьем Шельды «Шарнхорст» наскочил на донную мину, но уже полчаса спустя смог идти дальше. Ночью в районе Терсхеллинга оба линкора наскочили на донные мины, которые, однако, причинили им лишь небольшие повреждения. Мины всегда были наиболее успешно действующим оружием англичан. Предусмотрев возможность подобного предприятия, они поставили на наиболее вероятных курсах 16 заграждений из якорных мин и сбросили 1100 донных мин. В результате этого во время подготовки к прорыву погибли на минах эсминец «Бруно Гейнеман» и один из кораблей 16-й флотилии тральщиков, а при осуществлении самого прорыва линкоры были повреждены тремя минами.

Хотя это предприятие привлекло к себе большое внимание, причем далеко не в последнюю очередь со стороны англичан, оно означало, тем не менее, окончательный отказ от океанской войны и облегчило положение британского флота в особенно тяжелое для него время. На германском же флоте радость, вызванная успехом предприятия, была омрачена тем, что несколько дней спустя в носовую часть «Гнейзенау», находившегося в кильском доке, попала бомба, причем пожар и взрыв боеприпасов причинили ему серьезные повреждения.



Ремонт потребовал бы такого большого труда и стольких материалов, что от него отказались. Корабль был поставлен на прикол в Готенхафене (Гдинген)<sup>1</sup> и в 1945 г. перед вступлением русских в этот город затоплен у входа в гавань.

## *Британские налеты и набег*

В прежнее время англичане особенно охотно использовали свое господство на море для набегов на отдельные пункты неприятельского побережья, стараясь такими булавочными уколами заставить противника разбросать свои силы. Новые виды оружия — подводные лодки, самолеты, торпедные катера и малые боевые средства — были особенно пригодны для всякого рода внезапных атак, а потому применялись большинством флотов. Англичане также воспользовались ими; их подводные лодки участвовали в борьбе против судоходства вдоль побережья Норвегии, самолеты с магнитными минами действовали во всех важных пунктах побережья Франции (за исключением Сенской бухты), в устьях голландских и немецких рек, впадающих в Северное море, а также в западной части Балтийского моря и у входов в него. Этим путем они заставили германский флот несоразмерно увеличить количество тральщиков. В Ла-Манше и у устьев Рейна и Шельды действовало все большее и большее число английских торпедных катеров и моторных канонерских лодок.

Англичане не отказались, однако, от небольших набегов, от традиционных рейдов. Пока оккупированное побережье охранялось от атак с моря мощными германскими военно-воздушными силами, предпринимать такие рейды было для них все же слишком трудно. Обстановка изменилась с началом похода в Россию. В то же время возросло значение морского пути в Северную Норвегию и к Лапландскому фронту. И здесь они применили в первую очередь средства собственно морской войны, подводные лодки и авианосцы.

30 июля 1941 г. самолеты авианосцев «Викториес» и «Фьюриес» атаковали порты Киркенес и Петсамо с целью уничтожения транспортов, но понесли тяжелые потери, достигнув незначительных успехов.

7 сентября 1941 г. крейсера «Нигерия» и «Орора» (вооруженные двенадцатью 15-см орудиями каждый) проникли в один из фьордов в районе Нордкапа, чтобы уничтожить

---

<sup>1</sup> Гдыне. — Ред.

конвой с войсками. Конвой охранялся артиллерийским учебным кораблем «Бремзе» (капитан 3 ранга Броз-Штейнберг) и вооруженными рыболовными судами. «Бремзе» решительно направился навстречу врагу и настолько успешно сражался против его превосходящих сил, что конвой с рыболовными судами сумел уйти в шхеры. Сам «Бремзе» пошел ко дну, командир и большая часть экипажа погибли.

Первые рейды командос увенчались полным успехом. Объектами их явились 4 марта 1941 г. Свольвер и Стамсунд на Лофотенских островах, 27 декабря 1941 г. — Ваагзе, к северу от Бергена, а с 25 по 29 декабря 1941 г. — ряд пунктов на Лофотенских островах. Командос ликвидировали слабые немецкие гарнизоны, уничтожали или захватывали корабли охранения и торговые суда, нефтехранилища и предприятия рыбной промышленности, арестовывали норвежцев, дружелюбно настроенных к немцам, и забирали с собой в Англию добровольцев.

Столь же успешным оказалось первое нападение на французское побережье. В ночь с 27 на 28 февраля 1942 г. парашютисты высадились (со стороны суши) у радиодальномерной станции военно-воздушных сил близ Брюневеля к северу от Гавра, захватили врасплох караульных, вынули наиболее важные детали из радиодальномерной аппаратуры и достигли без потерь торпедных катеров, ожидавших их у берега.

*Сен-Назер.* Значительно больших жертв стоила попытка вывести из строя базу в Сен-Назере. Гавань имела три шлюза; самый большой из них использовался как док и мог вмещать даже такой корабль, как «Тирпиц». Средний, двойной, шлюз использовался для входа и выхода подводных лодок и различных судов. Через третий шлюз могли проходить только самые мелкие суда.

Английский план состоял в том, чтобы уничтожить большой и средний шлюзы и тем самым лишить «Тирпиц» дока, если он явится в Атлантику, а также парализовать Сен-Назер как базу подводных лодок. Соединение, выделенное для участия в рейде, состояло из старого эсминца «Кэмпбелтаун» (одного из 50 американских), наполненного взрывчаткой, и 18 больших мотоботов; 28 марта 1942 г. около 2 часов утра эти суда вошли в Луару, обошли по боковому фарватеру стоявшие на подступах к базе суда охранявшей ее флотилии и попытались ввести в заблуждение посредством немецких опознавательных сигналов сторожевые посты на суше. Однако командующий зенитной артиллерией капи-

тан 1 ранга Меке быстро разобрался в обстановке и приказал открыть огонь. Но благодаря приливу корабли ушли уже настолько далеко вверх по реке, что снаряды попали лишь в немногие из них; большинство кораблей пошло дальше. Огонь легких орудий стоявшего на рейде прорывателя минных заграждений № 137 не смог остановить «Кэмпбелтаун». Эсминец в соответствии с планом протаранил внешние ворота большого шлюза, мотоботы сняли его личный состав.

Попытка некоторых мотоботов проникнуть в аванпорт перед средним шлюзом была отбита огнем стоявших там кораблей охранения; некоторые из них пошли ко дну. Другие уничтожили расчет легкого орудия на маленьком молу между шлюзами. Несколько отрядов коммандос перешли в атаку на суше, чтобы взорвать ворота среднего шлюза и все суда, находившиеся в пределах досягаемости. Кораблям 16-й флотилии тральщиков и находившимся на суше членам их экипажей удалось это предотвратить, нанеся англичанам тяжелые потери. Экипажи тральщиков были обучены ведению ближнего боя и показали, что борьба с коммандос им вполне по плечу.

8 часов спустя «Кэмпбелтаун» взлетел на воздух, разрушив при этом ворота шлюза. Несколько мотоботов пробились к морю, где столкнулись с германскими миноносцами. Один мотобот был захвачен, 4 добрались до Англии.

Небольшие рейды в районе Булони (22 апреля) и Этапля (4 июня 1942 г.) закончились безуспешно.

Дьеп. Полным поражением завершилось нападение на Дьеп, который часто использовался немецкими конвоями в качестве убежища на дневное время. 19 августа 1942 г. там должны были внезапно высадиться с десантных судов около 5000 человек, большей частью канадцев, с приданными им танками и, заняв город, уничтожить портовые сооружения и находившиеся в порту суда. План высадки десанта был нарушен тем, что шедший с востока небольшой немецкий конвой в составе 3 вооруженных паровых рыболовных судов и 5 каботажных теплоходов неожиданно врезался в восточный фланг английского соединения. Немецкие корабли охранения обстреливали и таранили все, что попадалось на их пути. В суматохе двум из них под искусным руководством оберлейтенанта морского резерва Бегеля удалось вывести из свалки 4 каботажных теплохода и достигнуть гавани Ле-Трэпор. Англичане захватили врасплох две 15-см батареи, находившиеся за пределами города, и не дали им принять

участие в бою. Поэтому высадка десанта на главном пляже непосредственно у города прошла почти без помех. Однако часть танков застряла в гальке, покрывавшей берег; отдельные танки, которым удалось выбраться на приморский бульвар, не смогли проникнуть в город, так как на всех дорогах, которые туда вели, были устроены заграждения. Через некоторое время вступили в действие истребители и бомбардировщики германских военно-воздушных сил, и в полдень немногочисленные остатки высадившихся войск вновь погрузились на суда. Потери достигли 3350 человек. 28 танков и большое количество новых десантных судов остались на пляже, несколько военных кораблей и десантных судов погибли в море.

В ноябре 1941 г. англичане попытались захватить на североафриканском побережье главную квартиру Роммеля, но вместо нее наскочили на тыловой эшелон штаба и достигли немногого. В сентябре 1942 г. они попробовали напасть с моря на Тобрук, но эта попытка была своевременно раскрыта, и нападавшие были отбиты с большими для них потерями.

С этого момента они уже не предпринимали больше крупных рейдов, ограничиваясь нападениями небольших отрядов коммандос, доставлявшихся в район, прилегающий к объекту этого нападения, по морю или по воздуху. Наибольшее впечатление произвело пленение в 1944 г. германского коменданта Крита. Отряд коммандос был доставлен мотоботом к южному берегу Крита, прошел через горы и, очутившись поблизости от главной квартиры, изучил привычки противника, захватил в плен коменданта, некоторое время укрывался с ним в горах, а затем был доставлен обратно опять-таки по морю. Может показаться, что не стоило тратить столько усилий ради захвата одного лица, деятельность которого имела к тому же лишь местное значение. Возможно, однако, что это оказало столь сильное воздействие на моральное состояние населения оккупированной страны, а также и собственных войск, что подобное предприятие все же было оправданным.

## *Театры войны с Россией. Полярные моря в 1942 г.*

Гитлер постоянно боялся, что союзники сумеют утвердиться в Северной Норвегии, и этот его страх оказывал большее влияние на выбор центра тяжести операции, чем трезвый расчет. В начале 1942 г. он приказал перебросить

в полярные моря значительные морские и воздушные силы, которые можно было также использовать и для борьбы с конвоями, направлявшимися в Северную Россию. Помимо уже упоминавшихся подводных лодок, туда, начиная с января 1942 г., отправились: «Тирпиц», «Шеер», «Лютцов», «Принц Ойген», «Хиппер», «Кельн» и 5 эсминцев. По пути на север «Принц Ойген» был торпедирован подводной лодкой на высоте Тронхейма, потерял руль и на много месяцев вышел из строя. Уже летом и осенью 1941 г. английские конвои (от «RQ-1» до «RQ-7») прибывали в Мурманск и Архангельск почти без потерь. Когда выяснилось, что натиск немцев не сокрушил Россию, союзники умножили усилия, направленные к снабжению ее военными материалами, которые должны были поддержать боеспособность ее армий.

Для этого имелось три пути: через Сибирь, через Персию<sup>1</sup> и через Северную Россию.

Наиболее безопасным путем являлся сибирский, так как Япония не находилась в состоянии войны с Россией. Советы на собственных судах доставляли военные материалы из США во Владивосток. Почти половина американской помощи была получена этим путем.

Около одной четверти поступило через Персию. Маршрут от атлантических гаваней США до Персидского залива, вокруг мыса Доброй Надежды, имел протяжение почти в 15 000 миль, а при следовании через Панамский канал и Тихий океан удлинялся еще на 3000 миль. Рейс туда и обратно вместе с выгрузкой занимал полгода. Погибло около 8 процентов грузов, следовавших по этому пути.

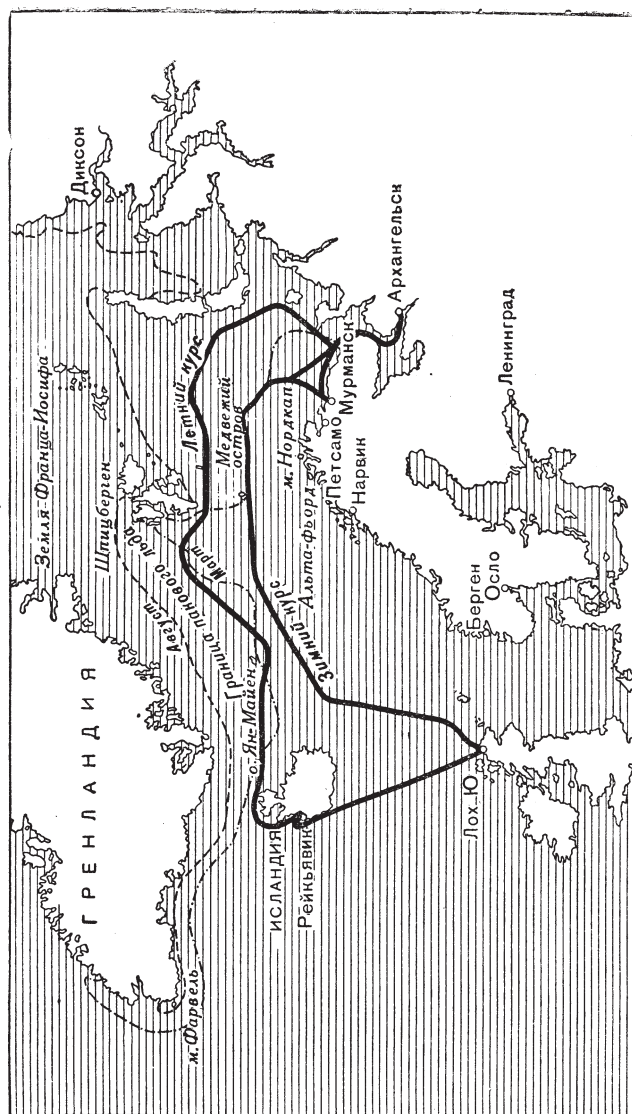
Рейс по северному пути продолжался вдвое меньше, а от Исландии, где формировались конвои, суда шли всего 10—12 дней. Однако если времени требовалось гораздо меньше, то опасность была гораздо больше — погиб 21 процент грузов. Тем не менее около четверти военных материалов было отправлено по этому пути. В темное зимнее время потери оставались невелики, ибо пока длилась полярная ночь подводным лодкам редко удавалось подойти к конвоям, а немецкие самолеты еще не имели радара.

Вылазка «Тирпица» в марте 1942 г. 6 марта 1942 г. «Тирпиц» (капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал Топп) и три эсминца под командованием адмирала Цилиакса вышли в море с целью перехвата конвоя «RQ-12». Охранением этого конвоя служила боевая группа в составе 3 линко-

---

<sup>1</sup> Иран. — Ред. •





Пути подвоза в Северную Россию

ров, 1 авианосца, крейсеров и эсминцев. В шторм и туман противники разминулись, хотя 8 марта обе боевые группы и конвой находились одно время в углах равнобедренного треугольника, стороны которого имели в длину всего 80 миль. На следующий день 12 торпедоносцев с авианосца выпустили в возвращавшийся назад «Тирпиц» по две торпеды. Они понесли тяжелые потери, в то время как необыкновенно хладнокровно и искусно маневрировавшему командиру «Тирпица» удалось избежать всех выпущенных по кораблю торпед.

«PQ-13» в конце марта 1942 г. был атакован подводными лодками, самолетами и 3 эсминцами, причем несколько пароходов пошло ко дну, а в легкий крейсер «Тринидад» попала торпеда (его, однако, удалось привести в порт). При этом погиб «Z-26».

Присутствие «Тирпица» заставило англо-американцев, несмотря на напряженное положение на Тихом океане, включить в состав охранения конвоя линкоры США «Вашингтон» и «Норт Каролина»; в это же время соединения британского Home Fleet<sup>1</sup> прикрывали экспедицию на Мадагаскар.

Обратный конвой «QP-11». 1 мая 1942 г. «U-456» (Тейхерт) торпедировала легкий крейсер «Эдинбург», входивший в состав охранения возвращавшегося обратно конвоя «QP-11»<sup>2</sup>. Англичане попытались взять его на буксир, но на следующий день он был потоплен тремя эсминцами под командованием капитана 1 ранга Шульце-Гинрикса. При этом погиб эсминец «Герман Шенман», но весь его экипаж был спасен двумя другими эсминцами.

«PQ-15». В начале мая этот конвой, состоявший из 23 торговых судов, подвергся атакам главным образом с воздуха и потерял несколько пароходов. Британский линкор, входивший в состав прикрытия, натолкнулся в тумане на один из эсминцев и протаранил его, перерезав посередине. Глубинные бомбы, находившиеся на юте гибнущего корабля, взорвались поблизости от шедшего за ним в кильватерной колонне «Вашингтона» и слегка повредили последний.

«PQ-16». Конец мая. 34 судна, шедшие с весьма сильным охранением, подвергались с 25 по 31 мая атакам подводных лодок и самолетов. 7 судов с 31 000 т груза были потоплены, 27 со 125 000 т прибыли к месту назначения.

Обратный конвой «PQ-13»<sup>3</sup>. В начале июля в обратный

<sup>1</sup> Отечественный флот, флот метрополии (англ.). — *Ред.*

<sup>2</sup> Возвращавшиеся конвой обозначались теми же литерами, но поставленными в другом порядке. — *Ред.*

<sup>3</sup> Так в оригинале. Следует читать «QR-13». — *Ред.*

путь тронулось 35 судов, большей частью без груза. Сильные туманы. Потерь в результате действий немцев не было, но 5 пароходов подрывались на английском минном заграждении в Датском проливе.

После 1 марта из состава четырех конвоев «PQ» погибло 23 судна (общее количество 84 судна). В дальнейшем предстояло еще худшее.

«PQ-17». 33 торговых судна, 3 спасательных судна, 1 танкер (для пополнения в море запасов топлива на кораблях конвоя), ближнее охранение в составе 21 корабля легких сил, дальнее охранение из 2 линкоров, 1 авианосца, 7 крейсеров и около 20 эсминцев. Конвой вышел из Исландии 27 июня 1942 г. и был атакован 2 июля. 4 июля адмиралтейство приказало находившимся при конвое боевым кораблям рассредоточить конвой, находившийся в 240 милях к северу от Нордкапа, а самим отправиться на запад. Эта мера была вызвана известием о выходе в море «Тирпица», «Шеера» и 8 эсминцев. В результате воздушных и подводных атак погибло 22 парохода, танкер и спасательное судно, на которых находилось 123 000 т груза из 188 000.

Примечательно, насколько сильным оказалось действие одной лишь вести о появлении этих немецких кораблей. В действительности же они очень быстро вернулись на свою базу, ибо местонахождение британского авианосца не было точно установлено и вследствие этого собственная авиация не имела возможностей для атаки. По приказу Гитлера надводным кораблям разрешалось вступать в бой только после того, как авианосец будет выведен из строя.

Советы оказывали поддержку конвоям своими легкими силами только на самом последнем участке пути. Вследствие тяжести потерь движение конвоев к берегам Северной России было приостановлено до осени, наиболее же важные материалы доставлялись в Мурманск крейсером и эсминцами.

На обратном пути эти эсминцы потопили минный заградитель «Ульм», который они случайно встретили 25 августа. «Ульм» направлялся к Новой Земле, чтобы поставить мины на пути, которым пользовались суда к западу от этих островов.

*Германские полярные операции.* Во второй половине августа броненосец «Адмирал Шеер» (капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал Меендсен-Болькен) обошел с севера Новую Землю и проник в Карское море, чтобы перехватить один из русских конвоев, шедших от Берингова пролива. Это не удалось из-за тумана и невозможности использовать корабельные самолеты. «Шеер» потопил мужественно и искусно

сопротивлявшийся большой ледокол и повредил еще один ледокол, а также ряд других судов при обстреле им 28 августа крупной базы Диксон в устье Енисея<sup>1</sup>.

В сентябре 1942 г. «Хиппер» и 4 эсминца поставили минные заграждения на различных участках пути в Архангельск.

С 1942 по 1944 г. несколько подводных лодок действовало у входа в Белое море, в районе Новой Земли и в Карском море. Часть их взаимодействовала с немецкими самолетами дальнего действия, которых снабжали горючим, и потопила ряд небольших судов. Кроме того, они ставили мины у входов в гавани и в важных проходах.

«PQ-18». 7 сентября 1942 г. вышли из Исландии: 33 торговых судна и 21 корабль охранения, в том числе один конвойный авианосец. Потери: 13 торговых судов и одно спасательное. Возвращавшийся в это же время «QR-14» состоял из 15 судов и 17 кораблей охранения. Потери составили четыре торговых судна и одно спасательное плюс два корабля охранения. Три немецкие подводные лодки из числа атаковавших были потоплены.

Такие результаты все еще не удовлетворяли англо-американцев. Поэтому до декабря они посылали в Северную Россию одиночные суда без охранения; из 37 погибло 9. С середины декабря снова пошли конвои, но вместо одного большого конвоя направлялось два малых, из которых второй выходил через неделю после первого. В этот же промежуток времени проходил обратный конвой. Этот ритм позволил лучше использовать корабли охранения. Первый малый конвой в составе 16 судов прошел весь путь незамеченным и доставил в Мурманск 100 000 т груза.

Конвой «JW-51 В». 31 декабря юго-восточнее о. Медвежьего находилось 14 пароходов с 2 крейсерами и 17 кораблями охранения из состава легких сил. В 8.30 их атаковала германская боевая группа под командованием вице-адмирала Куммеца в составе «Хиппера», «Лютцова» и 3 эсминцев, вышедшая в море за день до этого.

Было еще совершенно темно. В бою с эсминцами охранения было повреждено несколько немецких, из которых два пошли потом ко дну. После этого в бой вступили британские крейсера. Два снаряда попали в котельную «Хиппера», и это сильно уменьшило его скорость. В это время по радио поступил приказ адмирала, осуществлявшего с суши опера-

---

<sup>1</sup> Все это не соответствует действительности.

тивное руководство: ничем не рисковать. Адмирал Куммец не мог знать, что подобное распоряжение было лишь следствием повторявшегося время от времени напоминания РВМ о постоянно действующем приказе Гитлера. Не особенно довольный, он прекратил бой. При этом эсминец «Фридрих Экольд» натолкнулся на английский крейсер, приняв его за «Хиппера», был расстрелян артиллерийским огнем и погиб со всем экипажем.

### *Смена верховного командования военно-морским флотом*

Столь неудовлетворительный исход боя объясняется непосредственно повторными приказами Гитлера: не допускать полного использования крупных кораблей, имеющих значение для обороны Норвегии. Но сам Гитлер был далек от того, чтобы теперь постигнуть эту взаимосвязь, он осыпал флот горькими упреками и, не долго думая, приказал вовсе изъять из состава действующего флота все линкоры и крейсера, что полностью противоречило его прежней оценке их значения. Гитлер совершенно не понимал, что боевая группа, находившаяся в Норвегии, даже и не имея никаких успехов, во всяком случае сковывала в качестве *fleet in being* значительные силы противника, тем самым улучшая обстановку на Средиземном море и в Тихом океане.

Не добившись, чтобы Гитлер отменил этот приказ, наносивший тяжелый удар по военно-морскому флоту, гросс-адмирал Редер подал ему прошение об отставке. На сей раз она была принята, и 30 января 1943 г. Редер удалился на покой со званием адмирал-инспектора военно-морского флота, после того как он 14 лет был таким главнокомандующим, какого редко можно сыскать в других флотах. Трагедия его состояла в том, что делавшиеся им предупреждения оставались без внимания, а значение его предложений о способах ведения войны, которые полностью соответствовали обстановке, не были поняты ни Гитлером, ни ВГКВС. Редера упрекали за то, что он держался в стороне от политики. Он делал это сознательно, чтобы тем вернее ограждать военно-морской флот от чуждых влияний. Умный, с интересом относившийся к людям, лично безупречный, отлично знавший почти все участки своего обширного поля деятельности, он превосходно руководил флотом и воспитывал в своих подчиненных дух самостоятельности. В мирное время он сделал многое для того, чтобы улучшить отно-

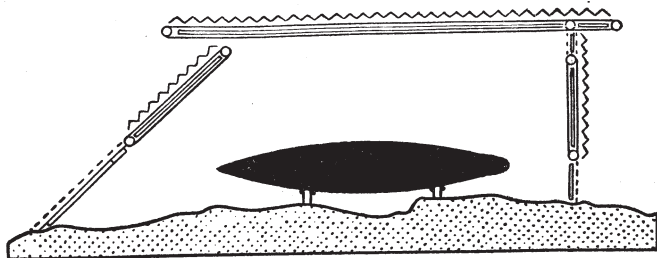


шения между различными европейскими флотами. Редер отклонял войну с Англией, но когда эта война все же началась, он полностью использовал силу флота, чтобы привести ее к терпимому концу. Будучи человеком верующим, он не допускал грязи ни на флоте, ни в методах ведения войны на море. Он крайне резко противодействовал всем попыткам высшего партийного руководства вмешиваться во внутренние дела флота, особенно в области религии. Военно-морской флот обязан Редеру своей внутренней сплоченностью и силой, которые позволили ему добиться величайших успехов и пережили как окончание войны, так и послевоенное время. Мысли Редера о ведении войны на море и подвиги, совершенные при нем нашим маленьким флотом, считаются выдающимися в кругах специалистов как внутри страны, так и за границей. Его преемником стал гросс-адмирал Дениц. Подводник в первую мировую войну, он возглавил с 1935 г. вновь созданный подводный флот и быстро придал ему большую боеспособность и внутреннюю сплоченность. В оперативном отношении он командовал им очень четко и добился исключительных успехов с помощью развитой им тактики управляемого применения подводных лодок. Перед Деницем теперь встала чрезвычайно тяжелая задача: обеспечить такое использование военно-морского флота в рамках войны против все усиливающегося противника, которое позволило бы предотвратить поражение, угрожавшее Германии.

Он остался одновременно КПЛ; при нем действиями подводного флота руководил его бывший начальник штаба контр-адмирал Годт. Новый главнокомандующий вскоре убедился в ценности боевой группы, находившейся в Норвегии, и так ловко обошелся с Гитлером, что об исключении этих кораблей из состава действующего флота не было больше и речи. Примечательно, что Дениц стал теперь на сторону крупных кораблей, подобно тому, как в начале войны Редер стал на сторону подводных лодок. Дениц также умел, когда было нужно, очень энергично показывать зубы представителям партийной верхушки, вроде Геринга, и не слушал их, когда речь шла о флоте. Он отлично умел обращаться с Гитлером и его важнейшими сотрудниками и благодаря этому добился необычайно многого для милого его сердцу строительства подводного флота, правда, уже в то время, когда подводная лодка сделалась единственной надеждой на возвращение к наступательному образу ведения войны.

## *Действия надводных кораблей в Северном море в 1943—1944 гг.*

В первые месяцы 1943 г. несколько конвоев, шедших с сильным охранением, достигли Северной России, понеся сравнительно небольшие потери. С марта 1943 г. до конца года сообщение через полярные моря было прекращено, поскольку Средиземное море открылось для сквозного судо-



Сетевая клетка для „Тирпица“

- |   |   |
|---|---|
| <p>а) До нападения карликовых подводных лодок</p> <p>— — — — — Двойная противоторпедная сеть на глубину в 15 м.</p> | <p>б) После нападения (защита от нападения миноносцев и карликовых подводных лодок)</p> <p>— — — — — Двойная противоторпедная сеть на глубину в 15 м.</p> <p>~~~~~ Простая противоторпедная сеть на глубину в 12—37 м.</p> <p>----- Простая противоторпедная сеть от поверхности воды до дна</p> <p>===== Боновое заграждение</p> |
|---|---|

ходства и суда, пользовавшиеся этим путем, приходили в Персидский залив почти без потерь.

В начале 1943 г. «Шарнхорст» и «Принц Ойген» снова были подготовлены к выходу в море и дважды пытались отправиться на север, но оба раза были замечены и вследствие угрозы воздушных атак возвращались обратно, что весьма характерно для слабости германских военно-воздушных сил. В марте «Шарнхорсту» удалось благодаря бурной погоде пройти незамеченным и соединиться с «Тирпицем». «Принц Ойген» остался на родине.

**Обстрел Шпицбергена.** С 6 по 9 сентября 1943 г. «Тирпиц», «Шарнхорст» и 10 эсминцев под командованием адмирала Куммца предприняли поход на Шпицберген и, встретив лишь слабое сопротивление, разрушили эксплуатировавшиеся там англичанами и норвежцами угольные шахты и портовые сооружения.

*Нападение на «Тирпиц».* Вскоре после этого британские подводные лодки подвели ко входу в Альта-фьорд, где в двойной сетевой клетке находился «Тирпиц», 6 карликовых подводных лодок. Четырём из этих лодок удалось проникнуть во фьорд, а двум — в самую сетевую клетку, когда ее открыли для пропуска шлюпки. Одна была потоплена артиллерией, а другой удалось подвести под корабль два сильных взрывчатых заряда. Они, правда, почти не вызвали течи, но настолько повредили одну из машин, а также артиллерийские установки, что корабль на целых полгода вышел из строя.

*Нападения на немецкие конвои.* 4 октября 1943 г. самолеты-торпедоносцы предприняли сильный налет на конвой к югу от Вест-фьорда (Нарвик); они потопили или повредили 9 судов (40 000 брт). Поскольку у немцев отсутствовала регулярно действующая воздушная разведка, самолеты не были своевременно обнаружены.

В целом, однако, немецкое судоходство находилось в гораздо лучшем положении, чем можно было ожидать, учитывая слабую защиту прикрытия, особенно с воздуха.

*Конец «Шарнхорста».* После выхода из строя «Тирпица» почти не представлялось возможным атаковать посредством надводных кораблей шедшие в Мурманск конвои, в составе охранения которых находилось не менее одного линкора. Однако дальнейшее ухудшение положения на Восточном фронте побудило РВМ направить против конвоя «JW-55 В» «Шарнхорста» (капитан 1 ранга Гинце) и 5 кораблей 4-й флотилии эсминцев (капитан 1 ранга Йогансон) под командованием контр-адмирала Бея.

В первый раз конвой был замечен с самолета примерно в 400 милях к западу от Тронхейма, после чего подводные лодки и самолеты неоднократно доносили о нем, причем самолеты не указывали его координат. Утром 26 декабря он должен был находиться несколько южнее о. Медвежьего. Германской разведке не удалось установить местоположение прикрытия конвоя, а потому обстановка была не совсем ясной. В 19 часов 25 декабря боевая группа вышла из Альта-фьорда, имея приказ атаковать «искусно и смело», но при появлении крупных кораблей обязательно прекращать бой, так как «Шарнхорст» со своими 28-см орудиями в артиллерийском отношении уступал любому линкору.

Фактически в море находилось два конвоя: «JW-55 В», державший курс на восток, в составе 19 торговых судов, с охранением из 10 эсминцев и 3 более мелких кораблей, и

«RA-55 A» с охранением из одних эсминцев, который держал курс на запад и 25 декабря прошел о. Медвежий. В качестве прикрытия обоих конвоев из Мурманска вышла «Force I»<sup>1</sup> в составе 3 тяжелых крейсеров и нескольких эсминцев под командованием вице-адмирала Барнета; утром 26 декабря она находилась юго-восточнее о. Медвежий. Из Исландии вышла и взяла курс на Нордкап «Force II»<sup>2</sup> под командованием адмирала сэра Брюса Фрэзера в составе быстроходного нового линкора «Дьюк оф Йорк» (десять 35,6-см орудий), крейсера и 4 эсминцев. 26-го утром она находилась в 270 милях к западу от Нордкапа.

25 декабря в полночь адмирал Бей передал по радио донесение о том, что погода для эсминцев неблагоприятна. То ли это донесение было принято английской радиоразведкой, то ли о выходе германских кораблей было сообщено по радио агентами, но несколько часов спустя адмиралтейство предупредило о «Шарнхорсте» адмирала Фрэзера. Последний приказал конвою «JW-55 B» взять курс на северо-восток и послал ему на помощь четыре эсминца из состава другого конвоя, а также «Force I».

Адмирал Бей намеревался зайти спереди конвоя и, держа курс на ЗЮЗ, направить навстречу ему разведывательный отряд эсминцев, причем «Шарнхорст» должен был следовать позади центра этого отряда, построенного в линию. Однако в результате перемены курса конвоя он уклонился слишком далеко на юг и вступил в кратковременное боевое соприкосновение не с конвоем, а с «Force I». При этом случайным попаданием был уничтожен носовой радиодальномер «Шарнхорста», вследствие чего в пределах небольшого сектора моря впереди него корабль как бы ослеп.

«Шарнхорст» пошел полным ходом на юг, а затем взял курс на северо-восток, находясь еще в пределах досягаемости радара англичан. Адмирал Барнет сделал совершенно правильный вывод о том, что «Шарнхорст» все-таки попытается атаковать конвой спереди, и стал маневрировать так, чтобы оказаться между ним и конвоем. Между тем германские эсминцы, построившись в соответствии с приказом в поисковую завесу, направились на ЗЮЗ со скоростью 12 узлов. Несмотря на ряд переданных по радио приказов адмирала

---

<sup>1</sup> «Боевая группа I» (англ.). — Ред.

<sup>2</sup> «Боевая группа II» (англ.). — Ред.

Боя, они и после перемены курса на СВ больше не приблизились к конвою и в 14 час. 20 мин. получили приказ вернуться.

«Форсе II» была замечена утром немецким самолетом, донесшим о ней, как о «пяти единицах, в том числе, предположительно, одной крупной, северо-западнее Нордкапа». Это донесение было правильным и чрезвычайно важным, но показалось недостаточно точным командующему военно-воздушными силами в Норвегии. Он передал дальше только: «пять единиц северо-западнее Нордкапа». В этом виде донесение достигло «Шарнхорста» около 11 часов, когда его местонахождение было неизвестно противнику и он имел возможность прийти к норвежскому побережью раньше «Форсе II», идя впереди нее.

Около 12 часов «Шарнхорст» снова натолкнулся в полумраке на «Форсе I», которая за это время была усилена четырьмя эсминцами. В ходе артиллерийской дуэли, продолжавшейся около 20 минут, во флагманский корабль «Норфолк» попало два 28-см снаряда, которые вывели из строя одну башню и почти все радиодальномеры. «Шарнхорст» вышел из боя, руководствуясь, вероятно, полученным в это время донесением с самолета, и, взяв курс на ЮЮВ, направился полным ходом к норвежскому побережью. «Форсе I» поддерживала соприкосновение с ним. Передававшиеся ею сведения позволили «Форсе II», приближавшейся с большой скоростью, преградить путь «Шарнхорсту».

В 16 час. 47 мин. «Дьюк оф Йорк» открыл огонь с дистанции 12 000 м, а «Шарнхорст» вскоре стал ему отвечать. В ходе артиллерийской дуэли, продолжавшейся полтора часа, в «Шарнхорста» попало три снаряда, но он сумел все же увеличить до 20 000 м расстояние между собой и противником. Между тем 4 эсминца заняли исходные позиции для атаки и незадолго до 19 часов успешно произвели ее, взяв «Шарнхорст» в клещи. В корабль попало несколько торпед. Ход «Шарнхорста» замедлился; артиллерия расстреляла весь боезапас. Вследствие сокращения дистанции между ним и «Дьюк оф Йорком» в «Шарнхорст» попало не менее 10 снарядов, затем он был атакован другими эсминцами, которые своими торпедами прикончили корабль. Окутанный густыми клубами дыма, он сначала остановился, а затем стал медленно переворачиваться.

Наше время есть время трезвого мышления, мы слышали слишком много громких слов и пережили слишком много ужасов. Мы знаем о страданиях и смертях по обе стороны



линии фронта, в советских лагерях, на подводных лодках, под градом бомб и среди огненного вихря в наших городах.<sup>1</sup> И все же мы можем утверждать, что мужество моряков при гибели «Шарнхорста» едва ли было превзойдено в другом месте. Адмирал, командир и старший офицер позаботились о том, чтобы каждый имел спасательные средства, и попрощались со своими людьми, пожав руку каждому. Не возникло никакой паники, плававшие в море трижды прокричали «ура» в честь своего корабля, а потом еще трижды — в честь своих близких и родины. Сами борясь со смертью, они тревожились о командире и старшем офицере, которые остались без спасательных бушлатов. Многие стали жертвами морской стихии. Английским эсминцам удалось спасти только 36 человек из 1900; среди спасенных не было ни одного офицера. Обращение со спасенными было образцовым.

*Конеч «Тирпица».* Гибель «Шарнхорста» сделала безопасным путь для шедших в Мурманск конвоев, которые снова стали ходить по плану, неся очень небольшие потери, и даже летом 1944 г. были отменены лишь ненадолго. Когда в начале апреля «Тирпиц» снова был подготовлен к выходу в море, он подвергся внезапной атаке летевших низко над горами самолетов, поднявшихся с авианосца, причем в него попало 15 бомб весом 500 кг каждая. Правда, боеспособность самого корабля не снизилась, но помещения под броневой палубой сильно пострадали, 200 человек были убиты и несколько сот ранены. Корабль пришлось снова ремонтировать.

В следующие месяцы воздушные атаки продолжались, сначала без успеха. 15 сентября 1944 г. корабль впервые атаковали четырехмоторные машины, сбрасывавшие 6-т бомбы. Одна из них взорвалась на баке и настолько серьезно повредила носовую часть, что корабль сохранил лишь ограниченную способность к плаванию. Он не пошел в Германию, ибо там уже не было возможности его отремонтировать. Поэтому «Тирпиц» поставили в качестве плавучей батареи в одном из фьордов близ Тромсё — на мелком месте; на-

---

<sup>1</sup> Общая цифра жертв воздушной войны в Германии среди жителей городов составляет более 500 тыс. человек, то есть приближается к общей цифре потерь гражданского населения во всех странах в первую мировую войну. По данным Госдепартамента США, один лишь налет на Дрезден 13 февраля 1945 года вызвал 250 тыс. жертв. (Ред.).

сыпи из песка должны были помешать кораблю перевернуться в случае попадания в него бомб.

22 октября налет тяжелых бомбардировщиков был отбит шрапнелью тяжелой артиллерии. 12 ноября 1944 г. артиллеристы действовали не столь удачно. Несколько прямых попаданий «Block Buster»<sup>1</sup> привели к тому, что одна башня взлетела на воздух, обшивка левого борта была совершенно вдавлена внутрь, корабль перевернулся и унес с собой жизни 1200 человек.

В 1944—1945 гг. в Мурманск снова стали ходить конвои полного состава из 30 и более торговых судов. Несмотря на атаки подводных лодок, а иногда и самолетов, потери оставались незначительными. С августа 1944 г. по апрель 1945 г. погибло только два из добрых 250 судов, доставивших свыше миллиона тонн военных материалов. Полученное морским путем вооружение и снаряжение, в частности полмиллиона грузовиков, позволило русским дополнительно сформировать 60 дивизий и придать им мобильность. В результате они получили не только численное, но и материальное превосходство на важнейших участках фронта. Таким образом, англо-американское морское могущество сыграло решающую роль и в наземных операциях в Восточной Европе.

## *Метеорологическая служба в Арктике*

Морские и воздушные операции в Северной Атлантике и в полярных морях во многом зависели от заслуживающих доверия прогнозов погоды. Последние приобрели ценность особого вида оружия; поэтому вскоре после начала войны был прекращен международный обмен метеорологическими наблюдениями, являющимися основой прогнозов, и соответствующие данные стали передаваться вооруженным силам только в зашифрованном виде. Таким образом, Германия лишилась всех данных, поступающих с запада и с севера и имеющих решающее значение для предсказания нашей погоды, которая приходит с запада. Выше уже упоминалось о том, что в 1940 г. к западу от района операций должны были постоянно находиться две из немногих действовавших в океане подводных лодок, которые доносили о тамошней погоде. В сентябре 1940 г. паровой рыболовный траулер «Заксен» был направлен для метеорологических наблюдений к побережью Восточной Гренландии и несколько недель

---

<sup>1</sup> Американское название тяжелых фугасных бомб. — Ред.

подряд радировал о своих наблюдениях из различных мест. В 1941 г. это судно, в связи с намечавшимся рейдом «Тирпица», произвело ледовую разведку в Датском проливе, а затем на 86 дней направилось для метеорологических наблюдений в район острова Ян Майен. Метеорологическое судно «Лауенбург», отправившееся ему на смену, уже на пути к острову было перехвачено противником. Метеорологическое судно «Гессен», вышедшее в море в 1943 г., было вынуждено прекратить свой рейс из-за аварии в машинном отделении; оно долго носилось по морю в сильный шторм, а затем было взято на буксир подводной лодкой, доставившей его в Тромсё. Зимой 1944/45 г. метеорологическое судно «Вупперталь» с начала ноября по конец января находилось у кромки льда, а потом пропало без вести, очевидно погибнув во время шторма.

Невозможно было полностью полагаться на эти суда. Поэтому метеорологу Кнеспелю пришла мысль высаживать осенью в отдаленных пунктах Арктики метеорологические отряды с аппаратурой; такие отряды должны были радировать свои наблюдения до начала таяния льдов следующим летом. Полярная зима практически лишала противника возможности захвата таких станций даже и в тех случаях, когда их удавалось запеленговать. Были организованы следующие экспедиции.

*«Почка».*

1941—1942 гг. Шпицберген. Два парохода доставили туда барак и снаряжение. Метеорологический отряд в составе шести человек был вывезен подводной лодкой в августе 1942 г.

*«Орешник».*

1942—1943 гг. Шпицберген, то же место. Метеорологический отряд доставлен подводной лодкой, весной обнаружен противником. Метеорологический отряд ускользнул и был вывезен подводной лодкой.

*«Деревянный глаз».*

1942—1943 гг. Восточная Гренландия. Отряд доставлен метеорологическим судном «Заксен», которое затем застряло во льдах. Весной произошли столкновения с датскими патрулями. «Заксен» потоплен самолетами. Метеорологический отряд частью взят в плен, частью вывезен немецким самолетом.

*«Крестоносец».*

1943—1944 гг. Северный Шпицберген. Отряд доставлен

подводной лодкой и пароходом. В июне 1944 г. вывезён подводной лодкой. Непосредственно перед этим Кнеспель погиб в результате несчастного случая.

«Виолончелист».

1943—1944 гг. Восточная Гренландия. Отряд доставлен пароходом «Кобург», который затем застрял во льдах близ берега и был сильно поврежден. Станция разместилась на суше в снеговых хижинах. Весной подверглась нападению противника. Метеорологический отряд вывезен самолетом в начале июня.

«Кладискатель».

1943—1944 гг. Западная часть архипелага Земля Франца-Иосифа. Отряд доставлен в сентябре 1943 г. пароходом «Кединген», часть снаряжения дополнительно доставлена самолетами. Весной почти все участники заболели трихинозом из-за употребления в пищу медвежатины и вследствие этого были досрочно эвакуированы самолетом.

«Эдельвейс-I».

1944 г. Восточная Гренландия. Отряд доставлен пароходом «Кединген» и подводной лодкой. «Кединген» перехвачен американским ледоколом «Нортленд», после того как торпеда, выпущенная подводной лодкой, ударилась о льдину. «Кединген» потоплен, метеорологический отряд взят в плен.

«Эдельвейс-II».

1944 г. Восточная Гренландия. Первоначально эта экспедиция должна была отправиться на Землю Франца-Иосифа, но после гибели «Кедингена» ее послали в Гренландию. Метеорологическое судно «Экстернштейне» с участниками экспедиции благополучно добралось до берега, но затем было замечено; метеорологический отряд и судно захвачены противником.

«Эскадрон».

1944—1945 гг. Северо-Восточная Земля Шпицбергена. Отряд доставлен в 1944 г. пароходом и подводной лодкой. Снят в сентябре 1945 г., в последние месяцы занимался исследованием Северо-Восточной Земли.

«Арктический волк».

1944—1945 гг. Остров Хопен<sup>1</sup> в районе Шпицбергена. Отряд доставлен подводной лодкой в октябре 1944 г. Снят после окончания войны.

<sup>1</sup> Норвежское название о. Надежды. — Ред.

## *Балтийское море до немецкого отступления*

Обстановка на Балтийском море была совершенно иной, чем на полярных. Здесь велась позиционная война, подобно тому как это было в 1915—1917 гг. в Ирбенском проливе. Германские минные заградители накрепко заперли выход из внутренней части Финского залива, поставленные ими заграждения находились под постоянным наблюдением тральщиков и сторожевиков, которые не давали противнику проделывать проходы и проводить через них свои подводные лодки. Это не вполне удалось, ибо в 1942 г. подводные лодки прорвались через заграждения, идя у самого дна, но понесли при этом значительные потери. Летом и осенью в Балтийском море действовали в среднем две — три, временами до пяти подводных лодок. Несмотря на обилие целей, успехи их были весьма незначительны. Пока существовала подводная опасность, более крупные и ценные суда группировались в конвой. Тоннаж этих конвоев с июня до конца года составил 6,5 млн. брт. При 24 атаках, из которых 17 были направлены против конвоев, 7 судов (несколько более 20 000 брт) потоплены торпедами, 5 повреждены, небольшое судно уничтожено артиллерийским огнем.

В дальнейшем — весной 1943 г. — соединение сетевых заградителей (капитан 1 ранга Чирх) перегородило Финский залив двойной противолодочной сетью, доходившей до дна. С этого момента и до капитуляции Финляндии в сентябре 1944 г. ни одна подводная лодка не проникла в Балтийское море и ни одно судно не было потоплено таким кораблем, хотя судоходство поддерживалось без применения конвоев.

В 1943 г. советские военно-воздушные силы все усиливали свои атаки против отдельных вооруженных судов, охранявших заграждения, но больших успехов не достигли. Начиная с 1943 г. самолеты американского типа ставили также магнитные мины, другие сбрасывали торпеды. Несмотря на чрезвычайную несложность обстановки и крайнюю слабость обороны, успехи их оставались скромными: три парохода за весь 1943 год.

Русские стали чаще предпринимать атаки и небольшими торпедными катерами. Последним только в одном случае удалось торпедировать охотника за подводными лодками (паровой рыболовный траулер), после того как расчет его единственного орудия был выведен из строя пулеметным огнем. В общей сложности в 1942—1943 гг. немцы потеряли в восточной части Балтийского моря всего 6 малых боевых



кораблей, несмотря на то, что они поставили большое число минных заграждений на коротких морских коммуникациях русских в Кронштадтской бухте<sup>1</sup>, а корабли, сторожившие эти заграждения, представляли собой отличные мишени. В целом, однако, эта малая война в Финском заливе вызывала длительное напряжение сил, которых не доставало в других местах.

### *Черное море в 1942—1944 г.*

Военные действия на Черном море также отличались своеобразием. Благодаря подъему затонувших судов, перевозкам по суше и новому строительству на русской верфи в Николаеве появился немецкий флот в составе:

10 торпедных катеров,

23 тральщиков,

5 прорывателей минных заграждений,

6 подводных лодок,

3 минных заградителей,

8 охотников за подводными лодками,

13 военных транспортов<sup>2</sup>,

около 200 самоходных барж, вооруженных артиллерией, сторожевых кораблей, буксиров и т. д.

К этому надо прибавить итальянские торпедные катера и малые подводные лодки.

Русский линкор вообще не показывался, крейсера появились только при высадке десантов в Крыму в конце 1941 — начале 1942 г. Эсминцы атаковали редко и безуспешно; после того как в октябре отряд из трех эсминцев, обстрелявших ночью Ялту, был потоплен на обратном пути девятью случайно оказавшимися в наличии пикировщиками, корабли этого класса также перестали показываться.

Германские подводные лодки, торпедные катера, а иногда и самолеты действовали против конвоев, которые продолжали передвигаться вдоль восточного побережья Черного моря, облегчая бремя, ложившееся на железные дороги. Им удалось уничтожить около двух третей русского транспортного флота, тоннаж которого составлял примерно 300 000 брт. Советы утверждали, что в этом районе они топили германские подводные лодки одну за другой. В действительности

---

<sup>1</sup> Автор имеет в виду самую восточную часть Финского залива, между Кронштадтом и Ленинградом. — *Ред.*

<sup>2</sup> Водоизмещением 800 т. — *Ред.*

же не было потоплено ни одной; лодки были пущены ко дну собственными экипажами только при уходе немцев с Черного моря в 1944 г. 50 русских подводных лодок с 1942 по 1944 г. произвели 130 зарегистрированных нападений и уничтожили 9 пароходов (в общей сложности около 25 000 брт), а также 6 более мелких судов; кроме того, они повредили большой танкер. Ожесточенные бои катеров происходили перед Новороссийском, в Керченском проливе и в мелководном Азовском море, имевшем для обеих сторон большое значение как транспортный путь. На мелководье для немцев всего неприятнее были русские мины.

*Блокада Эльтигена.* Здесь имела место единственная за всю эту войну тесная блокада. В 1942—1944 гг. русские высадили на Черном море около 20 десантов, всякий раз в тактическом взаимодействии с действиями их армии и поблизости от линии фронта; в октябре 1943 г. такой десант был высажен у Эльтигена, на западном берегу Керченского пролива. Германские войска были слишком слабы, чтобы ликвидировать плацдарм высадки. Днем немецкая артиллерия препятствовала снабжению последнего. Пять недель подряд, ночь за ночью, торпедные катера, тральщики и самоходные баржи, вооруженные артиллерией, стояли у Эльтигена, образуя кольцо тесной блокады. Часто происходили бои, в ходе которых немцы потеряли 8 кораблей, а русские значительно больше — пожалуй, около 50. В конце концов гарнизон плацдарма высадки был настолько измотан, что это укрепление удалось взять штурмом. На берегу было найдено 60 поврежденных десантных судов и мотоботов.

Всего неприятнее для малых кораблей оказалась русская авиация, особенно при эвакуации Крыма (при эвакуации кубанского плацдарма в начале октября 1943 г. эта авиация упустила прекрасную возможность). Ни при перевозке 200 000 человек, 60 000 лошадей и волов, 35 000 повозок, 1200 орудий и 100 000 т материалов через Керченский пролив, ни во время трехдневного перехода 240 кораблей охранения и транспортных судов от Керченского пролива до Севастополя не было понесено значительных потерь, несмотря на частые атаки. 19 ноября 1943 г., во время одного из налетов на Крым, в ходе которого русские самолеты обстреливали немецкие позиции на бреющем полете, погиб вице-адмирал Кизерицки — командующий германским флотом на Черном море.

*Крым.* Эвакуация Крыма чрезмерно затянулась. Гитлер разрешил ее только 9 мая 1944 г., когда русские уже ворва-

лись в крепость Севастополь, гаванью которого нельзя было больше пользоваться. Тем не менее до 12 мая удалось снять с берега еще 32 000 человек, в том числе 6000 раненых. При эвакуации погибло 50 судов, в том числе много небольших, частично в крепости, большая же часть в результате воздушных атак. Особенно тяжелые потери были понесены при гибели пароходов «Тотила» и «Тейя»<sup>1</sup>, которые дрались до последней крайности, как и охранявшие их тральщики, и, подобно тем, в чью честь они были названы, пали под непрекращающимся натиском превосходящих сил противника.

Если бы в дело вмешался русский флот, из Крыма не выбрался бы больше ни один человек. Однако и здесь этот флот рассматривал себя прежде всего как вспомогательное оружие армии и не предпринимал самостоятельных действий, хотя, начиная с 1942 г. и особенно при отступлении немцев, ему не раз представлялись благоприятные случаи для нападения на немецко-румынские конвои.

## *Мины на Дунае и Рейне*

Западные противники<sup>2</sup> вмешивались в войну на Черном море только косвенным образом, а именно постановкой с воздуха на Дунае магнитных мин (начиная с весны 1944 г.). Поскольку прибрежные государства не были подготовлены к этому, результаты оказались первоначально довольно значительными и затруднили снабжение войск, находившихся в Румынии, Болгарии и Югославии. Немецкий штаб по борьбе с минами во главе с капитаном 1 ранга в запасе Лаутеншлагером организовал начиная с июня 1944 г. эффективную противоминную оборону, костяком которой являлись немецкая Дунайская флотилия и самолеты — искатели мин (так называемые «Маузис»). До декабря 1944 г. из 2500 судов, плававших по Дунаю, погибло около 5 процентов и столько же было повреждено, причем две трети этих потерь приходится на первое полугодие.

На Рейне французы в первый год войны мешали судоходству, спуская в эту реку в Эльзасе плавающие мины. Бо-

---

<sup>1</sup> Тотила и Тейя — последние короли остготов, правившие в Италии в VI в. н. э. Оба они погибли в боях с превосходящими силами византийцев, проявив большое мужество. — *Ред.*

<sup>2</sup> Германии. — *Ред.*

лее крупная операция этого рода, задуманная Черчиллем, не осуществилась из-за похода во Францию. После вторжения в 1944 г. Рейн, насколько известно, заминирован не был, однако в канале Дортмунд—Эмс мины поставили. Более эффективными оказались бомбардировки пунктов, где уровень реки был выше уровня прилегающей местности, которую удавалось затоплять путем разрушения дамб.

## ПЕРЕЛОМ В ХОДЕ ВОЙНЫ

*Подводная война на Востоке и Западе*

Специалисты по международному праву не достигли единства в вопросе о том, создает ли появление новых видов оружия морской войны новое право. Победители попросту действуют, и они правы. Немцы, проигравшие первую мировую войну, вступили поэтому во вторую, все еще очень осторожно используя новое подводное оружие, придерживались призового права и разрешили подводным лодкам нападать без предупреждения только тогда, когда британские торговые суда были вооружены и получили приказ таранить лодки и доносить о них.

У американцев оказалась более широкая натура. Они с самого начала приказали находившейся в Тихом океане 51 подводной лодке вести неограниченную подводную войну (как это уже было сделано до них англичанами в Скагерраке и Каттегате во время Норвежской экспедиции). Правда, первоначальные успехи были весьма невелики — отчасти вследствие большого протяжения пути до района операций и краткости пребывания в этом районе, отчасти потому, что в начале войны американские торпеды страдали теми же недостатками, что и немецкие. Они шли на чересчур большой глубине, магнитные взрыватели срабатывали либо слишком рано, либо совсем не срабатывали, а ударные взрыватели — только тогда, когда торпеда ударялась в цель под острым углом.

Американским подводным лодкам было нетрудно нападать на японские торговые суда, так как до 1943 г. и в течение многих месяцев этого года указанные суда ходили в одиночку и без охранения, ибо это обеспечивало наилучшее использование тоннажа. В среднем они ежемесячно топили в 1942 г. 50 000 брт, в 1943 г. — 120 000 брт, в 1944 г. — 200 000 брт. Количество тоннажа, ежедневно потопляемого подводными лодками в районе их операций, возрастало до 1944 г. Погибли 52 подводные лодки из общего количества 288.



Уже во второй половине 1942 г. немецкие подводные лодки наталкивались на значительно более сильную оборону, чем американские в 1944—1945 гг. Прибрежная полоса у Северной, а затем и Центральной Америки охранялась все лучше, и подводные лодки не смогли удержаться сначала в районе «Удара рапирой средней силы»<sup>1</sup>, а затем и в Карибском море. Успехи отдельных лодок в заливе Св. Лаврентия, особенно в районе Тринидада, не могли скрыть того факта, что и здесь, в пределах досягаемости сухопутных самолетов, с подводной войной будет покончено. То же самое относилось и к подступам к побережью Западной Африки. Добиться больших успехов можно было лишь в новых районах операций, где обороны еще не существовало, а также вне пределов досягаемости самолетов в Северной Атлантике, через которую проходила основная масса судов.

КПЛ перенес центр тяжести операций в Северную Атлантику, не упуская при этом из виду отдаленные районы. Одновременно начатые действия восьми больших лодок на подступах к Капштадту и вообще в южноафриканских водах привели к потоплению около 300 000 брт при потере всего одной лодки. Следовало очень тщательно взвешивать возможности успеха после достижения цели и уменьшение эффективности в результате удлинения пути к ней. Несмотря на подводные танкеры, ведение военных действий в Индийском океане еще представлялось в то время неэкономичным.

Число лодок, находившихся в Атлантике, впервые достигло в сентябре 1942 г. ста единиц. Это позволило создать несколько отрядов для разведки и сторожевой службы. Указанные лодки все еще не могли быть обнаружены вражескими самолетами, дальность полета которых составляла 600—800 миль, и конвои стали обходить их позиции. С другой стороны, немецкой радиоразведке удавалось все глубже проникать в тайны переговоров, которые велись в конвоях и с конвоями, так что КПЛ получил возможность управлять своими лодками в соответствии с изменениями направления движения противника. Имел место ряд операций против конвоев, которые частью окончились весьма успешно, частью привели к разочарованию. Туман и шторм приносили пользу большей частью противнику. Обе стороны отдавали лучшее, что имели, успех или неудача определялись незначительными различиями в способностях и дерзании, в погоде или условиях для локации. Наивысшего результата достиг капитан-

<sup>1</sup> См. стр. 255.

лейтенант Троер («U-221»), который за две ночи потопил из состава конвоя «SC-104» 7 судов (40 000 брт). Всем остальным лодкам его группы удалось потопить всего одно судно.

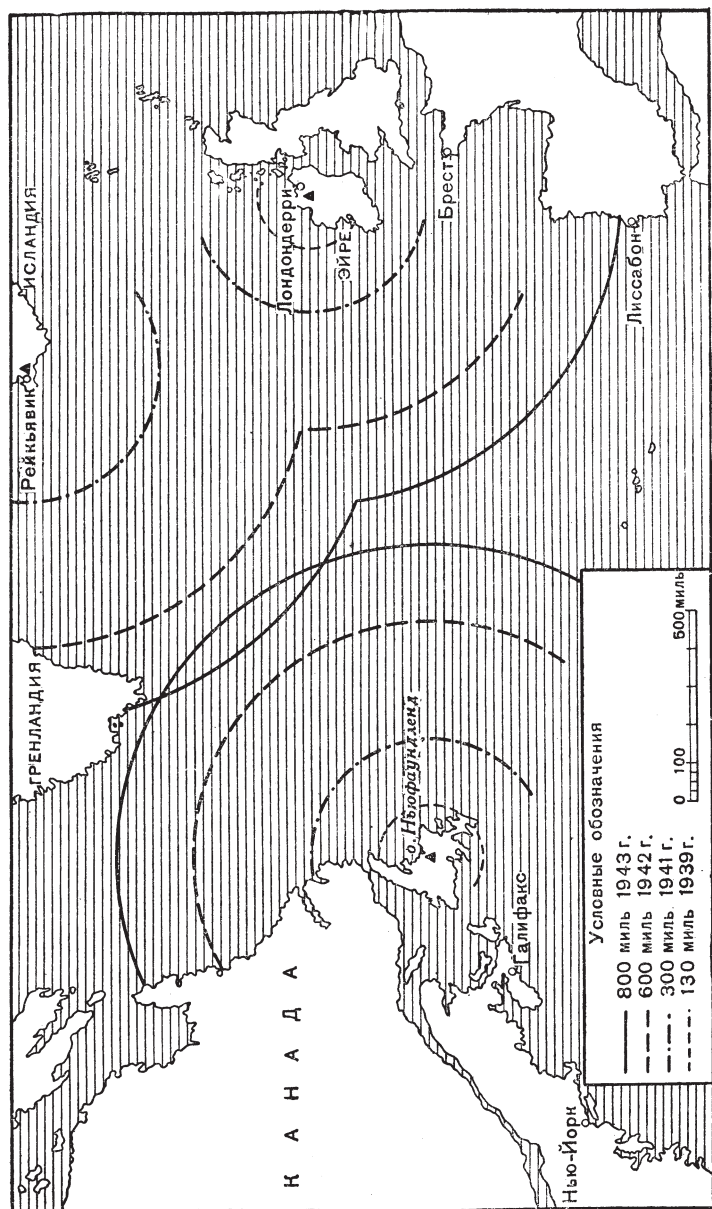
В общей сложности с июня по ноябрь 1942 г. союзники ежемесячно теряли около или выше полумиллиона брт, причем наивысшая цифра приходится на ноябрь, когда было потоплено добрых 700 000 брт. КПЛ рассчитывал на результаты, превышающие названные выше в среднем на одну треть. В боях с конвоями, которые теперь стали обычными, у командиров не было времени ни для точного определения величины целей, ни для наблюдения за эффективностью их торпед. К тому же их вводили в заблуждение взрывы на судах, которые следовали за взрывом торпеды; поэтому командиры стали обманываться больше и чаще, чем прежде.

Большие успехи и терпимые потери (в 1941 г. последние составляли в Атлантике в среднем 11 процентов, в июле 1942 г. — 15 процентов, в августе — сентябре они снизились до 6 процентов, в октябре достигли 12 процентов, а затем сократились до 4 процентов, оставаясь на этом уровне до января 1943 г.) создавали в своей совокупности чересчур благоприятную картину обстановки.

*Инцидент с «Лаконией».* Среди потопленных судов находилось пять больших пассажирских пароходов, которые были вооружены тяжелой артиллерией и использовались в качестве транспортов для перевозки войск. Один из этих пароходов — «Лакония» (20 000 брт), находясь вечером 12 сентября 1942 г. в 600 милях к западу от Азорских островов, попал под торпедные выстрелы «U-156» (Гартенштейн). На борту его находилось почти 3000 человек, в том числе 1800 пленных итальянцев. Гартенштейн передал в эфир открытым текстом на немецком и английском языках сообщение о координатах парохода и его положении, обязавшись не атаковать суда, которые придут на выручку. КПЛ выслал несколько подводных лодок, которые приняли на борт часть потерпевших кораблекрушение и взяли на буксир шлюпки, в которых находились остальные, чтобы подвести их к берегу и передать спасенных на французские суда в Дакаре. Самолеты союзников сбрасывали бомбы на буксирные караваны, повредили «U-156» и потопили одну шлюпку с потерпевшими кораблекрушение<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Здесь и в дальнейшем автор называет команды потопленных судов и кораблей «потерпевшими кораблекрушение». — *Ред.*



«Воздушное окно» в Атлантике закрывается  
 Все возрастающая глубина проникновения самолетов сделала, наконец, невозможными действия подводных лодок в надводном положении

Этот опыт привел к тому, что КПЛ запретил всякие спасательные действия, поскольку эти действия ставили подводные лодки под угрозу уничтожения. Следует со всей ясностью заявить о том, что на германском флоте не существовало приказов об убийствах и не было в обычае убивать потерпевших кораблекрушение. То обстоятельство, что, по заявлению одного из свидетелей на Нюрнбергском процессе, он понял в этом смысле приказы Деница, ничего не меняет. Этот свидетель находится в одиночестве; союзники предъявили обвинение одному капитан-лейтенанту Экку. В марте 1944 г., когда потери подводного флота были очень велики, последний приказал обстрелять шлюпки с командой потопленного им в Индийском океане парохода, чтобы уничтожить следы своего появления в этом районе. Представ перед британским военным трибуналом, он колкостью принял на себя ответственность за это решение и заплатил за него жизнью. Суд не принял во внимание соображения военного характера, которыми он руководствовался.

Ряд японских офицеров был осужден за убийство пленных. При этом не было учтено, что их отношение к плену сильно отличается от западного. Тот, кто сдавался в плен, терял лицо в глазах японцев. Поэтому сами они предпочитали плену смерть и не уважали сдавшихся врагов. В письменной форме приказ убивать пленных был отдан у них всего один раз, а именно в марте 1944 г., во время рейда тяжелых крейсеров «Аоба» и «Тонэ» в Индийском океане. Из состава команды единственного встреченного ими парохода жизнь была сохранена только 16 человекам, предназначенным для допроса.

В отдельных случаях американцы также отдавали приказы об убийстве беззащитных. Так, в начале марта 1943 г., после уничтожения конвоя с войсками в море Бисмарка<sup>1</sup>, они применили торпедные катера и самолеты для истребления плававших в воде людей, чтобы те не смогли усилить собой гарнизоны на суше. В Атлантике корабли охранения и самолеты союзников неоднократно стреляли по потерпевшим кораблекрушение немцам, в отдельных случаях через продолжительное время после окончания боя.

Для настоящего солдата нет сомнения в том, что с подобными явлениями необходимо бороться всеми средствами. Однако избежать их можно только в том случае, если с обеих сторон проявляется воля вести войну по-рыцарски.

---

<sup>1</sup> Новогвинейском. — Ред.

Всякая идеология — будь то стремление к мировой революции или идея крестового похода — затрудняет это. Германские вооруженные силы вели войну без ненависти, не считая действия против партизан, если таковые вообще можно назвать войной, и сохранили свой щит незапятнанным.

## *Новые виды оружия подводной войны*

Во второй половине 1942 г. умножились тревожные признаки изменения обстановки в подводной войне. Потери при проходе к району операций и возвращении из него через свободный от судов Бискайский залив, где до этого времени подводники имели возможность перевести дух, стали теперь скачкообразно увеличиваться. Снова и снова из-за облаков или ночью из темного неба совершенно неожиданно появлялись самолеты, которые сбрасывали хорошо нацеленные бомбы. В конце концов было совершенно определенно установлено, что они снабжены радиолокаторами. Вскоре удалось оборудовать подводные лодки приемными устройствами (Fu MB-радиоизмерительный наблюдательный прибор<sup>1</sup>), которые сообщали об обнаружении лодки локатором, что давало ей возможность своевременно погрузиться.

Это в какой-то мере обеспечивало им безопасность, но в погруженном состоянии лодка теряла драгоценное время, которое в ином случае могло бы быть использовано для атаки конвоя с опережением. Это и без того стало трудно и могло осуществляться только на крайнем пределе видимости, так как почти все корабли охранения имели теперь локаторы. Кроме того, в состав охранения теперь чаще включался конвойный авианосец, самолеты которого кружились над конвоем. В результате «окно» в Атлантике стало закрываться.

Если лодкам все же удавалось подойти к конвою с нужной стороны, то охранение спереди и с боков оказывалось настолько сильным, что прорваться к транспортам было необыкновенно трудно. До этого времени подводный флот уклонялся от боев с эсминцами, фрегатами и корветами, ибо в них было трудно попасть, а водоизмещение их не оправдывало атаки. Теперь же поднялся крик о необходимости создать оружие против этих кораблей. Таким оружием явилась тор-

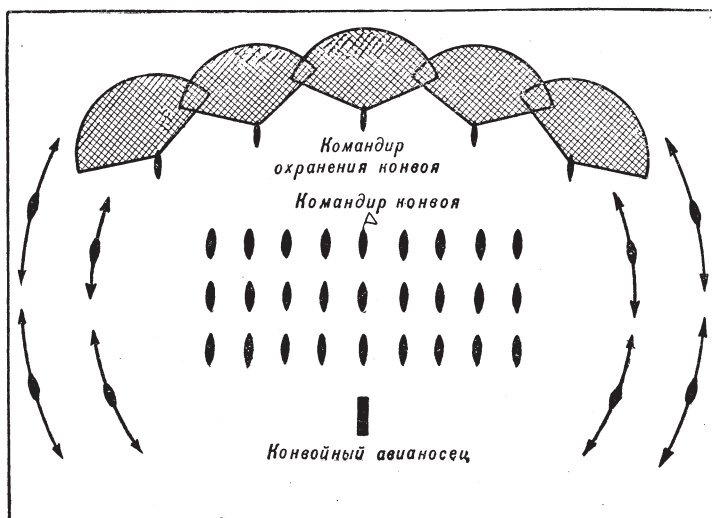
---

<sup>1</sup> Funkmessbeobachtungsgerät — буквально: «Радиоизмерительный наблюдательный прибор», что может быть переведено как «радиолокационный приёмник». — *Ред.*



педа, названная «крапивником», которая при помощи акустического устройства самостоятельно наводилась на винт своей цели. Однако прошел целый год, пока она стала пригодной к употреблению в боевых условиях.

Новыми средствами против торговых судов явились FAT и LUT — торпеды с очень большим радиусом действия, ко-



Охранение конвоя в Атлантике

Заштрихованная площадь соответствует секторам действия гидролокаторов

торые, будучи выстрелены в конвой из-за пределов кольца охранения, шли зигзагообразным курсом, следуя заранее определенной схеме, и благодаря этому несколько раз пересекали путь конвоя, что значительно увеличивало шансы на попадание в скученную массу целей.

Проникать в конвой в погруженном состоянии стало слишком опасно, так как вражеские гидролокаторы были значительно усовершенствованы. В качестве контрмеры немцы создали средство обороны — «BOLD». Это был сосуд с пенообразующим веществом, который мог выстреливаться из торпедного аппарата. Участок, где в воде образовывалась пена, давал эхо, подобное эху самой лодки. Однако противника не всегда удавалось ввести в заблуждение. У него теперь имелись кадры отличных специалистов по борьбе с подводными лодками. У него было также достаточно кораблей, чтобы сформировать специальные группы охотников за подводными

лодками. Конвой вели в обход позиции подводной лодки, а группа охотников за подводными лодками полностью отдавалась преследованию атакующего. Позднее с этими группами стали пускать вспомогательный авианосец, что сделало их еще более опасными.

Средства противолодочной обороны также были улучшены. Глубинные бомбы получили более сильный взрывной заряд, и это имело весьма неприятные последствия для подводных лодок. В качестве контрмеры все важные машины и аппараты стали устанавливаться на рессорных основаниях, чтобы амортизировать сотрясение от взрыва, подобно тому как это уже было сделано на прорывателях минных заграждений.

Особенно опасным сделался «Hedgehog»<sup>1</sup> — реактивный бомбомет, который одновременно выбрасывал 16 малых глубинных бомб. Если охотнику за подводными лодками удавалось обнаружить лодку, то он имел теперь возможность совершенно спокойно подкрасться к ней, поставить «Hedgehog» на соответствующее направление и дистанцию, а затем дать по противнику бомбовый залп<sup>2</sup>. Взрывалась только та бомба, которая настигала лодку, остальные же бесшумно уходили в глубину. В результате локация не прерывалась, как при обычной атаке глубинными бомбами, в воде не появлялись отражающие участки, как это бывало после взрыва существовавших ранее бомб, и, если первый залп оказывался неэффективным, за ним очень скоро мог последовать второй.

У противника получил распространение весьма действенный прием, с помощью которого один корабль определял на ходу место подводной лодки и направлял туда другие для сбрасывания глубинных бомб. Это значительно затруднило оборонительный маневр.

Несмотря на усиление противолодочной обороны, англо-американцам все же пришлось еще нести тяжелые потери. Так, в начале ноября 1942 г. группе из 13 подводных лодок удалось потопить из состава «SC-107» 15 судов (88 000 брт). Когда 8 ноября союзники высадились в Северной Африке, в Северной Атлантике, на морских путях, где судоходство являлось наиболее оживленным, в боевой готовности находились 22 подводные лодки; кроме того, 3 шли через Бискайский залив в район операций; 7 лодок, предназначавшихся для использования в Атлантике, были, согласно приказу

---

<sup>1</sup> Еж (англ.). — *Ред.*

<sup>2</sup> Бомбы этого залпа летели веером и перекрывали площадь, на которой могла находиться подводная лодка. — *Ред.*

РВМ от 6 ноября 1942 г., направлены в Средиземное море, куда и прибыли в следующие несколько дней без потерь. Группа из восьми больших лодок, шедшая на смену другим, находилась между Азорскими островами и островами Зеленого мыса, в сравнительно оживленном районе, через который проходили суда, направлявшиеся в Западную и Южную Африку. Эта группа смогла бы перехватить один из конвоев, которые шли с войсками из Америки, но 27 октября заметила «SL-125», преследовала его в течение нескольких суток и потопила 12 судов (80 000 брт). В результате засады подводных лодок сделалась таким местом, которое издали обходили все последующие конвои. С другой стороны, конвои, шедшие из Англии, оставались не замеченными неудовлетворительной немецкой воздушной разведкой, так что первым явным признаком предстоящей крупной операции явилось необычное скопление судов в Гибралтаре незадолго до высадки.

На протяжении недель, следовавших за высадкой, пришлось, в связи с понесенными потерями, направить в Средиземное море еще несколько подводных лодок, около 20 были расположены западнее Гибралтара, чтобы предпринять не сулившую особого успеха попытку помешать в этом районе снабжению союзнических войск. Достигнутые успехи не явились достаточной компенсацией за потерю трех подводных лодок и повреждение шести других и еще того менее за отсутствие их в Северной Атлантике, где охранение конвоев было временно ослаблено. Начиная с 26 ноября КПЛ удалось одна за другой высвободить свои лодки для борьбы против судоходства. Действия их затруднялись ураганами; после нападения на «ONS-144» около девяти менее крупных лодок, у которых оставалось менее 100 л горючего на каждую, приблизились к своему подводному танкеру, но прошла целая неделя, пока море успокоилось настолько, что им удалось принять нефть.

Крупная операция, предпринятая в конце декабря после ряда мелких успехов, обошлась «ONS-154» в 14 судов (75 000 брт). Примерно в это же время 9 лодок охотились в районе между побережьем Бразилии и о. Св. Павла; в этом районе «U-176» потопила один пароход после пятидесятичасового преследования — это был, вероятно, рекорд для одиночной лодки.

В начале января 1943 г. удалось направить лодки, находившиеся в засаде на дуге большого круга, проходящей от Азорских островов к главным портам северо-восточного побе-

режья США, против конвоя танкеров, замеченного в 900 милях дальше к западу. Эти цели отличались высокой непотопляемостью, так что на каждую требовалось несколько торпед. Из 15 танкеров, потопленных согласно донесению, на самом деле погибло только 7, но и эта потеря затруднила продвижение англо-американцев на Североафриканском театре войны.

Конвой из пустых танкеров, атакованный в конце февраля, показал такую же малую уязвимость. В общей сложности потери союзников в результате действий подводных лодок составили в декабре 340 000 брт, в январе 1943 г. — 200 000, в феврале — 360 000, включая отдаленные театры военных действий. В Атлантике потери подводных лодок составили в январе несколько более 4 процентов, в феврале — 13 процентов и в марте — 10 процентов всех лодок, находившихся в море. Март ознаменовал собой последний из кульминационных пунктов подводной войны, хотя начался он неудачно: прорыватель блокады «Доггербанк», появившийся на три недели прежде, чем следовало, в зоне, остававшейся еще запретной, был уничтожен немецкой подводной лодкой. В дальнейшем «ФВ-200» дважды атаковали небольшие конвои к западу от Пиренейского полуострова. Одиночная подводная лодка потопила из состава этих двух конвоев 4 парохода (около 17 000 брт). Требование ГВМФ — ежедневно посылать для воздушной разведки два раза по шести машин — было в принципе принято Герингом, однако осуществлено не было. Между тем вражеские самолеты летали уже надо всей Северной Атлантикой к северу от 45 градуса широты. Тем более замечательны достижения подводных лодок. 27 лодок, действовавших против «SC-121», потопили, не понеся сами никаких потерь, 13 судов (62 000 брт). В бою с «НХ-221» снова отличилась «U-221» (Троер), которая, однако, была сильно повреждена взрывом парохода с боеприпасами.

С 15 по 19 марта 1943 г. разыгралось самое большое за всю войну сражение с конвоем «НХ-229», состоявшим приблизительно из 50 судов. В нем участвовало 40 лодок. Из восьми, атаковавших конвой в первую ночь, сумели выпустить торпеды шесть, в следующие же ночи это удалось самое большее трем из 25 — 30. Противник потерял 21 судно (141 000 брт), ряд других судов был поврежден, из подводных лодок погибла одна. В противоположность этому продолжавшаяся семь дней борьба против конвоя, шедшего из США в Средиземное море, для участия в которой были под-

тануты лодки с расстояния до 1500 миль, привела к потоплению всего четырех пароходов (28 000 брт), так как корабли охранения действовали весьма искусно; при этом наши потери составили одну подводную лодку. К востоку от Антильских островов и на подступах к побережью Бразилии и Африки успехи были менее значительными. С другой стороны, подводные лодки, проникшие в Карибское море после полугодового перерыва, натолкнулись на сильную и хорошо подготовленную оборону. В марте в Атлантике было потоплено 500 000 брт (тогда эти потери оценивались в 780 000 брт), а на всех морях вместе — около 700 000 брт, причем одна десятая этого количества приходилась на долю военно-воздушных сил. Отдельные успехи отмечались еще и в апреле.

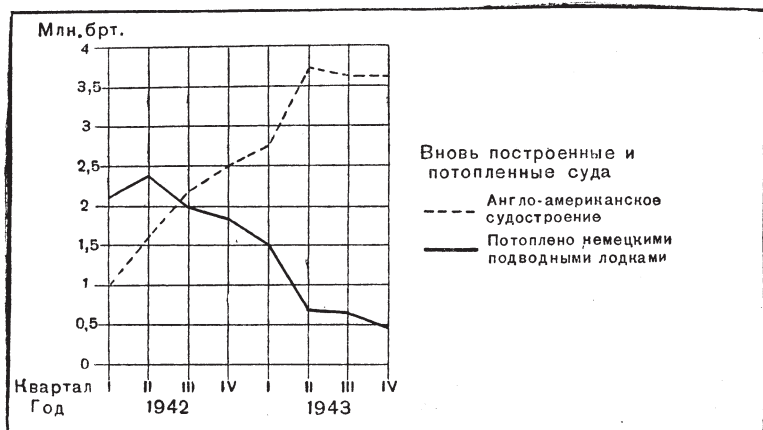
30 апреля 1943 г. в районе Фритауна добилась исключительного достижения «U-515» (Генке). После наступления темноты она атаковала сзади конвой с сильным охранением и в двух атаках потопила девятью одиночными выстрелами 8 пароходов из 14. Генке донес о потоплении восьми судов водоизмещением в 50 000 брт, указав последнее почти тонна в тонну. Он пользовался новым магнитным взрывателем и ставил рули торпед на значительную глубину, в отличие от многих своих товарищей, которые еще не вернули своего доверия этому методу.

Однако в Атлантике учащались случаи, когда даже значительному количеству подводных лодок не удавалось более пробиться сквозь кольцо охранения. Благодаря отличной работе радиоразведки координаты и курс конвоев были обычно известны, но успехов все же не было. Апрель принес еще 250 000 брт, причем погибло 13 лодок — 12 процентов. В мае из 118 лодок, действовавших в океане, не вернулись 38. Противник потерял в Атлантике только 42 судна (210 000 брт), а в общей сложности только 300 000 брт. В первой половине 1942 г. на одну погибшую подводную лодку приходилось 210 000 брт потопленных судов, в мае же 1943 г. — всего один пароход (5500 брт). КПЛ был вынужден очистить важнейший район боевых действий. Подводные лодки с малым запасом топлива оставались поблизости, чтобы создать ложное представление, будто этот район в известной мере остается под контролем немцев, остальные же пошли в ту часть Атлантики, которая находится западнее и юго-западнее Азорских островов. Это помогло мало. В июне потопление на всех театрах войны 20 судов (96 000 брт) обошлось в 21 подводную лодку, в



июле были потоплены 45 судов (245 000 брт), а подводных лодок погибло 33. В дальнейшем результаты редко достигали 100 000 брт.

Несмотря на приказ следовать в погруженном положении и при отсутствии хорошей видимости ожидать целей



в том же состоянии, средняя продолжительность службы подводных лодок, действовавших в Атлантике, снизилась до нескольких походов — вражеская противолодочная оборона победила. При всем том экипажи вели себя образцово. Они чувствовали серьезность обстановки и знали, что КПА делает все, что в его силах, чтобы снова снабдить их пригодным и действенным оружием.

### *Новые пути в строительстве подводных лодок*

В стремлении преодолеть техническое превосходство противника немецкие конструкторы шли разными путями. Самыми большими опасностями являлись: для всплывшей подводной лодки — атака с воздуха после ее обнаружения радиолокатором, а для подводной лодки в подводном положении — атака глубинными бомбами после ее обнаружения ультразвуковым гидролокатором.

Вначале была предпринята попытка достигнуть каких-нибудь результатов усилением зенитного вооружения лодок. Основываясь на опыте легких сил, этот почин можно было

считать безнадежным. Несмотря на отдельные успехи он вел к столь тяжелым потерям, что от этого способа пришлось отказаться<sup>1</sup>.

Усовершенствование собственных радионаблюдательных приборов не являлось радикальным решением вопроса. Снабжение подводных лодок поглощающей волны радара оболочкой принесло некоторое облегчение, но само по себе было делом чересчур сложным, в эксплуатации же эти оболочки оказывались чересчур чувствительными. Постепенно некоторые лодки получили все же этого «альбериха»<sup>2</sup>.

Радикальным решением вопроса являлось создание подводной лодки, постоянно находящейся и атакующей под водой и достаточно ходкой, чтобы иметь возможность оторваться от противника. Технически это было возможно, но вследствие отсутствия необходимой подготовки создание такой лодки потребовало полутора — двух лет. До этого времени старые лодки должны были, по крайней мере, заставлять врага сохранять в действии свою колоссальную систему противолодочной обороны. Для них был изобретен «шнорхель» — дыхательный хобот, то есть воздушная труба, которая автоматически захлопывалась при проникновении в нее воды. Шнорхель все же позволял подводным лодкам заряжать ночью батареи, не подвергаясь опасности, ибо его головку почти не удавалось обнаружить локатором. Днем же след его был ясно виден, а работающие дизели делали лодку «глухой». Поэтому подводники предпочитали находиться в полностью погруженном состоянии и двигаться с помощью электромоторов.

Все это было лишь паллиативом. Единственным действительно хорошим решением являлась быстроходная подводная лодка. Основным вопросом был вопрос о двигателе. Двигатель внутреннего сгорания требует кислорода, а батареи, в которых нуждается электромотор, имеют большой вес. Однако англичане уже в первую мировую войну построили электрические подводные лодки со скоростью хода 10 узлов на поверхности и 15 — под водой. Незадолго до второй мировой войны проф. Вальтер представил проект подлинно «подводной» лодки, добывающей кислород для газовых турбин из перекиси водорода и развивающей скорость до 25 уз-

---

<sup>1</sup> Речь идет о потерях при попытках подводных лодок не погружаясь отражать самолеты зенитным огнем. — *Ред.*

<sup>2</sup> «Альберих» — название оболочки, большей частью из пористого каучука, предназначенной для поглощения волн, излучаемых радаром. — *Авт.*

лов, правда, всего лишь на несколько часов. Этого было достаточно для повторных атак конвоя. После истощения запаса перекиси эта лодка превращалась в подводную лодку нормального типа с маломощным двигателем.

Военно-морской флот построил несколько маленьких опытных лодок (80 т), которые в основном подтвердили обещания Вальтера. Однако никто не был особенно доволен использованием в качестве топлива чрезвычайно активного химически вещества, содержащего кислород. Возможно, что именно по этой причине осуществлению столь многообещающего проекта не уделялось достаточного внимания. Пока управляемое применение<sup>1</sup> обеспечивало большие успехи, казалось более важным изготавливать значительное количество лодок испытанных типов, чем следовать по новому пути. Когда в дальнейшем технический и материальный прогресс на стороне противника все же заставил поступить именно так, выяснилось, что отсутствует возможность немедленно приступить к выпуску пригодных для использования в боевой обстановке вальтеровских лодок, хотя в 1942 г. началось строительство четырех 240-т лодок. Отдел подводного флота управления кораблестроения приступил поэтому к самостоятельному исследованию проблемы создания быстроходной подводной лодки из существующих узлов и в апреле 1943 г. нашел хорошее решение в виде создания прочного корпуса восьмиугольного сечения, в котором имелось достаточно места для батарей.

Так возник проект лодки серии XXI (1600 т) со скоростью хода в 15,5 узла на поверхности и 17,5 узла под водой, которую можно было поддерживать лишь в течение едва двух часов. Однако при скорости хода в 6 узлов такая лодка могла двигаться под водой в течение двух с половиной суток, а на самом малом ходу — в течение одиннадцати суток. Дальность плавания при применении наиболее экономичного дизель-электрического хода достигала 24 000 миль. Таким образом, эта лодка не могла развивать высокую скорость лодки Вальтера, но зато обладала большим преимуществом — способностью вновь и вновь перезаряжать батарею. Само собой разумеется, что она была снабжена шнорхелем, а также самыми лучшими локационными приборами; это позволяло ей атаковать противника, находясь в подводном положении, и выстреливать свои торпеды с глубины, сообразуясь с данными акустических приборов.

---

<sup>1</sup> Подводных лодок. — *Ред.*

Проект был разработан за два месяца и 19 июня 1943 г. представлен гросс-адмиралу Деницу. Он быстро убедился в его преимуществах и приказал строить эти лодки вместо лодок серии IX. В то же время он передал все кораблестроение министру Шпееру, ибо только этим способом можно было добиться полного использования всей германской промышленности для строительства подводного флота. Учитывая поражения на всех фронтах, Гитлер утвердил программу ежемесячного выпуска 22 лодок серии XXI и 10 — серии XXIII (250-т лодка с конструкцией, основанной на том же принципе, и скоростью в погруженном состоянии, равной 12,5 узла). Между тем была создана и новая конструкция лодки Вальтера — серия XVI; с осени 1945 г. должно было ежемесячно строиться 12 лодок этой серии. Однако успели изготовить только деревянную модель в натуральную величину. Сколько труда стоил подобный проект, можно видеть из того, что для лодки серии XXI понадобилось 15 000 чертежей и 6200 листов спецификаций.

Созданный Шпеером Главный совет по делам кораблестроения с большой энергией занялся строительством подводных лодок на основе массового производства секций; это значит, что лодки были разделены на восемь секций, которые изготовлялись в готовом виде со всем, что в них содержалось, и затем сваривались на стапелях. В теории это экономило много времени и труда. На практике же пришлось немало заплатить за науку. Правда, первая лодка была спущена поразительно быстро (20 апреля 1944 г.), а до конца октября были готовы еще 44. Они должны были быть изготовлены в совершенно пригодном для боевых действий состоянии, но у них оказалось столько «детских болезней», что только одна из них вышла в район боевых действий за несколько дней до конца войны. Лодок серии XXIII до конца октября было сдано 24, из них 5 еще успели принять в 1945 г. участие в военных действиях и себя оправдали.

### *Трудные операции*

Между тем старым лодкам приходилось трудно. Тактика стаи, управляемое применение — все это кончилось. Они действовали теперь в одиночку и целыми неделями двигались в подводном положении (до 66 суток подряд), что предъявляло к экипажам неслыханные требования. Они скрывали 3000 кораблей противника и много тысяч самолетов. Характерна радиограмма одной лодки, относящаяся к маю

1944 г.: «Центральная Атлантика хуже Бискайского залива». В лице «крапивника», то есть акустической торпеды, подводники получили оружие, которым могли успешно обороняться от кораблей охранения. Англичане применили в качестве контрмеры акустический буй, после чего немцы усовершенствовали торпеду таким образом, что она стала наводиться на цель, находящуюся около этого буя.

Осенью 1944 г. выяснилось, что наиболее безопасным местом является полоса, прилегающая к вражескому побережью, так как на мелководье невозможно было полностью положиться на локацию, а наличие на дне большого числа погибших судов путало локаторы. Понятно, что в таких условиях достигнутые результаты оставались незначительными и что даже подводный флот из более чем 400 лодок не был способен решающим образом повлиять на исход войны.

Большие лодки, водоизмещение которых достигло (в серии IX) 1600 т, а также итальянские подводные лодки имели еще меньше возможностей справиться с системой противолодочной обороны. Во второй половине 1942 г. они еще действовали с успехом только в восточной части Карибского моря и перед побережьем Бразилии, а с февраля 1943 г. — между Южной Африкой и Мадагаскаром. Из Пенанга на западном побережье Малайи, который был предоставлен японцами в качестве базы, навстречу им выходили танкеры, так что лодки могли пополнять в море запас топлива. После провала подводной войны в мае 1943 г. 10 больших лодок покинули порты Бискайского залива и направились в Юго-Восточную Азию. Пять из них погибли в Атлантике; остальные пополнили запас топлива к югу от о. Св. Маврикия и после прекращения муссона действовали между Восточной Африкой, Аравией<sup>1</sup> и Передней<sup>2</sup> Индией. В конце октября 1943 г. они прибыли в Пенанг. Все четыре лодки, которые в это же время должны были последовать за ними из Франции, погибли в Атлантике; равным образом в походе погибло также несколько итальянских подводных лодок, предназначенных для доставки каучука в Германию.

С декабря 1943 г. в Индийском океане постоянно действовали с переменным успехом две — три, а порой и пять подводных лодок. В Малаккском проливе британские подводные лодки нанесли им потери. В начале 1945 г. несколько

---

<sup>1</sup> Аравийским полуостровом. — *Ред.*

<sup>2</sup> Западной. — *Ред.*



лодок отправились назад в Европу, три из них прибыли к месту назначения. По окончании войны четыре перешли к японцам.

Японцы лишь спорадически вели в Индийском океане войну против торгового судоходства, ибо они применяли подводные лодки преимущественно вместе с надводным флотом, а во второй половине войны неоднократно пользовались ими для снабжения отрезанных островных баз. Для характеристики существовавших у них условий следует отметить, что армия начала строительство собственных грузовых подводных лодок. В 1943 г. военно-морской флот разместил заказы на строительство серии подводных лодок водоизмещением 5200 т<sup>1</sup>, с надводной скоростью хода 19 узлов и с подводной — 6,5 узла, дальностью плавания 37 500 миль, сильным артиллерийским и торпедным вооружением и тремя самолетами на борту. Три из них были спущены, но их не использовали для действий против Улити<sup>2</sup>, как это предусматривалось планом. Они, вероятно, быстро стали бы жертвами американских охотников за подводными лодками.

В 1944 г. японцы приступили к строительству электролодок водоизмещением 1300 т, с надводной скоростью хода 15 узлов и подводной 20 узлов. Первая лодка была построена за десять месяцев.

В целом начиная с 1943 г. и японские подводные лодки играли второстепенную роль, а новые быстроходные лодки появились слишком поздно, чтобы показать себя в деле.

### *Наступление и контрнаступление на Тихом океане*

Потеря линейного флота принудила американцев к стратегической обороне, в ходе которой они, однако, устраивали набеги своих немногочисленных авианосцев в соответствии с принятым ими смелым и чреватым последствиями решением.

В июне 1942 г. две боевые группы в составе авианосцев «Энтерпрайз» (вице-адмирал Хэлси) и «Йорктаун» (контр-адмирал Флетчер), сопровождаемых крейсерами и эсминцами, предприняли набеги на острова Гилберта и Маршалловы, где их самолеты бомбардировали несколько баз. «Лексингтон», вышедший в феврале в поход на Рабаул, был свое-

<sup>1</sup> М. Хасимото в своей книге «Потопленный» на стр. 178 указывает не 5200 т, а 3500 т, на странице же 205—3430 т. — *Ред.*

<sup>2</sup> Улити (Маккензи) — острова в группе Каролинских. — *Ред.*

временно замечен японской воздушной разведкой и повернул обратно. В конце месяца самолеты, поднявшиеся с «Энтерпрайза», бомбардировали о. Уэйк, а в начале марта — о. Маркус, всего в 1000 миль от Токио.

10 марта эскадрилья самолетов, поднявшихся с «Лексингтона» и «Йорктауна», которые находились в Коралловом море южнее Новой Гвинеи, не без труда преодолели горы и атаковали базы и суда японцев в районе северного побережья этого большого острова.

Материальный успех, достигнутый в ходе всех этих предприятий, был невелик, но велико было значение их для морального состояния флота США. В то же время они явились своего рода учениями, целью которых была отработка действий на обширных просторах Тихого океана, с пополнением запасов топлива в море при помощи следующих за кораблями танкеров.

*Японский поход в Индийский океан.* Японцы тоже не сидели сложа руки, и в начале апреля адмирал Нагумо появился в Индийском океане с 5 авианосцами и 4 линейными крейсерами. Там самолеты атаковали 5 апреля 1942 г. Коломбо, а четыре дня спустя — Тринкомали, действуя на этот раз также и против верфей и портовых сооружений. Англичане были настороже, произошли ожесточенные воздушные бои, в ходе которых обе стороны понесли значительные потери. Разрушения, произведенные в портах, были терпимы для англичан, более тяжелыми оказались для них потери на море. Группа крейсеров и эсминцев под командованием контр-адмирала Курита потопила в Бенгальском заливе суда общим водоизмещением около 100 000 брт, а подводные лодки, действовавшие у западного побережья Передней Индии, — 40 000 брт. 6 апреля самолеты с авианосцев обнаружили тяжелые крейсера «Корнуолл» и «Дорсетшир» и потопили эти корабли, за которыми 9 апреля последовали небольшой авианосец «Хермес» и несколько более мелких кораблей.

Тем не менее англичанам повезло, ибо они избежали катастрофы. Вслед за двумя линейными кораблями<sup>1</sup>, потопленными близ берегов Малайи, вышла в море эскадра в составе 2 авианосцев и 5 старых линкоров под командованием адмирала Сомервилла. Получив донесение о появлении японцев, она направилась им навстречу от Мальдивских островов, но вскоре повернула обратно, не пытаясь вступать в бой.

<sup>1</sup> Один из упоминаемых кораблей был линейный крейсер, другой — линкор. — *Ред.*

Японские разведчики, летавшие без радара, были обнаружены локаторами британского соединения, но сами англичан не заметили. Авианосцы этого соединения являлись устарелыми, и положение его в бою с прекрасными эскадрильями и быстроходными линейными крейсерами японцев было бы безнадежным. Можно предполагать, что правительство Черчилля не пережило бы такого удара.

Надежды на японское наступление в западном направлении, которые питали немцы в связи с этой вылазкой, не оправдались. Японцы не пошли к Персидскому заливу и не оккупировали не только Мадагаскара, хотя намекали прежде на то, что имеют такое намерение, но даже и Цейлона. Англичане же, преодолев упорное сопротивление французов, овладели весной 1942 г. военной гаванью Диего-Суарес на северной оконечности Мадагаскара — не столько из-за японской угрозы, сколько потому, что вследствие неоднократного появления в этом районе немецких кораблей им понадобилась военно-морская база. Вскоре после этого маленькая японская подводная лодка потопила в пределах новой базы два парохода и повредила линкор «Рэмиллис». Поскольку базы в Диего-Суарес оказалось недостаточно для установления контроля над Мадагаскарским<sup>1</sup> проливом, в сентябре начался захват важнейших портов и аэродромов. В результате французского сопротивления бои затянулись на два месяца. Джибути также был присоединен к лагерю союзников против воли тамошних французов.

Набег американских авианосцев, очевидно, заставили японцев вновь обратиться к Тихому океану. В этом решении их укрепила совершенно внезапная для них бомбардировка Токио 18 апреля 1942 г. Она причинила немного ущерба, но вызвала сильное беспокойство, так как в метрополии японцы чувствовали себя в полной безопасности. Они не знали, что американцам удалось преодолеть колоссальное расстояние только с помощью трюка: 16 армейских бомбардировщиков (без закрылков, а потому обладающих значительно большим радиусом действия, чем самолеты авианосцев) были доставлены на полетной палубе нового авианосца «Хорнет» в пункт, расположенный в 600 милях от цели. В то время как авианосец отправился в обратный путь после трудного, но удавшегося старта самолетов, бомбардировщики, пролетев над Токио, достигли затем национального Китая.

---

<sup>1</sup> Мозамбикским. — Ред.

Набеги авианосцев и дальность полета бомбардировщиков побудили японцев еще больше расширить оккупированное пространство на восток и юго-восток. На май и июнь ими были подготовлены следующие операции:

а) оккупация Тулаги и Гуадалканала в восточной части Соломоновых островов в целях создания там базы сухопутной и морской авиации;

б) занятие Порт-Морсби на южном берегу Новой Гвинеи в качестве базы для действий против Австралии;

в) захват о. Мидуэй с целью втянуть в бой американский флот;

г) оккупация всех островов Алеутской группы.

В дополнение к этому намечалось дальнейшее продвижение через Ново-Гебридские острова к островам Фиджи и Самоа, чтобы достигнуть коммуникационной линии США — Австралия.

Этот план требовал большого напряжения сил японского военно-морского и торгового флотов; поэтому японцы всякий раз комбинировали по две операции.

*Сражение в Коралловом море.* В начале мая японцы в соответствии со своим планом утвердились в восточной части Соломоновых островов, если не считать краткой задержки, вызванной действиями американской авианосной авиации. На Гуадалканале тотчас же началось строительство аэродрома для сухопутных самолетов. Авианосцы «Сёкаку» и «Дзуйкаку», 2 тяжелых крейсера и 6 эсминцев под командованием адмирала Такаги, прикрывавшие эту операцию, сразу же отправились дальше, служа прикрытием шедшему в Порт-Морсби конвою из транспортов с войсками, при котором находился вспомогательный авианосец «Сёхо».

Американцы направили в Коралловое море боевую группу в составе «Лексингтона», «Йорктауна»<sup>1</sup>, 5 тяжелых крейсеров и 5 эсминцев под командованием Флетчера. В том же районе, но отдельно от американцев, находилась британская эскадра в составе 5 тяжелых крейсеров под командованием контр-адмирала Крейса. Развернулось длившееся несколько суток морское сражение, которое проходило на очень больших дистанциях. Это было по существу первое сражение авианосцев, ибо ни с одного корабля не видели противника, а единственным оружием служила авиация. Организация с обеих сторон была еще несовершенна, первые удары военно-воздушных сил были нанесены в пустоту или

<sup>1</sup> Авианосцы. — Ред.

обрушивались на второстепенные цели — американцы атаковали малый авианосец «Сёхо», а японцы — находившиеся на большом расстоянии от эскадры танкер и эсминец.

После двухдневного маневрирования 8 мая 1942 г. произошло самое сражение. В ходе его в «Сёкаку» и «Йорктаун» попали бомбы, а в «Лексингтон» две торпеды; однако все эти корабли сохранили способность идти своим ходом. Через несколько часов после боя в нижних помещениях «Лексингтона» произошел сильный взрыв паров бензина; огромный корабль тотчас же загорелся, с него пришлось снять экипаж, и это было осуществлено в спокойной обстановке и без потерь. Затем «Лексингтон» был потоплен торпедами американского эсминца.

### *Решающее сражение у о. Мидуэй*

Несмотря на временный выход из строя двух больших авианосцев, японцы 26 и 27 мая выслали в море из метрополии и с Марианских островов военно-морские силы, предназначенные для участия во второй двойной операции. Объектами ее были укрепленный атолл Мидуэй (с аэродромом) и острова Атту и Кыска в Алеутском архипелаге, расположенные в 1500 милях к северу от этого атолла. Поскольку Ямамото — командующий и «сильная рука» японского флота — рассчитывал, что ему удастся вступить в бой с ослабленным американским флотом, он вышел в море со всеми находившимися в его распоряжении силами. Эти силы состояли из линейного флота, ядром которого являлись 7 линкоров, и флота авианосцев под командованием Нагумо в составе 4 больших авианосцев и 2 линейных крейсеров; кроме того, для участия в операциях против острова Мидуэй и Алеутских островов было выделено для обстрела наземных объектов по соединению десантных судов и кораблей, в числе которых находилось 2 линкора. Этим соединениям были приданы 2 вспомогательных авианосца с 90 самолетами. В общей сложности в начале июня 1942 г. по Тихому океану двигались на восток: 11 линейных кораблей и крейсеров, 4 больших авианосца с 272 самолетами, 4 вспомогательных авианосца со 121 самолетом, 5 гидроавианосцев, 13 тяжелых крейсеров, 5 легких крейсеров, 61 эсминец, 21 подводная лодка, 19 транспортов, 17 танкеров и, кроме того, тральщики и охотники за подводными лодками. Командовал



этим флотом Ямамото со своего нового флагманского корабля «Ямато» (64 000 т стандартного водоизмещения, девять 46-см орудий), являвшегося самым мощным в мире линкором.

Американцы могли противопоставить столь могучему противнику только 3 больших авианосца с 232 самолетами, 8 тяжелых крейсеров, 3 легких крейсера, 28 эсминцев и 25 подводных лодок. Нимиц принял, казалось бы, неравный бой, ибо видел источник своей силы в авианосцах и имел то преимущество, что его радиоразведка очень искусно установила: направлением главного удара японцев является Мидуэй. Он позаботился о том, чтобы восстановить боеспособность «Йорктауна» всего за три дня, вместо трех месяцев, которых потребовал бы ремонт на верфи, и заблаговременно выслал свои 3 авианосца с их охранением и 2 танкерами на позицию в 300 милях к северо-востоку от Мидуэя, так что они пересекли будущую линию расположения японских подводных лодок к западу от Оаху, прежде чем японцы вышли на эту линию. Командование в море осуществлял адмирал Флетчер, который находился на «Йорктауне», сражавшемся до этого времени довольно неудачно. Вероятно, по этой причине «Энтерпрайз» и «Хорнет» действовали тактически самостоятельно под командованием контр-адмирала Спрюанса, который до этого командовал крейсерами и являлся прекрасным тактиком и отличным, хладнокровным офицером (в начале 50-х годов он был назначен послом США на Филиппинах).

«Летающие лодки» обследовали морское пространство в радиусе 700 миль от Мидуэя и своевременно создали у американского адмирала правильное представление о противнике. Японский же флот авианосцев пренебрегал воздушной разведкой. Утром 4 июня Нагумо атаковал остров более чем 100 самолетами, но с неудовлетворительными результатами и значительными потерями. При подготовке ко второй атаке и пополнении запаса горючего и боеприпасов на возвратившихся самолетах он получил донесение о появлении вражеского авианосца. В то время как он пытался еще перестроить свое соединение для борьбы с кораблями противника, его уже атаковали первые американские эскадрильи. Спрюанс чрезвычайно точно предусмотрел действия японцев и направил на них массу своих самолетов с таким расчетом, чтобы атака пришлась на момент пополнения запаса горючего и боеприпасов, когда противник был всего уяз-

вимее. Вследствие изменения курса японцев часть американских самолетов пролетела мимо. Первыми атаковали эскадрильи торпедоносцев, без истребителей, и безуспешно; из 42 самолетов вернулось только 6. Однако они оттянули на себя японских истребителей и тем расчистили путь пикировщикам, приближение которых было слишком поздно замечено японцами, не имевшими радара. В «Кага» и «Акаги» попало несколько бомб; на загроможденных ангарных палубах возникли огромные пожары, потушить которые не удавалось. «Кага» взлетел на воздух, «Акаги» пришлось затопить. Вскоре та же судьба постигла «Сорю», подожженный самолетами «Йорктауна». Здесь, правда, удалось сбить пламя, но корабль прикончила подводная лодка. Несколько позднее «Йорктаун» и «Хирю», вступившие в единоборство на дистанции в несколько сот километров, получили тяжелые повреждения. «Хирю» сгорел и был потоплен собственными самолетами. После этого «Йорктаун» прошел еще 20 миль, но, будучи поражен двумя торпедами, лишился хода. Подводная лодка прикончила его.

Ямамото отказался от осуществления намеченного плана. Он хотел достичь слишком многого за раз, не сосредоточил своих сил и, наоборот, допустил распыление авианосной авиации, составлявшей его мощь, и растратил драгоценную подготовку ее экипажей, заставив наносить через море удары по такому второстепенному объекту, как Мидуэй. Его 11 линкоров не могли компенсировать потерю 4 авианосцев. Американцы же, напротив, сосредоточили свои основные ударные силы против вражеских авианосцев. Сражение обошлось им в 1 авианосец, 1 эсминец, 150 самолетов и 300 человек, японцам же — в 4 авианосца, тяжелый крейсер «Микума» (был потоплен самолетами на обратном пути), 235 самолетов и 3500 человек.

Мидуэй ознаменовал собой поворот в ходе войны на Тихом океане; флот японских авианосцев уже не оправился больше от этого удара; правда, было построено еще несколько авианосцев, а ряд быстроходных торговых судов был перестроен в авианосцы, но японцам не удалось уже обеспечить достаточную подготовку личного состава для эскадрилий, заменивших погибшие. Американцы же, наоборот, своевременно начали готовить летчиков для самолетов, действующих с авианосцев, а потому всегда располагали достаточными резервами для пополнения потерь и укомплектования личного состава новых авианосцев.

## Алеутские острова

Вспомогательная операция против Атту и Кыски прошла успешно, но владение этими островами принесло японцам только неудобства. Погода и видимость в районе этих островов, где холодные течения из Берингова пролива встречаются с теплыми течениями Тихого океана, были настолько неблагоприятны, что навигация как по морю, так и по воздуху оказалась чрезвычайно затруднительной. Японцам стало все труднее доставлять на эти острова необходимые грузы в условиях все усиливающихся атак американских подводных лодок, самолетов, а позднее и легких сил, которые без единого исключения располагали радаром. 27 марта 1943 г. произошел морской бой у Командорских островов. Японское соединение в составе 2 тяжелых и 2 легких крейсеров охраняло конвой, шедший на Атту; американское соединение в составе 1 тяжелого крейсера, 1 легкого крейсера и 4 эсминцев атаковало японцев. Развернувшись без участия военно-воздушных сил, этот бой явился последним случаем применения устарелой линейной тактики во второй мировой войне; он велся на очень больших дистанциях до истощения боезапаса, причем не было потоплено ни одного корабля. Опасаясь вмешательства американских самолетов, конвой повернул обратно, не достигнув цели. 11 мая 1943 г. американцы высадили крупные силы на Атту и в ходе трехнедельных боев уничтожили гарнизон. После этого действовавшая в районе Алеутских островов боевая группа в составе 2 старых линкоров и 3 крейсеров затеяла ожесточенный, но призрачный ночной бой с отдаленными горными вершинами, указанными радаром. В то время как она пополняла запас топлива и переводила дух, японцы в густом тумане сняли с Кыски 6-тысячный гарнизон, что в навигационном отношении являлось блестящим достижением. Крупный американский десант, осуществленный 15 августа, нанес удар в пустоту. В целом эти острова стоили японцам больших потерь в корабельном и личном составе, чем американцам.

## Гуадалканал.

Американский флот энергично использовал свой успех у о. Мидуэй. Он был еще слаб, по количеству авианосцев очень не намного превосходил японцев, а по классам линко-

ров и крейсеров сильно уступал им. Несмотря на это, адмиралы Кинг и Нимиц разработали план занятия угрожавшего им аэродрома на Гуадалканале, прежде чем аэродром этот будет сдан в эксплуатацию. На всем Тихом океане не было других десантных войск, кроме 1-й дивизии морской пехоты — своего рода ударной силы военно-морского флота, воспитанной в весьма агрессивном духе и отлично обученной высадке десантов и созданию предместных укреплений. Кинг оказал самое сильное давление, чтобы перебросить на Гуадалканал еще не совсем готовое десантное соединение. Действительно, высадка десанта (7 августа 1942 г.) явилась полной неожиданностью для японцев; почти уже законченный строительством, но еще лишенный покрытия и почти не обороняемый аэродром был занят. Строительный батальон («Construction Battalion», сокращенно «СВ», произносится как «Си Би») быстро завершил строительство аэродрома и на протяжении следующих нескольких месяцев поддерживал его, несмотря на труднейшие условия, в состоянии, годном для эксплуатации, а также построил еще и другой, менее крупный аэродром для истребителей. Как в смысле боевого духа, так и в смысле боевой подготовки «морские пчелы» стояли весьма высоко; эти части комплектовались преимущественно из запасных старших возрастов, обладавших большими техническими познаниями. Они действовали столь успешно, что в ходе войны численность их была доведена до 250 000 человек.

Взоры японской армии еще некоторое время оставались обращенными на Новую Гвинею, где была предпринята попытка достигнуть с северного побережья Порт-Моррисона, перевалив через горы. Военно-морской флот сразу же реагировал на новую угрозу. Удары и контрудары драматически сменяли друг друга.

*Ночной бой у о. Саво, 8/9 августа 1942 г.* Уже через день после десанта соединение японских крейсеров под командованием адмирала Микава в коротком ночном бою у о. Саво, западнее Гуадалканала, потопило тяжелые крейсера «Куинси», «Винсеннес», «Астория» и «Канберра», а также торпедировало «Чикаго», не понеся при этом ущерба, если не считать попадания нескольких снарядов в командирский мостик флагманского корабля «Циокай». Микава не атаковал стоявшую в нескольких милях к востоку американскую транспортную эскадру и тем упустил одну из наилучших возможностей, представившихся за всю эту войну.

На обратном пути он потерял тяжелый крейсер «Како», потопленный на следующий день подводной лодкой.

Морское сражение в восточной части группы Соломоновых островов с 23 по 25 августа 1942 г. Целью японцев было отвоевать аэродром на Гуадале — «Гендерсон филд», как окрестили его американцы. Японская армия недооценила мощь дивизии морской пехоты и высадила лишь незначительные силы к востоку от ее расположения. Эти силы были быстро уничтожены. После этого японцы попытались подвести к островам 4 больших транспорта с ближним охранением в составе легкого авианосца «Риуйо», крейсеров и эсминцев и дальнего охранения в составе больших авианосцев «Сёкаку» и «Дзуйкаку» с 131 самолетом, 3 линкоров и 8 крейсеров. Американские силы в составе авианосцев «Саратога» и «Энтерпрайз» с 176 самолетами, 1 линкора и 2 тяжелых крейсеров находились к востоку от Соломоновых островов. Им удалось потопить «Риуйо»; при этом «Энтерпрайз» был поврежден бомбами, но экипажу удалось потушить возникшие пожары. Когда конвой оказался в пределах досягаемости самолетов, базировавшихся на Гуадал, последние потопили из его состава один большой транспорт и повредили один крейсер. Конвой повернул обратно.

Японцы перешли тогда к доставке на Гуадал подкреплений и грузов посредством так называемого «Токийского экспресса», то есть быстроходных кораблей — большей частью эсминцев. Этим путем они довели численность своих войск до 30 000 человек, которым, однако, не хватало вооружения.

В конце августа одна подводная лодка торпедировала «Саратогу», который пришлось надолго отправить на верфь. В середине сентября американский конвой попал на линию расположения японских подводных лодок. Авианосец «Уосп» и один эсминец пошли ко дну, линкору «Норт Каролина», в который попала торпеда, пришлось на несколько месяцев отправиться на верфь. Сам конвой прошел без потерь. Японцы явно продолжали не придавать значения потоплению транспортов и торговых судов. Месяц спустя в тяжелый крейсер «Честер» также попала торпеда, и он надолго вышел из строя.

Ночной бой у мыса Эсперанс 11 октября 1942 г. Ночью 2 тяжелых крейсера, 2 легких крейсера (с усовершенствованным радаром) и 5 эсминцев под командованием контр-адмирала Скотта захватили врасплох японское соединение из 3 тяжелых крейсеров и 2 эсминцев под командованием контр-адмирала Гото, когда это соединение шло к аэро-



дрому для его обстрела. Тяжелый крейсер «Фурутака», а также один американский и один японский эсминцы пошли ко дну, а японцы «Аоба» и американец «Бойз» получили серьезные повреждения<sup>1</sup>. Готов пал. Обстрел не состоялся.

Несмотря на этот успех, положение американцев стало критическим. Японцы выгрузили несколько тяжелых орудий и, кроме того, на протяжении следующих ночей обстреливали аэродром артиллерией линкоров и тяжелых крейсеров, применявшей специальные боеприпасы; при этом была уничтожена значительная часть самолетов. Однако и сохранившихся машин хватило для того, чтобы сделать невозможным снабжение японцев днем. 15 октября выздоровевший адмирал Хэлси принял командование и очень энергично занялся улучшением обстановки. У противника то же самое сделал Ямамото.

*Сражение у островов Санта-Крус 25—26 октября 1942 г.* Японская армия намеревалась занять аэродром во второй половине октября, чтобы японский флот получил возможность подойти к острову и покончить с американцами. Японцы приблизились двумя группами с двумя большими и двумя вспомогательными авианосцами, на которых находилось в общей сложности 212 самолетов, 4 быстроходными линкорами, 7 тяжелыми крейсерами, 2 легкими крейсерами и 29 эсминцами. Позади находился японский конвой. У американцев было 2 авианосца со 181 самолетом, 1 линкор, 3 тяжелых крейсера, 3 крейсера противовоздушной обороны и 14 эсминцев.

26 октября развернулось сражение между авианосцами, принесшее японцам тактический успех. Корабли обеих сторон получили повреждения, авианосец «Хорнет», в который попало несколько бомб и торпед, лишился хода. Оставшись без авиации, американский флот отошел; ночью японцы прикончили тонущий «Хорнет». Однако они не смогли использовать этот успех, ибо атака, предпринятая армейскими частями, была отбита, и американцы удержали аэродром в своих руках. Располагая только одним боеспособным и одним вспомогательным авианосцами, японцы чувствовали себя слишком слабыми для борьбы с сухопутной авиацией и ушли назад.

*Два ночных сражения у Гуадалканала, 12/13 и 14/15 ноября 1942 г.* Обе стороны доставили на Гуадалканал подкре-

---

<sup>1</sup> «Аоба» — японский тяжелый крейсер, «Бойз» — американский легкий крейсер. — *Ред.*

пления; японцы продолжали свои попытки сделать аэродром непригодным к эксплуатации. 11 и 12 ноября американцы доставили на берег войска и материальную часть, причем сильные воздушные атаки повредили аэродром.

В тот же день было замечено японское соединение в составе 2 линкоров, 1 крейсера и 11 эсминцев, которое держало курс на Гуадалканал. Поскольку американские крупные корабли не могли прибыть своевременно, перед контр-адмиралом Каллагеном была поставлена почти неразрешимая задача отбросить противника, имея всего 2 тяжелых крейсера, 3 легких крейсера и 8 эсминцев. Радарная установка его флагманского корабля «Сан-Франциско» была повреждена при воздушном налете. Поэтому получилось так, что в очень темную ночь соединения устремились навстречу друг другу. В беспорядочной свалке американцы потеряли легкий крейсер «Атланта» и 4 эсминца, ряд других кораблей получили сильные повреждения, сам Каллаген пал. Японский линкор «Хией» и 1 эсминец также были повреждены и лишились хода. На протяжении всего дня 13 ноября «Хией» подвергался атакам с воздуха и вечером был затоплен собственным экипажем. В тот же день поврежденный крейсер противовоздушной обороны «Джюно», шедший обратно в базу, пал жертвой японской подводной лодки. Японцы не успокаивались на достигнутом и 14-го привели к острову новый конвой. Американские самолеты уничтожили 7 пароходов из 11 и потопили тяжелый крейсер «Кинугаса». Ночью предназначенная для обстрела японская группа в составе линкора «Кири-sama», 2 тяжелых, 2 легких крейсеров и 3 эсминцев под командованием адмирала Кондо натолкнулась на боевую группу из линкоров «Вашингтон» и «Саут Дакота», которой прекрасно командовал, пользуясь радаром, контр-адмирал Ли. «Кири-sama» был сильно поврежден артиллерийским огнем и пошел ко дну, так же как и 3 американских эсминца; «Саут Дакота» получил серьезные повреждения, «Вашингтон» же совершенно не пострадал ни от сильного артиллерийского огня, ни от частых торпедных атак. Во время боя 4 последних японских транспорта с войсками подошли к берегу, что дало возможность выгрузить до рассвета эти войска и часть грузов. После этого транспорты были потоплены воздушными силами.

Использование линкоров решило судьбу кампании в пользу американцев. Японцы все время испытывали затруднения, снабжая свои войска морским путем. После этого они стали через короткие промежутки времени посылать к Гуадал-

каналу флотилию эсминцев под отличным командованием контр-адмирала Танака; эта флотилия сбрасывала близ берега большие ящики с продовольствием и боеприпасами. Однако было невозможно долго снабжать таким способом японские наземные войска хотя бы продовольствием, не говоря уже об оружии и боеприпасах.

*Ночной бой у Тассифаронги 30 ноября — 1 декабря 1942 г.* Чтобы сорвать эти попытки, Хэлси направил против 8 эсминцев Танаки контр-адмирала Райта с 4 тяжелыми крейсерами, 1 легким крейсером и 6 эсминцами. Танака подготовился к этому, хотя у него и не было радара; его торпеды настигли все 4 тяжелых крейсера, «Нортгемптон» пошел ко дну. Танака потерял только один эсминец, который, вопреки его приказу, применил свою артиллерию.

В конце января 1943 г. американцы потеряли в ходе неудавшегося рейда тяжелый крейсер «Чикаго», потопленный японскими торпедоносцами.

Но успехи Танаки не могли преградить путь року. Японский гарнизон таял в результате потерь в боях и от болезней. В конце января и начале февраля 1943 г. Танака со своими эсминцами эвакуировал в три приема оставшиеся 12 000 человек. Гуадалканал окончательно перешел в руки американцев.

Потери обеих сторон в боевых кораблях за полгода ожесточенной борьбы были почти равны и составляли около 130 000 т. Однако японцы только в районе Соломоновых островов потеряли еще торговые суда общим водоизмещением в 300 000 брт. Это были такие потери, восполнить которые оказалось уже невозможно. Что же касается американцев, то они, наоборот, стали получать материальную часть во все большем изобилии.

## НАЧАЛО КРУПНЫХ ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ

*Северо-Западная Африка*

23 октября 1942 г. 8-я британская армия под командованием Монтгомери, отдохнувшая и полностью снабженная всем необходимым, перешла в контрнаступление у Эль-Аламейна, а 4 ноября 1942 г. германо-итальянская оборона была совершенно сломлена. Войска, оборонявшие эти позиции, не получали почти никаких грузов, так как с августа по октябрь были потоплены итальянские суда общим водоизмещением в 160 000 брт. В то время как Роммель искусно избегал неоднократных попыток охвата с флангов, предпринимавшихся более мобильным и непрерывно снабжавшимся по морю противником, англо-американцы нанесли первый сильный удар через море. Первоначально они намеревались высадиться на полуострове Котантен, где находится крупный порт Шербур, чтобы открыть там второй фронт. Поскольку, однако, средства, которыми они располагали, и особенно их флот десантных судов были для этого еще недостаточны и они рассчитывали на мощное сопротивление со стороны немцев, ими была избрана вместо Котантена нейтральная Французская Северо-Западная Африка с портами Касабланка, Оран и Алжир.

Там находилось 14 хорошо обученных, но плохо вооруженных дивизий; в Касабланке стояли незаконченный постройкой линкор «Жан Бар», крейсер «Примоге», эсминцы и подводные лодки, в Оране — несколько эсминцев. Имелось 170 самолетов устаревшей конструкции, но боееспособных. Позиция французов была неопределенной, неоднократные нападения британцев на французские порты и корабли возбудили немалую ненависть, особенно на флоте.

Западная группа, предназначенная для Западного Марокко, сосредоточилась в портах США и Бермудских островов и вышла в море 24 октября 1942 г. Она состояла из 102 кораблей (в том числе 3 линкоров, 1 большого и 4 кон-

войных авианосцев, 6 крейсеров, 43 эсминцев, 23 транспортов), находилась под командованием адмирала Хьюитте и имела на борту 35 000 человек и 250 танков, которыми командовал генерал Паттон. Касабланка была слишком сильно укреплена, чтобы ее можно было захватить фронтальной атакой. Поэтому местом высадки десанта 8 ноября американцы избрали Федаллу и Мехедию (Порт-Лютэ) к северу от города и Сафи — далеко к югу от него. Они впервые предпринимали крупную операцию этого рода, и далеко не все прошло так, как им хотелось. В качестве десантных судов были употреблены: старые суда этого типа без откидного порта, которые себя не оправдали и больше не строились, десантные суда с откидным портом на 36 человек и аналогичные суда, рассчитанные на один грузовик или один танк, причем впервые появилось и несколько более крупных судов, способных доставить на берег 30-т танк.

Французское сопротивление задержало на два дня высадку десанта у Мехедии, в других же пунктах она была осуществлена без промедления. Касабланку энергично обороняли береговая артиллерия и корабли. Крейсер «Примоге» и 5 эсминцев искусно и мужественно сражались против значительно превосходящих сил американского флота, но эти корабли были все до одного выведены из строя, достигнув немногого. Такая же судьба постигла «Жан Бар». 11 ноября сопротивление прекратилось по примеру остальных районов Северной Африки.

Обе другие группы вышли из Англии 22 октября в составе тихоходного конвоя и 27 октября в составе быстроходного, причем формирование их было завершено в Гибралтаре. Средняя группа под командованием адмирала Трубриджа (с ядром в составе 1 линкора, 1 большого авианосца и 2 вспомогательных авианосцев) высадила по обе стороны от Орана 39 000 американцев. Попытка проникнуть с помощью легких сил в гавань не удалась. 5 французских эсминцев совершили несколько вылазок; при этом все они были потоплены. 10 ноября во второй половине дня французы прекратили сопротивление.

Восточная группа под командованием адмирала Боро (с ядром в составе 3 крейсеров, 1 авианосца, 1 вспомогательного авианосца) высадила в трех пунктах близ города Алжира 23 000 британцев и 10 000 американцев. И здесь попытка проникнуть в гавань потерпела неудачу, при этом был потоплен 1 эсминец. По приказу случайно находивше-



гося в Алжире адмирала Дарлана французы прекратили сопротивление уже 8-го вечером.

Для защиты всей этой экспедиции от возможных атак итальянского флота была создана боевая группа в составе 3 линкоров, 2 больших и 4 вспомогательных авианосцев и 17 эсминцев. Германское верховное командование не было подготовлено к высадке в Северной Африке. Оно считало возможным либо проведение такой операции в Дакаре, в Южной Франции или на Крите, либо проводку большого конвоя на Мальту. Поэтому подводные лодки, находившиеся в Атлантике, оставались на обычных позициях, а дислоцировавшиеся в Средиземном море — к западу от Сицилийского пролива. Вследствие этого большие конвои вообще не были атакованы в Атлантике, и лишь на последнем участке пути — в Средиземном море — один транспорт был поврежден торпедой. В результате быстрой капитуляции французов основные силы флота вскоре смогли войти в гавани. У Касабланки подводные лодки торпедировали 6 транспортов, из которых 4 пошли ко дну. В целом потери при высадке в Северной Африке составили к середине ноября 1 конвойный авианосец, 1 крейсер противовоздушной обороны, 3 эсминец, 16 пароходов и 6 более мелких кораблей; из них примерно половина была потоплена подводными лодками, а вторая — самолетами. В результате большого напряжения сил, вызванного этой экспедицией, оказалось невозможным поддерживать в удовлетворительном состоянии охрану конвоев. Ноябрь 1942 г. принес союзникам самые большие потери за всю войну: 864 000 брт, в том числе 712 000, потопленных подводными лодками. Итальянский флот страдал от недостатка топлива и не вмешивался в ход военных действий. Линкоры «Литторио», «Венето» и новый линкор «Рома» перебазировались из Специи в Неаполь.

Германские контрмеры не заставили себя ждать. Против транспортных эскадр были брошены подводные лодки и самолеты. Кроме того, было принято решение о немедленной оккупации Туниса. 9 ноября парашютисты приступили к этой операции, которая была затем продолжена с использованием воздушного и морского транспорта, в то время как 11 ноября британское соединение высадило войска в Бужи, а на следующий день — в Боне. Итальянцы, между тем, захватили Корсику. Минные заграждения к западу от Сицилийского пролива были ими усилены уже при появлении флота союзников. Возвращаясь в базу после постановки минных

заграждений, новый разведывательный крейсер «Реголо» был поврежден торпедой, выпущенной подводной лодкой.

Германские войска вступили также в остававшуюся ранее неоккупированной часть Франции. Ради французского флота гросс-адмирал Редер добился заключения особого соглашения, создававшего вокруг Тулона нейтральную зону, свободную от немецких войск. За это французский адмирал, командовавший флотом, обязался не совершать действий, враждебных державам оси, и оборонять Тулон против любой попытки высадки десанта. Оба флота были полны решимости соблюдать этот договор. Гитлер, однако, мыслил иначе и утром 27 ноября приказал 1-му танковому корпусу войск «СС» занять Тулон. Французский флот был уничтожен собственными экипажами, 61 корабль (225 000 т) был затоплен, но преимущественно на мелком месте, так что впоследствии удалось поднять и вернуть в строй ряд малых кораблей. Пяти подводным лодкам удалось уйти в море, хотя германские самолеты ставили магнитные мины у выходов из гавани. В Бизерте немцы захватили несколько эсминцев и подводных лодок, которые, однако, не принесли им большой пользы.

После удавшейся оккупации Туниса с портами Тунис и Бизерта Гитлер поговаривал о контрнаступлении на Касабланку (расположенную в 1600 км). Как и обычно, он даже отдаленнейшим образом не учитывал трудностей снабжения по морю при отсутствии господства на последнем. С 11 по 28 ноября 1942 г. удалось доставить в Тунис 33 000 т военных материалов, причем потери в судах составили 59 000 брт. Затем потери итальянского транспортного флота (включая суда, потопленные бомбами в гаванях) возросли до 96 000 брт в декабре, 130 000 — в январе 1943 г., 96 000 — в феврале, 100 000 — в марте, 108 000 — в апреле и 120 000 — на протяжении мая (в том числе 65 000 брт в гаванях).

Около двух третей всех потерь были вызваны воздушными налетами. Однако к этому времени англичане стали вводить в действие против конвоев с запада и востока также и надводные корабли, которые получали от воздушной разведки точные данные об этих конвоях. Так, в ночь на 2 декабря 1942 г. они потопили или повредили из состава четырех конвоев (12 пароходов и 18 кораблей охранения) 6 пароходов и 4 корабля охранения, сами потеряв при этом всего один эсминец. В декабре погибло при транспортировке 60 процентов грузов, так что войска получили только одну пя-

тую октябрьских поступлений. Чтобы избежать потерь в личном составе, войска доставлялись преимущественно на самолетах и эсминцах — этим путем прибыло 52 000 человек. Это означало, что из вооружения они могли иметь при себе одни винтовки и ручные пулеметы. Большая численность находившихся в Тунисе сил (250 000, считая и Африканский корпус) была обманчива, ибо боевые качества этих отборных войск даже в отдаленной степени не могли быть использованы вследствие недостатка топлива, боеприпасов и тяжелого оружия. Несколько танков типа «Тигр», которые прислал Гитлер, ничего не смогли изменить. Из состава итальянского флота в Неаполе, помимо трех новых линкоров, находилось в боевой готовности 2 тяжелых крейсера, 6 легких крейсеров и 12 эсминцев. 4 декабря 1942 г. при налете бомбардировщиков на эту гавань перевернулся легкий крейсер «Аттендоло». После этого эскадра вернулась в Специю, а тяжелые крейсера — в Маддалену. 10 апреля 1943 г. высотные бомбардировщики потопили в этом пункте «Триест» и нанесли серьезные повреждения «Гориции». Ряд воздушных налетов на Специю причинил значительный ущерб арсеналу и верфи, при этом несколько мелких кораблей пошло ко дну, а «Литторио» были нанесены легкие повреждения.

*Набег с применением малых боевых средств.* 11 декабря 1942 г. итальянская подводная лодка «Амбра» (капитан-лейтенант Арилло) проникла в Алжирскую бухту, прошла под сетью и опустилась на дно под группой пароходов, стоявших на рейде. Здесь она выпустила 3 управляемые торпеды с двумя человеками на каждой и 10 пловцов<sup>1</sup> с присасывающимися зарядами. Им удалось повредить вспомогательный крейсер и 3 больших парохода, из которых два пошли ко дну. Пловцы на обратном пути были обнаружены, «Амбра» не смогла принять их на борт, как было первоначально предусмотрено, но сама благополучно вернулась в Специю. В январе англичане ответили на визит и торпедировали с помощью торпеды, управляемой одним человеком, разведывательный крейсер «Траяно», на котором в гавани Палермо устанавливалось вооружение.

В мае и августе 1943 г. итальянским пловцам, тайно доставленным на судне в испанский порт Алхесирас, напротив Гибралтара, удалось потопить или повредить несколько

---

<sup>1</sup> Вероятно, не пловцов, а легких водолазов. — *Ред.*

транспортов, стоявших на гибралтарском рейде. Х флотилия торпедных катеров и малых боевых средств князя Боргезе продолжала после капитуляции Италии воевать на стороне Германии.

## *Конец в Тунисе*

21 января 1943 г. Африканская армия очистила Триполи и отошла на позицию Марет в Южном Тунисе. В феврале для снабжения войск оставались суда с тоннажем всего 300 000 брт — несмотря на прибытие тоннажа из Южной Франции. При этом приходилось заботиться не об одном Тунисе. Итальянские острова и Додеканез также нуждались в подвозе по морю. Потребность Сицилии в различных грузах, составлявшая 200 000 т в месяц, всего на одну пятую удовлетворялась железной дорогой.

В феврале Роммель предпринял с шансами на успех еще одну попытку использовать имевшиеся в наличии горючее и боеприпасы с целью предпринять операцию по внутренней линии и разгромить противника на западе. Удар, нанесенный им во фланг еще неопытного противника, первоначально принес значительные успехи, но не достиг коммуникаций последнего, главным образом вследствие отсутствия единого командования и недостатка взаимодействия. Так была упущена последняя возможность перехода в наступление, которое дало бы возможность пополнить собственные запасы за счет противника и обеспечить себе передышку, пусть временную. С этого момента уже нельзя было предотвратить гибель войск в Северной Африке.

Небольшому немецкому штабу, прикомандированному к «Супермарине» в начале марта и обладавшему особенно ценным опытом борьбы в прибрежной полосе, удалось несколько улучшить условия снабжения. В апреле из 50 000 т прибыло к месту назначения 30 000 т, то есть больше, чем в декабре. 16 апреля итальянские торпедные катера «Чиньо» и «Касиопеа» искусно сражались с крупными британскими эсминцами и потопили один из них. «Чиньо» при этом также пошел ко дну, но охранявшийся им пароход достиг места назначения.

Однако никакое самопожертвование не могло принести пользу, когда свои истребители оказались неспособными помешать вражеским высотным бомбардировщикам потопить 2 больших парохода приблизительно с 15 000 т груза всего

в нескольких милях от Бизерты, после того как корабли охранения отбили в море все атаки подводных лодок. Этим кораблям — большей частью итальянским эсминцам, миноносцам и корветам, а также бывшим французским судам с немецкими экипажами — приходилось тяжело. С ноября 1942 г. по май 1943 г. итальянцы потеряли 28 эсминцев и торпедных катеров, а 62 единицы были повреждены.

Следовало бы сделать необходимые выводы и эвакуировать из Туниса столько солдат, сколько было возможно. В марте и даже в первой половине апреля это можно было без труда осуществить с помощью эсминцев и транспортных самолетов. Таким путем удалось бы перебросить на Сицилию личный состав двух отборных дивизий, для которых в Тунисе все равно не было тяжелого оружия и боеприпасов. Однако Гитлер заставил командующего Южной группой войск до последнего дня направлять туда солдат с одним лишь ручным оружием. 7 мая 1943 г. бывший греческий эсминец «Гермес» (капитан 1 ранга Рехель), на борту которого находились новобранцы дивизии «Герман Геринг», у побережья Туниса пал жертвой воздушного налета. Даже когда в руках немцев не оставалось ни одного порта, в Тунис было послано еще 3 транспорта, которые погибли совершенно зря. 11 мая сопротивление в Тунисе прекратилось. 250 000 человек попали в плен; три пятых этого количества составляли немцы, среди которых было все, что осталось от армии Роммеля.

Через шесть недель вернулся капитан-лейтенант с несколькими рядовыми. Они все время прятались на островках у побережья Туниса, захватили у противника моторную лодку и раздобыли бензин у арабов — жителей африканского материка.

## Сицилия

Потеря Северной Африки явилась расплатой за неоднократно повторявшуюся ошибку, выразившуюся в неиспользовании благоприятной обстановки на Средиземном море. Теперь выяснилось, что это закрытое море было не крепостным рвом в континентальном понимании, а операционной линией и транспортной магистралью, которую использовал враг, обладавший господством на море. Переформировав свои соединения, он занял в июне после непродолжительного обстрела остров Пантеллерию, который капитулировал, не ис-



черпав своих возможностей сопротивления; аэродром этого острова представлял большую ценность для высадки на Сицилии. За ним последовали Лампедуза и Линоза, расположенные к юго-западу от Сицилии.

На немецко-итальянской стороне не было уверенности относительно того, где намерен атаковать противник: на Сардинии, на Сицилии или в Греции; поэтому не был образован центр тяжести обороны. 10 июля 1943 г. после основательной подготовки восемь дивизий высадились в различных пунктах южного и восточного побережья Сицилии, от Гелы до района к югу от Сиракуз, под прикрытием и при поддержке 280 военных кораблей, в том числе боевой группы из 6 линкоров и 2 авианосцев, а также 3700 самолетов. В операции участвовали десантные суда, в частности, впервые примененные «LST» («Landing Ships Tanks») <sup>1</sup>, каждый из которых имел на борту 2 небольших десантных судна и 20 танков, либо же DUKW — 2,5-т грузовиков-амфибий, так сказать, земноводных рабочих лошадей, которые выгружались в море через откидной порт. Операция удалась полностью, за исключением высадки парашютистов, из которых лишь немногие достигли цели. Контратаки немецких танков не дали эффекта из-за огня корабельной артиллерии. Особенно приспособленными для противотанковой обороны оказались легкие крейсера, каждый из которых имел батарею в составе 15 скорострельных 15-см орудий.

Крупные корабли итальянского флота не вмешивались в военные действия к югу от острова, следуя решению, принятому в «Супермарине» после оживленной дискуссии, — при отсутствии истребителей с хорошо обученными летчиками участие их в борьбе представлялось безнадежным. Только подводные лодки и немецкие торпедные катера нанесли противнику некоторые потери; при этом за несколько дней погибло восемь итальянских подводных лодок. Итальянские войска рассеялись; через некоторое время только три немецкие дивизии продолжали еще обороняться в районе предмостного укрепления близ Этны. Укрепленный военный порт Аугуста был поспешно очищен и сдан противнику. В ночь на 8 августа два итальянских легких крейсера приняли набег на американские вооруженные силы, действовавшие на северном побережье, но, достигнув высоты Устики, преждевременно отказались от продолжения его.

---

<sup>1</sup> Танконосцы (англ.). — Ред.

Угроза потери Сицилии означала конец владычества Муссолини. 17 июля он встретился в Фельтре (Северная Италия) с Гитлером, который смог помочь ему одними только грубыми словами. Несколькими днями позже Муссолини был свергнут. Та сила сопротивления, которой обладали итальянцы, истощилась. Новое правительство Бадольо сделало, правда, официальное заявление о своем намерении продолжать войну, но вступило в тайные переговоры с союзниками. Англичане методично наступали вдоль восточного побережья Сицилии, медленно продвигаясь вперед; американцы, действовавшие на северном побережье, обогнали их. В этих условиях удерживать остров было невозможно. С 14 по 17 августа немецкие дивизии эвакуировались, успешно осуществив свой отход. Германский военно-морской флот организовал при помощи самоходных барж и паромов гибкую и эффективную перевозочную службу с 15 пунктами посадки и высадки, защищенными сильной противовоздушной обороной на обоих берегах. Удалось почти без потерь переправить обратно через пролив все войска, всю технику, находившуюся в исправности, и даже часть поврежденной.

## *Салерно*

Союзнические планы операций, которые должны были последовать за Сицилийской кампанией, первоначально предусматривали высадку большого десанта на Сардинии в октябре 1943 г. или в Южной Италии в ноябре 1943 г. Однако когда итальянское сопротивление в Сицилии полностью прекратилось тотчас же после высадки, а правительство Бадольо вступило на протяжении августа в переговоры о капитуляции, показавшие, что Италии пришел конец, было решено переправиться 3 сентября 1943 г. через Мессинский пролив и высадиться 9 сентября у Салерно, то есть на 300 км северо-западнее. Этот пункт был избран потому, что он находился еще, — правда, только в известной степени — в пределах досягаемости истребителей, базировавшихся на Сицилии; кроме того, там имелся удобный берег и порт, хотя и небольшой, но такой, который сразу же мог быть захвачен союзниками. Оборона Неаполя представлялась слишком мощной, чтобы его можно было атаковать с фронта.

Итальянцы желали высадки 15 дивизий в районе Рима, где они сосредоточили свои лучшие войска. Если учесть, что

через итальянских участников переговоров союзники были точно осведомлены о численности и дислокации немецких войск (17 дивизий, разбросанных по всему полуострову), что германская авиация понесла над Сицилией тяжелые потери и что итальянский флот не стал бы более участвовать в борьбе, отказ союзников от высадки в районе Рима для соединения там с итальянцами представляется чрезмерной предосторожностью, тем более, что продвижение 8-й армии от Мессинского пролива по итальянскому побережью могло быть облегчено и ускорено посредством опережающих это продвижение десантов. Концентрация всех военно-морских и военно-воздушных сил при использовании всех имевшихся возможностей позволила бы осуществить высадку десанта (с большими шансами на успех) дальше к северу — где-нибудь в районе Ливорно или Специи.

Несмотря на благоприятную обстановку, выбор все же пал на Салерно. Вечером, накануне десанта, итальянский флот с новым его командующим адмиралом Бергамини покинул гавани Специи, Таранто и Триеста, в соответствии с условиями перемирия, и направился для интернирования на Мальту; в составе его находились 6 линкоров, 8 легких крейсеров, 31 эсминец и миноносец, 40 подводных лодок и многочисленные более мелкие корабли, а также торговые суда общим тоннажем в 170 000 брт. При налете немецкой авиации линкор «Рома» был потоплен телеуправляемой планирующей бомбой, причем погибли Бергамини и большая часть экипажа.

Семь американских и британских дивизий прибыли из Триполи, Бенгази и Орана на десантных судах, использованных уже в ходе Сицилийской операции, и утром 9 сентября высадились согласно плану между Салерно и Пестумом. Поскольку в районе боевых действий находились только части одной танковой дивизии, они встретили сначала лишь незначительное сопротивление. На протяжении следующих нескольких дней это сопротивление усилилось, но упорные атаки немцев были отражены огнем артиллерии четырех линкоров. Воздушные налеты и атаки торпедных катеров немцев вызывали потери и беспорядок. Линкор «Уорспайт» и крейсер «Саванна» получили тяжелые повреждения от попадания телеуправляемых планирующих бомб, и их пришлось отвести на Мальту на буксире. Большой монитор «Аберкромби» наскочил на мину, но остался на плаву.

Одновременно британские силы заняли военный порт Таранто. Германские торпедные катера незадолго до этого

ушли из гавани, причем при уходе очень искусно и незаметно заминировали фарватер. На минах подорвался и погиб английский минный заградитель «Эбдиел», что привело к большим потерям в личном составе.

Десант в Салерно, очевидно, до такой степени сковал военно-морские силы союзников, что они не пытались помешать эвакуации Сардинии и Корсики, которую энергичный капитан 1 ранга запаса фон Либенштейн организовал и осуществил с помощью флотилий десантных судов столь же успешно, как и переправу через Мессинский пролив.

### *Додеканезские острова*

При крушении Италии британцы не сразу предприняли высадку на Додеканезских островах. Немцы овладели главными островами Родос и Скарпанто, на которых имелись аэродромы. Только в середине сентября незначительные силы противника заняли Кос, Лерос и Самос, а также несколько более мелких островов, на которых имелся всего лишь один аэродром для истребителей. Немцы обладали превосходством в воздухе, и их самолеты с Крита и других островов нанесли значительные потери легким силам, которые поддерживали британские операции, причинив тяжелые повреждения 4 легким крейсерам и 3 эсминцам и потопив еще 3; 2 других погибли, подорвавшись на минах. Повторилось то, что произошло на Крите; прибегнув к комбинированной высадке морских и воздушных десантов, немцам удалось в октябре — ноябре 1943 г. отвоевать все острова. Они оставались в руках у немцев до конца войны, но играли столь же незначительную роль, как и японские базы, разбросанные по Тихому океану.

Наступление союзников из района Салерно пошло гораздо медленнее, чем предполагалось. После небольших опережающих десантов, высаженных англичанами на побережье Адриатики в октябре, через весь полуостров северо-западнее Неаполя протянулся фронт, линия которого стала хорошо известна благодаря борьбе за Монте-Кассино.

Немцы наносили контрудары с помощью авиации. Особенно успешно протекал налет на гавань Бари в ночь на 3 декабря 1943 г. Один пароход с боеприпасами взлетел на воздух, 16 транспортов сгорели или пошли ко дну.

## Анцио — Неттуно

Черчилль, которому, очевидно, стало не по себе от успехов русских, все время настаивал на ускорении наступления в Италии, чтобы иметь возможность осуществить свои балканские планы. Поскольку большая часть десантных судов должна была быть переброшена в Англию самое позднее в феврале 1944 г. для участия в высадке в Нормандии, в январе была предпринята попытка сокрушить немецкую оборону на правом фланге посредством высадки двух дивизий в маленьком порту Неттуно, к югу от Рима. Войска эти были сняты с фронта и направлены в небольшие порты в районе Неаполя. 22 января 1944 г. десант был высажен согласно плану, почти не встретив сопротивления, чему способствовала ложная десантная операция, предпринятая дальше к северу, у Чивита-Веккии. В дальнейшем, однако, у англичан не хватило мужества для применения маневра. Обе дивизии остались на плацдарме высадки, который в течение четырех месяцев пришлось снабжать через маленький порт Неттуно и путем выгрузки припасов на открытом берегу. В результате налетов немецкой авиации погибли британский крейсер «Спэртан» и ряд транспортов и более мелких кораблей, подводная лодка потопила крейсер «Пинелопи». Большие транспорты при выгрузке сажались на дно, чтобы их нельзя было потопить бомбами. После выгрузки они снова всплывали. Ожесточенные налеты немцев, предпринятые по настоянию Гитлера слишком рано и при неблагоприятной погоде, отбивались огнем корабельной артиллерии. Ликвидировать плацдарм не удалось. Только в мае 1944 г. полностью обеспеченной всем необходимым англо-американской армии удалось прорвать немецкий фронт посредством мощных атак. Однако Италия превратилась во второстепенный театр войны, для которого невозможно было выделить большие десантные флоты. Поэтому продвижение вверх по «сапогу»<sup>1</sup> проходило как обычная сухопутная кампания.

Немецкая сторона ввела в строй ряд легких итальянских и французских кораблей — в первую очередь миноносцев, сторожевиков и тральщиков. Борьба в прибрежной полосе сопровождалась многочисленными боевыми эпизодами, подробное описание которых выходит за рамки настоящего повествования.

---

<sup>1</sup> Очертания Апеннинского полуострова напоминают очертания сапога. — *Ред.*



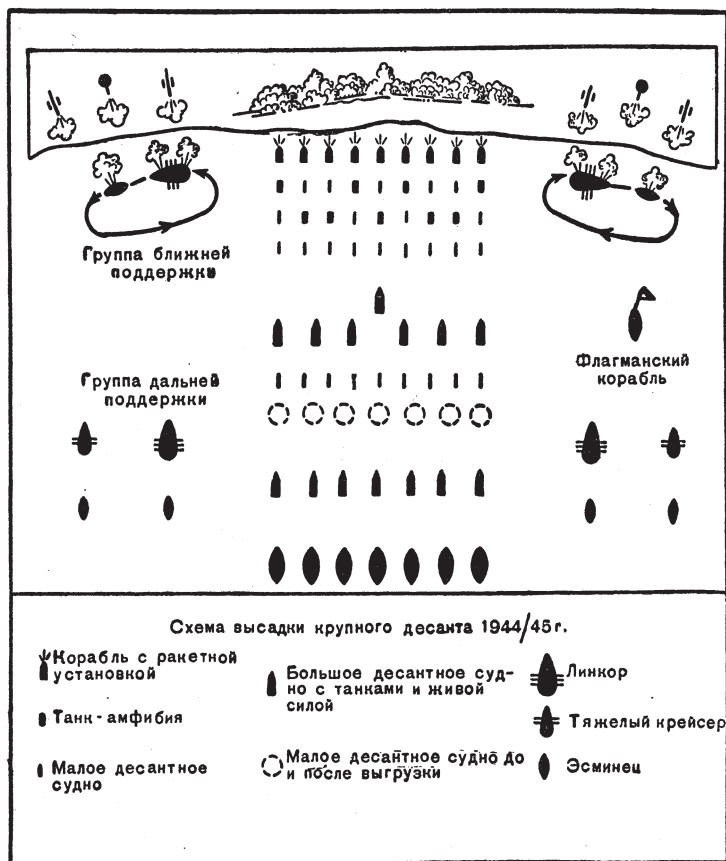
## *Способы высадки десантов и преодоления больших морских пространств*

Десанты на Гуадалканале и у Дьеп, почти одновременно осуществленные на Атлантическом и на Тихоокеанском театрах войны, позволили союзникам настолько усовершенствовать технику и метод высадки десантов, что оказалось возможным свести к минимуму потерю времени при переходе с моря на сушу, не нуждаясь при этом в портах. Однако захват вскоре после высадки по крайней мере одного порта с большой пропускной способностью оставался и после этого желательным.

В прежнее время для того, чтобы высадить на берег передовые отряды экспедиционного корпуса, было вполне достаточно корабельных шлюпок. Однако положение изменилось в связи со все возрастающей механизацией орудий нападения и обороны. Следующим шагом явились десантные суда, построенные таким образом, что они могли вылезать на берег, а затем спускаться обратно в море. Войска, находившиеся у них на борту, выходили, а машины выкатывались через откидной порт прямо на берег или, по крайней мере, на мелкое место. Вскоре их дополнили легкие танки и грузовики-амфибии.

На случай подобных десантов как японцы, так и немцы стали сооружать подводные препятствия. Преодолением этого вида обороны занялись пловцы и специальные отряды подрывников противника. Изучение места высадки до ее осуществления развилось в высокое искусство. В основе его лежали данные аэрофотосъемки и разведка посредством подводных лодок и пловцов. Одновременно были значительно усовершенствованы способы подготовки и поддержки десанта бомбами и огневыми средствами самолетов, а также ракетами и корабельной артиллерией. Были достигнуты значительные успехи, так как все виды вооруженных сил получали приказы из одного места, а у американцев корабли, самолеты и первый эшелон пехоты принадлежали к военно-морскому флоту. Истребители имели задачу подавлять авиацию противника — идеальным случаем являлось полное устранение последней. Корабли с реактивными минометами были предназначены для сокрушения береговой обороны. Выяснилось, что авиабомбы недостаточно точно поражают цели, а потому неспособны наверняка выводить из строя укрепленные узлы этой обороны. Против последних действовала корабельная артиллерия. Здесь пригодились старые линкоры.

Самолеты-штурмовики «Marines»<sup>1</sup>, доставлявшиеся конвойными авианосцами, добивались больших успехов в непосредственном взаимодействии с пехотой. В целом способы высадки десанта совершенствовались с каждым разом при полном отсутствии крупных поражений.



В Тихом океане к собственно десантным проблемам прибавлялась проблема преодоления колоссального пространства. Согласно представлениям, которые господствовали перед войной на всех флотах, казалось совершенно невозмож-

<sup>1</sup> Морской пехоты (англ.). — Ред.

ным, чтобы американцы сумели всего за несколько лет преодолеть все это пространство и направить большие флоты в западную часть Тихого океана. Они и сами сначала не знали точно, как это сделать, но верили в свои силы. В то время как в Атлантическом океане — не столь большом, как Тихий, — уже имелись базы с большой пропускной способностью как на западном, так и на восточном берегу, во всем островном мире Тихого океана существовала лишь одна подготовленная база — Пирл-Харбор на Гавайях да еще австралийский Сидней, расположенный далеко к югу. Первой задачей являлось создание нескольких баз на коммуникационной линии, ведущей из Западной Америки в Австралию. Это было осуществлено на Самоа, на островах Фиджи и в Новой Каледонии. В дополнение к этому был полностью реконструирован порт Эспириту-Санто на Ново-Гебридских островах, который хорошо послужил в качестве передовой базы с начала военных действий на Гуадалканале до 1944 г., включая ряд месяцев этого года.

Уже Гуадалканальская операция показала, насколько необходимо приводить в соответствие планы стратегический, оперативный и снабжения. Было ясно, что давно сложившаяся и связанная традициями организация военно-морского флота не совсем подходит для этого. Очень по-американски одной гражданской фирме, занимавшейся рационализацией, было поручено проверить организацию руководства военно-морским флотом и представить свои предложения относительно улучшения этой организации. Фирма выполнила это задание с немалым успехом; примечательно, что она высказалась против составления стратегического плана и плана снабжения в одном и том же штабе. Штаб по планированию снабжения лучше всего функционировал в том случае, если он стоял между производством всего необходимого для войны на родине, операторами и применением и расходованием продукции на фронте, получая систематическую и исчерпывающую информацию из всех этих мест.

Организация базирования вооруженных сил США предусматривала создание баз трех типов из приблизительно 250 компонентов, например, мастерская для ремонта кораблей или самолетов, лесопилка, противомаларийная станция, установка для получения кислорода — все это с полным комплектом оборудования и персоналом. Соответствующие детали были каталогизированы настолько же тщательно, как это делается фирмами, посылающими товары по почте. Количество данных о различных разновидностях этих деталей,

имеющихся в наличии, колебалось между 1,5 и 2,75 млн. Каталог состоял из 479 томов и весил около 110 кг. Компоненты и различные детали можно было затребовать по телеграфу, указав краткое условное обозначение. Их посылали на базы в зависимости от потребности, сообразуясь с тем, что именно требуется: склад, ремонтная верфь, аэродром, учебный лагерь или комбинация их. Обращалось большое внимание на то, чтобы основная часть сооружений могла быть быстро разобрана для применения в других пунктах, и тылы таким образом не отставали от хода военных действий.

После некоторых тренировок в начале эта система стала действовать образцово. Без нее оказались бы невозможными и быстрое преодоление пространства, и определившие исход войны операции флотов, растягивавшиеся на длительные сроки.

Еще до войны все крупные флоты проводили успешные опыты с пополнением запаса нефти в открытом море. Они строили быстроходные танкеры, способные следовать за флотом; в этой области никаких трудностей не встретилось. Однако флоты, долго остающиеся в море, имеют и другие потребности — в боеприпасах, предметах потребления, живой силе и самолетах, им необходимо также иметь возможность производить значительный ремонт вдали от родины. Поэтому у американцев к танкерам присоединялось все большее количество вспомогательных судов, а именно пароходов с боеприпасами, плавучих мастерских, конвойных авианосцев, буксиров, судов с припасами и т. д. В конце 1942 г. таких судов было около 80, год спустя — уже 360.

Тут следует отметить, что германские вооруженные силы не сумели создать целеустремленно и экономично действующую организацию этого рода. Однако военно-морской флот создал центральное ведомство снабжения всеми необходимыми материалами, которое с помощью системы Голлерита<sup>1</sup> еще в 1945 г. имело точное представление о потребностях всех театров войны и о состоянии запасов в сотнях небольших складов, которые были созданы в многочисленных пунктах империи вследствие угрозы воздушных бомбардировок.

---

<sup>1</sup> Голлерит — изобретатель, способствовавший развитию электромеханического учета. — *Ред.*

## *Продвижение в Новой Гвинее и через Соломоновы острова*

Во время боев на Гуадалканале американцы и австралийцы, действовавшие на Новой Гвинее, отбросили противника за горы и после ожесточенной борьбы овладели островами Буна и Гона у северного побережья этого большого острова. Превращенный в крепость Рабаул в архипелаге Бисмарка, также принадлежавшем раньше Германии, сделался после этого целью двойного наступления — вдоль северного побережья Новой Гвинее и через Соломоновы острова. Японский флот, ослабленный потерями в авианосцах, вообще не вмешивался. Американский флот на протяжении 1943 г. был значительно усилен вновь построенными кораблями, но англо-американцы в совокупности использовали в 1943 г. на этом театре войны всего 15 процентов своих сил; поэтому в 1943 г. продвижение было еще сравнительно медленным. Для десантов Макартур располагал десятью, а Нимиц — девятью дивизиями.

Основными событиями «двухколейной» кампании 1943 г. были:

2—5 марта 1943 г.

*Воздушно-морской бой в море Бисмарка*<sup>1</sup>. Японский конвой из 8 пароходов, с одной дивизией на борту, потоплен в результате воздушных налетов вместе с 4 из 8 кораблей охранения. Оставшиеся в живых уничтожены в воде истребителями и торпедными катерами.

Апрель 1943 г.

Японцы предпринимают ряд ожесточенных воздушных налетов на рейд Гуадалканала и на побережье Новой Гвинее. Незначительные успехи, достигнутые ценой потери большого числа самолетов авианосной авиации, действовавших с суши.

18 апреля 1943 г.

Самолет адмирала флота Ямамото при инспекционном полете над западной частью архипелага Соломоновых островов сбит истребителями США, наведенными на этот самолет данными радиоразведки. Преемником Ямамото назначается адмирал Кога.

---

<sup>1</sup> Новогвинейском. — Ред.



Июнь — июль 1943 г.

Вооруженные силы Макарута занимают Тробрианские острова к северо-востоку от Новой Гвинеи и проживают к заливу Юон.

Конец июня — начало июля 1943 г.

Продолжение наступления на Соломоновых островах. Успешная высадка десантов в нескольких пунктах Нью-Джорджии и на острове Рендова, напротив японского аэродрома Мунда на Нью-Джорджии.

Попытки японцев снабжать гарнизоны Мунды и других пунктов посредством эсминцев и небольших транспортов привели к ряду морских боев.

5 июля 1943 г.

*Морской бой в заливе Кула.* 3 американских крейсера, имевшие радар, и 4 эсминца против 10 японских эсминцев (на лидере впервые был установлен радар, часть кораблей имела на борту войска). Крейсер США «Хелена» и 2 японских эсминца пущены ко дну. Японцы все же высаживают войска.

12—13 июля 1943 г.

*Ночной бой у Коломбангара.* 2 американских крейсера, новозеландский крейсер «Линдер», 10 эсминцев против японского крейсера «Джинцу» и 9 эсминцев (из числа последних 4 имели на борту войска). В первой фазе боя «Джинцу» потоплен артиллерийским огнем, управляемым посредством радара (с дистанции 9000 м), а также несколькими торпедами. «Линдер» поврежден торпедами. Японские эсминцы заряжают торпедные аппараты запасными торпедами и неожиданно появляются вновь. Крейсера «Гонолулу» и «Сент-Луис» повреждены торпедами. 1 американский эсминец потоплен.

Самолетами, минами и торпедными катерами был потоплен целый ряд эсминцев и малых кораблей, участвовавших в неоднократно предпринимавшихся японцами попытках доставить подкрепления своим гарнизонам в средней части архипелага Соломоновых островов.

5 августа 1943 г.  
6—7 августа 1943 г.

Взятие Мунды.

*Ночной бой в заливе Велья.* 6 американских эсминцев пускают ко дну 3 из 4 японских эсминцев, часть которых имела на борту войска.

15 августа 1943 г.

Высадка десанта на не занятой японцами стороне Велья-Лавелья (сильно укрепленный остров Коломбангара американцы «перепрыгнули»). С этого момента метод «перепрыгивания» через крупные базы стал применяться более часто.

Август — сентябрь  
1943 г.

Ряд мелких стычек при попытках японцев доставить припасы или эвакуировать отрезанные гарнизоны.

6—7 октября 1943 г.

*Ночной бой у Велья-Лавелья.* 6 американских эсминцев против 9 японских эсминцев и 12 небольших транспортных судов. Обе стороны теряют по эсминцу, японцам удается эвакуировать гарнизон без дополнительных потерь.

5—16 сентября  
1943 г.

Высадка десантов близ Лаэ и Саломоа в заливе Юон и занятие этих пунктов.

2 октября 1943 г.

Занятие порта Финч, японские контратаки отбиты.

1 ноября 1943 г.

*Высадка крупного десанта в Бухте императрицы Августы,* на западном берегу самого западного из Соломоновых островов — Бугенвиля, напротив Рабаула. Вначале сопротивление незначительно, затем следуют японские контратаки, которые отбиваются.

2 ноября 1943 г.

*Ночной бой в бухте императрицы Августы.* 4 американских легких крейсера и 8 эсминцев против 2 японских тяжелых и 2 легких крейсеров и 6 эсминцев. Тактика американцев удачна. Японцы теряют крейсер «Сендай» и эсминец, так и не пробившись к стоящим на якоре транспортам.

Начало ноября  
1943 г.

Два крупных воздушных налета эскадрилий 5 быстроходных авианосцев на Рабаул. Повреждено 5 японских тяжелых крейсеров, несколько эсминцев и других более мелких кораблей потоплено или повреждено. Японцы выводят свой флот из Рабаула.

25 ноября 1943 г.

Ночной бой у мыса Сент-Джордж. 5 эсминцев США уничтожили 3 из 5 японских эсминцев, на борту которых находилось подразделение аэродромного обслуживания, снятое ими с о. Бука к северу от Бугенвиля.

Середина декабря  
1943 г. — начало  
января 1944 г.

Высадка десантов в Араве и у мыса Глостер в западной части Новой Британии, а также у Сию и Сайдора на противоположном берегу Новой Гвинеи — в целях окружения Рабаула. В дальнейшем ожесточенные воздушные налеты на Рабаул с практическим уничтожением находившихся там японских военно-воздушных сил.

15 февраля 1944 г.

Высадка десанта на атолл Грин-Айленд, в 200 км восточнее Рабаула. Японцы почти не пытаются оказать противодействие, сопротивление на суше слабое.

20 марта 1944 г.

Высадка десанта на острове Эмирау, в 300 км к северо-западу от Рабаула.

Март 1944 г.

Высадка на островах Адмиралтейства к западу от Рабаула; японцы оказывают незначительное сопротивление. В гавани Зеадлер на острове Манус оборудована очень большая база.

Тем самым было завершено окружение Рабаула, и эта мощная крепость с гарнизоном в 100 000 человек не приносила больше японцам никакой пользы. Но американцам преграждали путь на запад еще две столь же мощные крепости — Вевак на северном берегу Новой Гвинеи и Трук — большой атолл в Каролинском архипелаге.

В 1000 милях к востоку от Трука — на Маршалловых островах японцы располагали шестью аэродромами и хорошо укрепили расположенные в восточной части этой группы атоллы Джалаут, Милли, Маулап и Вотье<sup>1</sup>, заняв их своими гарнизонами; острова же Тарава и Науру в архипелаге Гилберта, занятые в ходе первого наступления, были ими превращены в мощные опорные пункты.

В основе планов создания укрепленного предполья океанского масштаба лежали, вероятно (хотя авторы плана и не сознавали этого), представления, заимствованные из искусства ведения войны на суше; невольно рассчитывали на то, что противник будет вынужден продвигаться от одного опорного пункта к другому, ибо не сможет позволить себе оставить в тылу вражеские крепости. Исходя из этого, и Макартур намеревался продвигаться на запад вдоль северного берега Новой Гвинеи и таким путем постепенно достигнуть своей цели — Филиппин. Американский военно-морской флот был другого мнения. Он не отклонил плана Макартура, но считал японские позиции в архипелагах Каролинском и Марианском, а также на севере серьезной опасностью для своих флангов. Флот считал овладение Марианскими островами чуть ли не более важным, чем завоевание Филиппин, и рассматривал его как совершенно необходимый шаг на пути к победе над Японией.

Он прежде всего проводил четкое различие между мощной крепостью, обладающей наступательным оружием, и такой же крепостью, способной только обороняться. На обширных пространствах Тихого океана наступательным оружием являлись корабли и самолеты. Если удавалось уничтожить или прогнать эти последние, то крепости можно было оставлять в покое. В подобном случае эти крепости с их многочисленными гарнизонами, которые нужно было снабжать, превращались для противника в лишнее бремя, не принося ему никакой пользы. Несмотря на тяжелые потери и некоторые неудачи, которые выпали на его долю в борьбе за Гуадалканал, американский флот чувствовал себя достаточно сильным в материальном и моральном отношении, чтобы параллельно наступлению Макартура нанести второй мощный удар через весь островной мир.

Объединенный совет начальников штабов дал на это принципиальное согласие. Решающую роль в этом сыграл,

---

<sup>1</sup> Румянцев. — Ред.

без сомнения, адмирал Кинг — энергичный главнокомандующий военно-морским флотом и непримиримый враг японцев. После длительного обсуждения первой целью были избраны острова Тарава (сухопутный аэродром) и Макин (морской аэродром), а не остров фосфатов — Науру, поскольку условия высадки десанта на этом острове были слишком тяжелы, а также и не Маршалловы острова, поскольку последние находились еще в пределах досягаемости воздушной разведки с островов Эллис. Эти острова стали следующей целью.

### *Прыжки с островов на острова. Высадка на острова Гилберта*

Для проведения этой операции был сформирован 5-й флот под командованием вице-адмирала Спрюэнса — победителя при Мидуэе, с боевыми группами из больших авианосцев (каждый из них поднимал в среднем 90 самолетов), легких авианосцев (при построении последних были использованы остовы недостроенных крейсеров, каждый из них имел на борту 30—46 самолетов) и 9 быстроходных линкоров с 40,6-см орудиями.

В сентябре и октябре 1943 г. такие боевые группы совершили набеги на острова Маркус, Тарава, Макин, а также на о. Уэйк, который подвергся и обстрелу со стороны линкоров и тяжелых крейсеров. В военном отношении результаты этого набега были невелики, поскольку противник имел достаточно времени, чтобы устранить нанесенный ему ущерб и прислать новые самолеты взамен уничтоженных. Однако подобные атаки заставляли противника разбрасывать свои силы, не давали ему определить направление главного удара и послужили американцам в качестве боевой подготовки, проведенной в широком масштабе.

Намеченный ими удар последовал 20 ноября 1943 г. В нем участвовало почти 200 кораблей, в том числе 6 больших авианосцев, 5 легких авианосцев, 6 новых линкоров, 27 крейсеров, предназначенные непосредственно для осуществления десанта, 8 конвойных авианосцев (перестроенных из торговых судов и имевших на борту по 20—30 самолетов), 7 старых линкоров, транспорты и десантные суда с 27 600 человек, составлявших ударные отряды, и 7600 гарнизонных солдат, 6000 различных судов и 117 000 т груза. На борту авианосцев находилось около 850 самолетов.



Самолеты группы авианосцев атаковали находившиеся в пределах досягаемости аэродромы и почти полностью уничтожили находившиеся на них эскадрильи. Высадка десанта на Макин встретила слабое сопротивление гарнизона из 500 человек и протекала почти по плану. Тарава же с гарнизоном в 4500 человек под командованием контр-адмирала Сибасаки оказалась отлично укрепленной и, наоборот, упорно сопротивлялась. Высадка десанта затруднялась не только



Боевая группа авианосцев в Тихом океане

подводными препятствиями и сильным огнем, но и необычайно низким уровнем воды в это время, что заставило войска оставить десантные суда обычного типа почти в 1000 м от берега. Преодолеть это препятствие смогли только грузовики-амфибии; находившиеся на них войска, неся тяжелые потери, пошли в атаку и спасли положение. Десантники, которых было 18 000 человек (2-я дивизия морской пехоты), потеряли ранеными и убитыми 3000 человек. Японцы дрались буквально до последнего человека, в руки американцев попало только 16 человек, в том числе несколько корейцев. Флот потерял конвойный авианосец, потопленный бомбой; в один легкий авианосец попала воздушная торпеда. Это оказалось единственным достижением японской авиации.

В следующие несколько месяцев группы авианосцев совершили ряд набегов на укрепленные атоллы, разбросанные по всему островному пространству. При этом новый авианосец «Лексингтон» был сильно поврежден ночной атакой самолета-торпедоносца.

## Маршалловы острова

В ходе всех операций американцы ставили себе целью овладение такими островами, на которых они могли создать сеть аэродромов. Все аэродромы, о которых было известно, что они существуют на Маршалловых островах, находились на сильно укрепленных атоллах, которые после опыта с Таравой было нежелательно атаковать. Но аэрофотосъемка показала, что на Кваджелейне<sup>1</sup> — в западной части архипелага — почти закончено строительство аэродрома для бомбардировщиков. Тогда было решено оставить в стороне сильно укрепленные острова восточной части архипелага, поскольку в результате двухдневных атак авианосной авиации в конце января были уничтожены все 150 находившихся там самолетов. Бои в районе Рабаула потребовали от японцев такого напряжения сил, что они не могли послать на Маршалловы острова подкреплений самолетами и надводными кораблями, а были вынуждены ограничиться несколькими подводными лодками. Последние ничего не достигли и почти все пали жертвами значительно усилившейся американской противолодочной обороны.

Опыт, приобретенный на Тараве, был сразу же использован. Было применено гораздо больше грузовиков-амфибий; эти последние, а также малые десантные суда получили легкую броню для защиты их команд. Впервые управление высадкой десанта осуществлялось со специального судна — командного пункта.

В целом флот состоял из 300 кораблей, в том числе 12 авианосцев и 8 новых линкоров. Он доставил к пунктам высадки 54 000 человек. Только отдельные острова растянувшегося на 66 миль атолла Кваджелейн были заняты японцами, численность которых составляла 8000 человек. Последние хорошо подготовились к отражению атак с моря. Однако 31 января 1944 г. американцы ворвались во внутреннюю часть атолла и как изнутри, так и снаружи открыли по занятым японцами островам такой сильный огонь, что организованное сопротивление вскоре прекратилось. И здесь японцы также дрались до последнего человека; лишь 100 из них попали в плен. Американцы потеряли около 2000 человек и ни одного корабля; резервы, которые на Тараве пришлось ввести в действие в первый же день боев, на сей раз остались на кораблях.

---

<sup>1</sup> Атолл Меншикова. — *Ред.*

*Маджуро.* О том, насколько были выведены из игры укрепленные острова, показывает создание большой якорной стоянки для флота на не занятом японцами атолле Маджуро, между Джалауитом, Малулапом и Милли, расположенном приблизительно в 100 милях от каждого из этих островов. Над Маджуро только однажды показался одиночный японский самолет, хотя в этом атолле часто стояли большие эскадры.

*Эниветок и Трук.* Резервы были использованы для того, чтобы уже 17 февраля занять атолл Эниветок, в 360 милях дальше к западу. Незадолго до этого японцы перебросили туда 3500 человек, часть которых очень искусно там окопалась. Однако более прочной обороны создано не было, и гарнизон уничтожили тем же способом, как и на Кваджелейне, причем американцы понесли незначительные потери. Японцы не предприняли контратак ни с моря, ни с воздуха. Соппротивление крупной военно-морской базы Трук, расположенной примерно в 700 милях от Эниветока и Рабаула, было подавлено 5-м флотом в день высадки десанта. Крепость оказалась далеко не такой мощной, как предполагалось. Японский линейный флот покинул гавань за несколько дней до этого. Американские летчики, понеся небольшие потери, уничтожили по крайней мере две трети находившихся на Труке самолетов, а затем почти 200 000 брт торговых и грузовых судов, а также несколько эсминцев и более мелких кораблей. Бомбардировщики, летающие на небольшой высоте, впервые предприняли здесь ряд успешных ночных атак с применением радара. Одна подводная лодка потопила японский крейсер «Агано»; даже линкорам и крейсерам довелось пострелять, и они потопили мужественно сопротивлявшийся крейсер «Катори» и один эсминец. С этого времени Трук стал играть такую же роль, как Рабаул.

За этим первым нападением на Трук сразу же последовал набег боевых групп авианосцев под командованием адмирала Митчера на Марианские острова, в ходе которого последние были впервые разведаны. Самолеты Митчера уничтожили 168 японских и вместе с подводными лодками потопили суда водоизмещением в 45 000 брт. В следующие месяцы японцы попытались усилить гарнизоны на островах, но в результате атак подводных лодок потеряли несколько транспортов, много техники, а также часть войск.

## ДЕСАНТНЫЕ ОПЕРАЦИИ ОПРЕДЕЛЯЮТ ИСХОД ВОЙНЫ НА ВОСТОКЕ И ЗАПАДЕ

### *Холландия*

Прыжки через океан за три месяца выдвинули американские форпосты на 1500 миль вперед; самое глубокое впечатление на японцев произвело нападение на Трук. В официальном сообщении их указывалось:

«Темп операций противника доказывает, что его наступательные силы уже осуществляют стратегическое давление на нашу родину».

План Макартура по-прежнему состоял в том, чтобы, используя все имевшиеся в наличии вооруженные силы, к которым он причислял также и авианосцы, и наступая вдоль северного берега Новой Гвинеи, занять Минданао, в южной части Филиппинских островов. Адмирал Кинг уже в начале 1943 г. обратил свои взоры на острова Сайпан, Гуам и Тиниан в Марианском архипелаге. Не отказываясь от плана Макартура, он проводил в жизнь и свой собственный. В пользу этого плана особенно говорило то, что новый бомбардировщик дальнего радиуса действия «В-29» мог долететь до Японии с 4,5 т бомб. Нападение на Сайпан было назначено на середину июня 1944 г., то есть примерно на то самое время, когда должен был состояться решительный штурм крепости «Европа». Остававшееся время было посвящено операциям на Новой Гвинее.

Здесь также не были затронуты наиболее сильные позиции противника. Вместо крепости Вевак ближайшей целью явилась Холландия — аэродром, расположенный приблизительно в 800 км к западу от залива Юон, в глубоком тылу японцев. Макартура поддерживали армейские бомбардировщики. Поскольку его собственные аэродромы остались слишком далеко позади, он вызвал авианосцы 5-го флота. Последний вышел из Маджуро 22 марта 1944 г. и в последних числах месяца атаковал острова Палау. Там не только были сбиты многочисленные японские самолеты, но и впервые были

сброшены магнитные мины на фарватеры, ведущие в атолл. 36 судов общим тоннажем почти в 130 000 брт стали жертвами воздушных налетов и мин, в авианосцы же и сопровождавшие их корабли не было отмечено ни единого попадания. В апреле последовало несколько сильных ударов сменявших друг друга групп авианосцев и бомбардировщиков дальнего радиуса действия по аэродромам в Холландии и другим, находившимся в тактической близости от этого пункта. Вевак и Трук были подвергнуты отвлекающим бомбардировкам. Линкоры обстреляли Понапе на Каролинских островах.

Чтобы ввести противника в заблуждение, десантный флот в составе более 200 кораблей издала обошел острова Адмиралтейства. Поставленная цель была полностью достигнута, и три десанта, высаженных у Айтате, в бухте Гумбольдта и в бухте Танамера, застали противника совершенно врасплох, так что он оказал гораздо менее упорное сопротивление, чем до этого времени. Строевые части численностью в 38 000 человек и 18 000 солдат гарнизонной службы и тыловых частей высадились на берег в соответствии с планом. Природа воздвигла на их пути более значительные препятствия. Дороги к аэродромам, на которые рассчитывали американцы, либо находились в непригодном состоянии, либо еще должны были быть построены.

### *Вакде и Биак*

17 и 18 мая 1944 г. Макартур высадился на о. Вакде, расположенном в 200 км дальше к западу, а также на материке<sup>1</sup> напротив этого острова, чтобы еще дальше выдвинуть свои аэродромы, так как, учитывая предстоящую операцию против Марианских островов, он больше не мог использовать авианосцы. Десять дней спустя настал черед о. Биак, расположенного еще на 300 км дальше к западу. В этих пунктах десанты также были осуществлены планомерно, в соответствии с детально разработанной схемой, оказанное же сопротивление было незначительно. Однако гарнизон закрепился в утесах и пещерах над ровным берегом и расположенными на нем аэродромами, и потребовались большие усилия, чтобы выдворить его оттуда.

Японский флот тщетно пытался доставить на Биак подкрепления с Филиппин — сначала посредством крейсеров, а потом с помощью эсминцев. 11 июня была сформирована боевая группа в составе обоих колоссальных линко-

<sup>1</sup> Автор имеет в виду Новую Гвинею. — *Ред.*



ров — «Ямато» и «Мусаси», 5 крейсеров и 7 эсминцев. Между тем уже начались воздушные налеты на Сайпан, и намеченная операция была отставлена. Самоходные баржи перебрали на остров незначительные подкрепления. Гарнизону удалось в течение месяца препятствовать использованию аэродрома. Затем американцы выкурили из пещер последних защитников, и сопротивление подошло к концу.

Под прикрытием борьбы за Марианские острова Макартур занял 22 июля 1944 г. остров Нумфор, а 30 июля — аэродром Сансапор на западной оконечности Новой Гвинеи. За четыре месяца он продвинулся на 1500 км и находился теперь всего в 1000 км от Южных Филиппин.

### *Завоевание Марианских островов*

Эта операция была самой большой из всех проведенных до того на Тихом океане. Флот из 536 кораблей (15 быстроходных авианосцев, 8 новых линкоров и т. д.) доставил к островам 128 000 человек, две трети которых составляла морская пехота. Ближайшая американская база Энветок находилась на расстоянии 1000 миль, а Пирл-Харбор и Гуадалканал, где формировалась экспедиционная армия, — соответственно 3500 и 2400 миль. Следует указать на отличие от вторжения в Нормандию — там расстояние до баз большей частью составляло менее 100 миль.

У Сайпана впервые действовали в большом количестве пловцы<sup>1</sup> — необходимый опыт был приобретен в боях за Кваджелейн. Их задачей являлась не только разведка характера прибрежной местности, но и устранение подводных препятствий, как искусственных, так и естественных в виде глыб кораллов. Все тело пловцов через каждые 30 см (1 фут) было раскрашено черными кольцами, чтобы они имели возможность использовать самих себя в качестве измерительных линеек. Работали они, несмотря на значительные потери, весьма успешно, и в некоторых пунктах высадка вообще стала возможной лишь благодаря произведенным ими взрывам.

Сайпан обороняло почти 32 000 человек под командованием генерала Сайто; в их числе было 7000 человек морской пехоты, принадлежавших частично к отборным подразделениям. Имелись полевые укрепления, однако строительство крепости только лишь начиналось, ибо японцы не рас-

---

<sup>1</sup> Легководолазы. — Ред.

считывали на столь быстрый бросок через предполье. На Сайпане расположилось несколько высших штабов, в том числе штаб командующего местными военно-морскими силами адмирала Нагумо.

С 11 по 13 июня 1944 г. 15 быстроходных авианосцев, составлявших четыре боевые группы, атаковали аэродромы на островах и попутно уничтожили направлявшийся в Японию конвой. Контратаки японской авиации становились все слабее, причем кораблям они вообще не причинили никакого ущерба. В заключение две группы авианосцев бомбардировали аэродромы на расположенных в 600 милях к северу островах Волкано с целью перехвата самолетов, прибывавших из Японии воздушным путем. Одновременно 8 новых линкоров обстреляли без предварительной подготовки, а потому и с незначительным успехом пункты, намеченные для высадки десанта на Сайпане. Непосредственно береговая оборона не была уничтожена, и сопротивление японцев оставалось чрезвычайно упорным, когда 15 июня высадилось две дивизии морской пехоты. Поставленные цели не были достигнуты. Последовали ожесточенные бои; только в августе американцы полностью овладели островом. При этом из 67 000 американцев было убито или ранено 16 500. Все высшее японское командование погибло или покончило самоубийством, как Саито и Нагумо, однако почти 1000 японцев сдались в плен.

### *Сражение в Филиппинском море*

Верховное командование японцев понимало значение Марианских островов и бросило на помощь им весь флот. Последний был реорганизован, авианосцы были признаны важнейшим классом кораблей, командующим флотом был назначен вице-адмирал Одзава, имевший опыт управления авианосцами. Преемником погибшего в полете адмирала Кога на посту главнокомандующего стал адмирал Тойода.

С нового авианосца «Тайхо» (31 000 т) Одзава управлял ветеранами «Сёкаку» и «Дзуйкаку», равно как и шестью вспомогательными авианосцами, на которых находилось в общей сложности 430 самолетов против 890 на авианосцах США. Кроме того, в состав его флота входило 6 линкоров, 13 крейсеров и около 30 эсминцев.

За несколько недель, предшествовавших нападению, у японцев укрепилось мнение, что оно произойдет южнее; отсюда — попытки прорвать кольцо блокады вокруг Биака с

его самолетами. Около 25 подводных лодок передвигались в обширном морском пространстве; часть из них доставляли продовольствие и медикаменты отрезанным опорным пунктам, остальные поджидали американский флот, развернувшись в линии. Им не удалось повредить ни один корабль; зато 17 японских подводных лодок были потоплены эсминцами и авианосцами. Благодаря усовершенствованию средств противолодочной обороны один эсминец из состава охраны конвоя уничтожил за 12 дней 6 подводных лодок и таким образом смел вместе со своей группой целую линию. В то же время американские подводные лодки уничтожили 3 танкера и 4 эсминца японского флота. Из-за тяжелых потерь в танкерах — преимущественно в результате атак подводных лодок — этот флот уже испытывал затруднения с нефтью и был вынужден держаться поблизости от нефтяных источников Борнео.

13 июня 1944 г. военно-морские силы Японии покинули свои стоянки. Флот авианосцев через пролив Бернардино в Филиппинском архипелаге направился на восток и 15 июня соединился с боевой группой, первоначально предназначавшейся для Биака. Одзава знал, что высадка десанта на Сайпане прикрывается флотом американских авианосцев. Он рассчитывал свести на нет численное превосходство этого флота при помощи сухопутных самолетов с Марианских островов и Япа. Кроме того, самолеты с его авианосцев должны были использовать аэродромы на островах для пополнения запаса горючего и боеприпасов. Наибольшим минусом его флота являлась слабая подготовка новых летчиков. Кроме того, из-за недостатка горючего в последние недели перед сражением не было возможности проводить с ними учения.

18 и 19 июня флоты приблизились друг к другу. Японцы, которые придавали теперь очень большое значение хорошей разведке, раньше американцев получили правильное представление о противнике. Спрюанс после долгого раздумья не пошел навстречу японскому флоту, поскольку полученные им донесения об этом флоте были неточны и он опасался, что к Марианским островам подходят и другие японские морские силы. Спрюанс предпочел надежную защиту в лице наземных войск возможности победы над японским флотом.

19 июня утром самолеты с авианосцев Одзавы четырьмя волнами атаковали американские авианосцы. Они были обнаружены локаторами уже на дистанции в 150 миль, встречены превосходящими силами истребителей и понесли тяжелые по-

тери, не достигнув ничего, кроме нанесения незначительного ущерба отдельным кораблям. Погибло более 300 японских самолетов, в то время как американские потери были весьма невелики. Это объяснялось в равной мере недостаточной подготовкой японских летчиков и тем фактом, что они все еще летали на самолетах, лишенных как броневой защиты, так и защиты от пожара.

Японские авианосцы оказались в пределах досягаемости двух американских подводных лодок. В «Тайхо» попала торпеда, но корабль этот, обладавший большим количеством водонепроницаемых переборок, полностью сохранил боеспособность. Однако в нескольких цистернах для бензина образовалась течь, и технически неправильные приказания привели к тому, что пары бензина заполнили внутренние помещения. Шесть часов спустя сильный взрыв выдавил наружу бортовую обшивку, а бронированную полетную палубу поднял вверх и в одно мгновение превратил корабль в горящую и тонущую развалину. Одзава со своим штабом перешел на один из крейсеров. Другой подводной лодке удалось тремя торпедами потопить «Сёкаку».

20 июня направлявшиеся на запад американцы вследствие неудовлетворительной разведки только во второй половине дня получили точные данные о местонахождении врага. Японцы потеряли утро в связи с переходом штаба на «Дзуйкаку». У них также отсутствовало ясное представление о противнике, и они преувеличивали его потери. Только теперь Одзава узнал, что лишь 100 самолетов находятся еще в боевой готовности. Тем не менее он решил предпринять на следующий день новую атаку. С Марианских островов не донесли, что находившиеся там военно-воздушные силы почти уничтожены.

К концу дня американцы с очень большой дистанции (свыше 300 миль) снова атаковали японцев 216 самолетами. Одзава смог противопоставить им только 75. Вспомогательный крейсер «Хийо» пошел ко дну, потопленный двумя торпедами, в «Дзуйкаку» попало несколько бомб. Пожары были настолько сильны, что командир уже отдал было приказ покинуть корабль, но с пламенем все же удалось справиться. Несколько других кораблей пострадали меньше. Американцы потеряли 20 самолетов, а японцы — 65, так что Одзава откасался от мысли возобновить бой и вернулся в свои базы.

На обратном пути 65 американских самолетов из-за недостатка горючего сели на воду или потерпели аварию при

непривычной ночной посадке. Однако служба спасания на море была организована так хорошо, что из 209 человек, составлявших экипажи потерянных самолетов, погибло только 49 человек. Хотя и не удалось уничтожить японский флот, его авианосная авиация была выведена из строя не менее чем на полгода.

Вскоре американцы высадились на Тиниане и Гуаме и овладели ими, преодолев упорное сопротивление врага. Гуам был в кратчайший срок превращен в гигантскую базу, сыгравшую решающую роль в последующих операциях.

## *Вторжение в Нормандию*

В то время как авианосцы и транспортный флот США приближались к Марианским островам, к Европе из Южной Англии двинулся в путь предназначенный для высадки десанта флот несколько иного характера; он пересек Ла-Манш и подошел к Нормандии. Основная проблема для атакующего в Европе была та же, что и на Тихом океане: возможно быстрее и с минимумом потерь осуществить переход с воды на сушу и создать плацдарм, с которого можно будет начать наступление в глубь территории.

В операциях на Тихом океане эта территория имела до того лишь незначительное протяжение в глубину, ибо десанты всякий раз высаживались либо на островах, либо у непроходимых джунглей, как на Новой Гвинее. Почти всякий раз имелась возможность перерезать коммуникации противника с районом высадки десанта, а там, где это все же не удавалось, как в случае с Гуадалканалом, — по крайней мере, помешать ему в доставке достаточного количества подкреплений и воинских грузов.

В Европе же за атакуемым побережьем лежала вся территория противника. Поэтому приходилось считаться с подходом совершенно иных подкреплений, а вслед за удавшимся десантом должен был состояться большой поход против боеспособных вооруженных сил. Поэтому было необходимо не только высадить большое количество войск, но и обеспечить постоянный подвоз значительных подкреплений и соответствующей материальной части.

Согласно окончательному варианту плана, в Нормандии одновременно высадились 5 дивизий по фронту и 3 воздушнo-десантные дивизии на флангах. В первый день, кроме 100 000 человек, на сушу должно было быть доставлено



14 000 т материальной части и 14 000 транспортных единиц, включая танки; в дальнейшем на протяжении нескольких недель намечалось ежедневно подвозить по 12 000 т материальной части и 2500 транспортных единиц с грузом.

В качестве пункта высадки была избрана западная половина бухты Сены, в которой между скалами имелись песчаные пляжи достаточного протяжения, защищенные полуостровом Котантен от западного ветра и прибоя. Однако необходимо было как можно быстрее овладеть большим портом, чтобы иметь возможность производить разгрузку при любой погоде. Поскольку, учитывая опыт Дьепа, атаковать Шербур с фронта не решались, приходилось считаться с тем, что пройдет некоторое время, прежде чем он будет взят с тыла. Поэтому был избран следующий выход: создавать искусственные гавани — так называемые «Mulberries»<sup>1</sup> из заполненных цементом понтонов, используя старые суда в качестве волнорезов.

В общей сложности в Южной Англии находилось в боевой готовности: 38 дивизий, более 4200 всякого рода десантных судов, около 850 военных кораблей, в том числе 6 линкоров, 2 монитора и 22 крейсера, очень сильные соединения тральщиков и охотников за подводными лодками и 11 000 самолетов. Все это состояло под единым командованием генерала Эйзенхауэра.

Эти колоссальные приготовления не остались незамеченными немецкой стороной. Однако предположения относительно сроков и пункта высадки до последнего момента сильно отличались друг от друга. Считалась еще возможной даже высадка в Норвегии. К тому же и на этот раз не было создано единого командования.

В сентябре 1943 г. фельдмаршал Роммель получил задачу: проверить оборону Северо-Западной Европы на случай вторжения. Он вскоре пришел к определенным выводам, его точка зрения была признана и верхами. Тем не менее сначала он далеко не всюду мог осуществить свои предложения, ибо являлся лишь советником. Только в конце 1944 г., по собственному ходатайству, Роммель был назначен главнокомандующим войсками в районе от Ден Хелдера до Луары, где и мог полностью распоряжаться. Тот факт, что дислоцировавшиеся и действовавшие в этом пространстве военно-воздушные и военно-морские силы не были подчинены ему, соответствовал обычному немецкому порядку. Роковым же

---

<sup>1</sup> Туттовые деревья (англ.). — Ред.

оказалось то, что он не имел права приказывать даже танковым дивизиям и резервам, находившимся в Северной Франции. Кроме того, высшие штабы очень по-разному относились к его идеям — медленнее всего воспринимала их армия, на которую обрушилась вся мощь противника.

Штаб Роммеля, в котором были представлены все виды вооруженных сил, был первым в Германии военным учреждением, официально и всесторонне занимавшимся вопросами противодесантной обороны. Роммель был для этого самым подходящим человеком, ибо в борьбе с англо-американцами он приобрел более свежий опыт, чем тот, которым располагал любой другой армейский начальник. К тому же он обладал гибким умом, был свободен от предвзятости, интересовался техникой и имел технические способности.

Когда он прибыл во Францию, план обороны против вторжения сводился к следующему:

укрепление портов, чтобы противник не сумел их взять с моря;

проведение в глубине территории маневренной операции против высадившегося на открытом берегу противника с целью разгрома и изгнания его.

Роммель, этот мастер маневренной войны, сразу же заметил, что почти полное отсутствие собственных военно-воздушных сил делает этот план неосуществимым, несмотря на всю опытность германских танковых войск. Он слишком хорошо знал, что без сильной тактической авиации невозможно действовать своевременно и быстро. К этому присоединялся тот факт, что лишь немногие из 49 пехотных дивизий, находившихся на западе, могли передвигаться быстрее, чем обычным маршем. Он знал, далее, как трудно ликвидировать плацдарм британцев, когда им уже удалось закрепиться на местности. Он был убежден — и прямо говорил об этом у Гитлера и в ВГКВС, — что кампания, а с ней и война в целом будет проиграна, если не удастся сбросить противника в море в первые три дня.

Поэтому он держался того мнения, что необходимо нанести удар по фронту, чтобы, если это окажется возможным, вообще не допустить высадки десанта. Нужно сосредоточить для мощного отпора все сколько-нибудь пригодные для этого рода войск. Поэтому он разместил пехоту в узлах сопротивления, расположенных в полосе, шедшей вдоль берега и имевшей ширину 4—5 км. Он приказал также построить как можно больше небольших укреплений, обращенных к морю. Это было не очень много; так называемый Атланти-

ческий вал если и существовал, так только в самом узком месте пролива, между Булонью и Кале, где для операции «Морской лев» были сооружены четыре морские батареи самого тяжелого калибра и многочисленные армейские батареи. В этом районе и дивизии стояли друг за другом двумя эшелонами. В остальном же Атлантический вал был блефом. Во всей Нормандии на побережье имелось лишь незначительное число полевых укреплений. Морская артиллерия находилась у крупных портов. Крепкой опорой обороны явились несколько армейских батарей береговой обороны с трофейной материальной частью. На протяжении нескольких месяцев перед вторжением в районе, где оно потом произошло, были сооружены еще и морские батареи «Лонге» (15-см) у Байе и «Маркуф» (21-см) — на восточном побережье Котантена. В целом артиллерийская оборона была слаба, одна батарея среднего калибра приходилась примерно на участок в 25 км; пехота тоже была слаба — между Орн и Вир первоначально имелась лишь одна дивизия 7-батальонного состава на 50 км. В дальнейшем в этот район перебросили еще одну дивизию. К каким ложным выводам приводила интуиция Гитлера и отсутствие собственной морской авиации, показывает тот факт, что в Норвегии подступы к Бергену оборонялись 34 батареями, в том числе 7 тяжелыми с 21 орудием калибра 21—28 см, а район Нарвик — Харстад — почти 80 батареями калибра до 40,6 см, острова в Ла-Манше<sup>1</sup> — 34 (38?) тяжелыми орудиями. Между тем на более чем 1000-километровом морском побережье от Соммы до южного берега Луары с крупными портами Гавр, Шербур, Брест, Лориан и Сен-Назер имелось в общей сложности всего 37 орудий.

Роммель приказал поставить между узлами сопротивления большое количество мин. Когда он прибыл во Францию, таких мин имелось в общей сложности 1,7 млн. За немногие месяцы его деятельности было добавлено 3—4 млн., в том числе много дистанционных. Своей конечной целью он поставил 50—100 млн. мин.

В прибрежной полосе моря были созданы системы препятствий — к этой мысли в свое время пришли также и японцы. Эти препятствия явились крайне обременительными для противника и вынудили его произвести высадку при отливе и дневном свете, а не так, как это бывает при проведении подобной операции в классической ее форме, то есть во время прилива и на рассвете. Препятствиями служили

---

<sup>1</sup> Нормандские острова. — Ред.

вбитые в дно балки с минами, бетонные призмы и многое другое — в зависимости от наличия материалов и изобретательности на местах. Высота прилива в Нормандии столь значительна (до 9 м), что ко времени вторжения были более или менее готовы только препятствия, рассчитанные на эту высоту, сооружение же препятствий, действующих при отливе, едва еще начиналось.

Перед препятствиями должны были быть поставлены на небольшой глубине прибрежные морские мины, впереди них — на более значительной глубине — донные мины магнитного и акустического действия, между этими минами и в еще более глубоких местах — якорные мины с различными типами взрывателей. Но из этого ничего не получилось, ибо военноморская группа «Вест» держалась иного мнения о сроках начала вторжения и, несмотря на неоднократные требования, не допустила постановки мин в бухте Сены. В результате отпала значительная часть плана Роммеля.

Пригодные для высадки воздушных десантов пункты «полосы Роммеля» были загромождены высокими столбами, чтобы, по крайней мере, повредить при приземлении грузовые планеры. 7 танковых дивизий, стоявших к северу от Луары (еще три такие дивизии находились в Южной Франции), должны были продвинуться настолько далеко вперед, чтобы их артиллерия могла обстреливать побережье. Таким образом, 1—2 дивизии сразу же могли вступить в действие в пунктах высадки в качестве «пожарной команды». Благодаря хорошей сети путей сообщения остальные могли быть подтянуты в этот район с обеих сторон.

Танковая группа «Запад» держалась другого мнения. Основываясь на опыте, приобретенном ею в Польше, Франции и России, она не могла выйти за рамки представлений о планомерно разворачивающемся танковом сражении и посредством личных обращений в ВГКВС добилась того, что ядро группы — 4 танковые дивизии — было оставлено в тылу, хотя в принципе план Роммеля был утвержден. В результате сражение, в котором решалась судьба империи, велось в соответствии с двумя взаимно противоположными планами, что является, вероятно, единственным случаем подобного рода в истории войн.

Остальные 3 танковые дивизии были, правда, сосредоточены за пехотой, но в районе высадки находилась только одна. Роммель не имел права снять танковые дивизии (равно как и пехотные) с менее угрожаемых участков фронта, не получив предварительно разрешения ВГКВС. Такое раз-



решение либо вообще не поступало, либо задерживалось на несколько дней. Кроме того, ВГКВС полагало, что главный удар будет нанесен через самое узкое место пролива, исходя при этом из сухопутного представления о том, что для переправы постараются избрать наиболее короткий путь. Оно совершенно не учитывало тот факт, что лишняя пара десятков миль не играет никакой роли для десантных судов и что для них важнее переправиться и высадиться в пределах досягаемости тяжелой корабельной артиллерии, которая у британцев всегда находилась в почете.

Требования Роммеля о постановке новых, не поддающихся тралению мин гидростатического действия по обе стороны от о. Уайт, о воздушных налетах и обстреле «Фау-1» отправных пунктов вторжения в Англии также не нашли отклика. Роммель находился на пути в главную квартиру фюрера, чтобы добиться переброски в район высадки, который он распознал заранее, хотя бы двух танковых дивизий и одного корпуса зенитной артиллерии (в этом случае они очутились бы как раз там, где следовало), когда утром 6 июня 1944 г. началось вторжение.

Меры, принятые Роммелем, привели к тому, что в первый день противник сумел доставить на сушу лишь 80 процентов войск, 50 процентов транспортных единиц и 25 процентов материальной части (от количества, предусмотренного планом). Однако этого было недостаточно, чтобы отбить атаку. Столь же мало пользы принесли мужественные боевые действия военно-воздушных сил, которых оказалось совершенно недостаточно. Они временами делали едва 500 вылетов в день против 20 000 у противника. Использование военно-морского флота также не могло изменить ход событий. Последние эсминцы понесли тяжелые потери и вообще не добрались до района вторжения. Торпедные катера и миноносцы, вышедшие из Гавра, добились некоторых успехов, равно как и подводные лодки со «шнорхелями», вышедшие с бискайских баз. Масса легких сил немецкого флота была уничтожена в портах воздушными бомбардировками. Самопожертвование одиночных бойцов — водителей малых боевых средств, торпед с экипажем из одного человека и брандеров нанесло противнику некоторые потери, но замедлило темп его операции настолько же мало, насколько мины гидростатического действия и «Фау-1».

Кризисы преходящего характера возникли у англо-американцев в первый день вторжения вследствие сопротивления в этом же районе, а также 18 июня, когда сильный норд-



остовый шторм разрушил одну из двух искусственных гаваней и выбросил на берег более 800 десантных судов (в процессе самой высадки были повреждены или погибли всего 300 судов). Однако немцы не могли использовать все эти возможности. 6 июня ВГКВС задержало танковые дивизии в тылу; они двинулись в район боев только после полудня и в результате непрекращавшихся воздушных налетов потеряли много времени и машин, так что им удалось лишь заткнуть дыры фронта.

В первую неделю противник доставил на сушу 427 000 человек, 62 000 транспортных единиц и 105 000 т материальной части, усилившись, благодаря этому, настолько, что смог бы обойтись несколько дней без подвоза. Очень быстро были созданы аэродромы для истребителей, а различные пункты высадки соединились в единое предмостное укрепление, с которого противника не могли уже выдворить те силы, которые имелись в распоряжении немцев.

На западном фланге центром тяжести действий американцев стало наступление на Шербур; уже 25 июня они вступили в этот портовый город, слишком слабо укрепленный на случай нападения с суши. В результате продуманной системы мер, принятых штабом Роммеля и старшим морским начальником Шербура — контр-адмиралом Геннеке, этот крупный порт был самым основательным образом выведен из строя посредством взрывов, постановки всякого рода мин и устройства подводных препятствий. До момента разгрузки первых транспортов прошло не несколько дней, как рассчитывали американцы, а свыше четырех недель. Материальной части, выгруженной прямо на берег (более половины ее было доставлено с больших судов грузовиками-амфибиями), хватило, однако, для того, чтобы союзники смогли выйти с плацдарма высадки и начать мощное наступление, которое к осени отдало в их руки почти всю Францию. В целях экономного использования танкеров из Южной Англии в Шербур были проложены по дну моря четыре нефтепровода.

## *Высадка в Южной Франции*

Дальнейшее продвижение вперед было облегчено состоявшейся 15 августа 1944 г. высадкой в Южной Франции, между Тулоном и Ниццей, хотя в качестве оперативного дополнения к вторжению в Нормандию эта высадка сильно запоздала. Причиной такого запоздания явился недостаток в

десантных судах. Не приходится удивляться тому, что, учитывая масштаб операций в Тихом океане, адмирал Кинг предоставлял для Европы только то, что было там абсолютно необходимо. Узким местом были танконосцы, ибо эти суда, отличавшиеся высокой мореходностью, особенно хорошо зарекомендовали себя в Тихом океане. Когда при нападении германских торпедных катеров на корабли, участвовавшие в ночных учениях у побережья Англии в мае 1944 г., было потоплено три таких судна, союзники лишились всего своего резерва транспортных средств подобного типа.

В высадке десанта в Южной Франции, осуществленной под командованием адмирала Хьюитта, было использовано свыше 2000 кораблей, в том числе почти 800 боевых. В распоряжении командования находилось около 5000 самолетов, которым немцы могли противопоставить лишь немного более 200. На сушу было доставлено 450 000 человек, считая и личный состав тыловых служб. Немцы не имели возможности отразить атаку подобного масштаба. Все их танковые дивизии были переброшены в Северную Францию. Стационарная береговая артиллерия была подавлена огнем пяти линкоров и 20 крейсеров, и высадка десанта сопровождалась незначительными потерями. Тулон оборонялся очень мужественно под командованием старшего морского начальника контр-адмирала Руфуса. Но 28 августа этот город, равно как и Марсель, был уже в руках союзников. Большой порт Марселя был сильно разрушен, 9000 м причалов — взорвано, из 200 кранов остались пригодными только 4; в гаванях было потоплено 70 судов.

При разворачивании в более быстром темпе союзники смогли бы отрезать основную часть немецких сил, поскольку приказ на отход был, как обычно, получен слишком поздно. Массе немецких войск удалось спастись, выйдя по долине Роны в Бельфорскую впадину. Плоскодонные морские самоходные баржи 6-й охранной флотилии под командованием капитана 3 ранга резерва Поленца прошли, насколько это было возможно, дальше вверх по течению, что позволило армейским частям несколько раз переправиться с берега на берег.

### *Крепости и острова*

В Средиземном море за высадкой в Южной Франции последовали менее крупные десанты в Греции, откуда немцы эвакуировались летом 1944 г. под давлением русского наступления в Румынии и Болгарии,

При этом союзники уничтожили большое число обеспечивших эвакуацию конвоев и мелких судов, особенно в Адриатике. Крит и острова Эгейского моря не были затронуты военными действиями. Однако греки еще 1 мая 1945 г. завладели о. Родос — вероятно, для того, чтобы поставить мирную конференцию перед совершившимся фактом.

Гитлер приказал превратить все крупные порты Франции в крепости и оборонять их до последней крайности, чтобы ими не смог воспользоваться противник. Это мешало англо-американцам, но не имело для них решающего значения. Почти не располагая портами, они к середине сентября доставили 2,2 млн. человек, 450 000 транспортных единиц и до 4 млн. т материальной части.

После прорыва у Авранша в начале августа одна американская ударная группа повернула на запад. 17 сентября она заняла сильно разрушенный Сен-Мало (где укрепленная батарея морских 19-см орудий на о. Сесамбр у входа в гавань продержалась до 2 сентября 1944 г.), а 18 сентября взяла Брест, обороняемый частями армии и флота под командованием генерала Рамке. Остальные бискайские порты — Лориан, Сен-Назер, Ларошель и Руайян были осаждены, причем Руайян в апреле 1945 г. взяли штурмом, чтобы освободить для судоходства реку Жиронда с важным портом Бордо. Значительная часть защитников состояла из моряков; в строю оставалось мало кораблей охранения, и экипажи тральщиков спустились в качестве морских гренадеров в окопы или действовали в предполье.

Все порты, расположенные к востоку от фронта вторжения, были взяты — до самого Дюнкирхена, который контр-адмирал Фризиус удерживал до конца войны. Из Южной Англии в Булонь были подведены под водой не менее 16 нефтепроводов.

Важный порт Гавр пал 12 сентября. При попытках снабжать его гарнизон, а также при отходе легких сил у побережья к северу от города не раз разыгрывались ожесточенные ближние бои. При этом погиб ряд немецких кораблей охранения, преимущественно вооруженных артиллерией вспомогательных судов. То же самое произошло при отходе из Бреста на Лориан. Здесь немцы также понесли тяжелые потери, особенно пострадала 7-я флотилия сторожевиков. Эсминцы «Z-23», «Z-24» и «Z-37» и «Т-24»<sup>1</sup> были уничто-

---

<sup>1</sup> Миноносец, — Ред.

жены в бискайских гаванях воздушными налетами. «Z-32»<sup>1</sup> пошел ко дну 3 июня в бою при Уэссане, а «Меве», «Кондор», «Фальке» и «Грейф»<sup>2</sup> погибли в Гавре или поблизости от него (последний уже в мае 1944 г.). Соединения сил охранения насчитывали к моменту начала вторжения 476 кораблей. К 8 сентября 1944 г., когда было расформировано соединение командующего кораблями охранения на западе, 2-я и 3-я дивизии потеряли по 100 единиц каждая, а 4-я — 50. В Германию вернулась только часть 2-й дивизии. Уцелевшие корабли из состава двух других остались в гаванях островов Ла-Манша и Бискайского залива.

Противник не тревожил острова в Ла-Манше. В ночь на 9 марта 1945 г. 4 тральщика, 3 вооруженных артиллерией вспомогательных судна и 6 других кораблей совершили под командованием капитан-лейтенанта Мора набег на небольшой порт Гренвиль, которым пользовались американцы для снабжения войск. Они высадили на сушу ударные отряды, взорвали несколько пароходов, погрузочно-разгрузочное оборудование и ворота шлюзов, обстреляли заполненные солдатами казармы, освободили некоторое количество военнопленных, захватили с собой угольщик с грузом и потопили в море американский сторожевик. При этом они понесли небольшие потери. Один тральщик пришлось взорвать, поскольку он застрял в гавани из-за неожиданно низкого уровня воды.

*Вальхерен.* В сентябре, после того как в начале месяца быстро наступавшие британцы заняли Антверпен, 1-я дивизия кораблей охранения (капитан 1 ранга Кнут), несмотря на господство противника в воздухе, почти без потерь переправила с предмостного укрепления Брескенс обратно через Шельду остатки 15-й армии — около 120 000 человек и 700 орудий. Большой и очень мало пострадавший порт Антверпена не приносил британцам почти никакой пользы, пока над устьем Шельды господствовал о. Вальхерен со своими батареями. Большая часть острова была затоплена в результате разрушения западной дамбы воздушными бомбардировками. Однако батареи (одна — из четырех 22-см орудий, несколько — 15-см и более мелкого калибра) продолжали стоять на других дамбах и находились в боевой готовности.

1 ноября 1944 г. с трех сторон начался штурм. Соединение из 28 кораблей, в том числе 1 линкора и 1 монитора, обстреливало батареи, в то время как отряды командос вы-

---

<sup>1</sup> Эсминец. — *Ред.*

<sup>2</sup> Все четыре — миноносцы. — *Ред.*

садились в различных пунктах, частично проникнув через брешь в дамбе. Немцы упорно сопротивлялись. Из 28 кораблей, участвовавших в обстреле, пошло ко дну 9, и только 7 остались неповрежденными. Однако атакующим удалось одну за другой вывести из строя все батареи и после двухдневных боев овладеть всем островом. Шельда оказалась настолько заминированной, что 200 тральщикам пришлось трудиться почти четыре недели, прежде чем доступ в Антверпенский порт стал свободным.

Крупные десантные операции в Европе показали, какие огромные силы могут быть быстро и внезапно для противника высажены морской державой на побережье. Разумеется, вторжение с моря облегчалось замедленной реакцией немцев и недостатками германской системы управления вооруженными силами. Неуверенность обороняющегося относительно того, какой именно участок длинного побережья может быть внезапно атакован с моря, сохранился, однако, при любых условиях. Крупные десантные операции сломили германскую оборону в Северной Африке, Италии и Франции. То обстоятельство, что они не привели к окончанию войны уже осенью 1944 г., не имеет отношения к технике и объясняется частично выбором местности для высадки, а в основном — чрезмерной осторожностью при последующих сухопутных операциях.

## *Лейте*

В то время как крупная десантная операция в Нормандии развилась в сухопутный поход против Германии, вооруженные силы, действовавшие в Тихом океане, готовились к решающей операции, которая должна была вырвать у японцев Филиппины и перерезать их морские коммуникации со странами, откуда они получали жизненно важное сырье.

В порядке подготовки американцы 15 сентября 1944 г. одновременно высадились на о. Моротай, к северо-западу от Новой Гвинеи, и на группе островов Палау, в западной части Каролинского архипелага. Оба эти предприятия, подготовленные вылазками авианосцев и осуществлявшиеся при мощной поддержке с воздуха, развернулись планомерно, причем метод высадки десанта был значительно улучшен. Высадка одной — двух дивизий сделалась самым обычным делом. На Моротай почти не было встречено японцев. 30 000 последних засели на близлежащем острове Хальмахера, но не могли помешать высадке. Соппротивление, встреченное на Пелелиу в группе



Палау, было весьма сильным, бои продолжались до конца ноября, но аэродром, который являлся целью американцев, смог быть сдан в эксплуатацию уже в середине октября. Остров Ангаур удалось завоевать быстрее. Особенно ценным явился атолл Улити в Каролинском архипелаге, который 23 сентября был занят без сопротивления и тотчас же превращен в крупную базу снабжения с использованием находившихся до этого на Эннветоке судов и оборудования.

Морские операции следовали теперь так быстро одна за другой, что один-единственный штаб не мог более управлять осуществляемой экспедицией и одновременно готовить следующую. Поэтому Хэлси и Спрюанс сменяли друг друга со своими штабами, что дурно отразилось бы на дисциплине, если бы такая тактика продолжалась долго, но было терпимо, поскольку дело заключалось в конечном прыжке. Нумерация флотов также менялась, что вводило в заблуждение японцев. Сама по себе она оставалась прежней, но Спрюанс командовал 5-м флотом, а Хэлси, находившийся теперь в районе боевых действий, — 3-м. В южной части Филиппин он встретил настолько незначительное сопротивление, что вслед за тем немедленно атаковал аэродромы в средней части архипелага. Последние оборонялись несколько упорнее, но все же настолько слабо, что 13 сентября Хэлси, находясь в море, предложил Нимицу отказаться от промежуточных этапов и в начале октября высадить десант не в южной, а в средней части Филиппинских островов. Это означало необходимость составить новые приказы и провести подготовку в очень ограниченные сроки. Нимиц немедленно передал предложение в Оттаву, где собрались верховные политические и военные руководители англо-американцев. План был одобрен через полтора часа, и действительно удалось сосредоточить на Манусе и в Холландии ударные части численностью в 90 000 человек и десантные соединения с таким расчетом, чтобы 20 октября осуществить вторжение.

Между тем флот авианосцев впервые атаковал северную часть Филиппинских островов, затем направился временно на Улити, а оттуда, следуя за тайфуном, внезапно совершил новый набег на северную часть Филиппин и Формозу. Японцы подтянули подкрепления и оказали ожесточенное сопротивление в воздухе. Им удалось торпедировать 2 крейсера, которые были, однако, отбуксированы на Улити. В общей сложности с конца августа до середины октября японцы потеряли около 1600 самолетов, в том числе вторично — эскадрильи самолетов с авианосцев и их только что

обученные экипажи; потери американцев составили 200 самолетов. Японцы в несколько раз преувеличили потери, нанесенные ими американскому флоту.

После сильной артиллерийской подготовки два армейских корпуса в соответствии с планом высадились у Таклобана на северном берегу Лейте, встретив незначительное сопротивление. Вопреки обычной американской практике, на сей раз командование было не совсем единым. Здесь соединились американские силы, предпринявшие два больших наступления через Тихий океан, а именно войска Макартура, продвигавшиеся по северному берегу Новой Гвинеи, и флот, совершивший бросок через весь островной мир. Филиппины относились к району операций Макартура, как главнокомандующего в юго-западной части Тихого океана. Как и до этого времени, он продолжал командовать и своими войсками, и 7-м флотом адмирала Кинкейда, состоявшим из линкоров, крейсеров, конвойных авианосцев, десантных судов, кораблей охранения и вообще всего, что было нужно для высадки десанта. Флот авианосцев, составлявший прикрытие, оставался под командованием адмирала Нимица, как главнокомандующего на островах Тихого океана. Хэлси получил, правда, директиву о необходимости сотрудничества с Макартомуром и Кинкейдом; однако в отданном ему приказе особенно подчеркивалось, что основной его задачей является уничтожение вражеского флота. Поэтому при контраступлении японцев создалось своеобразное положение.

### *Операция „Сё“<sup>1</sup>*

Уже переход Марианских островов в руки американцев в результате подводной и воздушной войны оказал крайне неприятное воздействие на судоходство между Японией и южными поставщиками сырья. Если бы американцам удалось утвердиться также и на Филиппинах, японцы вскоре потеряли бы возможность продолжать войну на море и в воздухе — из-за отсутствия нефти — и производство вооружения — из-за отсутствия сырья. Чтобы не допустить этого, японское командование решило полностью использовать свой флот.

У него не было иллюзий относительно авианосцев, которых недостаток опытных летчиков превратил в затупившееся

---

<sup>1</sup> «Сё» имеет по-японски несколько значений: прилив, отлив, риф. — *Ред.*

оружие. Поэтому в основу оперативного плана было положено следующее намерение: поручив командование собственными авианосцами адмиралу Одзава, отвлечь с их помощью американский флот авианосцев от района высадки десанта. Этим должен был воспользоваться японский линейный флот, чтобы атаковать легко уязвимый флот десантных судов. Поскольку линейный флот не располагал более собственным воздушным прикрытием, он должен был идти несколькими группами, чтобы увеличить шансы на мистификацию вражеской воздушной разведки.

По получению известия о высадке крупного десанта на Лейте условный сигнал «Сё» привел в действие четыре японские боевые группы, вышедшие

Из Японии:

«Маневренный флот»<sup>1</sup> под командованием Одзава:

1 большой авианосец — «Дзуйкаку» и 3 вспомогательных с общим количеством самолетов, равным 116;

2 линкора с большими ангарами без самолетов;

3 легких крейсера;

10 эсминцев.

5-й флот вице-адмирала Сима:

2 тяжелых крейсера;

1 легкий крейсер;

4 эсминца.

С Борнео:

«Северная отвлекающая группа» под командованием вице-адмирала Курита:

5 линкоров;

10 тяжелых крейсеров;

2 легких крейсера;

15 эсминцев.

«Южная отвлекающая группа» под командованием вице-адмирала Нисимура:

2 линкора;

1 тяжелый крейсер;

4 эсминца.

«Южная отвлекающая группа» и 5-й флот должны были соединиться и 25 октября на рассвете подойти к южному выходу из пролива Суригао, чтобы, миновав его, атаковать с юга десант противника в районе Лейте.

«Северная отвлекающая группа» должна была пройти посреди Филиппинского архипелага и, миновав пролив Бер-

---

<sup>1</sup> Bewegliche. — Ред.

нардино, атаковать американцев с севера, в то время как «Маневренному флоту» надлежало увлечь на северо-восток грозный американский флот авианосцев.

Это удалось. В результате воздушных налетов с Филиппин и с авианосцев Одзавы флот Хэлси потерял легкий крейсер «Принстон»; 2 тяжелых крейсера были повреждены. Хэлси принял соединение Одзавы за главные силы противника и последовал за ним, когда обстановка, как казалось, прояснилась.

5-й флот не был замечен, обе же отвлекающие группы были обнаружены разведкой и подверглись нескольким атакам. В то время как южная группа (Нисимура) понесла лишь незначительный урон от воздушных налетов, Курита в результате атак подводных лодок потерял тяжелые крейсера «Атаго» (его флагманский корабль) и «Майа», а «Такао», получив серьезные повреждения, повернул обратно. Затем самолеты Хэлси после восьмичасовых атак потопили гигантский линкор «Мусаси». Тяжелому крейсеру «Миоко» пришлось повернуть обратно, после того как он сильно пострадал от налетов; несколько других кораблей получили более легкие повреждения. Под впечатлением этих потерь Курита повернул было обратно, но успел уже снова взять курс на восток, когда из Токио был получен приказ продолжать боевые действия. Он прошел пролив Бернардино ночью, с шестичасовым опозданием.

Тот факт, что Курита повернул обратно, а также преувеличенные донесения летчиков об их успехах внушили Хэлси мысль, что с этой группой покончено, и он со всем своим флотом авианосцев полным ходом двинулся от пролива Бернардино на «Маневренный флот» Одзавы, не поставив об этом в известность Кинкейда. Пролив Бернардино остался без наблюдения. Утром 25 октября, неожиданно для обеих сторон, Курита атаковал на пути к Лейте группу из 6 тихоходных американских конвойных авианосцев, охраняемых 7 эсминцами.

Он не знал, что судьба южной группы уже решилась. Вопреки букве и духу отданного ему приказа, Нисимура, не дожидаясь 5-го флота под командованием Симы, уже ночью преждевременно вошел в пролив Суригао. Там стояли многочисленные торпедные катера и эсминцы, и, кроме того, 6 старых линкоров и ряд тяжелых крейсеров находились перед северным выходом из пролива. Нисимура вошел в пролив кильватерной колонной и попал в тактически весьма неблагоприятную обстановку. За несколько минут тяжелая артилле-

рия и торпеды уничтожили линкоры «Фусо» и «Ямасиро» и три эсминца. Нисимура пал. Получивший тяжелые повреждения «Могами» и последние эсминцы повернули обратно. Прибывший вслед за ними 5-й флот предпринял только одну неудавшуюся торпедную атаку и также повернул обратно. На следующее утро самолеты потопили крейсера «Могами» и «Абакума» и один эсминец.

Из экипажей линкоров не был спасен ни один человек, а потому причины нецелесообразных действий Нисимуря остались неизвестны. Курита два часа бился с конвойными авианосцами, которых искусно прикрывали эсминцы посредством дымовых завес и торпедных атак. Ко дну пошли только конвойный авианосец «Гэмбиер бей» и 3 эсминца, но все остальные корабли были повреждены. Курита в результате воздушных и торпедных атак потерял тяжелые крейсера «Цикума», «Циокай» и «Судзуя» и повернул вспять, хотя путь к десантному флоту американцев был открыт. Установить причины его поведения не удалось. Очевидно, не имея собственной воздушной разведки, он не мог правильно оценить обстановку. На обратном пути он потерял еще и крейсер «Носиро».

В то время как Курита сражался с конвойными авианосцами, первые самолеты с авианосцев атаковали флот Одзавы. В течение дня пошли ко дну все 4 японских авианосца, крейсер «Тама» и несколько эсминцев.

Японский план был правилен, но «Маневренный флот» напрасно принес себя в жертву, поскольку остальные командующие не действовали сообразно обстановке.

Во время морского сражения японцы направили на Лейте небольшой конвой с подкреплением численностью в 2000 человек. На обратном пути он потерял крейсер «Кину», эсминец и 2 транспорта, потопленные с воздуха.



## ОТЧАЯННОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ

*Безнадежное положение Японии*

В качестве последнего, отчаянного средства японцы впервые использовали 25 октября 1944 г. «камикадзе», то есть пилотов-смертников или приносящих себя в жертву, которые обрушивались на вражеские корабли со своими самолетами, наполненными взрывчатым веществом. Один конвойный авианосец пошел ко дну, один был поврежден. До конца войны в результате нескольких тысяч атак камикадзе, а в некоторых случаях — планирующих бомб, управляемых находившимися на них людьми, были повреждены сотни кораблей, несколько десятков пошли ко дну, но ни один из них не был крупнее конвойного авианосца. Потери американцев в личном составе были чувствительны, ибо камикадзе часто поражали при падении командирские мостики<sup>1</sup>.

Этот новый способ ведения войны временно причинил американцам большие затруднения, но он приводил к гибели несоразмерно большого числа летчиков, исключал передачу опыта и в конечном счете не мог даже отдалить поражение японцев, не говоря уже о том, чтобы вовсе отвратить его.

Пять дивизий, направленных японцами на Лейте, были уничтожены в упорных боях и в дальнейшем не могли быть использованы для обороны главного острова — Лусона. В середине декабря последовала высадка десанта на расположенный дальше к западу остров Миндоро, на котором условия местности были более благоприятны для устройства аэродромов, чем на Лейте. Небольшая японская боевая группа в составе 1 линкора, 1 крейсера и эсминцев предприняла неудавшуюся атаку предмостного укрепления. Уже на пути в этот район она потеряла авианосец «Унрию», потопленный подводной лодкой. Это явилось последней попыткой флота вмешаться в борьбу за Филиппины.

<sup>1</sup> Автор, очевидно, имеет в виду главным образом командный состав. — *Ред.*

Незадолго до этого подводная лодка потопила в японских водах только что вошедший в строй авианосец «Синано» (59 000 т). Линейный крейсер «Конго»<sup>1</sup> пал жертвой подводной лодки в Формозском проливе. В том же проливе торпеда, выпущенная другой подводной лодкой, оторвала корму у тяжелого крейсера «Миоко». В ноябре 1944 г. самолеты с авианосцев потопили у Лусона крейсера «Кумано» и «Наси».

6 января 1945 г. Макатур высадил два армейских корпуса в заливе Лингайен (северо-западная часть Лусона); вскоре они были усилены, и борьба за Филиппины вступила в конечную фазу. 23 февраля 1945 г. пала Манила, крепость Коррегидор была взята 16 марта.

Все эти события значили меньше, чем тот факт, что коммуникации Японии с южными странами, богатыми сырьем, были теперь прерваны окончательно. Это стало особенно заметно, когда в ночь на 10 января 1945 г. Хэлси со своим флотом авианосцев (всего 99 кораблей) прошел к югу от Формозы в Южно-Китайское море. За одну неделю его самолеты уничтожили суда тоннажем в 234 000 брт, а также крейсер «Каси», при этом настолько успешно прикрывая собственный флот, что ни один самолет противника не смог атаковать его.

В этой операции американцам не удалось обнаружить оставшиеся на юге остатки японского флота. В дальнейшем тяжелый крейсер «Хагуро» погиб в Малаккском проливе во время ночного боя с пятью английскими эсминцами, «Асигара»<sup>2</sup> был потоплен подводной лодкой в Яванском море, а уже поврежденного «Такао» прикончила в Сингапуре маленькая подводная лодка. В июле последние из 18 тяжелых крейсеров — «Тонэ» и «Аоба» — пали жертвами воздушных налетов на своих стоянках во Внутреннем море Японии.

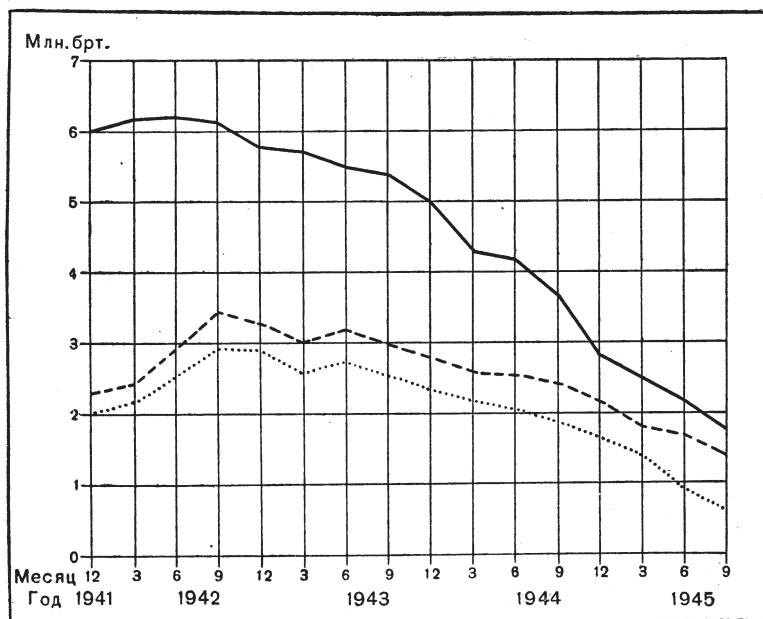
Даже и без полного прекращения подвоза Япония не смогла бы теперь долго продолжать войну, ибо в результате вражеских атак транспортный флот ее сократился настолько, что уже был неспособен обеспечить достаточное снабжение населения и военной промышленности. В начале войны Япония располагала торговым флотом в 6,1 млн. брт, чего было более чем достаточно для удовлетворения нормальных потребностей мирного времени, но недостаточно для ведения войны на обширных пространствах. Для первых операций армия получила 2,3 млн. брт, военно-морской флот — 1,3 млн. брт, гражданские власти — 1,9 млн. брт. После окончания наступ-

<sup>1</sup> Линкор. — *Ред.*

<sup>2</sup> Тоже тяжелый крейсер. — *Ред.*

ления только часть реквизированных судов была возвращена владельцам, ибо очень скоро прежние планы были увеличены. Единой организации для управления судоходством так и не было создано.

В результате потерь, понесенных у Соломоновых островов, обстановка значительно ухудшилась, тем более что в начале войны не было принято мер к расширению судостроения. Японские верфи, продукция которых в 1937 г. достигла наи-



Падение военного потенциала Японии в результате потерь в тоннаже

— Общий тоннаж японского торгового флота, — — — в том числе тоннаж, который мог быть использован для ввоза грузов, необходимых населению и промышленности, . . . . . в том числе готовый к выходу в море (минимальное количество, необходимое для удовлетворения нужд населения и промышленности — 2—3 млн. брт)

высшего уровня в 374 000 т, построили в 1941 г. всего 200 000 т, а в 1942 г. — 262 000 т<sup>1</sup>. За расширение судостроения принялись только теперь, достигнув того, что в первом полугодии 1944 г. — наиболее производительном за всю войну — было построено почти 880 000 брт. Однако и эта цифра составила всего половину потерь, понесенных за тот

<sup>1</sup> Здесь в подлиннике описка. Вместо «т» следовало поставить «брт». — Ред.

же период. Американские подводные лодки все активнее вели войну против судоходства, а атаки самолетов с авианосцев опять-таки приводили к большим потерям. В последней фазе войны к этому прибавились еще мины. В конце 1943 г. имелось в наличии еще 5 млн. брт, в конце 1944 г. — 2,8 млн. брт, к концу войны — около 1,8 млн., в том числе 1,2 млн. приходилось на долю судов, готовых к выходу в море, из которых около половины находилось в водах метрополии.

Было уничтожено или выведено из строя на все время войны:

Подводными лодками . . . . .	4,9 млн. брт
Военно-воздушными силами . .	2,7 „ „
Минами . . . . .	0,8 „ „
Надводными кораблями . . . .	0,1 „ „
Вследствие несчастных случаев в море . . . . .	0,4 „ „

В результате (назовем лишь несколько характерных цифр) ввоз бокситов (сырье для получения алюминия) упал с 900 000 т в 1943 г. до 15 000 т в 1945 г., риса — с 2,6 млн. т в 1942 г. до 0,8 млн. т в 1944 г. Ввоз нефти совершенно прекратился с апреля 1945 г. Вследствие недостатка топлива и потерь, вызванных военными действиями, улов рыбы снизился с 4,8 до 2,1 млн. т в год.

Японцы заботились об охране своих торговых судов столь же мало, как и о судостроении. Только в 1943 г. был назначен командующий силами охранения и начали формироваться конвои. Однако количество самолетов и кораблей охранения оставалось совершенно недостаточным. Кроме того, командиры японских эсминцев считали, что эти корабли существуют для борьбы против вражеского флота, а не для обслуживания собственного торгового флота. Японские локаторы как надводного, так и подводного действия были не столь хороши, как американские; пользоваться же ими японцы, очевидно, совсем не умели. Весьма удобным оказался магнитный прибор для обнаружения подводных лодок с самолетов. Он обладал значительной сферой действия и на поверхности, и в глубину. Предполагалось, что с конца 1944 г. самолеты, снабженные этим прибором, станут ежедневно облетать весь маршрут из Сингапура в Японию. Это позволило бы обнаруживать и атаковать обычные подводные лодки с небольшой скоростью хода в погруженном состоянии, а конвоям — обходить их. Однако вследствие высадки

на Филиппинах эта мера не была осуществлена. Вообще удивительно, что японцы, судьба которых зависела от моря, своевременно не поняли, насколько они зависимы от собственного транспортного флота и соответствующего флота противника.

Проводившиеся одновременно с действиями против морского транспорта стратегические бомбардировки японской промышленности большей частью являлись лишними, ибо разрушенные ими предприятия все равно не получали больше сырья. Сосредоточение этих бомбардировок на портах и городах принесло бы более крупные успехи. Атомные бомбы, сброшенные летом 1945 г. на Хиросиму и Нагасаки, едва ли имели еще какое-либо военное значение, и сомнительно, чтоб они ускорили принятие политического решения.

### *Последние десанты*

*Иводзима.* О Японии, какой она была зимой 1944/45 г., можно сказать, что эта страна, уже будучи разбитой, не желала признавать себя таковой. Поэтому американцы продолжали свое наступление; следующим островом, который они заняли, явился Иводзима, в 700 милях к югу от Токио; базировавшиеся на нем истребители причиняли большие затруднения бомбардировщикам, возвращавшимся после налетов нередко уже поврежденными.

Высадка произошла 19 февраля 1945 г. в очень тяжелой обстановке — при сильном волнении, да еще на покрытую глубоким слоем вулканического пепла узкую прибрежную полосу, над которой полностью господствовали сильно укрепленные высоты. Артиллерийская подготовка, произведенная орудиями кораблей, была слишком короткой, а потому две высадившиеся дивизии морской пехоты понесли большие потери. Соппротивление гарнизона, который очень искусно и упорно оборонялся под командованием генерал-лейтенанта Курибаяси, было окончательно сломлено только через месяц; однако еще до этого времени первые бомбардировщики уже приземлились на главном аэродроме. Из 22 000 японцев только 200 сдались в плен. Американцы потеряли 21 000 убитыми и ранеными.

*Окинава.* Следующей и последней крупной операцией явилось занятие Окинавы, к юго-западу от Японии. Этот большой остров площадью в 1600 кв. км должен был послужить одним из исходных пунктов для запланированной на осень 1945 г. и весну 1946 г. высадки большого десанта на Кюсю — самом южном из островов японской метрополии



(затем намечалось занять Токио, атаковав его с двух сторон). На острове находилось 120 000 солдат под командованием генерала Уцидзима, но они не оказали никакого сопротивления высадке десанта 1 апреля 1945 г., хотя в дальнейшем оборонялись весьма упорно на отлично подготовленных позициях в южной части острова. План состоял в том, чтобы сковать американский флот действиями против этого острова, тем самым предоставив возможность летчикам-смертникам нанести ему смертельный удар. На протяжении нескольких следующих месяцев на противника низринулось 1900 самолетов. 26 американских кораблей было потоплено (ни один из них не был крупнее эсминца), 164 были повреждены (в их числе несколько авианосцев). Способы борьбы с последствиями бомбардировок и с пожарами были теперь настолько усовершенствованы, что старый «Саратога», даже после того как на него шесть раз падали целые самолеты и бомбы, сохранил способность двигаться собственным ходом, а в известной мере — и боеспособность.

Японский военно-морской флот предпринял еще одну попытку вмешаться в ход военных действий. 7 апреля большой линкор «Ямато», легкий крейсер «Яхаги» и 8 эсминцев под командованием вице-адмирала Ито вышли в море, чтобы атаковать американский флот. Вылазка потерпела крах, шрапнель 46-см орудий «Ямато» не могла служить достаточным противодействием бомбам и торпедам почти 400 самолетов с авианосцев. Первым пошел ко дну крейсер, а за ним и линкор, в который попало много бомб и не менее 12 торпед. 4 эсминца вернулись в базу.

Десантная операция на Окинаве явилась крупнейшей в ходе войны на Тихом океане. В боевых действиях участвовало 183 000 человек и еще 270 000 были высажены для расширения аэродромов и портов. Материальная часть (два миллиона объемных тонн) была частично доставлена из США, от которых остров расположен на расстоянии 5000 миль, а войска — с Эспириту Санто, Сайпана и Лейте. Для десантов в собственно Японии намечалось использовать еще более многочисленные армии (13 дивизий первой линии для Кюсю и 25 — для Токио).

Во время боев за Иводзиму и Окинаву флот авианосцев, усиленный боевой группой британских авианосцев, длительное время оставался в море. Быстроходные авианосцы располагали почти 1200 самолетами, которые снова и снова атаковали аэродромы и военные объекты на Формозе и в Японии, уничтожая остатки японского флота. Летом 1945 г. дело

дошло до того, что для обстрела промышленных предприятий и портов линкоры безнаказанно приближались к берегу на расстояние всего в несколько тысяч метров. Японский подводный флот также был уничтожен почти полностью. Случайно 29 июля 1945 г. крейсер «Индианаполис», шедший в одиночку к востоку от Филиппин, пал жертвой одиночной же подводной лодки.

За три года американский флот авианосцев превратился в первоклассное оружие войны на море и в воздухе, обладающее такой ударной силой, упорством и выдержкой, какая в начале войны показалась бы совершенно немыслимой. Этот флот принимал в море не только нефть, но и личный состав, самолеты, боеприпасы и материальную часть. Он выдержал два сильных тайфуна; во время первого из них пошли ко дну три эсминца, у которых истощился запас нефти. Самый длительный рейд всего этого флота продолжался 90 дней, а это такое достижение, оценить которое может, вероятно, только специалист; у англичан соответствующая цифра составляла 30 дней. Тактика, примененная японцами в начале войны, обернулась против них же в руках американцев, которые усовершенствовали ее во всеоружии своей техники. Действия авианосцев и десантные операции вписали новую главу в историю войн и привели к полной победе, использовать которую целиком политика, однако, не сумела.

### *Последние действия германских военно-морских сил*

В последний период войны немецкому флоту приходилось в усложнившихся условиях и с большими потерями продолжать выполнение своих задач по охране судоходства вдоль всего побережья, находившегося во владении Германии, от Голландии до Немецкой бухты, от Зунда и Бельтов вдоль берегов Норвегии и в шхерах — до линии фронта в северной части этой страны. Здесь русские не последовали по суше за немцами, отступившими к Ланг-фьорду, а их военно-морские силы предприняли лишь несколько незначительных попыток помешать эвакуации Петсамо и Киркенеса морским путем. Дальше к югу иногда имели место набеги англичан. Так, 27 января 1945 г. у Бергена произошел ночной бой между двумя легкими крейсерами, огонь которых управлялся с помощью радара, и тремя эсминцами 4-й флотилии эсминцев, которые могли избежать сосредоточенных на них залпов противника только при помощи энергичного маневрирования.

В ночь на 12 ноября 1944 г. один конвой понес тяжелые потери близ Листеры в результате нападения крейсеров и эсминцев под командованием адмирала Мак-Григора<sup>1</sup>, другой конвой сильно пострадал 12 января 1945 г. у Эгерсунда. Самолеты и замаскированные торпедные катера ставили магнитные мины в шхерах — на малых глубинах. Отряды командос проникали в порты и пытались уничтожить пароходы с помощью взрывчатых зарядов. Все это вело к потерям и повреждению судов. В целом ущерб, наносимый противником, оказался, однако, меньше ожидавшегося, и важное для Германии судоходство поддерживалось почти до окончания войны без больших потерь. В сфере деятельности «адмирала Западного побережья» (Норвегия), через которую проходила вся вывозимая руда, а также снабжение фронта, с апреля 1940 г. по апрель 1945 г. проследовали в составе конвоев суда общим водоизмещением в 30,5 млн. брт. Адмирал фон Шрадер и его штаб продумали организацию конвоев во всех деталях, благодаря чему потери, понесенные от мин, торпед, надводных кораблей и воздушных налетов, составляли до января 1945 г. только 0,5 процента и лишь после этого возросли до 10 процентов в апреле. Непрерывность судоходства на этом направлении была тем важнее, что сеть железных и грунтовых дорог была недостаточна, а зимой движение на этих дорогах часто прерывалось.

Подводные лодки, снабженные «шнорхелями» и базировавшиеся в Норвегии, до самого конца войны продолжали действовать в водах, омывающих Англию, и у Гибралтара, а несколько крупных лодок также и у побережья Америки. В марте 1944 г. подводные лодки потопили в общей сложности 143 000 брт. В дальнейшем эта цифра снизилась до менее чем 100 000 брт в месяц, в октябре же 1944 г. дошла до минимума — одного судна водоизмещением в 7000 брт. С переходом подводных лодок к действиям близ берегов (осень 1944 г.) потери временно уменьшились до 7 процентов. Командованию подводным флотом было очень трудно составить себе точное представление об обстановке, ибо многие лодки не посылали с пути следования ни одной радиогаммы. Поэтому только после войны стало известно, что противник применил новые способы обороны, так что потери возросли в апреле до 54 процентов (29 из 54 лодок). Всего подводный флот потерял 28 000 человек при общей численности экипажей лодок, участвовавших в боевых действиях, равной

---

<sup>1</sup> У автора, вероятно, искажено: надо Макгрегора. — Ред.

40 000 человек. Несмотря на это, дух подводников не был сломлен до самого конца. Так, «U-312» по собственному почину пыталась в декабре 1944 г. проникнуть в Скапа-Флоу. Течение, которое невозможно было принять в расчет, бросило ее на скалу, где она потеряла руль. Управляясь вместо руля машинами, лодка сумела вернуться в Норвегию.

Две флотилии торпедных катеров, базировавшиеся в Голландии, предпринимали, используя мины и торпеды, набеги на район перед устьем Шельды и восточным побережьем Англии. Они торпедировали несколько пароходов и имели много столкновений с эсминцами, моторными канонерками и самолетами, снабженными радаром, в ходе которых наносили потери противнику и несли их сами. В марте 1945 г., во время своего 142 нападения на противника, погиб командующий 2-й флотилией торпедных катеров капитан 3 ранга Опденгоф — первый представитель личного состава торпедных катеров, награжденный рыцарским крестом.

Из числа малых боевых средств применялись, но с незначительным успехом: «бобры» — совсем маленькие подводные лодки, действовавшие у устья Шельды, и «тюлени» — несколько более крупные лодки, действовавшие как в этом районе, так и у восточного побережья Англии. На таком расстоянии трудности, связанные с погодой, волнением и течениями, были уже слишком велики для подобного вспомогательного оружия.

### *Конец на Балтике*

В последний год войны самые большие задачи выпали на долю военно-морского флота в Балтийском море. Морские операции определялись здесь обстановкой на суше. В отдаленных от берега районах русские продвигались всегда быстрее, чем по побережью, отрезая отдельные участки фронта, которые флоту приходилось затем снабжать, а также и эвакуировать.

Первый удар в районе Балтийского моря, который в январе 1944 г. отодвинул линию немецкого фронта от Ленинграда и Ораниенбаума до Нарвы и озера Пейпус<sup>1</sup>, еще не внес серьезных изменений в обстановку на море. И после этого большие минные заграждения могли быть поставлены таким образом, чтобы внутренняя часть Финского залива оставалась отрезанной. Русские вообще не препятствовали установке двойного сетевого заграждения у Ревеля<sup>2</sup>. Вслед-

<sup>1</sup> Чудского. — Ред.

<sup>2</sup> Галлина. — Ред.



ствие этого до октября их подводные лодки не появлялись в собственно Балтийском море.

На озере Пейпус флотилия в составе самоходных барж и мотоботов поддерживала оборонявшиеся в этом районе незначительные немецкие силы, пока последние не были обойдены с юга.

Весной и летом 1944 г. усилились атаки русской авиации и торпедных катеров, направленные против сторожевиков у минных заграждений. Массированные атаки торпедных катеров порой заканчивались успешно; так были потоплены «М-37»<sup>1</sup> и «Т-31»<sup>2</sup>. Более неприятны были повседневные налеты многочисленных воздушных сил, поскольку, расстреляв боезапас своих зенитных орудий, германские корабли оказывались беззащитными. В Нарвской бухте при этих налетах было потоплено 3 тральщика-искателя и 2 сторожевика, а многие другие были повреждены, так что в июле 1944 г. пришлось снять охрану минных заграждений. Корабль противовоздушной обороны — бывший голландский крейсер «Гелдерланд» (восемь тяжелых зенитных орудий), который в начале июля был переведен в финские шхеры, погиб уже 16 июля 1944 г. (после ряда попаданий) во время налета 130 бомбардировщиков, торпедоносцев и истребителей.

Получив приказ удлинить собственные минные заграждения в Финском заливе, расположение которых было известно не совсем точно, 3-я флотилия миноносцев не по своей вине натолкнулась на эти заграждения и потеряла «Т-22», «Т-30» и «Т-32». То же самое повторилось 12 декабря 1944 г., когда при попытке усилить заграждения в западной части Финского залива эсминцы «Z-35» и «Z-36» натолкнулись на мины и пошли ко дну. Удлинение заграждений, расположенных вдали от берегов, — дело очень рискованное и должно производиться лишь при соблюдении совершенно определенных правил предосторожности.

В августе советские дивизии впервые достигли берега Рижского залива в районе Туккума<sup>3</sup>, но 19 августа были отброшены бронетанковыми войсками, которые удачно поддерживала артиллерия 2-й боевой группы («Принц Ойген», 4 эсминец и 4 миноносец под командованием вице-адмирала Тиле). Сохранился узкий коридор, связывавший этот район с Эстонией, однако железные и грунтовые дороги были со-

---

<sup>1</sup> Тральщик (600 т). — *Ред.*

<sup>2</sup> Миноносец (1200 т). — *Ред.*

<sup>3</sup> Тукумса. — *Ред.*



вершенно разрушены или повреждены, так что морские пути приобрели повышенное значение.

Однако это понимали еще не везде. 31 августа 1944 г. в журнале боевых действий 9-го дивизиона кораблей охранения, сфера деятельности которого простиралась от Данцигской бухты до Финского залива, было записано: «Недостаток боеприпасов и бензина, который в начале месяца угрожал созданием критического положения на фронте, объясняется не столько недостатком тоннажа, сколько медленным переключением армейских и тыловых инстанций с железнодорожного транспорта на морской».

9-я дивизия кораблей охранения в августе 1944 г. обеспечила проход судов общим водоизмещением в 2,4 млн. брт, в том числе 414 торговых судов и транспортов, без единой потери.

В борьбе, происходившей в финских шхерах<sup>1</sup> при большом наступлении русских на Карельском перешейке в июле и августе 1944 г., приняли снова участие германские миноносцы, подводные лодки и торпедные катера. Они увеличили собой слабые германские военно-морские силы в той мере, в какой это было желательно, однако не нашли стоящих целей.

Когда в середине сентября 1944 г. Финляндия вышла из войны, одно немецкое соединение в составе тральщиков и более мелких кораблей попыталось, следуя приказу Гитлера, отбить у финляндского гарнизона остров Гогланд (в Финском заливе). Однако гарнизон этот стал обороняться и получил такую мощную поддержку со стороны русских самолетов, что немецкое соединение было вынуждено вернуться, ничего не достигнув и потеряв 4 самоходные баржи, тральщик и 4 более мелких корабля. Это предприятие было одним из наиболее ненужных за всю войну, ибо фронт быстро откатывался назад и возможность снабжать маленький остров и наносить оттуда ощутимые удары по русскому судоходству в Финском заливе совершенно исключалась.

При отходе из Финляндии русской авиационной бомбой был потоплен «Т-18»<sup>2</sup>, прикрывавший этот отход. В середине сентября Советы окончательно пробились к Рижскому заливу и отрезали Эстонию, которую пришлось срочно эвакуировать. 22 сентября последние корабли покинули Таллин (Ревель). Поток тяжело нагруженных и плохо охраняемых судов направился на запад, постоянно подвергаясь воздушным налетам. При этом был потоплен всего лишь один пароход.

<sup>1</sup> Упомянутые шхеры находились в советских, а не в финляндских водах. — *Ред.*

<sup>2</sup> 600-г миноносец. — *Ред.*

В октябре русские силы переправились на Балтийские<sup>1</sup> острова и овладели ими, за исключением полуострова Сворбе<sup>2</sup> на южной оконечности Эзеля<sup>3</sup>. Одновременно они вышли к морю между Либавой<sup>4</sup> и Мемелем<sup>5</sup>. Попытка их пробиться к побережью у Либавы была отбита огнем немецких крейсеров и эсминцев. Это дало Курляндской армии достаточно времени, чтобы организовать оборону.

Чтобы обеспечить насколько возможно дольше безопасность района испытаний подводных лодок в Данцигской бухте, эта армия получила приказ удерживать большое предмостное укрепление в Курляндии<sup>6</sup>, вместо того чтобы пробиться в Восточную Пруссию. Вмешательство Гитлера и ВГКВС в ведение военных действий стало выражаться в ряде едва связанных между собой мероприятий, которые нередко имели мало общего с действительной обстановкой. Плацдарм, обороняемый более чем полумиллионом человек, еще сильнее обременил морской транспорт, что не компенсировалось соответствующими выгодами. Отсутствие находившихся там войск с горечью воспринималось на польском и восточнопрусском фронтах, где недоставало людей.

Полуостров Сворбе продержался до 22 ноября благодаря поддержке легких сил флота, находившихся в Рижском заливе, а также 1-й боевой группы, действовавшей с запада. Германские корабли поставили в Рижском заливе многочисленные минные заграждения, над которыми русским пришлось немало потрудиться. Торпедные катера действовали столь успешно, что превосходящие военно-морские силы Советов почти не проявляли активности. Наибольшие неудобства также и здесь создавались систематическими воздушными налетами, борьба с которыми велась слабыми немецкими военно-воздушными силами лишь эпизодически, но когда это происходило — то с успехом.

«Лютцов» и «Шеер» с 3 эсминцами и 4 миноносцами простояли несколько дней к западу от Сворбе и не раз подвергали полуостров сильному артиллерийскому обстрелу. Воздушные налеты русских начались только несколько дней спустя и почти ничего не достигли. Подводные лодки вообще

---

<sup>1</sup> Имеются в виду о-ва Хиума, Сарема, Муху. — *Ред.*

<sup>2</sup> Сырве. — *Ред.*

<sup>3</sup> Сарема. — *Ред.*

<sup>4</sup> Лиепая. — *Ред.*

<sup>5</sup> Клайпеда. — *Ред.*

<sup>6</sup> Латвии. — *Ред.*

не появлялись. В ночь с 22 на 23 ноября 1944 г. 19 самоходных барж, охраняемых тральщиками, в тяжелых метеорологических условиях эвакуировали с полуострова 4500 человек, некоторое количество орудий и материальной части, причем погибла одна баржа.

Хотя бои за Сворбе<sup>1</sup> предъявили большие требования к кораблям охранения, в ноябре в составе конвоев было проведено 704 судна (1,6 млн. брт), притом почти без потерь. В декабре соответствующие цифры составили 575 и 1,1 млн., причем погиб один траулер. Примечательно, что в последнее полугодие войны ни один эсминец или более крупный военный корабль Советов не вышел в Балтийское море, где почти всегда имелись подходящие объекты в виде тихоходных, плохо охраняемых конвоев. Советы атаковали их только самолетами, подводными лодками и торпедными катерами. При сопоставлении достигнутых результатов с тактическими возможностями первые представляются более чем скромными. Советские военно-воздушные силы достигли больших успехов при двухдневных массированных налетах на Либаву<sup>2</sup> в середине декабря 1944 г. При этом 4 парохода были потоплены и 8 получили повреждения, но зато было сбито около 100 русских самолетов; после этого зенитная артиллерия была усилена, и последующие налеты не дали никаких результатов.

Максимальных результатов добились они незадолго до и в ходе эвакуации Мемеля<sup>3</sup> (27 января 1945 г.), Данцига и Готенгафена<sup>4</sup> (конец марта 1945 г.), Кенигсберга и Пиллау (начало апреля 1945 г.), Кольберга (середина апреля 1945 г.). В этих случаях скопление судов и начинавшаяся паника облегчали проведение налетов. Тем не менее в последнее полугодие войны всего около 15 пароходов было потоплено авиацией.

Осенью 1944 г. в боевой готовности находилось приблизительно 20 русских подводных лодок. В октябре они потопили несколько мелких судов у берегов Курляндии и Восточной Пруссии. В 1945 г. в результате их атак погибло за четыре месяца 7 или 8 пароходов и госпитальное судно. Особенную известность получила гибель «Вильгельма Густлова» с 4000 человек, «Гойи» с 7000 человек и госпитального судна

---

<sup>1</sup> Сырве. — Ред.

<sup>2</sup> Лиенау. — Ред.

<sup>3</sup> Клайпеды. — Ред.

<sup>4</sup> Гдыни. — Ред.

«Генерал Штойбен» с 3000 человек. Таковы важнейшие потери при эвакуации по крайней мере 1,5 млн. беженцев (а по некоторым данным, еще большего числа их) и четырех дивизий из Курляндии<sup>1</sup>, в составе которых находился 3-й танковый корпус «СС». Статистика за 1945 год, естественно, весьма неполна. Известно, однако, что за время с 21 марта по 10 апреля удалось доставить на родину 157 000 раненых. Для деятельности соединений кораблей сил охранения показательны суммарные цифры за 1944 год. В этом году, когда к ним предъявлялись особенно большие требования, в составе конвоев было проведено с очень небольшими потерями 3275 судов (8,8 млн. брт). Соединения кораблей охранения выдержали 600 боев с самолетами, имели 50 столкновений с торпедными катерами, потеряв из своего состава 62 единицы, 920 человек убитыми и 1236 ранеными, сбив 223 самолета и потопив несколько торпедных катеров.

Обе боевые группы, которые вмешивались в ход военных действий не только в районе Туккума и Сворбе<sup>2</sup>, но и близ Мемеля<sup>3</sup>, Кранца, Пиллау, в Данцигской бухте и у Кольберга, не потеряли при этом ни одного корабля, но встретили очень сильную оборону. Когда Готенгафен<sup>4</sup> находился уже в руках русских, на рейде «Хела» в «Z-34» попала торпеда, выпущенная торпедным катером, и этот корабль с трудом добрался до Киля. О каких-либо других успехах советских торпедных катеров известно не стало. Зато 3 немецких торпедных катера под командованием капитана 3 ранга Клозе потопили в ночном бою 2 катера из флотилии, в которой их было 9, и доставили в свою базу пленных. Среди последних находился и командир советского отряда.

«Т-3» и «Т-5» погибли у Хелы, подорвавшись на минах, а «Т-34» — в средней части Балтийского моря. «Т-36», который подорвался на mine, был затем потоплен авиационной бомбой, «Т-10», находившийся в доке в Готенгафене, был выведен из строя бомбой<sup>5</sup>. Старый «Шлезвиг-Гольштейн» был 18 декабря 1944 г. потоплен бомбой на мелком месте в Готенгафене, после чего его взорвали, равно как и «Шлезвиг», который 4 мая 1945 г. подорвался на mine у Сви-

---

<sup>1</sup> Латвии. — *Ред.*

<sup>2</sup> Сырве. — *Ред.*

<sup>3</sup> Клайпеды. — *Ред.*

<sup>4</sup> Гдыня. — *Ред.*

<sup>5</sup> Все перечисленные здесь корабли относятся к классу миноносцев. — *Ред.*

мюнде. «Кельн», находившийся на верфи в Вильгельмсгафене, был выведен из строя воздушным налетом 30 марта 1945 г., «Шеер» перевернулся 9 апреля 1945 г. в Киле, когда 30 марта в него попали бомбы. «Лютцов» затонул 3 мая 1945 г. на Сви́не, где в него попали бомбы самого тяжелого калибра, и был взорван. 9 апреля 1945 г. «Хиппер» получил повреждения при воздушной бомбардировке Киля, на «Эмдене» возник пожар, и оба они были взорваны. В момент окончания войны для действий на море оставались пригодны только «Принц Ойген» и «Нюрнберг», которые поставили в Северном море и Скагерраке ряд минных заграждений, несколько эсминцев и миноносцев и около 400 подводных лодок<sup>1</sup>.

Несмотря на усиление минного наступления англичан, корабли охранения держали открытыми морские пути в Западной и Центральной Балтике, которыми можно было пользоваться до конца. Потери оставались в нормальных пределах, причем части их можно было бы избежать, если бы экипажи всех кораблей держали себя по-военному.

С вторжением врага в Германию освободившийся личный состав флота был сведен в три морские дивизии, части которых выполняли различные боевые задачи. Они сражались мужественно и вследствие недостатка опыта борьбы в полевых условиях понесли тяжелые потери. При этом погиб вице-адмирал Шойерлен — командир 2-й дивизии.

В целом следует отметить, что без поддержания последними остатками германского флота господства на Балтийском море население и армия понесли бы неизмеримо большие потери. Катастрофы с «Гойя», «Густловым» и «Штойбенем» остались единичными случаями; более 99 процентов эвакуированных были снова доставлены на сушу невредимыми. Еще в самые последние дни, которые gross-адмирал Дениц спас для Востока в ходе переговоров о капитуляции, боевые корабли различных классов доставили на Запад многие тысячи людей, эвакуированных из Курляндии и с Хелы.

В противоположность японскому флоту, который под натиском врага оказался в конце войны обреченным на бездействие и был вынужден дать разбить себя в гаванях, германский военно-морской флот сумел на последнем этапе борьбы успешно вмешаться в ход военных действий на Балтийском

---

<sup>1</sup> Классы перечисленных в этом абзаце кораблей и их тактико-технические данные см. на стр. 392—393. «Шлезвиг-Гольштейн» и «Шлезен» — устаревшие броненосцы. — *Ред.*



театре и частью замедлить падение плацдармов, частью вовсе предотвратить его. После неудовлетворительного периода отсутствия успехов и неудач в полярных морях флот еще раз показал, чего может достигнуть небольшое, но хорошо управляемое и более или менее обученное соединение, действуя в самых тяжелых условиях, без авиации, в узком морском пространстве, против сильного, но непривычного к морю противника.

Что касается действий военно-морского флота на протяжении всей войны, то относительно оперативных и технических деталей могут быть разные мнения. Однако едва ли можно отрицать, что маленький флот сделал больше, чем можно было от него ожидать.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Море не изменило своего характера великой магистрали, война на море осталась борьбой за морские коммуникации, основы стратегии остались такими же, какими они были в любую историческую эпоху. Однако быстрый прогресс техники в области двигателей, а также средств связи и вооружения оказал большое влияние на оперативное искусство и тактику.

На первых стадиях своего развития эта техника ограничивала подвижность армий и флотов. На суше до сих пор не удалось достигнуть той оперативной свободы, которой пользовались конные армии, например, Чингис-хана. Это объясняется отчасти тем, что первый механический двигатель — царовая машина — был использован только будучи привязан к железной дороге, отчасти же и тем, что на суше можно применять лишь сравнительно небольшие по размерам транспортные средства. Правда, за последние десятилетия двигатель внутреннего сгорания придал известную мобильность на суше как орудиям войны, так и транспорту, однако они не могут сравниться радиусом действия с морскими судами, а потому остаются более зависимыми от снабжения.

Флоты парусной эпохи использовали в качестве двигателя ветер; военные корабли конструировались таким образом, что они большей частью могли производить ремонт и возвращать себе мореходность с помощью средств, имеющих в обыкновенных портах, а в случае нужды — даже и вдали от обитаемой земли. Дальность их плавания зависела от состояния запасов питьевой воды и продовольствия, а продолжительность его достигала многих недель и даже месяцев. Операции в океанах были делом само собой разумеющимся, и под защитой господства на море целые армии переправлялись через эти океаны и решали участь материков.

Первые корабли машинного периода могли, не считаясь с ветром, менять курс в открытом море, но были чрезвычайно зависимы от запасов топлива и технического состояния своих машин. Они могли взять с собой уголь самое большее на несколько недель, бункеровка в море была затяжной и рискованной, а при сильном волнении вообще исключалась. Хотя вскоре машины были усовершенствованы настолько, что на них стало возможно положиться, флоты оказались привязанными к своим базам в гораздо большей степени, чем в парусную эпоху.

В период между наполеоновскими и обеими мировыми войнами порой имели место передвижения флотов через весь мир, как, например, военный поход 2-й русской эскадры из Балтийского моря к Цусиме в 1904—1905 гг. или мирное кругосветное плавание американского линейного флота в 1907—1909 гг., но пополнение запаса топлива при этом было сопряжено с большими усилиями. Примечательно, что в конфликтах, происходивших за эти «спокойные» сто лет, ни одно морское сражение не произошло за пределами прибрежной полосы и окраинных морей. Гегемония Англии зиждилась в такой же мере на ее сильном флоте, как и на базах, которые она своевременно закрепила за собой во всех морях.

Использование жидкого топлива, которое с 1900 г. применялось во все возрастающем масштабе, явилось решающим шагом вперед, ибо его можно было перекачивать из хранилищ или с другого судна. К тому же при переходе на дизеля потребление топлива значительно сокращалось, а дальность плавания возрастала по сравнению с пароходами. Германский военно-морской флот первым осознал это и уже в 1910 г. заказал дизеля экономического хода для линкоров. До 1914 г. влияние этого еще не ощущалось. Действия немногочисленных германских крейсеров, находившихся за границей, сильно тормозились необходимостью частых и отнимавших много времени бункеровок, и они вскоре были уничтожены противником, располагавшим благословенными базами. Подводные лодки, приводимые в движение дизелями, несмотря на свои малые размеры, явились первыми подлинно океанскими военными кораблями; они могли оставаться в море помногу недель кряду и действовать во всей Северной Атлантике.

Зависимость крупных кораблей от баз в соединении с географическим положением Германии привела к тому, что ход войны на море определялся не столько большими операциями, сколько отдельными боями и появлением новой техники;

поэтому поверхностному наблюдателю эта война представлялась бледной и тусклой по сравнению с кампаниями на суше, их резко выраженным характером и обилием контрастов, обусловленным множеством сражений. Это привело к тому, что в различных государствах появились весьма неодинаковые взгляды на ценность морских коммуникаций и орудий войны на море. Наибольший интерес вызывала подводная лодка, как самая большая и почти единственная угроза судоходству морской державы. В первую мировую войну самолет использовался почти исключительно для разведки, а авианосец не был еще испробован на практике. В прибрежной полосе большую роль играла мина, обозначилась ценность малых боевых средств. К радиосвязи прибавились радиопеленг и радиоразведка. Каждое новшество приносило с собой новые проблемы, которые не были полностью разрешены в период между войнами. Они были настолько многочисленны, что оттеснили на задний план осмысление важнейших взаимосвязей.

В Германии политическое руководство рассчитывало с помощью автаркии освободиться от влияния моря, а потому легкомысленно вступило в войну, об опасности которой имело совершенно недостаточное представление. В результате оно очень скоро оказалось вынужденным, в целях обеспечения жизненно важного ввоза руды, предпринять рискованную операцию на море, о которой оно до того вообще не думало. Однако и после этого опыта борьба против опасного морского могущества не стала центром тяжести операций, и ни один из сухопутных походов не был полностью использован для поддержки войны на море. Между тем каждый из них требовал организации охраны все новых морских путей вдоль вновь занятых берегов. Этого удалось добиться в собственной сфере, но лишь посредством применения очень большого числа кораблей охранения (около 3000).

В Средиземном море незнание обстановки обусловило верховенство союзника<sup>1</sup> до тех пор, пока противник не ответил мощными контрударами. Высшее политическое и военное руководство здесь еще более, чем на других закрытых морях, не осознало необходимости установить собственный контроль над морскими коммуникациями и всеми силами атаковать соответствующие коммуникации врага. Военно-морской флот снова и снова указывал на это, но не смог добиться того, чтобы его точка зрения восторжествовала над

---

<sup>1</sup> Италии — Ред.

континентальными представлениями. В результате он не получил ни потребной ему тактической авиации, ни своевременной поддержки для быстрого строительства подводных лодок. Такая поддержка была оказана только тогда, когда уже нависла угроза поражения; но к этому времени противник в техническом отношении успел обогнать развитие подводного оружия, и два года, которых нельзя уже было вернуть, оказались потерянными для нового строительства.

Италия располагала довольно сильным флотом, перед которым стояли ясные задачи, ибо судьба ее зависела от господства на Средиземном море. Однако это почти не было осознано политическим руководством и лишь в недостаточной мере — военно-морским флотом. Война была начата столь неудачно, что лучшая треть жизненно необходимого транспортного флота не смогла быть использована на Средиземном море. Многочисленные возможности добиться успеха не были использованы, поскольку ночной бой не был достаточно отработан, сильный своей численностью подводный флот имел крупные недостатки и, что важнее всего, — взаимодействие авиации и флота являлось совершенно неудовлетворительным. Кроме того, итальянцы хотели сохранить флот и добились того, что его пришлось сдать противнику.

Исходя из своего старинного морского опыта, Великобритания немедленно сосредоточила свои силы на защите собственного судоходства, поддержке союзника и нападениях на выдвинутые вперед позиции своих противников, используя при этом свое господство на морских путях. Поскольку противолодочная оборона не была должным образом подготовлена, она испытывала некоторое время большие трудности, несмотря на отсутствие единства в лагере своих врагов, и дала частично втянуть себя в поражение союзника. Тем не менее она с предельным упорством защищала свои позиции в Средиземном море, а в дальнейшем справилась и с подводной угрозой. Однако у нее едва ли хватило бы собственных сил для ведения определивших исход войны операций против основной территории противника. Вероятно, не случайно, что Англия потеряла первое место среди морских держав, когда авианосцы заменили линкоры в качестве важнейшего класса кораблей.

Советская Россия рассматривала свой флот как оружие, применяемое в прибрежной полосе, в узком смысле этого понятия. Поэтому он почти не предпринимал настоящих морских операций, зато поддерживал свою армию тактическими



десантами, осуществлявшимися в примитивной форме, но нередко с успехом.

Япония, которая в силу своего географического положения целиком зависела от моря, неполностью учла его значение при разработке своей стратегии. Флот искал боя и в недостаточной мере посвятил себя борьбе против вражеского судоходства и защите собственного судоходства. Упорный труд в мирное время поставил его на первое место среди всех флотов как по линии авианосной авиации, так и в области тактики десантов, но, несмотря на блестящие достижения, во время войны ему не удалось удержать за собой это первенство. Политическое и военное руководства хотели слишком многого и недооценивали опасность растянутых морских коммуникаций.

Соединенные Штаты не обладали достаточными традициями ведения больших войн, но их географическое положение уже в мирное время указало им на проблемы больших морских пространств. Удавшееся нападение врага в начале войны послужило для них мощным импульсом. Располагая изобилием технических средств и познаний, они без колебаний приняли за решение новых задач. Привыкшие мыслить по-хозяйски, они создали целесообразную организацию как для непосредственного руководства военными действиями, так и для снабжения и тылового обеспечения. Конечно, не случайно, что именно страна с самой могучей техникой сделала наибольшие успехи в разработке современной тактики ведения боевых действий на море, а также высадки десантов и создала искусство ведения войны в океанах большими флотами.

Соединенные Штаты сразу же начали неограниченную подводную войну, поскольку это соответствовало особенностям данного вида оружия. В целом решение стоявших перед ними задач облегчалось значительным индустриальным перевесом, который позволил им быстро переиграть противника в технике. Особенным преимуществом явился тот факт, что они опередили его в области локации. Следует учитывать, что американские подводные лодки старых типов смогли действовать до конца войны в силу слабости японской обороны, а японские и немецкие лодки не могли ничего сделать уже начиная с 1943 г.

Прогресс техники и опыт первой мировой войны, показавший, что нельзя сохранять военные корабли для заключения мира, привели к тому, что большинство флотов оторвалось от берегов и было использовано полностью. При-

водимые ниже данные позволяют составить себе представление о степени их использования.

Из числа линкоров и линейных крейсеров, находившихся на плаву в начале войны, погибло у

	1914—1918 гг.	1939—1945 гг.
Германии	1 из 23	4 из 4
Англии	5 из 38	5 из 17
Японии	—	12 из 12

Из авианосцев, спущенных со стапелей к началу войны, погибло в 1939—1945 гг. у:

Англии	5 из 8
Японии	10 из 10
США	4 из 7

Все классы кораблей пострадали во вторую мировую войну сильнее, чем в первую. Так, британский флот потерял 62 процента своих крейсеров против 22 процентов, 90 процентов эсминцев против 29 процентов. Подводный флот всех наций пострадал больше всего. Потери его составили:

	Находилось в строю: На 1.9.39	Введено в строй во время войны	Потери
Германия	57	1111	817
Англия	57	178	77
На 1.6.40			
Италия	115	47	86
На 1.12.41			
США	111	177	52
Япония	63	125	127

Британский военно-морской флот потерял в 1914—1918 гг. в общей сложности 1069 военных кораблей и 31 000 человек, а в 1939—1945 гг. — 3282 корабля и 51 000 человек. Из 1,5 млн. т, которыми располагал японский военно-морской флот, к лету 1945 г. оставалось в пригодном состоянии едва 200 000 т.

Все торговые флоты были уничтожены почти полностью. Японцы потеряли 82 процента своего тоннажа, итальянцы тоже не меньший процент, немцы — почти 70 процентов того количества, которым они располагали в начале войны, союз-

ники — 21 млн. брт, что равняется всему тоннажу английского флота к началу боевых действий.

Главным истребителем тоннажа явились подводные лодки; из 21 млн. т, потерянных союзниками, на их долю приходится свыше 14 млн., а из 8,2 млн. т, потерянных японцами, — 5 млн. На операции флотов оказывали сильнейшее влияние военно-воздушные силы — как сухопутные самолеты, так и в особенности авианосная авиация, увеличившая радиус действия и ударную силу этого рода оружия. Особенное значение приобрели такие новые локационные приборы, как радар, которые лишили надводные корабли прикрытия темноты и тумана и обнаруживали приближение воздушного врага на расстоянии в сотни километров. Гидролокаторы, действовавшие под водой на ультразвуковой основе, оказались менее удовлетворительными, но и их оказалось достаточно, чтобы сделать неприменимым в качестве боевого средства тихоходную подводную лодку, хотя бы и со «шнорхелем». Особенную опасность для всех крупных кораблей создавали в прибрежной полосе мины, малые боевые средства, торпедные катера и самолеты. Эта полоса стала театром военных действий, развертывавшихся в совершенно особых условиях; она сделалась ареной многочисленных десантных операций, непрерывное улучшение техники которых позволило атакующему быстро осуществлять под прикрытием военно-морского и воздушного флотов трудный переход с воды на сушу, несмотря на решительное сопротивление обороняющегося.

Технический прогресс позволил перебрасывать на большие расстояния и сосредоточивать в решающих пунктах необычайно мощные силы и использовать господство на море и в воздухе, чтобы создавать превосходство также и на суше. Поэтому вторая мировая война была выиграна державами, господствовавшими на морских коммуникациях. Последние будут играть решающую роль также и в будущем. Поэтому каждая большая страна и каждый блок должны подумать о том, как использовать морские пути и как преградить доступ к ним противнику.

В будущем нельзя будет придерживаться тактики, которая принесла успех в недавнем прошлом, ибо вооружение непрерывно совершенствуется. Надо учитывать возможности быстроходной подводной лодки в такой же мере, как и сверхскоростных самолетов и управляемых снарядов. Проблема успешного перехода боеспособных армий с воды на сушу является сейчас более актуальной, чем когда-либо.

Пока еще невозможно предвидеть, что будет означать для ведения войны на море атомное оружие. Несомненно, однако, что атомные двигатели еще увеличат дальность плавания кораблей.

Победа и поражение всегда будут зависеть в первую очередь от человека. Война на море в 1939—1945 гг. ясно показала, что образцовые тактические и оперативные достижения, как и любое мужество и самопожертвование — бесполезны, когда стратегия непригодна. Предпосылками успеха являются трезвое обдумывание проблемы, хозяйственность и хорошее взаимодействие. При таком обдумывании море должно приниматься во внимание уже в мирное время, чтобы в случае серьезных событий оно получило то, что ему следует по праву. Иначе оно само возьмет все это.

# КРУПНЫЕ КОРАБЛИ ГЕРМАНСКОГО

ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ	ДАТА СПУСКА НА ВОДУ	ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ: 1. ОФИЦИАЛЬНОЕ 2. СТАНДАРТНОЕ 3. НАИБОЛЬШЕЕ	МОЩНОСТЬ (л. с.)	СКО- РОСТЬ ХОДА (узлов)	ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ (миль)
ЛИНКОРЫ					
„Шарнхорст“ „Гнейзенау“	X.1936 XII.1936	26 000 31 000 38 000	160 000	31,5	10 000
„Тирпиц“ „Бисмарк“	II.1939 IV.1939	35 000 42 000 53 000	138 000	30	8 100
БРОНЕНОСЦЫ					
„Дейчланд“ (впоследствии — „Лютцов“) — „Адмирал Шеер“ „Адмирал граф Шпее“	V.1931 IV.1933 VI.1934	10 000 12 000 —	57 000	28	21 500 19 000
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА					
„Адмирал Хиппер“ „Блюхер“ „Принц Ойген“	II.1937 VI.1937 VIII.1937	10 000 12 000 18 000 10 000 14 600 19 800	132 000	32,5	6 000
ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА					
„Эмден“	I.1925	— 5 600 7 000	46 000	29	5 300
„Кенигсберг“ „Карлсруэ“ „Кельн“	III.1927 VIII.1927 V.1928	6 000 6 000 8 000	70 000	32	7 000
„Лейпциг“ „Нюрнберг“	X.1929 XII.1934	6 000 6 300 8 700 6 000 6 700 9 200	72 000	32	7 600

Примечание. Применение вашингтонских решений к кораблям, дозволенным Версальским договором, дало 11 200 т водоизмещения для броненосцев, 6 800 — для легких крейсеров и 860 т для миноносцев.



# ФЛОТА И ИХ СУДЬБА

## ВООРУЖЕНИЕ

9—28-см, 12—15-см,  
14—10,5-см, 16—  
3,7-см, 4 самолета,  
впоследствии 6 тор-  
педных аппаратов.

8—38-см, 12—  
15-см, 16—10,5-см,  
16—3,7-см, 4 само-  
лета, впоследствии  
6 торпедных аппа-  
ратов.

6—28-см, 8—15-см,  
6—10,5-см, 8—3,7-см,  
2 самолета, 8 тор-  
педных аппаратов.






































8—20,3-см, 12—  
10,5-см, 12—3,7-см,  
2 самолета, 12 тор-  
педных аппаратов.

8—15-см, 3—8,8-см,  
4—3,7-см, 4 торпед-  
ных аппарата.

9—15-см, 6—8,8-см,  
8—3,7-см, 12 тор-  
педных аппаратов.

9—15-см, 8—8,8-см,  
8—3,7-см, 12 торпед-  
ных аппаратов,  
2 самолета.

## ПОВРЕЖДЕНИЯ И СОСТОЯНИЕ

„Шар“	9.4.1940  , 8.6.1940  , 24.7.41  12.2.1942  , 6.12.1943  (Северное море)
„Гни“	май 1940  , 26.6.1940  , 6.4.1941  10/11.4.1941  , 12.2.1942  , 26/27.2.1942  выведен из строя
„Тир“	22.9.1943 поврежден взрывчатыми зарядами карликовых подводок 3.4.1944  , 23.8.1944 
	12.11.1944  Норвегия
„Бис“	27.5.1941  Атлантика
„Дейч“ („Лютц“)	11.4.1940  , 13.6.1941  3.5.1945  взорван  Свине
„Шеер“	9.4.1945  Киль
„Шп“	13.12.1939  , 17.12.1939 взорван  Ла Плата
„Хип“	31.12.1943  , 3.5.1945  Киль
„Бл“	9.4.1940  Ослофьорд
„Про“	23.4.1941  , 2.7.1941  , 23.2.1942  сдан после испытания атомн. бомбы 
„Эм“	Апрель 1945  Киль
„Кбг“	10.4.1940  Берген
„Кар“	10.4.1940  Кристиансанд
„Кел“	1.1.1945  , 30.4.1945  Вильгельмсгафен
„Лейп“	13.12.1939  , 1945 протаранен, потоплен 1946 в Северном море 
„Нюр“	13.12.1939  , 1945 передан России, э наст. время „Адмирал Макаров“

### Условные обозначения

	Артиллерия		Бомба
	Торпеда подв. лодки		Торпеда надводн. корабля
	Торпеда самолета		Потоплен
	Мина		

# УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

брт	— регистровые брутто-тонны (водоизмещение торговых судов).
ВГКВС (OKW)	— Верховное главнокомандование (Верховный главнокомандующий) вооруженными силами Германии.
ГВВС	— Главнокомандующий военно-воздушными силами Германии.
ГВМФ	— Главнокомандующий военно-морским флотом Германии.
ШРВС	— Штаб руководства вооруженных сил Германии.
КПЛ	— Командующий подводным флотом.
НПЛ	— Начальник подводных лодок.
РВМ	— Руководство войной на море.
«Супераэро»	— Главное командование военно-воздушными силами Италии.
«Супермарина»	— Главное командование военно-морским флотом Италии.
т	— весовые тонны (для военных кораблей).
>	— флагманский корабль.

## Обозначения конвоев

### Маршрут Северная Америка — Англия

HX	— Галифакс — Англия	} (быстроходные суда, еженедельно, с середины 1941 г.).
ON	— Англия — Галифакс	
SC	— Сидней (Новая Шотландия) — Англия	(тихоходные суда, еженедельно, с лета 1940 г.).
ONS	— Англия — Сидней (Новая Шотландия)	
OA	— Из Англии на Запад — рассредоточивались в районе 30 градуса западной долготы (только до середины 1941 г.).	(тихоходные суда, еженедельно, с середины 1941 г.).
OB	— Из Англии на Запад — рассредоточивались в районе 30 градуса западной долготы (только до середины 1941 г.).	

### Маршрут Англия — Северная Россия

PQ	— Англия — Исландия — Мурманск	(до сентября 1942 г., зимою ежемесячно, до № PQ-18).
JW	— Англия — Исландия — Мурманск	
QR	— Мурманск — Исландия — Англия	(с декабря 1942 г., зимою ежемесячно, с № JW-51).
	(до ноября 1942 г., зимою ежемесячно, до № QR-15).	

RA

— Мурманск — Исландия — Англия  
(с января 1943 г., зимою ежемесячно, с № RA-51).  
Эти конвои часто ходили разделенными на части,  
и в таких случаях за номером конвоя дополнительно  
ставилась буква «А» или «В» (напр., JW 56-A).

*Маршрут Англия — Гибралтар*

HG  
OG

— Гибралтар — Англия } До конца 1942 г. каждые две  
— Англия — Гибралтар } недели (временами со значи-  
тельным замедлением ритма).

*Маршрут Англия — Южная Атлантика*

SL  
OS

— Сьерра-Леоне — Англия }  
— Англия — Сьерра - Леоне } Каждые две недели.

*Транспорты с войсками, идущие на Ближний Восток*

WS

— «Специальные Уинстона»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Уинстон — имя Черчилля. — Ред.

# ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Альбрехт 60  
Арилло 307  
Бадольо 311  
Бакенкелер 51  
Боро 304  
Бальбо 134  
Барнетт 263  
Бегель 252  
Бей 262, 263, 264  
Бейли, С. 218  
Бём 61  
Бёмер 86  
Бенке 28  
Бергамини 312  
Бергельт 249  
Бломберг 50, 59  
Бонте 70, 85, 90  
Боргезе 178, 230, 308  
Боро 304  
Бринкман 160  
Брози-Штейнберг 251  
Брокзиен 173  
Бютов 246  
Вайан 233  
Валленштейн 16  
Вальтер 286, 287, 288  
Варнинг 170  
Вашингтон 10  
Вегенер 81  
Веихер 115, 168  
Вейхольд 177  
Венигер 241  
Веннекер 73  
Виан 83  
Вильгельм II 26  
Вольфарт 166  
Галланд 248  
Гартенштейн 276  
Гейслер 147  
Гельман 175  
Геммер 171  
Генигст 173  
Генке 284  
Геннеке 340  
Геринг 49, 50, 51, 95, 99, 110, 111, 153, 260  
Герлах 173  
Гесслер 210  
Гинце 262  
Гитлер — по всей книге  
Глаттес 64  
Годт 260  
Голлерит 318  
де Голль 103, 106  
Гормли 218  
Гото 299, 300  
Гофман 158  
Грациани 134  
Грундман 91  
Гуттенбергер 229, 230  
Гумприх 172  
Густав-Адольф 10  
Да Зара 233  
Даладые 82, 84  
Дарлан 104, 185, 305  
Дау 83  
Дениц 34, 36, 53, 61, 63, 153, 214, 221, 238, 260, 278, 288, 364  
Денц 201  
Детмерс 171, 172  
Дехио, Л. 99  
Дитль 85, 90, 95, 104, 196  
Доорман 226, 227  
Дуэ 101  
Жансуль 105  
Заальвехтер 60  
Иогансон 262  
Иодль 59, 62, 146  
Исмэй 62  
Ито 355  
Каваньяри 144  
Каллаген 301  
Кампиони 135, 136, 143, 144

Кампту 112  
 Каннингем 135, 137, 179, 182  
 Карльс 60, 82  
 Касарди 136  
 Каттанео 180  
 Квислинг 83  
 Кейлер 116, 168  
 Кемнаде 230  
 Кессельринг 215, 231  
 Кизирицки 271  
 Книг 219, 220, 298, 324, 328, 341  
 Кинкейд 346, 348  
 Клейкамп 87  
 Клозе 363  
 Кнеспель 267, 268  
 Кнут 343  
 Кога 319, 331  
 Кондо 301  
 Кортен 185  
 Кранке 88, 157  
 Крейс 293  
 Кречмер 121, 150, 151, 155  
 Кромвель 20  
 Крюдер 116, 169, 170, 171  
 Куммец 86, 259, 261  
 Курибаяси 354  
 Курита 291, 347, 348, 349  
 Лангсдорф 73  
 Лаутеншлагер 272  
 Лейснер 87  
 Лемп 64  
 Ли 301  
 Либенштейн 313  
 Линдеман 160  
 Лоссберг 95  
 Лютьенс 85, 158, 164—166  
 Майзель 158  
 Макартур 227, 319, 320, 323, 328—330, 346, 351  
 Мак-Григор 357  
 Маршалль 94  
 Меендсен-Болькен 257  
 Мейкелер 232  
 Меке 252  
 Микова 298  
 Мимбелли 186  
 Митчер 327  
 Монтгомери 236, 303  
 Мор 169, 343  
 Муссолини 102, 103, 129, 130, 132, 138, 140, 141, 145, 177, 235, 311  
 Нагумо 291, 294, 295, 331  
 Наполеон 110, 187  
 Нимиц 295, 298, 319, 345, 346  
 Нисимура 347—349  
 Одзава 331—333, 347, 348, 349  
 Опденгоф 358  
 Парона 231  
 Паттон 304  
 Петерсон 246  
 Петэн 103  
 Пиндтер 78  
 Поленц 341  
 Прин 69, 93, 120, 154, 155  
 Райт 302  
 Рамке 342  
 Редер 28, 36, 37, 43, 50, 53, 60, 77, 82, 84, 85, 88, 90, 93, 95, 107, 108, 130, 146, 177, 185, 248, 214, 215, 259, 260, 306  
 Рейнгадт 188, 194  
 Рейно 104  
 Рехель 309  
 Риве 86  
 Риккарди 144, 177  
 Рогге 115, 169, 170  
 Розенбаум 234  
 Роммель 140, 146, 148, 181, 182, 184, 204, 229, 231, 232, 236, 253, 303, 308, 309, 335, 336, 337—340  
 Ротер 51  
 Руге, Ф. 2, 6, 119, 265  
 Рузвельт 104, 125—128, 201, 217, 218—221, 225, 227  
 Руктешелль 116, 168, 172, 173  
 Руфус 341



- Саито 330, 331  
 Сансонетти 144  
 Сибасаки 325  
 Сима 347, 348  
 Симада 222  
 Сифрет 234  
 Скотта 299  
 Соммервилл 105, 291  
 Спрюэнс 295, 324, 332, 345  
 Сталин 125  
 Такага 293  
 Тенака 301, 302  
 Тейхерт 256  
 Тизенгаузен 229  
 Тиле 359  
 Тинеман 173  
 Тирпиц 26  
 Тови, Д. 162, 165  
 Тодзио 222  
 Тойода 331  
 Тома 86  
 Топп 240, 254  
 Трубридж 304  
 Троер 276, 283  
 Удет, Э. 51  
 Уокер 237  
 Уццидзима 354  
 Уэйвелл 145, 226  
 Фаин 158  
 Фалькенхорст 84, 87  
 Филиппе 225  
 Фирле, Р. 190  
 Флетчер 290, 293, 295  
 Фрезер, Б. 263  
 Франко 139, 140  
 Фрауэнгейм 121  
 Фризиус 342  
 Фулгоси 186  
 Харвуд 73  
 Хейе 85, 90  
 Холланд 162, 164  
 Хьюитт 304, 341  
 Хэлси 290, 300, 302, 345—347, 351  
 Цезарь 10, 110  
 Ценкер 30  
 Цилиакс 248, 254  
 Черчилль, У. 10, 38, 54, 55, 57, 61, 62, 76, 79, 81, 90, 100, 101, 103—105, 125—128, 133, 137, 177, 182, 201, 217, 220, 225, 273, 314  
 Чингисхан 13, 366  
 Чирх 269  
 Шеер 28  
 Шепке 155  
 Шлейхер 32  
 Шмундт 85  
 Шнейдевинд 170  
 Шнивинд 60, 90  
 Шойерлен 364  
 Шпеер 288  
 Шрадер 357  
 Шредер 87  
 Штовассер 92  
 Шульце-Генрихс 196, 256  
 Шумахер 78  
 Шухард 164  
 Эйзенхауэр 335  
 Эйген 118, 119, 168, 171  
 Экк 278  
 Эндрас 237  
 Эрдменгер 246  
 Юнге 146  
 Якино 144, 149, 179, 180, 202, 230—232  
 Ямамото 294—296, 300, 319

# УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ

- Авранш 342  
Агульяс, м. 170  
Аделаида 170  
Аден 146  
Адриатическое море 216, 313, 342  
Адмиралтейства о-ва 322, 329  
Азовское море 197, 271  
Азорские о-ва 107, 151, 157, 159, 169, 205, 206, 209, 211, 212, 220, 276, 282, 284  
Айтапе 329  
Аландские о-ва 193  
Аландское море 194  
Александретта 201  
Александрия 104, 105, 131, 133, 135, 137, 141—143, 147, 148, 179, 182, 184, 186, 203, 230, 231, 233  
Алеутские о-ва 123, 294, 297  
Алжир 104, 106, 131, 205, 303—305  
Алжирская бухта 307  
Алхесирас 307  
Альта-фьорд 255, 262  
Ангаур, о. 345  
Антверпен 108, 343  
Антигуа, о. 127  
Антильские о-ва 157, 284  
Анцио 314  
Апеннинский п-ов 314  
Арава 322  
Аравийский п-ов (см. Аравия)  
Аравия (Аравийский п-ов) 289  
Арденны, горы 98  
Ардженшиа 210, 228  
Арктика 196, 212, 214, 266, 267  
Арта, зал. 141  
Аруба 239  
Архангельск 254, 255, 258  
Атлантический океан 35, 74, 95, 140, 317  
Атту, о. 294, 297  
Аугуста 131, 136, 310  
Афины 15, 131, 203  
Аяччо 103  
Багамские о-ва 127  
Байе 337  
Байонна 243  
Балаклава 197, 198  
Балканы, горы 141, 177, 181, 184, 187  
Балтийское море 16, 27, 30, 45, 52, 57, 60, 81, 82, 111, 127, 166, 196, 211, 214, 215, 244, 250, 269, 289—294, 358, 359, 362, 364, 367  
Бардия 102, 134, 137, 145  
Баренцево море 82  
Бари 313  
Басса, прол. 170  
Батум (Батуми) 197, 214  
Белое море 258  
Бельт, прол. 122, 356  
Бельт Бол, прол. 162  
Бенгази 131, 135, 137, 145, 184, 203, 204, 229, 312  
Бенгальский зал. 291  
Берген 73, 88, 89, 91, 111, 160, 162, 163, 255, 337, 356  
Берингов прол. 119, 169, 257, 297  
Берлин 111  
Бермудские о-ва 128, 303  
Бернардино, прол. 332, 347, 348  
Биак, о. 329, 331, 332  
Бизерта 103, 130, 306, 308  
Бикини, о. 228  
Бискайский зал. 31, 98, 122, 157, 246, 279, 281, 289, 343  
Бисмарка, арх. 223, 228, 319  
Бисмарка море (Новогвинейское) 278, 319  
Бичи Хед 108  
Бон, м. 131, 205, 305  
Бонифачо, прол. 102  
Бордо 131, 138, 151, 152, 154, 201, 211, 342

- Борнео, о. 226, 347  
Борнхольм, о. 193  
Брайтон 108  
Бремергафен 75  
Брест 112, 131, 151, 156, 158, 159—  
161, 163, 165, 166, 248, 277, 337, 342  
Бретань, п-ов 112, 243  
Бристольский кан. 156  
Британские о-ва 46, 69, 74, 127, 154,  
208, 219, 221  
Брюневаль 251  
Бугенвиль, о. 228, 321, 322  
Бужа 305  
Бука, о. 322  
Булонь 28, 96, 173, 242, 246, 252, 337,  
342  
Буна, о. 319  
Вадо 134  
Вакде, о. 329  
Валона 147  
Вальхерен, о. 343  
Вашингтон 34  
Вевак 322, 328, 329  
Веллингтон 171  
Велья, зал. 321  
Велья-Лавелья 321  
Версаль 32  
Вест-фьорд 88, 262  
Вестерплатте, о. 48  
Вильгельмсгафен 66, 73, 89, 91, 364  
Винцент, м. 154  
Вир, р. 337  
Висла, р. 48  
Владивосток 254  
Виши 103  
Волкано, о-ва 331  
Вотье, ат. 323  
Внутреннее море (Японское) 351  
Выборг 195  
Гавайи (Гавайские о-ва) 222, 317  
Гавр 108, 248, 251, 337, 339, 342, 343  
Галифакс 120, 151, 159, 160, 208, 238,  
277  
Гамбург 42  
Гарвич 77  
Гатерас, м. 238  
Гвинейский зал. 171, 209  
Гдинген (Гдыня) 48  
Гдыня 163, 193 (см. также Готенхафен)  
Гебридские о-ва 156  
Гела 310  
Гельголанд, о. 27, 78  
Генуя 102, 131, 134, 148, 149, 159, 216  
Гибралтар 102, 105, 131, 133, 135, 138,  
139, 140, 143, 145, 147, 149, 159, 165,  
185, 200—202, 212, 213, 215, 225,  
229, 233, 237, 238, 282, 304, 307, 357  
Гилберта о-ва 290, 324  
Глостер, м. 322  
Гогланд, о. 193, 195, 360  
Гона, о. 319  
Гонконг 222  
Горн, м. 168, 169  
Готенхафен (Гдыня) 157, 162, 250,  
362—364  
Готланд, о. 193  
Гренвилль 343  
Гренландия, о. 63, 73, 157, 160, 163,  
164, 205—207, 212, 255, 267, 268, 277  
Гри-Не, м. 108, 115  
Грин-Айленд, ат. 322  
Гуадалканал, о. 293, 297, 298, 300—  
302, 315, 317, 319, 323, 330, 334  
Гуам, о. 323, 228, 334  
Гумбольдта бухта 329  
Даго, о. (Хиума) 192  
Дакар 104, 106, 210, 276, 305  
Данциг 48, 193, 362  
Данцигская бухта 30, 47, 360, 361, 363  
Датский пролив 116, 157—160, 162,  
220, 225, 248, 257, 267  
Делфзейл 98  
Ден-Хелдер 112, 335  
Джалуит, ат. 323, 327  
Джибути 292  
Диего-Суарес 292

Диксон 255, 258  
Доброй Надежды мыс 168, 221, 254  
Додеканезские о-ва, арх. 135, 141, 178, 179, 185, 308, 313  
Донецкий бассейн 188  
Дрезден 215  
Дувр 125, 242, 249  
Дунай, р. 215, 216, 272  
Дъеп 241, 249, 252, 315, 335  
Дюнкирхен (Дюнкерк) 28, 98, 99, 107, 109, 110, 125, 126, 183, 342  
Евпатория 197, 198  
Енисей, р. 258  
Есинг-фьорд 83  
Жиронда, р. 243, 342  
Западно-Фризские о-ва 98  
Зеадлер 322  
Зеленого Мыса о-ва 157, 282  
Земля Франца-Иосифа, о-ва 255, 268  
Зондский пролив (см. Явский пролив)  
Зунд, пролив 356  
Иводзима, о. 354, 355  
Императрицы Августы бухта 321  
Ингольштадт 215, 216  
Индийский океан 73, 76, 102, 140, 158, 168—173, 227, 275, 278, 289—291  
Иокогама 172  
Ионическое море 184  
Ирбенский пролив 269  
Калабрия, п-ов 136  
Кале 243, 337  
Калифорния 221  
Камерун 106  
Канарские о-ва 82, 107, 145, 159, 210  
Капштадт 171, 211, 225, 275  
Карельский перешеек 360  
Карибское море 239, 240, 275, 284, 289  
Каролинский арх. 322, 323, 329, 344, 345  
Карское море 257, 258  
Касабланка 104, 131, 303—306  
Каттегат, пролив 81, 87, 122, 274

Кваджелайн, ат. (Меншикова ат.) 326, 327, 330  
Кенигсберг 189, 193, 362  
Керченский п-ов 199  
Керченский пролив 271  
Керчь 197, 198  
Киберон 8  
Киев 188, 198  
Киль 89, 117, 160, 193, 300, 364  
Кильский кан. 190  
Кипр, о. 131, 133  
Киренаика 102, 135  
Киркенес 250, 356  
Клайд, р. 162  
Клайпеда 193 (см. также Мемель)  
Коломбо 291  
Коломбангара, о. 320  
Кольберг 191, 193, 362, 363  
Командорские о-ва 297  
Констанца 197, 198  
Котантен, п-ов 303, 335, 327  
Коралловое море 291, 293  
Коринфский кан. 185  
Коррегидор 351  
Корсика, о. 102, 305, 313  
Корс-фьорд 162  
Кос, о. 313  
Кранц 363  
Красное море 138, 146  
Кристиансанд 87, 89, 91  
Крит, о. 131, 134—136, 141, 178, 179, 183—187, 200, 231, 232, 253, 305, 313, 342  
Кронштадт 188, 194, 195, 270  
Кронштадтская бухта 270  
Крым 214, 270—272  
Куксгафен 6  
Кула, зал. 320  
Курильские о-ва 224  
Кыска, о. 294, 297  
Кюрасао, о. 239  
Кюсю, о. 354, 355  
Ла-Валетта 147, 182, 231

- Лавенсари, о. 195  
 Лагос 8  
 Лайм, бухта 108  
 Ла-Манш, пролив 27, 28, 69, 73, 86,  
 96, 98, 99, 110, 113, 115, 138, 169, 173,  
 208, 241—243, 245—248, 250, 334,  
 343  
 Лампедуза, о. 310  
 Ланг-фьорд 356  
 Ландсэнд 157  
 Ла-Паллис 247  
 Ла-Плата, р. 73  
 Ларошель 342  
 Лаэ, о. 228, 321  
 Лейте, о. 344, 346—350, 355  
 Ленинград 188, 189, 193—195, 255,  
 270, 358  
 Лерос, о. 136, 313  
 Либава (Лиепая) 192, 194, 361, 362  
 Ливорно 148, 149, 312  
 Лигурийское море 148  
 Лиепая 2, 193 (см. также Либава)  
 Лингайен, зал. 351  
 Линоза, о. 310  
 Линц 216  
 Лисабон 277  
 Лисе 13  
 Листер 356  
 Лондон 33, 53, 84, 110, 124, 138, 144,  
 218  
 Лондондерри 277  
 Лоран 112, 122, 337, 342  
 Лофотенские о-ва 251  
 Луара, р. 251, 335, 337, 338  
 Лулеа 45  
 Лусон, о. 228, 350, 351  
 Любек 189  
 Люблин 198  
 Мадагаскар, о. 256, 289, 292  
 Мадагаскарский пролив  
 (Мозамбикский) 292  
 Маддалена 307  
 Маджуро, ат. 327, 328  
 Макин, о. 324, 325  
 Малайя 140, 222, 223, 225, 226, 289,  
 291  
 Малаккский пролив 289, 351  
 Малема 186  
 Малулап, ат. 323, 327  
 Малые Антильские о-ва 275  
 Мальдивские о-ва 291  
 Мальта, о. 131, 133—135, 137—139,  
 141—143, 147, 148, 182, 200—205,  
 230—237, 305, 312  
 Манила 351  
 Манус, о. 322, 345  
 Марианские о-ва 294, 323, 327, 334,  
 346  
 Маркус, о. 291, 324  
 Марна, р. 27  
 Марокко 303  
 Марсель 131, 341  
 Мартиника, о. 104  
 Маршалловы о-ва 290, 323, 324, 326  
 Массау 201  
 Матапан, м. 131, 179, 181, 200  
 Медвежий остров 118, 255, 258, 262,  
 263  
 Мексиканский зал. 239  
 Мельбурн 170  
 Мемель (Клайпеда) 361—363  
 Меншикова атолл (см. Кваджалайн, ат.)  
 Меран 178  
 Мерс-аль-Кебир 103—105, 133  
 Мерса-Матрух 184  
 Мессина 143, 231  
 Мессинский пролив 229, 311, 313  
 Мехедия (Порт-Лиоте) 304  
 Мидуэй, о. 293—297, 324  
 Милли, ат. 323, 327  
 Милое, о. 186  
 Минданао, о. 328  
 Миндоро, о. 350  
 Миус, р. 199  
 Мозамбикский пролив (см.  
 Мадагаскарский) 158



Мольде 89  
Монтевидео 73  
Монте-Кассино 313  
Моон, о. (Муху) 192  
Моонзунд, пролив (Муху-Вяйн) 192  
Моротай, о. 344  
Москва 188, 189  
Мунда 320, 321  
Мурманск 75, 82, 196, 214, 254, 255, 257, 258, 262, 263, 265, 266  
Муху, о. (см. Моон)  
Муху-Вяйн, пролив (см. Моонзунд)  
Мюнхен 44  
Нагасаки 354  
Надежды остров (см. Хопен)  
Найсар, о. 195  
Намсус 89, 92  
Нарва 193, 195, 258  
Нарвик 45, 79, 81, 83, 88—90, 92, 94, 95, 111, 255, 337  
Нарвская бухта 359  
Науру, о. 169, 323, 324  
Неаполь 135, 143, 147, 203, 305, 307, 311, 313, 314  
Нейфарвассер 48  
Немецкая бухта 27, 57, 66, 77, 97, 112, 356  
Неттуно 314  
Николаев 197, 270  
Нил, р. 142, 236  
Ницца 340  
Новая Британия, о. 322  
Новая Гвинея, о. 223, 291, 293, 298, 319, 322, 323, 328, 330, 344, 346  
Новая Зеландия, о-ва 140, 169  
Новая Земля, о-ва 257, 258  
Новая Каледония, о. 317  
Новогвинейское море (см. море Бисмарка)  
Ново-Гёбридские о-ва 293, 317  
Новороссийск 197, 271  
Новосибирские о-ва 118  
Нордкап, м. 111, 196, 215, 250, 255, 257, 263, 264

Нормандия 330, 334, 337, 338, 340, 344  
Нормандские о-ва 243, 337  
Нортфорленд 108  
Нумфор, о. 330  
Нюрнберг 90  
Нью-Джорджия, о. 320  
Нью-Йорк 277  
Ньюфаундленд, о. 128, 163, 205, 206, 212, 220, 225, 238, 277  
Оаху, о. 224, 295  
Одер, р. 166  
Одесса 197—199  
Окинава, о. 354, 355  
Окленд 168  
Оксхёфт 48  
Ондальснес 92  
Оран 104, 131, 303, 304, 312  
Ораниенбаум 195, 358  
Оркнейские о-ва 80, 86  
Орн, р. 337  
Осло 89, 91, 117, 255  
Осло-фьорд 87, 91  
Отрантский пролив 143  
Оттава 345  
Па-де-Кале, пролив 66, 248  
Палау, о-ва 328, 344, 345  
Палермо 201, 205, 307  
Палестина 201  
Панамский кан. 169, 254  
Пантеллерия, о. 309  
Пейпус озеро (Чудское) 358, 359  
Пелелиу, о. 344  
Пелопоннес, п-ов 183  
Пенанг, о. 289  
Пернау (Пярну) 192  
Персидский зал. 254, 261, 292  
Пестум 312  
Петсамо 196, 250, 255, 356  
Пиллау 193, 362, 363  
Пирей 179, 183  
Пиренейский п-ов 283  
Пирл-Харбор 143, 222, 224, 225, 317, 330

- По, р. 216  
 Полярное 196  
 Понапе, о. 329  
 Порт-Артур 224  
 Порт-Дарвин 228  
 Порт-Литтлтон 171  
 Порт-Моррисон 298  
 Порт-Морсби 293  
 Порт оф Спейн 239  
 Порт-Судан 146, 201  
 Припятские бол. 188  
 Пунта Сило 135, 136  
 Пярну (см. Пернау)  
 Рабаул 290, 319, 321, 322, 326, 327  
 Рангун 227  
 Ревель (Таллин) 189, 190, 192, 193, 358  
 Регенсбург 214  
 Рейкьявик 255, 277  
 Рейн, р. 76, 250, 272, 273  
 Рендова, о. 320  
 Рига 192  
 Рижский залив 190, 191, 211, 359—361  
 Рим 131, 144, 311, 312, 314  
 Родос, о. 131, 200, 313, 342  
 Рона, р. 216  
 Ростов 197, 199  
 Руайян 342  
 Саво. о. 298  
 Сайдор 322  
 Сайпан, о. 328, 330—332, 355  
 Салерно 311—313  
 Самоа, о. 228, 293, 317, 321  
 Самое, о. 313  
 Сансапор 330  
 Санта-Крус, о-ва 300  
 Санта-Лючия, о. 127  
 Сардиния, о. 134, 144, 200, 310, 311, 313  
 Сарема, о. 193 (см. также Эзель)  
 Сафи 304  
 Сахара, пуст. 102  
 Св. Елены остров 63  
 Свиномюнде 193, 364  
 Св. Лаврентия река 238  
 Св. Лаврентия залив 275  
 Св. Маврикия остров 289  
 Свольвер 251  
 Сворбе, п-ов (Сырве) 361, 363  
 Св. Павла остров 282  
 Севастополь 197, 181, 196, 253, 254  
 Северо-Восточная Земля Шпицбергена, о. 268  
 Северное море 6, 27, 28, 30, 38, 45, 47, 55, 57, 61, 66, 68, 81, 111, 112, 122, 127, 244—246, 250, 367  
 Северный пролив 119, 121, 150, 205  
 Сейскари, о. 195  
 Сена, р. 216  
 Сен-Мало 342  
 Сен-Назер 112, 251, 337, 342  
 Сент-Джордж, м. 322  
 Сент-Кильда, о. 156  
 Сесамбр, о. 342  
 Сиам, п-ов 225  
 Сиди Барани 145  
 Сидней 170, 317  
 Сидра, зал. (см. Сырт Бол.)  
 Сили, о-ва 156  
 Сингапур 221, 225, 226, 351, 353  
 Сиракузы 204  
 Сицилийский залив 147  
 Сицилийский пролив 130, 134, 137, 143, 185, 186, 201, 215, 225, 233, 237, 305  
 Сицилия, о. 136, 181, 200, 201, 215, 229, 236, 237, 308, 312  
 Скаген 117  
 Скагеррак, пролив 26, 28, 66, 68, 78, 85, 86, 92, 111, 122, 210, 274, 364  
 Скандинавия, п-ов 82, 84, 96  
 Скапа-Флоу, зал. 26, 28, 55, 57, 69, 71, 111, 162, 358  
 Скарпанто, о. 313  
 Соломоновы о-ва 293, 299, 302, 319, 321, 352

Сомма, р. 249, 337  
Сона, р. 216  
Спада, м. 136  
Специя 131, 148, 149, 305, 307, 312  
Средиземное море 57, 69, 101, 102, 115, 126, 127, 129—131, 133—135, 137—140, 142, 143, 145—150, 152, 161, 162, 177, 182, 184, 185, 190, 200, 201, 203, 212—216, 218, 219, 225, 229—231, 234, 237, 238, 243, 245, 261, 282, 283, 305, 309, 341, 368, 369  
Ставангер 86, 88, 89, 91, 92, 111, 154  
Сталинград 111, 236  
Стамбул 131, 197  
Стампаля, о. 178  
Стамсунд 251  
Старт-Пойнт 157  
Стокгольм 193  
Стромболи, о. 232  
Суда, бухта 141, 178, 179  
Суригао, пролив 347, 348  
Суэц 102, 139, 140  
Суэцкий кан. 134, 145, 146, 148, 184  
Сырве, п-ов (см. Сворбе) 193, 195  
Сырт Бол. (Сидра зал.) 145, 215, 229, 231  
Сьера-Леоне 208  
Тайн, р. 78  
Токлобан 346  
Такоради 171  
Таллин 195, 360 (см. также Ревель)  
Танамера, бухта 329  
Тарова, о. 323, 326  
Таранто 131, 135, 142, 179, 203, 229, 231, 312  
Тасмания 170  
Тассафаронга 302  
Темза, р. 70, 108, 123, 245  
Терсхеллинг 27, 66, 249  
Теста, м. 149  
Теулад, м. 143  
Тимор, о. 226, 228  
Тиниан, о. 328, 334

Тихий океан 5, 8, 68, 118, 208, 223, 228, 254, 259, 274, 290—292, 294, 297, 298, 313, 316, 317, 323, 325, 330, 334, 341, 344, 346, 355  
Тобрук 131, 135, 137, 181, 184, 203, 215, 229, 231, 232, 236, 253  
Токио 291, 292, 348, 355  
Трафальгар, м. 55  
Триест 312  
Тринидад, о. 127, 275  
Тринкомали 291  
Триполи 131, 136, 182, 184, 203, 205, 229, 230, 308, 312  
Триполитания 102, 130, 145, 147  
Тробрианские о-ва 320  
Тромсё 265, 267  
Тронхейм 88, 89, 92, 95, 111, 117, 118, 254, 262  
Тулаги 293  
Тулон 103, 106, 131, 306, 340, 341  
Трук, ат. 322, 323, 327—329  
Туккум (Тукумс) 193, 359, 363  
Тунис 102, 130, 131, 148, 181, 203, 305—309  
Уайт, о. 108, 339  
Улити, о-ва 290, 345  
Устика, о. 310  
Уэйк, о. 224, 228, 291, 324  
Уэссан, о. 343  
Фальмут, бухта 156  
Фарвель, м. 163, 255  
Федалла 304  
Фельтре 311  
Феодосия 197, 198  
Ферт-оф-Форт, зал. 71  
Фиджи, о-ва 293, 317  
Филиппинское море 331  
Филиппины, о-ва 223—225, 227, 295, 323, 328—331, 344—348, 350, 351, 353, 356  
Финистерре, м. 157—159  
Финский залив 191, 195, 211, 215, 269, 270, 358—360

- Финч 321  
 Фолкстон 108  
 Формоза, о. 345, 351, 355  
 Формозский пролив 351  
 Фритаун 210, 284  
 Хальмахера, о. 344  
 Хамбер 70  
 Ханко, п-ов 194, 195  
 Харстад 337  
 Хаураки, зал. 168  
 Хела 363, 364  
 Хела, п-ов (коса Хель) 48  
 Хельсингёр 211  
 Хельсинки 193—195  
 Хиросима 354  
 Хиума, о. (см. Даго, о.) 192, 193  
 Холландия 328, 329, 345  
 Хопен, о. (см. Надежды остров) 268  
 Цейлон, о. 292  
 Целебес, о. 226  
 Цусима, о. 367  
 Черное море 184, 197, 198, 214—216, 270, 272  
 Чивита-Векки 314  
 Чили 176  
 Чудское озеро (см. Пейпус, оз.) 193  
 Шанхай 221  
 Шельда, р. 76, 113, 241, 249, 250, 343, 358  
 Шербур 112, 173, 241, 303, 335, 337, 340  
 Шетландские о-ва 86, 96, 111, 211  
 Шпицберген, о-ва 118, 255, 261, 267, 268  
 Штеттин 89, 166, 189  
 Эгейское море 136, 142, 184  
 Эгесунд 357  
 Эзель, о. (Сарема) 192, 361  
 Эйре 277  
 Эланд, о. 193  
 Эллис, о. 324  
 Эль-Агейла 145, 181, 228  
 Эль-Аламейн 131, 232, 234, 236, 303  
 Эльба, р. 156, 158, 215, 216  
 Эльбинг 193  
 Эль-Газала 229, 231, 232  
 Эльтиген 197, 271  
 Эмирау, о. 322  
 Эниветок, ат. 327, 330, 345  
 Эсперанс, м. 299  
 Эспириту Санто 317, 355  
 Этаплъ 252  
 Этна, г. 310  
 Южно-Китайское море 351  
 Юон, зал. 320, 321, 328  
 Ява, о. 226, 227  
 Яванское море 351  
 Явский пролив (Зондский) 227  
 Ялта 197, 270  
 Ямайка, о. 127  
 Ян-Майен, о. 255, 267

# УКАЗАТЕЛЬ КОРАБЛЕЙ

- «Абакума» 349  
«Аберкромби» 312  
«Абруцци» 204  
«Агано» 327  
«Адвенчер» 69  
«Адмирал Шеер» 117, 157, 160, 168, 171, 194, 254, 258, 361, 364  
«Адъютант» 170, 171  
«Акаги» 224, 296  
«Акилез» 73  
«Алькантара» 168  
«Альтмарк» 83, 84  
«Амбра» 307  
«Анкара» 231  
«Аоба» 278, 300, 351  
«Аргус» 137, 233  
«Аризона» 224  
«Арк Ройал» 64, 70, 71, 105, 137, 143, 148, 149, 165, 166, 202, 229, 237  
«Асигара» 351  
«Астория» 298  
«Атаго» 348  
«Атения» 64  
«Атланта» 301  
«Атлантик» (бывш. «Гольденфельз») 115, 169  
«Аттендоло» 234, 307  
«Аякс» 138  
«Банде Нере» 136, 232  
«Барбиано» 205  
«Баохэм» 143, 179, 182, 229, 237  
«Белфаст» 69  
«Бервик» 158  
«Бисмарк» 31, 34, 43, 53, 78, 160—167, 190, 207, 210, 225, 247  
«Блюхер» 86, 91  
«Бойз» 300  
«Больцано» 234  
«Бреконшир» 231, 232  
«Бремен» 75, 95  
«Бремзе» 86, 91, 251  
«Бретань» 106  
«Бруммер» 92  
«Бруно Гейнман» 249  
«Вашингтон» 256, 301  
«Венето» 305  
«Виддер» (бывш. «Неймарк») 116, 168  
«Викторие» 162—164, 234, 250  
«Вильгельм Густлов» 362  
«Винсеннес» 298  
«Витторио Венето» 137, 143, 149, 179—181, 202, 229, 233  
«Вольтер» 168  
«Вольф» 116  
«Вупперталь» 267  
«Вэлиант» 105, 137, 230  
«Ганза» 173  
«Ганзештадт Данциг» 87  
«Гелдерланд» 359  
«Генерал Штойбен» 363  
«Герман Шенман» 256  
«Гермес» 309  
«Гессен» 267  
«Глорие» 94  
«Глостер» 186  
«Глоу-уорм» 88  
«Гнейзенау» 31, 33, 40, 43, 51, 71, 72, 85, 88, 94, 95, 118, 158, 161, 248, 249  
«Гойя» 362, 364  
«Гольденфельз» (впосл. «Атлантике») 169  
«Гонолулу» 320  
«Горриция» 307  
«Граф Цеппелин» 51, 166  
«Граф Шпее» 63, 73, 76, 83  
«Грейф» 343  
«Грир» 220  
«Грыф» 47  
«Густолов» 364  
«Гэмбиер бей» 349  
«Гюиссано» 205  
«Данедин» 169



«Дейчланд» (впол. «Лютцов») 32,  
 63, 73, 77, 84, 117  
 «Де Руйтер» 227  
 «Джервис Бэй» 157  
 «Джинцу» 320  
 «Джюно» 301  
 «Джэвелин» 157  
 «Дзуйкаку» 224, 293, 299, 331, 333, 347  
 «Доггербанк» 170, 283  
 «Дориа» 137, 149, 229  
 «Дорсетшир» 291  
 «Дредноут» 20  
 «Дуилио» 137, 142, 229  
 «Дьюк оф Йорк» 263, 264  
 «Дюнкерк» 32, 76, 106  
 «Жан-Бар» 104, 303, 304  
 «Заксен» 266, 267  
 «Зара» 180  
 «Зеадлер» 246  
 «Игл» 135, 142, 233, 234  
 «Илластриес» 137, 142, 147, 179  
 «Илтис» 246  
 «Ильмаринен» 194  
 «Импириал Стар» 202  
 «Индианополис» 356  
 «Индомитебл» 234  
 «Иосиф Сталин» 194  
 «Йорк» 179  
 «Йорктаун» 290, 291, 293—296  
 «Кавур» 135, 142  
 «Кага» 224, 296  
 «Каир» 234  
 «Како» 299  
 «Калипсо» 134  
 «Калифорния» 224  
 «Кальденфельз» (впол. «Пингвин») 169  
 «Калькутта» 137, 187  
 «Канберра» 298  
 «Карейджес» 64  
 «Карл Петерс» 86  
 «Карлсруэ» 86, 91  
 «Карлю» 92

«Каси» 351  
 «Кассиопеа» 308  
 «Катори» 327  
 «Кединген» 268  
 «Кельн» 85, 254  
 «Кенигсберг» 32, 85, 91  
 «Кения» 234  
 «Кернавон Кастл» 168  
 «Кёрни» 212, 220  
 «Кинг Джордж» 162, 163  
 «Кину» 349  
 «Кинугас» 301  
 «Киризма» 224, 301  
 «Кобург» 268  
 «Ковентри» 137  
 «Коллеони» 136, 137  
 «Колумбус» 74  
 «Комет» (бывш. «Энс») 118, 119, 168, 169, 171  
 «Конго» 351  
 «Кондор» 343  
 «Конте Россо» 204  
 «Корморан» (бывш. «Штейермарк») 171, 172  
 «Корнуолл» 171, 291  
 «Кота-Пинанг» 211  
 «Коссек» 83  
 «Куин-Мэри» 95  
 «Куин-Элизабет» 95, 230  
 «Куинси» 298  
 «Кумано» 351  
 «Курмарк» (впол. «Орион») 168  
 «Кэмпбелтаун» 251, 252  
 «Лакопия» 276  
 «Лауенбург» 267  
 «Леберехт Маас» 70  
 «Лейпциг» 32, 78  
 «Лексингтон» 228, 290, 291, 293, 294, 325  
 «Ливерпуль» 233  
 «Линдер» 201  
 «Лигторио» 137, 142, 202, 229, 231—233, 305, 307

- «Лондон» 69  
 «Лорентик» 150  
 «Лупо» 186  
 «Лютцов» (бывш. «Дейчланд») 46, 86, 91, 117, 118, 247, 254, 258, 361, 364  
 «М-37» 359  
 «М-85» 48  
 «Майа» 348  
 «Макс Шульц» 70  
 «Малага» 242, 243  
 «Малейя» 135, 147, 148, 230, 233, 237  
 «Манчестер» 201, 234  
 «Мёве» 116, 343  
 «Микума» 296  
 «Миоко» 348, 351  
 «Михель» 172, 173  
 «Могами» 349  
 «Мусаси» 329, 348  
 «Мэриленд» 224  
 «Найяд» 231  
 «Наси» 351  
 «Невада» 224  
 «Неймарк» (впосл. «Виддер») 168  
 «Нельсон» 69, 202, 233  
 «Нептуния» 204  
 «Нептьюн» 230  
 «Ниблэк» 219  
 «Нигерия» 234, 250  
 «Нортгемптон» 302  
 «Норт-Каролина» 274, 299  
 «Нортленд» 268  
 «Норфолк» 264  
 «Носиро» 349  
 «Нюренберг» 78, 364  
 «Оденвальд» 221  
 «Одэсити» 237, 238  
 «Озорно» 175  
 «Ойропа» 51, 75, 95  
 «Оклахома» 224  
 «Омаха» 221  
 «Орения» 212  
 «Ориани» 204  
 «Орион» (бывш. «Курмарк») 115, 168, 169  
 «Орора» 230, 250  
 «Оцеания» 204  
 «Пассат» (бывш. «Старостад») 170, 171  
 «Патроклес» 150  
 «Пенсильвания» 224  
 «Перт» 227  
 «Пингвин» (бывш. «Кальденфельз») 116, 169—171, 174  
 «Пинелопи» 230, 314  
 «Питон» 169, 211  
 «Пола» 180  
 «Потсдам» 51, 95  
 «Примоге» 303, 304  
 «Принс оф Уэлс» 162—164, 202, 220, 225  
 «Принстон» 348  
 «Принц Ойген» 160, 161, 163, 164, 166, 248, 254, 261, 359, 364  
 «Прованс» 106  
 «Ралпинди» 72  
 «Реголо» 306  
 «Резолюшен» 105, 106  
 «Ринаун» 88, 143, 148, 165, 166  
 «Рипалс» 162, 163, 225  
 «Ришелье» 104, 106  
 «Риуйо» 299  
 «Родней» 165, 202, 233  
 «Ройал Ок» 69  
 «Ройал Соверейн» 135, 165, 292  
 «Рома» 305, 312  
 «Рубен Джеймс» 221  
 «Ругард» 87  
 «Рэмиллайз» 143, 165, 292  
 «Саванна» 312  
 «Сагиттарио» 186  
 «Сан-Франциско» 301  
 «Санта-Крус» (впосл. «Тор») 168  
 «Саратога» 299, 355  
 «Саутгемптон» 147  
 «Саут Дакота» 301  
 «Сёкаку» 224, 293, 294, 299, 331, 333  
 «Сепдай» 15

- «Сент-Луис» 320  
 «Сёхо» 293, 294  
 «Сидней» 136, 171, 172  
 «Сиил» 92  
 «Синано» 351  
 «Сити ов Флинт» 84  
 «Сорю» 296  
 «Спэртаж» 314  
 «Старстад» (впосл. «Пассат») 170  
 «Стефан Гопкинс» 173  
 «Страсбург» 76, 106  
 «Судзия» 349  
 «Суффолк» 92, 164  
 «Т-3» 363  
 «Т-5» 363  
 «Т-6» 156  
 «Т-10» 363  
 «Т-18» 360  
 «Т-22» 246, 359  
 «Т-24» 342  
 «Т-25» 246  
 «Т-26» 246  
 «Т-27» 247  
 «Т-29» 247  
 «Т-30» 359  
 «Т-31» 359  
 «Т-32» 359  
 «Т-34» 363  
 «Т-36» 246, 363  
 «Тайхо» 331, 333  
 «Такао» 348, 351  
 «Тама» 349  
 «Тейя» 272  
 «Теннесси» 224  
 «Тирпиц» 31, 34, 38, 43, 53, 78, 161, 194, 247, 251, 254, 256, 257, 261, 262, 265, 267  
 «Того» 173  
 «Тонэ» 278, 351  
 «Тор» (бывш. «Санта-Крус») 116, 168, 169, 172  
 «Тотила» 272  
 «Транто» 233  
 «Траяно» 307  
 «Триест» 204, 307  
 «Тринидад» 256  
 «Тускалуза» 74  
 «U-26» 69  
 «U-29» 64  
 «U-30» 64  
 «U-37» 154, 159  
 «U-39» 64  
 «U-47» 69, 120, 154  
 «U-51» 122  
 «U-73» 234  
 «U-81» 229, 230  
 «U-99» 121, 150, 151  
 «U-101» 121  
 «U-106» 160  
 «U-107» 210  
 «U-110» 207  
 «U-124» 169  
 «U-156» 276  
 «U-176» 282  
 «U-221» 276, 283  
 «U-312» 357  
 «U-331» 229  
 «U-456» 256  
 «U-515» 284  
 «U-552» 240  
 «U-556» 166  
 «U-567» 237  
 «U-570» 209  
 «Укермарк» 172  
 «Ульм» 257  
 «Унрию» 350  
 «Уорспайт» 90, 135, 136, 179, 312  
 «Уосп» 299  
 «Уэст Виргиния» 224  
 «F-9» 78  
 «Фальке» 343  
 «Фиджи» 186  
 «Фиуме» 180  
 «Формидебл» 179, 187  
 «Форфар» 151  
 «Фридрих Экольд» 259

- «Фурутака» 300  
 «Фусо» 349  
 «Фьюриес» 234, 250  
 «Хагуро» 351  
 «Харибдис» 246  
 «Хау стон» 227  
 «Хелена» 320  
 «Хермес» 291  
 «Хермион» 233  
 «Хидзей» 224, 301  
 «Хийо» 333  
 «Хиппер» 73, 85, 88, 90, 94, 118, 154,  
 157—160, 247, 254, 258, 364  
 «Хирю» 224, 296  
 «Хорнет» 292, 295, 300  
 «Худ» 75, 105, 162—164  
 «Z-23» 342  
 «Z-24» 342  
 «Z-26» 256  
 «Z-27» 246  
 «Z-32» 343  
 «Z-34» 363  
 «Z-35» 359  
 «Z-36» 359  
 «Z-37» 342  
 «Циндао» 86  
 «Циокай» 298, 349  
 «Цу кума» 349  
 «Чезаре» 135—137, 143, 147, 149, 229  
 «Честер» 299  
 «Чидзей» 301  
 «Чикаго» 298, 302  
 «Чиньо» 308  
 «Шарнхорст» 31, 33, 38, 43, 72, 85,  
 88, 94, 158, 161, 247, 249, 261—265  
 «Шеффилд» 165  
 «Ширэ» 230  
 «Шлезвиг-Гольштейн» 47, 48, 87, 363  
 «Шлезия» 48, 364  
 «Шнейбанк» 170  
 «Штейермарк» (вполн. «Корморан») 171  
 «Штир» (бывш. «Каир») 173  
 «Штойбен» 364  
 «Эбдиел» 313  
 «Эдинбург» 256  
 «Эйджекс» 73  
 «Эксетер» 73, 227  
 «Экстерштейне» 268  
 «Эльбинг» 246  
 «Эмден» 86, 91, 98, 364  
 «Энс» (вполн. «Комет») 168  
 «Энтерпрайз» 290, 291, 295, 299  
 «Эритрея» 201  
 «Эсперия» 204  
 «Эффингем» 95  
 «Юта» 224  
 «Ява» 227  
 «Ямасир» 349  
 «Ямато» 295, 329, 355  
 «Яхаги» 355

# ПЕРЕЧЕНЬ СХЕМ, ПОМЕЩЕННЫХ В КНИГЕ

Радиус действия германских кораблей некоторых классов .....	31
Изменение географии прибрежной полосы минными заграждениями .....	65
Политические зоны в морском пространстве .....	67
Норвегия: десанты и минные заграждения .....	89
Схематическая карта Средиземного моря .....	131
Поход «Бисмарка» .....	163
Схематическая карта Балтийского моря .....	193
Минные заграждения в Финском заливе .....	195
Схематическая карта Черного моря .....	197
Центральная часть Средиземного моря в 1941—1942 гг. ....	203
Охранение вспомогательного крейсера при проходе в 1942 г. через Ла-Манш ....	242
Пути подвоза в Северную Россию .....	255
Сетевая клетка для «Тирпица» .....	261
«Воздушное окно» в Атлантике закрывается .....	277
Охранение конвоя в Атлантике .....	280
Вновь построенные и потопленные суда .....	285
Схема высадки крупного десанта 1944/45 г. ....	316
Боевая группа авианосцев в Тихом океане .....	325
Падение военного потенциала Японии в результате потерь в тоннаже .....	352



# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Предисловие .....</b>	<b>5</b>
<b>Введение .....</b>	<b>7</b>
 <b>Глава 1-я: Основы .....</b>	 <b>9</b>
Понятия .....	9
Принципы ведения войны .....	10
Суша как театр войны .....	13
Море как театр войны .....	14
Господство на море, морское могущество, морской престиж .....	14
Воздух как театр войны .....	17
Прибрежная полоса .....	19
Интегральная стратегия взаимосвязанных видов вооруженных сил .....	20
Оружие морской войны .....	20
 <b>Глава 2-я: Предыстория .....</b>	 <b>26</b>
Германское военно-морское руководство в первой мировой войне .....	26
Германский военно-морской флот между войнами .....	29
Лондонское морское соглашение .....	32
План «Z» .....	36
 <b>Глава 3-я: Исходная позиция .....</b>	 <b>44</b>
Положение осенью 1939 г. ....	44
Морские интересы участников войны .....	45
Военные планы и положение Германии .....	47
Морская авиация .....	49
Оперативные планы .....	52
Строительство подводных лодок .....	53
Положение и намерения Британии .....	55
Немецкое руководство .....	58
Военно-морской флот и его организация .....	60
Организация верховного руководства у англичан .....	61
 <b>Глава 4-я: Первые операции .....</b>	 <b>63</b>
Затрудненное начало .....	63
Международное право и ведение войны на море .....	66
Ведение войны на море всеми видами оружия .....	68
Начало блокады .....	74

Ведение морской войны англичанами .....	76
<b>Глава 5-я: Норвегия .....</b>	<b>80</b>
Предыстория .....	80
Оперативный план .....	84
Британские мины, немецкая атака .....	87
Оккупация .....	90
Торпеды не срабатывают .....	93
Борьба за Нарвик .....	94
Результаты .....	96
<b>Глава 6-я: Преувеличенный успех на суше .....</b>	<b>97</b>
Поход во Францию .....	97
Возможности летом 1940 г. ....	100
Британские меры против французского флота .....	103
Операция «Морской лев» .....	106
<b>Глава 7-я: Война на море в 1940 г. ....</b>	<b>111</b>
У берегов .....	111
Действия надводного флота против британского судоходства .....	115
Подводная война до октября 1940 г. ....	119
Германские военно-воздушные силы .....	123
Англичане и американцы .....	124
<b>Глава 8-я: Средиземное море .....</b>	<b>129</b>
Италия .....	129
Англия остается в Средиземном море .....	133
Военные действия на Средиземном море с июня по октябрь 1940 г. ....	134
Упущенные возможности .....	139
Поход в Грецию и его последствия .....	140
Контрудар и контрмеры .....	145
Налеты на Геную и Ливорно .....	148
<b>Глава 9-я: Борьба против судоходства:</b>	
<b>осень 1940 г. — весна 1941 г. ....</b>	<b>150</b>
Подводные лодки .....	150
Действия надводных кораблей .....	156
Рейд «Бисмарка» .....	160

Радиодальномер и радар .....	166
Вспомогательные крейсера и прерыватели блокады .....	167
<b>Глава 10-я: Россия или Средиземное море? .....</b>	<b>177</b>
Средиземное море—центр тяжести против воли .....	177
Клеши Балканы—Северная Африка не смыкаются .....	181
Эвакуация Греции .....	183
Завоевание Крита .....	186
Поход в Россию — оперативные соображения и план .....	187
Наступление .....	191
Арктика .....	196
Черное море .....	198
<b>Глава 11-я: Первые последствия континентального решения .....</b>	<b>200</b>
Контрудар в Средиземном море .....	200
Подводная война с мая по ноябрь 1941 г. ....	205
Затруднения в подводной войне .....	209
Господство на закрытых морях .....	213
<b>Глава 12-я: Война превращается в мировую .....</b>	<b>217</b>
Рузвельт вмешивается в войну .....	217
Вступление в войну Японии .....	221
Нападение и наступление .....	224
Подвоз по морю определяет исход войны в Северной Африке .....	229
Мальта .....	234
Удар рапирой средней силы .....	237
<b>Глава 13-я: В прибрежной полосе .....</b>	<b>241</b>
Силы охранения на Западе .....	241
Немецкий торговый флот .....	243
Торпедные катера, миноносцы и эсминцы .....	245
Прорыв линкоров через Ла-Манш .....	247
Британские налеты и набеги .....	250
Театры войны с Россией. Полярные моря в 1942 г. ....	253
Смена верховного командования военно-морским флотом .....	259
Действия надводных кораблей в Северном море в 1943—1944 гг. ....	261
Метеорологическая служба в Арктике .....	266
Балтийское море до немецкого отступления .....	269
Черное море в 1942—1944 гг. ....	270

Мины на Дунае и Рейне .....	272
<b>Глава 14-я: Перелом в ходе войны .....</b>	<b>274</b>
Подводная война на Востоке и Западе .....	274
Новые виды оружия подводной войны .....	279
Новые пути в строительстве подводных лодок .....	285
Трудные операции .....	288
Наступление и контрнаступление на Тихом океане .....	290
Решающее сражение у о. Мидуэй .....	294
Алеутские острова .....	297
Гуадалканал .....	297
<b>Глава 15-я: Начало крупных десантных операций .....</b>	<b>303</b>
Северо-Западная Африка .....	303
Конец в Тунисе .....	308
Сицилия .....	309
Салерно .....	311
Додеканезские острова .....	313
Анцио—Неттуно .....	314
Способы высадки десантов и преодоления больших морских пространств .....	315
Продвижение в Новой Гвинее и через Соломоновы острова .....	319
Прыжки с островов на острова. Высадка на острова Гилберта .....	324
Маршалловы острова .....	326
<b>Глава 16-я: Десантные операции определяют исход войны на Востоке и Западе .....</b>	<b>328</b>
Холландия .....	328
Вакде и Биак .....	329
Завоевание Марианских островов .....	330
Сражение в Филиппинском море .....	331
Вторжение в Нормандию .....	334
Высадка в Южной Франции .....	340
Крепости и острова .....	341
Лейте .....	344
Операция «Сё» .....	346
<b>Глава 17-я: Отчаянное сопротивление .....</b>	<b>350</b>
Безнадежное положение Японии .....	350
Последние десанты .....	354

Последние действия германских военно-морских сил .....	356
Конец на Балтике .....	358
<b>Заключение .....</b>	<b>366</b>
<b>Таблица „Крупные корабли германского флота и их судьба” .....</b>	<b>374</b>
<b>Условные обозначения и сокращения .....</b>	<b>376</b>
<b>Именной указатель .....</b>	<b>378</b>
<b>Указатель географических названий .....</b>	<b>381</b>
<b>Указатель кораблей .....</b>	<b>389</b>
<b>Перечень схем, помещенных в книге .....</b>	<b>394</b>



Фридрих Руге

**ВОЙНА НА МОРЕ  
1939-1945**

Перевод с немецкого В. Я. Голанта

Компьютерная верстка Е. А. Трефилов  
Заведующий производством Т. В. Гришина

Подписано в печать 23.04.98 Формат 84х108/32. Печать офсетная.  
Печ. физ. л. 12,5. Тираж 10 000. Заказ № .

ООО “Издательство Полигон”.  
191126, Санкт-Петербург, а/я 80

Издание выпущено при участии ООО “Харвест”  
Лицензия ЛВ № 729 от 09.02.97. 220034, Минск, ул. Я. Коласа, 35-305  
Качество печати соответствует качеству  
предоставленных издательством диапозитивов.  
Отпечатано на Минской фабрике цветной печати  
220115, Минск, ул. Корженевского, 20